

AUTENIR CARVALHO DE REZENDE

CAPITALISMO HISTÓRICO-ESPACIAL NO BRASIL

- sistemas de circulação, integração nacional e desenvolvimento -

Rio de Janeiro
2018

AUTENIR CARVALHO DE REZENDE

CAPITALISMO HISTÓRICO-ESPACIAL NO BRASIL

- sistemas de circulação, integração nacional e desenvolvimento -

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Antônio Brandão

**Rio de Janeiro
2018**

CIP - Catalogação na Publicação

R467c Rezende, Autenir Carvalho de
Capitalismo histórico-espacial no Brasil:
sistemas de circulação, integração nacional e
desenvolvimento / Autenir Carvalho de Rezende. --
Rio de Janeiro, 2018.
258 f.

Orientador: Carlos Antônio Brandão.
Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio
de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento
Urbano e Regional, Programa de Pós-Graduação em
Planejamento Urbano e Regional, 2018.

1. Capitalismo. 2. Circulação. 3. Economias de
comunicação. 4. Integração nacional. 5. Eixos de
integração e interiorização. I. Brandão, Carlos
Antônio, orient. II. Título.

AUTENIR CARVALHO DE REZENDE

CAPITALISMO HISTÓRICO-ESPACIAL NO BRASIL
- sistemas de circulação, integração nacional e desenvolvimento -

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Antônio Brandão

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Antônio Brandão
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Prof. Dr. Tadeu Pereira Alencar Arrais
Geografia - UFG

Prof. Dr. Eduardo Nunes Guimarães
Instituto de Economia e Relações Internacionais - UFU

Prof^a. Dr^a. Hipólita Siqueira de Oliveira
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Prof^a. Dr^a. Deborah Werner
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

*À minha amada irmã, Silma.
(In memoriam)*

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente a Deus, e aos meus pais, Aquino e Coracy – especialmente, pelo apoio que sempre manifestaram aos meus estudos, mesmo diante das adversidades.

Meu pai: que no início dos anos 1960, por amor à minha mãe, e com ajuda de meu querido tio “Vardo”, desbravou cerca de 50 km de mata virgem, abrindo, com a força dos próprios braços, uma estrada que lhe permitisse visitá-la. Sem saber, eles estavam criando a atual rodovia estadual GO-542.

Minha mãe: minha primeira professora, a quem devo minha alfabetização. Aquela que, na zona rural de um sólido e solitário Brasil, distante mais de centena de quilômetros da cidade, ensinou a ler e escrever; irmãos, filhos, afilhados...

Agradeço à Elainy, minha companheira, incentivadora, torcedora e terapeuta. Sua compreensão e apoio foram determinantes nesta trajetória, desde minha participação na seleção até a conclusão desta Tese.

Agradeço às minhas irmãs, e aos meus amigos mineirenses, pois sei que estão torcendo por mim.

Agradeço aos professores Marcelo Moreira, Mário César e Joana D’arc, e aos ex-colegas de UEG, especialmente, Burns e Negão (Galera do Disk), por contribuírem com o senso crítico e pesquisador.

Agradeço aos professores Waldecy Rodrigues e Adriano Paixão, à Michelle Cilli, aos ex-colegas e aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da UFT, onde aprendi muito, e tive grandes oportunidades.

Agradeço aos colegas, professores e técnicos do Ippur, alguns dos quais me proporcionaram memoráveis momentos de aprendizado e descontração, em especial, à professora Hipólita Siqueira, Isis, Aldrey, Gilberto, Dani, Suyá...

Agradeço profundamente ao professor Carlos Brandão. Durante nosso convívio pude conhecer de perto um grande intelectual brasileiro; de origem simples, e uma das pessoas mais agradáveis, dedicadas, e divertidas que já conheci. Foi mais que um professor/orientador: um verdadeiro amigo.

Agradeço aos membros Banca Examinadora, por terem acolhido delicada missão.

Por fim, gostaria de encerrar parafraseando Luiz Gonzaga (Hora do Adeus), ref(v)erenciado por Caetano Veloso em um dos seus mais brilhantes discos, onde faz uma rebuscada multicultural e transgressora dos Brasis, aludindo à integração regional-cultural brasileira e às grandes obras rodoviárias:

“Eu agradeço ao povo brasileiro
Norte, centro, sul, inteiro
Onde reinou o baião”

*“Eu invento coisas e não paro de sonhar
Sonhar já é alguma coisa mais que não sonhar
Para quem não me conhece, eu sou brasileiro
Um povo que ainda guarda a marca interior
...De um povo que ainda olha com pudor
Que ainda vive com pudor”*

(Milton Nascimento e Fernando Brant)

RESUMO

Ao longo da história, fundaram-se, sobre a dimensão continental do Brasil, “esparços núcleos de povoamento” – lembrando um “grande arquipélago” de ilhas demográficas –, que deixaram marcas e consequências profundas sobre os destinos da nação. Por mais de quatro séculos, a fragmentação e o isolamento – temas de grande preocupação em vários momentos da história brasileira – causaram o estranhamento e o afastamento do Brasil para consigo mesmo, impondo rumos sinuosos ao desenvolvimento nacional. Esta pesquisa objetivou compreender a conformação do capitalismo histórico-espacial brasileiro a partir do longo e desconexo processo de integração do espaço nacional. Para tanto, sob o entendimento acerca da centralidade do processo de circulação no sistema capitalista, e buscando estabelecer os marcos de uma “economia da circulação espacial”, realizou-se um estudo dos sistemas de circulação material terrestre (rodoviário e ferroviário) no Brasil, lançando mão das categorias “economias de comunicação” e “fluidez espacial”. Verificou-se uma forte mudança nos padrões da circulação e da integração nacional entre as décadas de 1940 e 1970. Esta transformação estrutural, que revolucionou vigorosamente as configurações espaciais da demografia, da rede urbana, e da economia brasileira, em grande medida, fora desencadeada pela construção de três grandes eixos de circulação rodoviária: eixo norte-sul, eixo-364 e eixo-163. Estes eixos foram determinantes da interiorização demográfica e urbana e da própria integração nacional. Mais ainda, foram fundamentais para o crescimento econômico brasileiro no pós-Segunda Guerra, para o aprofundamento da industrialização, para a inflexão do processo de concentração produtiva regional, e para a controversa desconcentração espacial da produção no Brasil.

Palavras-chave: Capitalismo. Circulação. Economias de comunicação. Integração nacional. Eixos de integração e interiorização.

ABSTRACT

Throughout history, on the continental dimension of Brazil, "sparsely populated nuclei" were founded – remembering a "great archipelago" of demographic islands – carving profoundly the nation destiny. For more than four centuries, fragmentation and isolation – themes of great concern at various moments in Brazilian history – caused estranging and alienating of Brazil about itself, establishing sinuous directions for national development. This research aimed to understand the conformation of Brazilian historical-spatial capitalism from the long and controversial process of integration of the national space. Therefore, starting from the understanding of the centrality of circulation in the capitalist system, and establishing the milestones of an "economy of spatial circulation", realized a detailed study of the terrestrial (road and rail) circulation systems in Brazil, using the categories "communication economies" and "spatial fluidity". It was verified a strong change in the patterns of circulation and national integration between the 1940s and 1970s. This structural break, which has vigorously revolutionized the spatial configurations of demography, the urban network, and the Brazilian economy, to a large extent, was triggered by the construction of three major axes: north-south; 364 and 163, which were determinants of demographic and urban internalization, and of the national integration; besides as fundamentals to economic growth and the deconcentration of production.

Keywords: Capitalism. Circulation. Communication Economics. National integration. Axes of integration and internalization.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1 – Evolução da malha ferroviária brasileira em tráfego 1854-1980 (km)	84
Gráfico 3.2 – Evolução das vias, locomotivas e vagões no Brasil: 1916-1980	86
Gráfico 4.1 – Evolução da frota de automobilística brasileira de 1927 a 1944.	100
Gráfico 5.1 – Brasil: composição demográfica rural-urbano entre 1940 e 1980	155
Gráfico 5.2 – Brasil, evolução do número de municípios por região.	158
Gráfico 6.1 – Composição do PIB no estado de São Paulo	176
Gráfico 6.2 – Curvas de participação relativa (concentração) no PIB.	183
Gráfico 7.1 – Evolução dos índices de crescimento do Produto Real e do setor de Transportes e Comunicações (1949 = 100)	208
Gráfico 7.2 – Evolução normalizada das malhas rodoviária e ferroviária (km), 1930-1980.	209
Gráfico 7.3 – Evolução da frota brasileira de veículos automotores, 1925-1980.	210
Gráfico 7.4 – Evolução da frota regional de caminhões entre 1927 e 1975	211

LISTA DE MAPAS

Mapa 3.1 – Plano de Viação Nacional de 1951 – Ferroviário.	91
Mapa 4.1 – Plano Rodoviário Nacional de 1944.	115
Mapa 4.2 – Diagnóstico espacial das rodovias federais em 1955.	121
Mapa 4.3 – Condição de navegabilidade dos rios brasileiros.	128
Mapa 5.1 – Brasil: distribuição espacial das sedes municipais em 1872.	142
Mapa 5.2 – Distribuição das sedes municipais, diferentes anos.	149
Mapa 5.3 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1950.	160
Mapa 5.4 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1960.	162
Mapa 5.5 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1970.	164
Mapa 5.6 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1980.	165
Mapa 5.7 – Brasil, densidade demográfica dos municípios e os eixos de interiorização em 1940.	167
Mapa 5.8 – Brasil, densidade demográfica dos municípios e os eixos de interiorização em 1980.	169
Mapa 6.1 – Brasil: densidade econômica dos municípios, 1939.	193
Mapa 6.2 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1949.	195
Mapa 6.3 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1959.	197
Mapa 6.4 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1970.	198
Mapa 6.5 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1980.	200
Mapa 6.6 – Brasil: densidade econômica da indústria nos municípios em 1939.	202
Mapa 6.7 – Brasil: densidade econômica da indústria nos municípios em 1980.	203
Mapa 7.1 – Mapa intermodal do PIL.	223
Mapa 7.2 – Malha ferroviária em operação em 2017.	224
Mapa 7.3 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 2010.	238

LISTA DE TABELAS

Tabela 3.1 – Distribuição da malha ferroviária em tráfego e participação UFs 1912-1977.	88
Tabela 4.1 – Frotas de veículos: classificações conforme estados e regiões.	105
Tabela 5.1 – Brasil: composição demográfica regional em 1872.	141
Tabela 5.2 – Brasil: composição demográfica regional, evolução e participação %, de 1872 a 1940.	143
Tabela 5.3 – Total de municípios, evolução e participação regional.	147
Tabela 5.4 – Brasil: composição demográfica regional, evolução e participação %, de 1940 a 1980.	152
Tabela 5.5 – Taxa de urbanização entre 1940 e 1980: Brasil e regiões.	155
Tabela 5.6 – Brasil, número de municípios por região, saldo e total.	157
Tabela 6.1 – Brasil: composição do PIB.	173
Tabela 6.2 – Brasil: composição do Produto Interno Bruto das regiões (%).	174
Tabela 6.3 – Participação dos estados e regiões no PIB brasileiro.	177
Tabela 6.4 – Participação dos estados e regiões no PIB brasileiro.	182
Tabela 7.1 – Investimento em transportes em relação à Formação Bruta de Capital Fixo (%).	206
Tabela 7.2 – Participação dos sistemas de circulação no transporte de cargas (%).	212
Tabela 7.3 – Brasil, frotas dos meios de circulação ferroviários (1980 a 2015).	225
Tabela 7.4 – Brasil, participação (%) dos sistemas de circulação no transporte de cargas em 1980 e 2017, e total transportado em 2017.	228
Tabela 7.5 – Brasil, participação das regiões na população total.	230
Tabela 7.6 – Brasil, número de municípios por região.	231
Tabela 7.7 – Taxa de urbanização, Brasil e regiões.	232
Tabela 7.8 – Participação no PIB (a preços correntes de 2000).	235

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 FUNDAMENTOS ESPACIAIS DO CAPITALISMO HISTÓRICO E A ECONOMIA DA CIRCULAÇÃO.....	25
2.1 O capital fixo e suas variações	26
2.1.1 Capital fixo	26
2.1.2 Capital fixo social (CFS) e atividades diretamente produtivas (ADP)	28
2.1.3 Usos e relações duais entre capital fixo e bens de consumo	32
2.1.4 Necessidade da ação estatal e do sistema de crédito de longo prazo no provimento do CFS.....	33
2.2 Circulação, infraestruturas de comunicação e economia espacial.....	36
2.3 Fluidez espacial: os sistemas de circulação	40
2.3.1 Determinações históricas, características e inversões em infraestruturas de circulação.....	46
2.3.2 A circulação sobre os ambientes aquático e aéreo (vias naturais)	48
2.3.3 A circulação sobre o ambiente terrestre (vias artificiais).....	55
2.3.4 As particularidades do sistema rodoviário	58
2.4 Economias de comunicação e determinantes para uma teoria da circulação	63
3 INTEGRAÇÃO E ESTRUTURAS DE CIRCULAÇÃO MATERIAL NO BRASIL: OS BRASIS E A “COSTURAÇÃO” DA NAÇÃO (SISTEMA FERROVIÁRIO)	66
3.1 O desafio da integração nacional: a visão clássica da integração do mercado nacional	68
3.2 Uma periodização para o processo de integração do espaço nacional	75
3.3 A costuração férrea: integração nacional ou integração litoral?	81
3.3.1 Análise regional do sistema ferroviário brasileiro	87
3.3.2 Análise espacial do sistema ferroviário brasileiro	90
4 ESTRUTURAS DE CIRCULAÇÃO MATERIAL NO BRASIL: OS BRASIS E A “COSTURAÇÃO” DA NAÇÃO (SISTEMA RODOVIÁRIO).....	94
4.1 O novo modelo da costuração do espaço nacional: circulação rodoviária sob restrição (1920 a 1944)	96
4.2 A integração planejada (1944 a 1980): desenvolvimentismo e rodoviarismo.....	111
4.2.1 Entre o Plano Rodoviário Nacional de 1944 e o Plano de Metas.....	111
4.2.2 A consolidação da integração: o Plano de Metas e os canais de penetração e integração nacional	124
4.2.3 Apresentando os canais de penetração / eixos de integração nacional.....	127

5 DEMOGRAFIA, URBANIZAÇÃO E OS EIXOS DA INTEGRAÇÃO E INTERIORIZAÇÃO NACIONAL ATÉ 1980.....	137
5.1 Breve introdução demográfica e urbana até o limiar da expansão do sistema de circulação ferroviário (integração periférica)	138
5.2 Breve análise demográfica e urbana de 1872 a 1940 (integração restringida)	144
5.3 Demografia regional e a ascensão das cidades entre 1940 e 1980 (integração profunda).....	151
5.4 Urbanização regional: a ascensão das cidades sob a integração do espaço nacional (1940-1980).....	156
5.5 Análise espacial da integração profunda do espaço nacional: interiorização, urbanização, e a formação dos eixos da integração entre 1940 e 1980.....	158
5.5.1 Análise espacial da urbanização.....	158
5.5.2 Análise espacial da interiorização demográfica.....	166
6 ECONOMIA REGIONAL, DESCONCENTRAÇÃO PRODUTIVA, E ECONOMIA ESPACIAL DURANTE A INTEGRAÇÃO DO ESPAÇO: OS EIXOS DA EXPANSÃO NACIONAL.....	171
6.1 Transformação produtiva e concentração regional: a economia brasileira durante as primeiras décadas de integração rodoviária	172
6.2 Desconcentração produtiva regional no Brasil	178
6.3 A economia espacial brasileira durante a integração profunda: repercussões espaço-econômicas da integração nacional	191
6.3.1 Repercussões da integração nacional sobre a espacialidade do setor industrial.....	201
7 DA INTEGRAÇÃO PROFUNDA ÀS FASES INERCIAL E OBSTRUÍDA: O CAPITALISMO HISTÓRICO-ESPACIAL BRASILEIRO APÓS 1980	204
7.1 Breve reflexão acerca da “grande transformação” da circulação nacional	206
7.2 Conjuntura geral durante a integração inercial (1980 a 2002)	214
7.3 Conjuntura geral durante a integração obstruída (2003 a 2016).....	218
7.4 Os sistemas de circulação material terrestre durante a integração inercial e a integração obstruída	221
7.4.1 O sistema ferroviário	221
7.4.2 O sistema rodoviário	226
7.5 Dados gerais da integração nacional pós 1980	229
7.5.1 A interiorização	229
7.5.2 A urbanização	230
7.5.3 A economia regional e espacial	232
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	240
REFERÊNCIAS	244

1 INTRODUÇÃO

A percepção do isolamento e da desintegração do espaço nacional como um problema de Estado, é bastante remota no Brasil. A preservação da integridade do território e a criação e manutenção da unidade nacional constituíram tema de grande preocupação já nos tempos coloniais,¹ “quando as autoridades portuguesas tiveram de enfrentar numerosas tentativas de invasão” à sua colônia por parte de outras potências europeias². Logo após a Independência, e durante todo o Império, ameaças à integridade do espaço físico nacional emanaram, também, de dentro do próprio território brasileiro em “inúmeros movimentos separatistas de inspiração regionalista ou republicana”, exigindo, ainda mais, atuação do governo central com o fito de preservar a unidade do país. Em adesão a estas questões políticas e geopolíticas, durante o Império começou a se manifestar explicitamente a preocupação com o isolamento das regiões brasileiras, desta feita, também como obstáculo ao desenvolvimento econômico do país. Posteriormente, “com a instauração da República, a integração ao litoral de vastas e despovoadas áreas do Brasil Central passou para a ordem do dia nas discussões do Parlamento nacional” (GALVÃO, 1996, p. 184).

No governo de Getúlio Vargas (1930-1945) as colonizações da floresta amazônica e do oeste brasileiro passaram a ser tratadas como estratégicas para os interesses nacionais dentro do contexto da Marcha para o Oeste, e assim, correram anos de incentivos governamentais à exploração da floresta e à ocupação do Planalto Central. Em Goiás, estradas, e até uma nova capital estadual foi construída; estratégica e planejada. No governo de Juscelino Kubitschek outra imponente capital (federal) foi erguida no planalto, e milhares de quilômetros de rodovias federais foram criados, integrando a nova capital federal às distintas macrorregiões

¹ Sobre a façanha portuguesa na ocupação deste imenso território e das tratativas em torno do acordo de Tordesilhas Caio Prado Júnior escreveu: “Obra considerável e fator básico da grandeza futura do Brasil; mas, ao mesmo tempo, ônus tremendo que pesará sobre a economia e depois sobre a nação, provocando como provocou esta disseminação pasmosa e sem paralelo que aparta e isola os indivíduos, cinde o povoamento em núcleos esparsos de contato e comunicações difíceis, muitas vezes até impossíveis” (PRADO JÚNIOR [1942] 2011, p.35).

² “Durante praticamente todo o período colonial, a ocupação e o povoamento do território brasileiro foram um permanente e constante objetivo de Portugal, em virtude da *lei* internacional do *uti possidetis*. Por essa lei, vigente na Europa logo após os grandes descobrimentos, todas as nações europeias poderiam invocar o princípio da *efetiva ocupação* para reivindicarem a posse de territórios recém-descobertos, daí o empenho português de povoar a colônia e, até mesmo, de interligar as várias províncias brasileiras, para preservar a integridade de seu território” (GALVÃO, 1996, p. 184, grifos do autor).

do país. Durante a ditadura militar, por questões de geopolítica e de soberania nacional os militares continuaram as políticas rodoviaristas em curso desde os anos 1940 e invocaram o Programa de Integração Nacional, cujos objetivos eram bem sintetizados pelos lemas: "Integrar para não Entregar" e "Terras sem homens para homens sem terra".

Nos mais de cinco séculos em que se encaminha o processo de ocupação e integração do espaço nacional, a construção de uma rede ampla, eficiente e desconcentrada de transportes foi repetidamente defendida como essencial para assegurar a integridade do território. Desde a Colônia, diversos planos e projetos foram elaborados com intuito de se construir uma infraestrutura de transportes expansionista e, ao mesmo tempo, integracionista³ (SILVA, 1949; VIANNA, 1949; FONSECA, 1955; GORDILHO, 1956; CARVALHO, 1957; GALVÃO, 1996). No entanto, o processo de integração das cinco macrorregiões brasileiras tem sido lento e controverso. O sistema ferroviário, principal sistema de circulação material terrestre até meados do século XX, jamais conseguiu atingir a Bacia Amazônica ou o coração do Planalto Central; permaneceu radicalmente concentrado e fragmentado nas regiões do litoral leste, sendo que, somente em 1951 logrou, de fato, conectar o Nordeste às regiões Sudeste e Sul.

Neste sentido, até a iminência da década de 1950 – cerca de “450 anos de Brasil” – ainda restavam evidentes quatro macroespaços de circulação interna no país, “quatro Brasis”: Bacia Amazônica (especialmente: navegação fluvial), Planalto Central (circulação primitiva em transição para a rodoviária), Sul-Sudeste

³ “Durante os governos do Império (1822-1889), e de igual forma após a proclamação da República, significativo número de brilhantes engenheiros brasileiros elaborou planos detalhados e ambiciosos de transportes para o Brasil. Tendo como principal propósito a interligação das distantes e isoladas províncias com vistas à constituição de uma nação-estado verdadeiramente unificada, esses pioneiros da promoção dos transportes no país explicitavam firmemente a sua crença de que o crescimento era enormemente inibido pela ausência de um sistema nacional de comunicações, e de que o desenvolvimento dos transportes constituía um fator crucial para o alargamento da base econômica do país. Acreditavam, também, que a existência de meios de comunicação viria promover mudanças estruturais na economia brasileira, ao permitir o povoamento das áreas de baixa densidade demográfica e, sobretudo, por possibilitar a descoberta e o desenvolvimento de novos recursos que jaziam ocultos no vasto e inexplorado interior da nação. A promoção da imigração também era, para muitos desses engenheiros, outro resultado importante que adviria da expansão dos transportes, por propiciar a abertura de novas terras agricultáveis para colonização” (GALVÃO, 1996, p.186-87).

(multimodal, com predomínio ferroviário), e o Nordeste (multimodal, com ligeiro predomínio ferroviário – em função de forte desigualdade intrarregional)⁴.

Assim, o Brasil adentrara sua “era da industrialização” não só tardiamente (CARDOSO DE MELLO, 1982), mas também, profundamente fragmentado – ainda sob os resquícios da desagregadora herança da ocupação por meio das Capitânicas Hereditárias, como bem demonstraram Capistrano de Abreu, Normano, Caio Prado Júnior, Moacir Silva, Hélio Vianna, Celso Furtado⁵, dentre outros pensadores – e submetido à insuficientes e incompatíveis estruturas de circulação. De fato, somente após a introdução dos automóveis e do protagonismo desenvolvimentista do Estado brasileiro que as barreiras circulacionais da solidez do espaço nacional seriam enfraquecidas.

As ações de Estado deflagradas, sobretudo, entre as décadas de 1940 e 1970, foram bastante efetivas no ataque à fragmentação da nação, originando uma era de “integração profunda” e de importantes transformações. A despeito disso, o Estado integracionista-desenvolvimentista (instalado já em 1930) fora impetuosamente abatido a partir de 1980, seguindo-se vários anos de uma “integração inercial” demasiado nociva ao desenvolvimento econômico e à justiça sócio-regional no país. Somente no início deste milênio, durante o chamado novo-desenvolvimentismo (ou social-desenvolvimentismo), ousou-se novamente confrontar o isolamento e a desintegração do espaço nacional. Entretanto, quando, recentemente, os resultados desse reordenamento territorial começaram a se tornar efetivos e perenes foram brutalmente interrompidos pelas artimanhas antidemocráticas das classes conservadoras e seus interesses escusos e antinacionalistas.

⁴ Observando a temporalidade da circulação no Brasil a partir de uma divisão entre “circulação interna” e “circulação periférica”, Silva (1949) chamou de “circulação interna primitiva” a circulação promovida através de vias e meios de transporte anteriores ao advento da ferrovia no país (1854), e, “circulação interna atual” a circulação acionada nas ferrovias e rodovias modernas. Contudo, nesta Tese, o período que se entende por circulação interna primitiva estende-se até por volta de 1870, quando da consolidação e expansão do sistema ferroviário no país.

⁵ “Num país de baixo nível de renda, a fragmentação regional do mercado interno constituía sério obstáculo à formação de um sistema industrial. Sem lugar a dúvida, o problema inicial foi a o da fragilidade dos vínculos entre grupos de população espalhados em um vasto território, quase sempre relacionados autonomamente a centros econômicos do exterior. Inexistia base econômica em que fundar a unidade política” (FURTADO, 1999, p. 50).

Esta Tese parte do seguinte questionamento: como vem se conformando o capitalismo histórico-espacial brasileiro e seu respectivo processo de integração nacional, dadas as agudas e remotas condições de isolamento e fragmentação do país?

Defende-se que a melhor linha de interpretação para estes fenômenos socioespaciais advém da compreensão geral e do reconhecimento da centralidade da circulação no processo de reprodução e acumulação capitalista, etapa vital de qualquer sistema econômico baseado nas trocas; e cuja importância tem sido persistentemente ignorada pela corrente majoritária da ciência econômica.

A máxima de que a mercadoria não vai sozinha até o mercado (MARX, 2011; 2014), ou seja, o fato de que dado produto só está realmente finalizado quando está apto para o encontro com sua demanda, no mercado, condiciona todo o sistema capitalista (e suas sociedades) aos seus relativos padrões de circulação (material e imaterial), que então, apropriam-se da realização do sistema. Deste modo, no capitalismo, e para sua expansão, tão importante quanto a produção para o lucro, é a circulação para o lucro; a circulação dos produtos (finais e intermediários), dos produtores (trabalhadores), das informações, dos consumidores e do dinheiro (moedas em geral). Caso contrário, tanto o capitalismo quanto a globalização ainda seriam temas desconhecidos.

Sobre a importância dos sistemas de circulação, e sua atuação no sistema capitalista e para o desenvolvimento econômico, é possível destacar, desde logo, quatro características principais: i) grande potencial de encadeamento *forward* e *backward*; ii) vigorosos e auspiciosos efeitos multiplicadores sobre as inter-ramificações econômicas e a economia como um todo; iii) importância particular do setor de transportes e comunicações enquanto setor econômico, e, especialmente; iv) a essencial capacidade de fluidificação do espaço, com a qual, aparentemente, as sociedades capitalistas se estabelecem e se transfiguram espacialmente – esta é uma peculiaridade fundamental dos sistemas de circulação, central nesta pesquisa, e que aqui será abordada a partir do conceito de **economias de comunicação**.

Por economias de comunicação entende-se o conjunto variado de economias externas, diretas e indiretas – especialmente aquelas do tipo economia de aglomeração/urbanização⁶ –, decorrentes da **fluidez espacial**. Por sua vez, considera-se a fluidez espacial como a capacidade comunicacional que determinada localidade disponibiliza às pessoas, e, especialmente, aos agentes econômicos em geral. Tal envergadura comunicacional é, direta e previamente, condicionada por fatores fisiográficos e ambientais, mas, é também, profundamente determinada pela infraestrutura física do ambiente construído⁷, o que faz da fluidez espacial componente das condições gerais da produção.

Dito isso, toma-se como hipótese central desta pesquisa a problemática de que, no modo capitalista de produção e acumulação,⁸ e, notadamente, em regiões de ocupação tardia (como o Brasil), as pessoas e o capital se movimentariam e se fixariam no espaço, condicionados às infindas determinações ambientais, fisiográficas, políticas, econômicas, e, especialmente, sobre estruturas de circulação moldadas por diferentes níveis de economias de comunicação e fluidez espacial.

Assim sendo, as economias de comunicação operariam espacialmente por meio de três processos principais:

- i. contiguidade;
- ii. penetração/conexão;
- iii. respingamento.

Tais processos, a seus modos, se manifestariam e se revelariam materializados em três formas espaciais básicas, refletindo o sentido, a dinâmica e a robustez da acumulação capitalista no respectivo território, sobretudo, ao impulsionar adiante o sistema a partir da centralidade hegemônica de seus polos. Portanto, além do polo central (ou, dos polos centrais), estes emergentes padrões espaciais formariam, basicamente, três representações:

⁶ Sobre economias externas, economias de aglomeração e economias de urbanização, ver: Marshall ([1890] 1996), Pigou (1946), Meade (1952), Scitovsky (1954), Jacobs (1969), Mishan (1971).

⁷ Pelo “capital fixo social” (HIRSCHMAN, 1961), ou pela “mecanização do território” (SANTOS, 2013).

⁸ Regido pela relação lucro máximo/custo mínimo, e, especialmente, a partir de sua determinação progressiva e expansionista.

- i. hinterlândia⁹ (borda) – expansão por contiguidade;
- ii. eixos – expansão por penetração/conexão;
- iii. enclaves (ilhas, ou polos econômicos) – expansão por respingamento.

Esta compreensão geral acerca da circulação traz consigo outras questões preliminares fundamentais: i) seja na literatura do desenvolvimento econômico, seja na literatura regional brasileira, o tratamento que se dá ao espaço tende a ser isento das diversidades, dos tempos e das densidades da ocupação demográfica. Assim, nesta Tese recorre-se à introdução do termo “ocupação tardia”, termo relacional para distinguir, por exemplo, a dinâmica capitalista espacial dos países europeus em relação a países da América Latina; ii) a fisiografia das regiões é característica importante, tanto na determinação dos padrões de ocupação, quanto dos padrões de circulação; iii) os sistemas de circulação não são meros elementos passivos, ou reativos, no modo de produção capitalista, mas sim, fatores decisivos do desenvolvimento das nações e regiões, embora, insuficientes em si mesmos.

A história demonstra que os corpos d'água e os caminhos e estradas acomodaram em suas margens as primeiras aglomerações humanas e, conseqüentemente, as primeiras cidades e civilizações que se tem notícia, de modo que, as possibilidades de circulação intrínsecas a essas duas estruturas espaciais teriam sido decisivas para a fixação humana e o início da produção e divisão do trabalho. Neste contexto, um pressuposto geral implica dizer que **há uma consistente tendência de que as pessoas e a produção** (e, conseqüentemente, trabalhadores, capitalistas e investimentos) **se concentrem em locais com alguma densidade prévia de recursos, mercados, serviços;** mas, sobretudo, onde existam boas **estruturas e/ou possibilidades de circulação** (fluidez espacial) **a fim de se beneficiar das** potenciais **economias de comunicação**. Isto parece ainda mais evidente em se tratando da ocupação de novas áreas. Nestas, os caminhos de acesso, comunicação, abastecimento, e as rotas de fuga, são fundamentais.

Deste modo, as regiões e países em contínuo e tardio processo de ocupação seriam os territórios onde estes processos se manifestariam de maneira mais evidente e passível de confirmação. Em tais territórios, o capital e a força de trabalho

⁹ A terra de trás. Região contígua e subordinada ao polo econômico adjacente.

tenderiam a circular sobre regiões de baixa densidade demográfica e econômica, transmutando as desigualdades espaciais e, conformando e transparecendo sobre a circunscrição das três formas espaciais (hinterlândia, eixos e enclaves) a estrutura demográfica e econômica da região ou país; ao conferir-lhes fluidez.

O Brasil seria, portanto, um caso exemplar deste processo: por se tratar de um imenso território de desigualdades, onde o “capitalismo tardio” somente atingira seu auge após a Segunda Guerra Mundial, em meio a um ambiente desenvolvimentista-expansionista. Deste modo, a partir da segunda metade do século XX, sobretudo, com a chamada “industrialização pesada”, os processos de contiguidade, penetração e respingamento, bem como, seus respectivos padrões espaciais, encontrar-se-iam mais explícitos, pois, apenas desde então, os sistemas de circulação teriam se estendido à quase totalidade do território nacional¹⁰.

Neste sentido, admite-se que o sistema capitalista, gradualmente abarcativo, envolvente e globalizante, deve sua expansão ao que estamos chamando: fluidez do espaço. Esta fluidez seria consequência do encontro espacial dos sistemas de circulação (sistemas de comunicações e transportes) com a terra e o trabalho. Assim, o capitalismo ou o capital industrial tenderiam a se movimentar em direção aos – e engendrar – espaços fluidos; ao tempo em que, os espaços tornar-se-ão mais fluidos conforme o próprio movimento do capital, como uma relação dupla, de causa e efeito.

Seria a fluidez espacial fruto dos padrões de organização social, dado que, “as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social” (HARVEY, [1989] 2014a, p. 189). Deste modo, as práticas e os processos materiais podem

¹⁰ Para entender a complexidade da conformação do capitalismo histórico espacial brasileiro, são necessários estudos que observem, não só, se estão em voga processos de desconcentração ou reconcentração produtiva no país, como costumam ser grande parte dos trabalhos. É preciso, antes de tudo, admitir que o estado de despovoamento que caracterizava o interior do Brasil às vésperas da industrialização pesada e do clássico movimento de desconcentração pós 1970 era tamanho, ao ponto de reprimir a desconcentração produtiva em direção ao interior.

Sob o ponto de vista empírico, é necessário, também, romper com as fronteiras político-administrativas (que segmentam o território) e, ir além das limitações da divisão regional/urbano (que abstraem o território), e do território sem agente (que reificam o espaço). Enfim, há de se observar a trans e a multiescalaridade desses processos (BRANDÃO, 2012), para entender, sobretudo, quais seriam os reflexos concretos dessas transformações sobre as regiões, sobre a rede urbana, sobre o mercado de trabalho, sobre as desigualdades sociais, enfim, sobre a qualidade de vida das pessoas nas distintas localidades do país.

variar no espaço-tempo, já que, “o tempo social e o espaço social são construídos diferencialmente” (Ibid. p. 189) em cada momento, modo de organização e ambiente físico.

Os moldes e padrões da fluidez – partes de um ambiente construído na aspiração de uma “coerência imposta” (BRANDÃO, 1996), e tão imprescindíveis à superação do espaço pelo tempo (MARX, 2014; HARVEY, 2006) – sobre os quais é forjada a circulação espacial do capital, sempre potencializada em velocidade e volume, se materializam em enormes montas de capital fixo social mutante, sob as formas comumente conhecidas como infraestrutura. Destas, as infraestruturas de circulação (comunicação) são as que melhor representam a pulsão expansiva do sistema capitalista.

Os sistemas de circulação são, há muito, tanto a causa quanto o efeito da circulação e da expansão espacial capitalista. Sua formulação teórica é tanto importante para se ampliar a compreensão a respeito do modo de produção capitalista, em seu interior, quanto a respeito do capitalismo histórico-espacial, além do que, faz-se pertinente, ademais, ao ordenamento e ao próprio planejamento do território¹¹.

Sobre as peculiaridades dos sistemas de circulação, pode-se dizer que estes se instalam nos três ambientes: aquático, terrestre e aéreo, e podem ser classificados a partir de dois circuitos, material e imaterial, de modo a formar os sistemas de circulação material e sistemas de circulação imaterial. Estes sistemas são formados pela junção complexa de vias, meios, pontos de circulação (parada, abastecimento, armazenamento e interconexão). Assim, os sistemas de circulação seriam os responsáveis por acomodar e articular as bases materiais e imateriais da circulação e da realização do capital no espaço, penetrando, atravessando, conectando, comunicando e estruturando o espaço e o território social e econômico, que se amplia nas tensões entre o moderno e o primitivo, entre a fluidez e a solidez, ao tempo em que também se intensificam as contradições entre o urbano e o rural.

¹¹ Registre-se, a despeito disso, a tradição no núcleo da ciência econômica e da teoria do desenvolvimento – assim como no debate regional brasileiro – atribui destaque menor a esse componente da comunicação e do transporte, seja na esfera teórica, seja na empírica – nesta última, a negligência é ainda maior.

No caso brasileiro, em decorrência das transformações processadas nos circuitos e estruturas espaciais e nos sistemas circulacionais ao longo da história – tendo em mente o processo de ocupação do território e o processo dinâmico das economias de comunicação no desenvolvimento capitalista – é possível considerar a possibilidade de “dois Brasis”; em lento processo de integração. Ambos decorrentes de uma existencial relação entre o processo de ocupação do território e a constituição de suas vias de circulação material. Em um deles, as vias de transporte foram determinadas a partir do processo de ocupação do território; no outro, o contrário, seu processo de ocupação territorial é que foi determinado pelas vias de circulação construídas pelo Estado (integracionista-desenvolvimentista)¹².

Esta Tese objetiva compreender a conformação do capitalismo histórico-espacial brasileiro e o processo de integração do espaço nacional. Para tanto, está estruturada em seis capítulos. No primeiro capítulo, busca-se fazer um debate teórico que se inicia com observação da categoria “capital fixo”, especialmente demonstrando sua faceta externa à produção particular e, enfocando as “condições gerais da produção”, no capital fixo social. Feito isso, buscou-se apresentar as bases do que está se chamando “**economia da circulação**”, partindo-se da conjectura das economias de comunicação à esfera prática e estrutural dos sistemas de circulação.

No segundo e no terceiro capítulos buscou-se investigar a história dos sistemas de circulação material de ambiente terrestre no Brasil e, como, a partir dos sistemas ferroviário e rodoviário, se processou a “costuração” do espaço nacional. Devido à extensão dos temas, foi necessária a exposição em dois capítulos, sendo que, no primeiro, fez-se uma ligeira revisão da literatura a respeito do processo de integração do mercado nacional, propondo-se uma periodização sobre o longo processo histórico da integração espacial, juntamente com o estudo do sistema ferroviário. No capítulo seguinte, dedicou-se a estudar as transformações advindas da introdução do sistema rodoviário e da indústria automobilística no Brasil, apresentando-se uma proposta (Figura 4.1) com quatro momentos para a integração rodoviarista no Brasil e os “**canais de penetração nacional**” (BRs 153, 364 e 163),

¹² Natal (1991), assim como a grande maioria dos estudiosos de transportes e do regionalismo, considera um espaço apenas, ou seja, um espaço praticamente homogêneo sob o aspecto das estruturas de circulação. Além disso, em geral, eles entendem as estruturas de circulação como meras espectadoras do processo social e da expansão do sistema capitalista no espaço: do que discordamos, haja vista as constatações contrárias ao longo do presente trabalho.

que a partir do capítulo seguinte passarão a ser considerados “**eixos de integração nacional**”.

A partir das observações e análises regionais e espaciais em torno das transformações demográficas, urbanas, e econômicas, decorrentes da implantação dos “canais de penetração”, foi possível a confirmação da existência de verdadeiros **eixos**, cumprindo as funções **de: integração espacial; interiorização demográfica e; expansão e desconcentração econômica**. Esta constatação acerca da formação destes eixos deu-se em razão da própria robustez e importância com que os mesmos se estabeleceram no interior do país – conforme se buscou demonstrar no quarto e no quinto capítulos.

No último capítulo buscou-se fazer a análise da crise econômica pós-1980 e do descaso dos governos durante o período que se chamou “integração inercial” (1980-2002). Isso feito, dedicou-se a compreender a retomada do planejamento e do investimento público em infraestruturas ocorrido a partir de 2003, durante o período aqui denominado de “integração obstruída”. Assim, encerra-se o último capítulo analisando os desdobramentos sobre a rede urbana a demografia e a economia regional. Neste último caso, faz-se um debate com alguns relevantes trabalhos sobre a economia regional brasileira a partir dos anos 1980, e, encerra-se, fazendo um contraponto às conclusões de Pacheco (1996a), argumentando que as “ilhas de produtividade” constatadas pelo autor guardam maior relação com o modelo dos “eixos” – tais como, os três eixos de expansão e desconcentração econômica apresentados neste trabalho.

2 FUNDAMENTOS ESPACIAIS DO CAPITALISMO HISTÓRICO E A ECONOMIA DA CIRCULAÇÃO

“O espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos o seu sentido; tendemos a tê-los por certos e lhes damos atribuições do senso comum ou autoevidentes.”
(DAVID HARVEY)

Introdução

Na economia real, o capital, naturalmente contraditório, expansivo e progressivo, não admite a solidez (ou a solidão) do ambiente natural. O isolamento, o distanciamento, a indiferença do ambiente natural são, ao mesmo tempo, o antagonismo e o horizonte possível da reprodução e da acumulação capitalista. Neste paradoxo, para se expandir, o capital circula; para circular, se fixa. Fixa-se em grandes estruturas físicas de mobilidade (capital fixo circulável); move-se em pequenas frações de capital fixo que circula. Fixo (no espaço), o capital se complexifica, amplia seu próprio circuito; cristaliza-se em pontos dinâmicos (dinamizantes), “vivos”, que se expandem, se capilarizam, e se urbanizam, transformando o espaço e retroalimentando todo o sistema. Fixa-se capital; ampliam-se movimentos, fluxos e circuitos; expande-se o sistema. Ciclos e rotações: revoluções. Neste sistema de circulação e trocas chamado capitalismo, velocidade, volume, alcance e capilaridade: são (pré)condições essenciais.

No tempo, liquidez; no espaço, fluidez. Tanto na liquidificação quanto na fluidificação, são vitais os sistemas circulacionais da matéria e da imaterialidade. Por vias e pontos disseminados no espaço os meios circulam pessoas, produtos, matérias e materiais da produção, informações, conhecimento, cultura, ideologia etc.

Consequentemente, o deslocamento torna-se uma mercadoria central no capitalismo globalizante. Este produto, para ser fabricado, requer capital fixo específico, que, por sua vez, também necessita ser produzido. Esta abordagem quando contemplada a partir do conceito de “capital fixo social” (CFS), reforça a importância dos sistemas de circulação, seja na órbita das “condições gerais da produção” (como tradicionalmente se observa), seja na esfera das “atividades diretamente produtivas” (ADP). Ou seja, para além dos encadeamentos *forward*, os sistemas de circulação são amálgamas de setores de altíssimo potencial de

encadeamento produtivo também no *backward*, o que lhes caracteriza como segmentos de altíssima prioridade no “princípio da sequência eficiente” de Hirschman (1961). Deste modo, é possível compreender a totalidade da indústria do deslocamento, concluindo por sua fundamental centralidade no crescimento e no desenvolvimento econômico dos países e regiões.

Diante disso, neste primeiro capítulo o objetivo é formular uma discussão teórica acerca de fundamentos básicos do desenvolvimento tempo-espço do capitalismo, discorrendo a respeito das peculiaridades do capital fixo e a importância da formação de capital fixo social (CFS) para a formação das estruturas de circulação espacial – o alicerce fixo sobre o qual se liquidifica o capital circulante. Assim, buscar-se-á desenvolver um pensamento teórico a respeito do funcionamento do sistema capitalista a partir da função de centralidade dos sistemas de circulação material, de modo a embasar a pesquisa empírica realizada nos capítulos seguintes.

2.1 O capital fixo e suas variações

2.1.1 Capital fixo

A dinâmica funcional inerente ao processo de expansão espacial capitalista impõe a compreensão acerca da decisiva categoria “capital fixo”. Para uma adequada discussão sobre o tema evoca-se aqui a seminal definição teórica de Marx (2011; 2014), tão bem elucidada por David Harvey (2014b). Em seguida acrescenta-se a fundante contribuição de Albert Hirschman (1961), por onde serão trabalhados os diferentes recortes de abordagem feitos por esses autores. Na sequência, aprofunda-se esse debate no sentido de formular algumas classificações importantes acerca dos sistemas de circulação e para entendimento do modo de produção capitalista e seu desenvolvimento histórico-espacial.

A base da argumentação de Marx a respeito do capital fixo provém de que “uma parte do capital constante conserva a forma de uso determinada em que entra no processo de produção, diante dos produtos para cuja criação ela contribui” (Marx, 2014, p. 239). Essa parcela do capital constante executa, repetidamente – conforme seu próprio tempo de vida útil –, as mesmas funções em processos de trabalho que se repetem constantemente durante seus distintos períodos de produção e circulação. Estas importantes elucidações levam a uma basilar e contraditória constatação geral na esfera do capital fixo, pois, admitem que: **“uma parte do**

capital tem de estar fixa para que o restante se mantenha em movimento” (HARVEY, 2014b, p. 112).

Diferentemente do capital circulante, que é “todo o capital – tanto constante quanto variável – usado num único período de rotação”¹, o capital fixo é “aquela parte do capital constante que passa de um período de rotação para outro”² (HARVEY, 2014b, p. 116). Em outros termos, conforme será demonstrado adiante, o capital fixo é o conjunto de máquinas, equipamentos e infraestruturas de produção e comunicação, incluindo-se a própria fábrica, e os meios e vias de circulação. Marx (2011) já destacava a essencialidade do capital fixo para a reprodução do capital circulante, que, por sua vez, o é para a produção do capital fixo. Uma vez que o capital fixo não tem valor sem uso (na produção), um fluxo contínuo de capital circulante, tanto na forma de trabalho, quanto na forma de matérias-primas, é condição necessária para a circulação de seu valor, visto que, o capital fixo “só circula como valor à medida que é gasto ou consumido como valor de uso no processo de produção” (MARX, 2011, p. 573).

Seus valores entram e saem do processo de produção num dado período de rotação de modo que “máquinas, edifícios e outros elementos são deixados para trás após a rotação se completar, e podem ser usados repetidas vezes em vários períodos de rotação”. Ou seja, em dado período de rotação, “apenas uma porção do valor desses meios de trabalho é transferida para o produto final” (HARVEY, 2014b, p. 115), “uma parte do valor permanece fixada à máquina ou à fábrica enquanto ela continua a funcionar, e o capital fixo permanece distinto e separado das mercadorias que ajuda a produzir” (HARVEY, 2014b, p. 117).

Assim, antes de tudo, a peculiaridade do capital fixo o distingue do capital circulante pela maneira como seu valor passa para o produto final, visto que, ele não circula em sua forma de uso, mas, “é apenas o seu valor que circula e, mesmo assim, gradualmente, de modo fragmentado” (MARX, 2014, p. 240), na medida em

¹ “O ciclo do capital, não como fenômeno isolado, mas como processo periódico, chama-se rotação. A duração dessa rotação é dada pela soma de seu tempo de produção e seu tempo de curso. Tal soma constitui o tempo de rotação do capital. [...] ou, em outras palavras, o tempo de renovação, a repetição do processo de valorização e de produção do mesmo valor de capital” (MARX, 2014, p. 237).

² “O problema do capital fixo está, em suma, no fato de que ele é fixo, enquanto o capital se caracteriza justamente por ser valor em movimento. [...] O capital monetário voa para outro lugar. Deixando o capital fixo sozinho, sujeito a uma selvagem desvalorização” (HARVEY, 2014b, p. 113).

que se torna parte do produto final; que circula como mercadoria – diferentemente do capital circulante, cujo valor é reconstituído integralmente no produto final. Enfim: **“a materialidade do capital fixo não é incorporada na mercadoria, mas seu valor sim”** (HARVEY, 2014b, p. 117).

Outra característica importante do capital fixo tem a ver com sua durabilidade, que, neste caso, o difere inclusive dos outros elementos do capital constante, pois diferentemente dos materiais auxiliares (como os insumos energéticos) e materiais à mão (ferramentas em geral), sua durabilidade proporciona usabilidade em vários ciclos produtivos.

Em resumo, a peculiaridade do capital fixo encontra-se no fato de que o mesmo circula fragmentos de seu valor (de troca e de uso), enquanto permanece fixo, materialmente circunscrito aos limites do processo produtivo como um valor de uso.

2.1.2 Capital fixo social (CFS) e atividades diretamente produtivas (ADP)

No entanto, ao desagregar o conceito de capital fixo chega-se à constatação das “formas especiais de circulação do capital fixo”. Nestas formas, a elaboração inicialmente dedicada a compreender os meios de trabalho e o processo produtivo no interior da fábrica é estendida ao mundo exterior de modo a envolver a infraestrutura, os meios de comunicação e a complexidade do ambiente construído.

Constata-se que o capital fixo compõe uma dimensão muito maior do que se costuma imaginá-lo. Embora não se trate da mesma modalidade de capital, o capital fixo ampara e se faz presente em todo o tempo de rotação; no tempo de produção e no tempo de curso do capital-mercadoria ou, capital-dinheiro, de modo que a própria realização capitalista está condicionada às suas formas de manifestação no espaço, pois,

quando vamos além da imagem do capital fixo como mera máquina, **deparamos com um quadro do capital construindo paisagens** de campos cultivados e fábricas, rodovias e ferrovias, portos e aeroportos, represas, usinas e redes elétricas, cidades reluzentes e grande capacidade industrial (HARVEY, 2014b, p. 112-13, grifo nosso).

Estas formas especiais de manifestação do capital fixo foram tratadas por Marx (2011) pela categoria “capital autônomo”, como bem explicou, nestes casos o capital fixo não aparece como simples instrumento de produção no interior do

processo de produção, pois, não integra o “processo imediato de produção”, mas sim, como forma autônoma do capital; como capital incorporado à terra, a exemplo das ferrovias, estradas, portos, aeroportos, dutos etc. Assim, o capital fixo do tipo autônomo, pode ser distinguido do capital fixo interno ao processo de produção imediato devido a funções muito específicas que ele realiza em relação à produção, visto que, ele atua na modalidade de “condições gerais de produção”, ou seja, como a própria base estruturante do “processo imediato de produção”.

O capital autônomo apresenta várias possibilidades em suas formas de uso. Os capitalistas podem utilizá-lo em comum; como indivíduos (particularmente ou coletivamente), ou ainda em uma base temporária, adquirindo o valor de uso desse tipo de capital fixo por períodos estipulados e devidamente remunerados pelas rendas e aluguéis, no caso de o capital fixo na forma autônoma ser de propriedade de outra pessoa (ou da coletividade), que não o próprio capitalista.

Deduz-se daí que o capital fixo é, ao mesmo tempo, parte da riqueza social e da produção da riqueza social, o total de estoque de bens materiais usados para a construção do espaço, para a produção de mercadorias, para extração de mais-valia, e a circulação social. De modo que, as paisagens artificiais que o capital constrói sobre o espaço, buscando “facilitar suas operações, aprisiona a acumulação capitalista num modo de fixidez que se esclerosa cada vez mais em relação à fluidez do capital circulante” (HARVEY, 2014b, p. 112-3).

Hirschman (1961) realizou a distinção entre o processo imediato de produção e as condições gerais de produção sob a ótica dos investimentos em infraestrutura. Lançou mão de um conceito um pouco mais abrangente do que as “condições gerais de produção”, isto é, de “capital fixo social” (CFS) em confronto às “atividades diretamente produtivas” (ADP). Para o autor,

CFS é geralmente definido compreendendo os serviços básicos, sem os quais as atividades primária, secundária e terciariamente produtivas não podem funcionar. Num sentido mais amplo, inclui todos os serviços públicos, desde a justiça e a ordem, através da educação e saúde pública, até o transporte, comunicações, suprimento d'água e de energia, bem como o capital geral agrícola, tais sejam os sistemas de irrigação e de drenagem. O núcleo do conceito pode-se provavelmente restringir a transporte e energia (HIRSCHMAN, 1961, p.131).

Como se pode ver, o entendimento do autor a respeito da classificação do CFS é bastante eclético, entretanto, segundo suas próprias palavras: “pode-se

provavelmente restringir a transporte e energia” (HIRSCHMAN, 1961, p.131). Neste ponto talvez coubesse um adendo no sentido de substituir “transporte” por “comunicações”. Visto que a categoria comunicações não é excludente ao transporte, ao mesmo tempo em que se torna mais adequada à atualidade global, dadas a velocidade e a essencialidade das informações nas sociedades contemporâneas.

Na sequência, baseando-se nas condições de exigência adotadas pelo *International Bank of Reconstruction and Development* e pela *Ford Foundation*, Hirschman (1961) elencou as atribuições mínimas, ou características, correspondentes ao CFS, assim:

- i. Os serviços providos por esta modalidade facilitam (ou são, de certo modo, básicos) o desenvolvimento de uma grande variedade de atividades econômicas;
- ii. Os serviços são mantidos, praticamente em todos os países, pela administração pública ou por agentes privados sujeitos à regulação e fiscalização pública;
- iii. Não estão sujeitos à incidência;
- iv. O investimento necessário para prover tais serviços se caracteriza pelo vulto (indivisibilidade técnica), bem como por uma razão capital-produção elevada.

Embasando suas afirmações em pesquisas de autores como Nurkse (1954) e Cairncross (1955), Hirschman (1961) ressalta a importância dos CFS no quadro total do investimento, destacando inclusive a grande participação de capitais estrangeiros invertidos em CFS, especialmente em ferrovias, no século XIX e princípio do século XX.

Baseado em seu “princípio da sequência eficiente”, onde trata a respeito dos setores-chave do investimento, Hirschman (1961) considera que o investimento em CFS seria fundamental, devido à sua capacidade em desencadear efeitos *forward* e *backward* (jusante e montante) sobre demais setores da economia. Além disso, investimentos realizados, por exemplo, na ampliação das disponibilidades de energia elétrica e das facilidades de transporte, são pré-condições essenciais, “praticamente em toda parte”, para o desenvolvimento econômico, onde, o investimento em CFS seria decisivo não só “pelo seu efeito direto sobre a produção

final, e sim porque permite e, de fato, incita a instauração de ADP” (HIRSCHMAN, 1961, p. 132-3). Portanto, “deve-se convir que, até certo ponto, o investimento em CFS é mais seguro que [aquele realizado] em ADP”, pois, este seria “investimento diversificado no desenvolvimento geral da economia, antes que no desenvolvimento de uma atividade específica” (HIRSCHMAN, 1961, p. 134). Para ilustrar o autor cita exemplos de melhorias no principal porto do país, da modernização de um plano ferroviário integrado, ou do aumento da capacidade de um sistema interconexo de produção e distribuição da energia elétrica.

Enfim, Hirschman (1961) – muito inspirado pelas elaborações seminais de Marshall ([1890] 1996) a respeito das economias externas, e por Keynes ([1936] 1996) a respeito do multiplicador – concede ao CSF importância ímpar no planejamento e na trajetória de desenvolvimento dos países, compreendendo que, além de dar suporte direto ao funcionamento das demais atividades produtivas que, sem ele, não poderiam funcionar, o CFS é capaz de criar externalidades e sinergias, que podem repercutir indiretamente na totalidade da economia de um país ou região.

Brandão (1996, p. 27-8) reforça as ideias de Hirschman e destaca “que as decisões de inversão em obras de infraestrutura possuem elevada capacidade de emulação” e geralmente são recomendadas pelo seu inerente caráter anticíclico, dada sua grande capacidade de geração de empregos e suas extensas relações interindustriais e intersetoriais, as quais têm o poder de proporcionar *linkages* para frente e para trás em uma pluralidade de indústrias e ramos econômicos, com destaque para a construção civil e o complexo eletrônico. Por outro lado, tais investimentos possuem, ao mesmo tempo, caráter pró-cíclico, dada sua dependência da efetivação de gastos por parte do Estado, subordinando-se, portanto, à “situação fiscal e financeira atual” e à “situação do crédito de longo prazo”. Portanto, no sentido keynesiano, além dos afeitos anticíclicos, os investimentos em infraestrutura desencadeiam efeitos positivos para a demanda agregada, a partir do efeito multiplicador de renda e emprego, além do que, provisionariam a infraestrutura básica necessária ao processo de acumulação capitalista.

De tudo isso decorre a compreensão da enorme importância dos investimentos em sistemas de circulação e da materialização do capital fixo social (CFS) para as políticas desenvolvimentistas. Como foi dito, não apenas pelos seus efeitos diretos sobre a produção final, mas, como também, e principalmente, por estimular a implantação de atividades diretamente produtivas (ADPs).

2.1.3 Usos e relações duais entre capital fixo e bens de consumo

Outro aspecto importante do capital fixo é a duplicidade no uso³. Marx (2011) explica que alguns itens funcionam simultaneamente como meios de produção e como meios de consumo, de modo que, de forma alguma: “o capital fixo em qualquer determinação é capital que não serve ao consumo individual” (MARX, 2011, p. 575). Em seguida o autor cita alguns exemplos bastante elucidativos a respeito da questão:

uma casa pode servir tanto à produção quanto ao consumo; da mesma forma, todos os veículos, um navio e um carro, podem servir tanto a uma viagem de lazer quanto de meios de transporte; uma estrada pode servir tanto de meio de comunicação para a produção propriamente dita quanto para passear etc. (MARX, 2011, p. 575).

Com isso, Marx assinala a linha tênue que há entre o capital fixo e a mercadoria para consumo direto individual. Ou seja, é o uso dado ao produto que o torna capital fixo, ou não, pois, por exemplo: “um boi, considerado como boi de carga, é capital fixo. Se for comida, ele não funciona como meio de trabalho e, portanto, tampouco como capital fixo” (MARX, 2014, p. 242). “Quando criamos bois, produzimos ambas as formas de mercadorias ao mesmo tempo. A decisão social de usá-los para um fim ou outro é que define se eles são capital fixo ou não” (HARVEY, 2014b, p. 120). Marx (2014, p. 244) ainda abre a discussão para uma terceira possibilidade acerca desta questão, já que o gado, como meio de trabalho, é capital fixo; “como gado de corte, é matéria-prima, que entra na circulação como produto, ou seja, como capital circulante, não fixo”.

Como foi elucidado, “em muitos casos, os meios de trabalho podem funcionar ora como meios de produção, ora como meios de consumo” (MARX, 2014, p. 291), como é o caso de uma casa, que pode servir como moradia, ou como meio de produção, se for local de trabalho. Há também o caso das trocas de propriedade,

³ Denominado de *joint products* pela corrente *mainstream* da ciência econômica contemporânea.

onde o capital-mercadoria pode bruscamente se transformar em capital fixo; uma vez que, ao circular como capital-mercadoria está sujeito a trocar rapidamente de dono, por exemplo, “uma máquina, como produto ou mercadoria do fabricante de máquinas, faz parte de um capital-mercadoria. Ela só se torna capital fixo nas mãos de seu comprador, o capitalista, que a utiliza produtivamente”⁴ (MARX, 2014, p. 242). Estes casos dão ao capital fixo aspectos de uma categoria altamente flexível, que depende em maior medida do próprio modo como as coisas são usadas do que de suas características físicas inerentes – como apregoa a tradição clássica. Itens desse tipo, “como indica Marx, têm uma relação complicada com o capital fixo, na qual a qualquer momento cada um pode ser, em princípio, convertido ou deslocado do consumo para a produção” (HARVEY, 2014b, p. 121), ou, do estoque para a produção. Em consequência disso, “a quantidade total de capital fixo pode ser aumentada ou diminuída simplesmente mudando os usos das coisas existentes” (HARVEY, 2013, p. 283).

2.1.4 Necessidade da ação estatal e do sistema de crédito de longo prazo no provimento do CFS

Dadas algumas de suas características básicas, a produção do CFS enfrenta graves limitações, que na grande maioria dos casos, conduzem à convocação do Estado e à estruturação de um complexo sistema de crédito. Na observação de Albert Hirschman (1961) o capital fixo social (CFS), que, como foi visto, abarca funções básicas para o desenvolvimento de uma grande variedade de atividades econômicas, em sua generalidade e em praticamente todos os países, costuma ser mantido pela administração pública, ou, por agentes privados sujeitos à fiscalização e à regulação pública. A majoritária atuação do Estado no suprimento do CFS se deve às características centrais desta modalidade de capital: indivisibilidade técnica; longo prazo de maturação, e vultosos investimentos; predicados que demandam grande esforço, inclusive temporal e financeiro, e que tornam tais inversões pouco atraentes ao capital privado.

Portanto, para Hirschman, “o provimento das facilidades de comunicação e transporte, a produção e distribuição da energia elétrica, a construção de sistemas

⁴ “Uma máquina produzindo sorvete numa base diária é capital fixo. Mas um tipo similar de máquina usado na produção de um navio petroleiro que leva dois anos para ser construído não será capital fixo se for inteiramente consumida no período de produção” (HARVEY, 2014b, p. 127).

de irrigação e drenagem”, seriam apropriados à atividade econômica do governo, “em aditamento àquelas mais tradicionais de justiça, ordem, defesa, educação, saúde etc.” (HIRSCHMAN, 1961, p. 135).

Certamente a envergadura do esforço inicial envolvido, o longo período de instalação/implementação/maturação e o largo horizonte para o retorno do capital invertido etc., constituem enormes barreiras à entrada de capital em alguns importantes tipos de atividades, além do que, conspiram contra a consecução de investimentos em CFS a partir de capitais particulares individualizados – dado o próprio imediatismo vulgar, o rentismo e o patrimonialismo predominantes nos contextos das situações subdesenvolvidas e de dependência que caracterizam as classes capitalistas periféricas. Ademais, “a escala de investimento de capital fixo depende em parte do impulso para conseguir economias de escala na produção, economias no emprego do capital constante, e não independe do grau de concentração e centralização do capital” (HARVEY, 2013, p. 305).

Já em sua época, Marx confirmava que,

nas fases menos desenvolvidas da produção capitalista, os empreendimentos que necessitam de um período de trabalho prolongado e, portanto, de um grande investimento de capital por um período mais longo, especialmente se só podem ser executados em grande escala [...] não são em absoluto executados de modo capitalista, como é o caso, por exemplo, de estradas, canais etc. construídos à custa da comunidade ou do Estado (MARX, 2014, p. 233)..

Harvey (2013, p. 305) atualiza este pensamento afirmando que nos tempos atuais, trata-se de um avançado estágio capitalista, onde a “concentração e a centralização⁵ do capital e a organização de um sistema de crédito sofisticado permitem que tais projetos sejam realizados em uma base capitalista”. Vale destacar que essas duas vias possíveis abordadas por Harvey (2013), nem sempre estarão devidamente estabelecidas, conforme a variedade de países e, entre seus muito distintos níveis de desenvolvimento. Além da baixa centralização do capital e, do

⁵ “O mundo ainda estaria sem estradas de ferro, caso ficasse esperando até que a acumulação de alguns capitais individuais alcançasse o tamanho requerido para a construção de uma estrada de ferro. No entanto, a centralização mediante as sociedades por ações chegou a esse resultado num piscar de olhos. E enquanto a centralização assim reforça e acelera os efeitos da acumulação, amplia e acelera simultaneamente as revoluções na composição técnica do capital, que aumentam sua parte constante à custa de sua parte variável e, com isso, diminuem a demanda relativa de trabalho. As massas de capital soldadas entre si da noite para o dia pela centralização se reproduzem e multiplicam como as outras, só que mais rapidamente e, com isso, tornam-se novas e poderosas alavancas da acumulação social” (MARX, liv iii, 1996, p. 259).

menor porte e estrutura do mercado financeiro, é comum que países subdesenvolvidos não possuam mercados de crédito tão robustos e/ou atrativos, inclusive devido à estrutura oligopolista e o enraizamento internacional do setor. Além do mais, há aí questões que extrapolam as dimensões puramente econômicas e internas das nações; como estabilidade política, inserção, alinhamento e credibilidade junto ao sistema financeiro internacional, interesse e coesão política nacional em prol do desenvolvimento, e, por fim, há de se mencionar, a forte dependência dos investimentos em CFS em relação à tecnologia e à cultura empreendedora no seio das elites capitalistas nacionais. Por esses e outros motivos, os capitalistas individuais seguem – por necessidade, ou não – por jogar as despesas desses projetos “sobre os ombros do Estado”.

Em um sentido mais amplo, Brandão (1996, p. 25) entende que a infraestrutura, “o chamado Capital Social Básico”, por sua natureza de base material e necessidade geral para a produção social, enquanto suporte indistinto dos inúmeros processos produtivos ramificados, ao se inserir nas mais diversas cadeias produtivas (não discriminando previamente os fins), apresentando baixa elasticidade de oferta, indivisibilidade técnica, marcante imobilização de capital e escala notável, “requer, inescapavelmente, a ação do Estado para sua adequada provisão”.

Também a respeito da atuação do Estado e do mercado de crédito, o capitalismo manifesta mais umas de suas contradições. A partir de Marx, Harvey (2013) alerta para que: se por um lado, a durabilidade do capital fixo reflete positivamente sobre o seu tempo de circulação, de maneira que quanto maior a vida útil do capital, menor será sua taxa de renovação; por outro, sua maior durabilidade o expõe a maiores riscos de desvalorização por meio de mudança tecnológica. Destarte, dentre outras formas, a durabilidade do capital fixo varia de acordo com sua composição material, as circunstâncias econômicas, e as possibilidades tecnológicas vigentes.

De maneira geral e objetiva, é possível concluir que: dadas as elevadas imobilizações de capital necessárias, os longos períodos de implantação e maturação inerentes, e os vultosos gastos em estudos técnicos-ambientais, monitoramento e manutenção, os investimentos em infraestrutura, ou melhor, nas ‘condições gerais de produção e circulação espacial’, requerem um esquema de

financiamento de longo horizonte temporal e, sobretudo, nos países em desenvolvimento: a força transformadora e impulsionadora do “Estado capitalista”⁶.

2.2 Circulação, infraestruturas de comunicação e economia espacial⁷

Portanto, como previamente apresentado, há circunstâncias em que o capital fixo “não aparece como simples instrumento de produção no interior do processo de produção, mas como forma autônoma de capital, [...] como capital incorporado à terra etc.” (MARX, 2011, p. 574-75). No entanto, o que tem essa variação do capital de tão importante? O que a faz essencial ao modo de produção e acumulação capitalista?

Primeiramente, “todo capital é originalmente capital circulante, produto da circulação e produtor da circulação” (MARX, 2011, p. 443). “Como capital circulante, ele próprio se fixa, e como capital fixo, circula” (MARX, 2011, p. 519). Nesta valsa, ao se fixar, o capital autônomo torna-se o responsável direto pela construção do ambiente onde são baseadas as vias, os meios e os pontos de circulação (e troca), passando então à categoria de capital fixo social. Neste ambiente construído o CFS é fundamental, pois, realiza o sistema econômico ao possibilitar a circulação e viabilizar a troca: o consórcio entre o tempo e o espaço nesta “coerência estruturada” (HARVEY, 2006). Neste sentido, pode-se afirmar que o capital autônomo (ou CFS) é a fração basal que concebe todas as outras frações do capital, pois, como bem destacou Harvey (2006, p. 146) “toda forma de mobilidade geográfica do capital requer infraestruturas espaciais fixas e seguras para funcionar efetivamente”⁸.

Vale reforçar que o capital autônomo (ou CFS) é também fundamental porque assim como os demais capitais reais, precisa ser produzido. Conforme exposto anteriormente, ao ser produzido, o capital fixo social desencadeia sobre uma gama

⁶ Importante destacar a perspicaz interpretação Poulantzas (1977) acerca dos interesses e das relações de classe no Estado capitalista. Conforme o autor, a intervenção do Estado em infraestrutura é dotada de **viés político ao ser capaz de amalgamar os interesses de diferentes frações de classe, incluindo as classes subalternas**, em prol da consolidação dos interesses da fração hegemônica.

⁷ Nos Grundrisse, Marx (2011, p. 431), ao desenvolver seu pensamento sobre o modo de circulação do capital alertou que, seria “necessário dedicar uma seção especial aos meios de comunicação”, o que, no entanto, ele não pôde realizar.

⁸ Sabe-se que “há várias formas de capital fixo – infraestruturas físicas [...], sistemas de transporte etc. – em que há relativamente larga escala e que necessitam ser produzidas desde o início na história do desenvolvimento capitalista” (HARVEY, 2013, p. 307).

de setores produtivos, à montante, efeitos multiplicadores derivados, tornando-se também, uma facção que concebe e impulsiona muitas das outras facções de capital.

Assim, o capital fixo do tipo “autônomo”, apelidado por Hirschman (1961) de “capital fixo social”, pode ser distinguido do capital fixo fechado dentro do processo de produção imediata (das atividades diretamente produtivas) devido às funções muito específicas que ele realiza em relação à produção, estabelecendo, portanto, o que Marx chamou de “condições gerais da produção” (MARX, 2011; HARVEY, 2013), mas como também, devido aos seus efeitos multiplicadores à montante (*backward*). Estas são as duas magnitudes do CFS.

O entendimento a respeito da importância do “capital incorporado à terra” e das “condições gerais da produção”, desempenhadas pelo “capital autônomo” (ou seja, CFS) coloca ainda outro plano em evidência: o plano espacial, visto que, “do ponto de vista econômico, a condição espacial, o levar o produto ao mercado, faz parte do próprio processo de produção. O produto só está efetivamente pronto quando está no mercado” (MARX, 2011, p. 440).

Dessa forma, chega-se à constatação de que assim como “o trabalho vivo é criador de valor”, “a circulação de capital é realizadora de valor” (MARX, 2011, p. 448), pois, “quanto mais se torna o tempo de circulação igual a zero, ou mais se aproxima de zero, tanto mais funciona o capital, tanto maiores se tornam sua produtividade e a produção de mais valia” (MARX, 2014). Assim:

quanto mais a produção se baseia no valor de troca e, em consequência, na troca, **tanto mais importantes se tornam** para ela **as condições físicas da troca** – meios de comunicação e transporte. É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais. A criação das condições físicas da troca – de meios de comunicação e transporte – devém uma necessidade para o capital em uma dimensão totalmente diferente – **a anulação do espaço pelo tempo**. (MARX, 2011, p. 432, grifos nossos).

Para cumprir a “anulação do espaço pelo tempo”, o espaço se abre para a entrada (ou a imposição) do capital fixo, e o território se transforma profundamente numa “coerência estruturada” que modifica não só a si mesmo pela transformação do ambiente natural, mas também a estrutura demográfica e econômica da região, país etc. tornando-se “terreno fértil”, proporcionando condições à expansão e à reprodução do sistema, abrindo novas frentes de produção e novos pontos de troca

no espaço, dando início a novos fluxos espaciais de capital circulante. Ainda que a intensificação seja opção, o processo de acumulação do capital encontra na expansão espacial um campo vital para si mesmo.

Sobre tempo e espaço, Marx aponta uma forma que julga eficiente para a redução do tempo de circulação do capital no interior do sistema, neste caso: o tempo de rotação. A observação de Marx, de certo modo, está relacionada com uma forma específica da expressão capitalista no espaço conforme definição no início deste trabalho: a expansão contígua. Veja:

O tempo de circulação do capital, a sua redução (na medida em que não seja desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte necessários para levar o produto ao mercado) **é em parte criação de um mercado contínuo**, e, por isso, um mercado continuamente ampliado; em parte desenvolvimento das relações econômicas, desenvolvimento de formas do capital, pelas quais o capital reduz *artificialmente* o tempo de circulação (MARX, 2011, p. 448, grifos nossos).

Em referência ao desenvolvimento específico dos meios de comunicação e transporte e seus desdobramentos sobre a acumulação, o autor – sem utilizar-se dos termos: velocidade, volume, alcance e capilaridade, assinalados nesta Tese – explica que:

dado que o produto imediato só pode ser valorizado em massa, em mercados distantes, quando os custos de transporte diminuem [...] **a produção de meios de transporte e comunicação baratos é condição para a produção fundada no capital** e, *em consequência*, é criada por ele (MARX, 2011, p. 432, grifo nosso).

Além do desenvolvimento tecnológico proveniente da busca pelo barateamento dos meios e sistemas de transporte e comunicação em geral (circulação), há de se lembrar que estes sistemas são compostos por “produtos” (vias, meios, pontos etc.) de características físicas, produtivas etc. bastante distintas, o que lhes confere especificidades com relação aos efeitos multiplicadores, uma vez que incidem sobre múltiplos setores e segmentos econômicos – ainda que se classifiquem sob a categoria de produção do capital fixo.

Há ainda outra esfera relevante no que concerne à “produção de meios de transporte e comunicação”. Ainda que, Marx não tivesse se dedicado com maior atenção sobre os “sistemas de circulação”, sua observação “meios de transporte e comunicação baratos” é perfeitamente ampliável aos custos dos sistemas de circulação como um todo. Neste sentido cabe uma observação importante sobre as

características dos meios de circulação: eles dependem de energia para cumprirem seu papel na circulação. Assim, encadeia-se, a jusante dos sistemas de comunicação mais um, e fundamental, setor produtivo: o setor de energia. Daí a relevância central das indústrias petrolíferas no capitalismo automobilístico.

A produção de circulação barata implica, naturalmente, na produção de energia e combustíveis baratos, obviamente, sobre o risco de descontrole inflacionário e de choques agudos no sistema geral de preços, mas também, e, principalmente, pelo confronto direto ao “direito de ir e vir” os cidadãos e seus desdobramentos sobre as distintas classes sociais e regiões. Enfim, é necessário dizer que o resultado de mercados energéticos descontrolados, ou, da prática de preços elevados nos combustíveis e na energia, podem comprometer toda a estabilidade e até mesmo a prosperidade econômica de uma nação.

Sobre a esfera espacial, da produção ou valorização de formas imóveis de capital fixadas em locais específicos, como é o caso das vias de circulação, Harvey (2014b) apontou para um efeito importantíssimo, que incide diretamente sobre o espaço e a partir do espaço. Segundo o autor esses fenômenos “não são infrequentes e podem tornar-se particularmente violentos quando ocorrem mudanças radicais no movimento geográfico de mercadorias e pessoas de modo geral”. O evento desta preocupação de Harvey é mais comum do que supôs o autor, sobretudo em regiões e países em “ocupação tardia”. Nestes, a construção de grandes infraestruturas espaciais costuma provocar transformações grandiosas, positivas e/ou negativas, mas sempre com alguma repercussão sobre o mercado fundiário, sobre o mercado de trabalho e sobre o sistema produtivo. Desses fenômenos é possível derivar ainda, nas suas próprias palavras: “a questão geral das crises de desindustrialização regionais e localizadas e da desvalorização, em particular de formas imóveis de capital fixo” (HARVEY, 2014b, p. 124).

Há também uma relação [...] com a renda fundiária e os preços de propriedade, que variam enormemente de um lugar para outro conforme a qualidade dos volumes de capital fixo absorvidos no local. Isso leva a história da urbanização capitalista para a órbita de certo nível de conformidade com as leis de movimento de capital. Do mesmo modo, abre um caminho muito real no qual a urbanização passa a desempenhar um papel crucial no modo de funcionamento dessas leis de movimento. (HARVEY, 2014b, p. 124)

Sobre este último aspecto, o da relação entre urbanização e as leis de movimento do capital, pretende-se aprofundar o debate, a partir dos resultados empíricos acerca da construção de vias de circulação e seus desdobramentos sobre a urbanização, nos capítulos seguintes. De antemão é possível acrescentar que tais vínculos são fortíssimos, especialmente em áreas em ocupação.

2.3 Fluidez espacial: os sistemas de circulação

A implantação de um sistema econômico de mercado, seja ele o mercantilismo, o capitalismo, ou qualquer outro sistema de trocas que venha a se instalar, impõe estruturas mínimas que extrapolam, em muito, as paredes das fábricas e os sistemas de produção e comercialização. Uma condição vital à instalação e ao êxito de um sistema econômico baseado nas trocas é, seguramente, a fluida circulação de informações, pessoas e mercadorias.

O mercantilismo, por exemplo, só foi possível, dentre outros fatores, após verdadeira revolução nos transportes, o que ampliou bastante seus circuitos de circulação ao possibilitar mobilidade espacial então jamais vista, alargando o horizonte comercial e possibilitando a descoberta de novos produtos e áreas para exploração. Para suplantar o mercantilismo, o capitalismo, “a consequência inevitável da introdução do sistema fabril numa sociedade comercial”, ao tempo em que se fez sobre o “alargamento do mercado para os elementos da indústria” (POLANYI, [1944] 2012), se estabeleceu e se expandiu pelo Reino Unido e Europa sobre os trilhos de um novo e eficaz sistema de circulação: o transporte ferroviário.

Sendo assim, o sistema capitalista, gradualmente abarcativo, envolvente e globalizante, deve sua expansão ao que se pode chamar: fluidez do espaço. Esta fluidez seria consequência do encontro espacial dos sistemas de circulação (sistemas de comunicações e transportes) com a terra e o trabalho. Assim, o capitalismo ou o capital industrial tenderiam a se movimentar em direção aos – e engendrar – espaços fluidos; ao tempo em que, os espaços tornar-se-ão ainda mais fluidos conforme o próprio movimento do capital, como uma relação dupla, de causa e efeito.

Por fluidez espacial entende-se a capacidade comunicacional que determinada localidade oferta às pessoas e aos agentes econômicos em geral. Tal capacidade comunicacional é, direta e previamente, condicionada por fatores

fisiográficos e ambientais, mas, é também, profundamente determinada pela infraestrutura física do ambiente construído, o que faz da fluidez espacial parte das condições gerais da produção.

Neste sentido, o conceito de “fluidez” desenvolvido nesta Tese se assemelha com o conceito de “fluidez” utilizado por Milton Santos ([1985] 2008; [1993] 2013), e se difere parcialmente do conceito de “fluidez” em Harvey (2006; 2014b). Nestas obras, Harvey utiliza o termo “fluidez” como sinônimo de “liquidez”, mais relacionado à dinâmica da rotação do capital, e não às condições espaciais para o movimento do capital.

Em Milton Santos (2008; 2013) a fluidez é pautada no espaço e se entrelaça com o que o autor chamou de “meio técnico-científico”, ou, “meio técnico-científico-informacional”. Assim, o momento histórico atual seria o momento da mecanização do território, “em que a construção ou reconstrução do espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência, de técnicas e de informação” (2013, p. 37), isso porque “a informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação” (2013, p. 38).

Vale mencionar que, em todos estes vieses, a fluidez é fruto dos padrões de organização social, dado que, “as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social” (HARVEY, 2014a, p. 189). Deste modo, as práticas e os processos materiais podem variar no espaço-tempo, já que, “o tempo social e o espaço social são construídos diferencialmente” (Ibid. p. 189) em cada momento, modo de organização e ambiente físico.

Contudo, as condições de fluidez necessárias à superação do espaço pelo tempo (HARVEY, 2006) pela qual é forjada a circulação espacial do capital – potencializada em velocidade e volume – sobre o ambiente construído de uma “coerência imposta” (BRANDÃO, 1996) se materializam em enormes montas de capital fixo social mutante, sob as formas comumente conhecidas como infraestrutura. Destas, as infraestruturas de comunicação são as que melhor representam a pulsão expansiva do sistema capitalista.

A tais infraestruturas fundantes do deslocamento são dados destaque e elaboração neste trabalho a partir de uma abordagem proposta sob o termo: vias de circulação. Este termo é, na realidade, parte de uma forma mais explícita e distintiva de se pensar as questões do capital no espaço (o capitalismo histórico-espacial) a partir de um esboço teórico a respeito dos meios de comunicação e transporte. Entende-se que seriam as vias de circulação, portanto, o espaço, ou a peça infraestrutural de um complexo maior que pode ser chamado: **sistema de circulação**. Este sistema, formado pela junção complexa de **vias, meios e pontos de circulação**, seria o responsável por acomodar e articular as bases materiais e imateriais da circulação e da realização do capital no espaço, penetrando, atravessando, conectando, comunicando e estruturando o espaço e o território socioeconômico – que se amplia nas tensões entre o moderno e o primitivo, entre a fluidez e a solidez do espaço, sob a liquidez e a fixidez do capital, ao tempo em que também se intensificam as contradições entre o urbano e o rural.

Os sistemas de circulação são, há muito, tanto a causa quanto o efeito da circulação e da expansão espacial capitalista. Sua formulação teórica é tanto importante para se ampliar a compreensão a respeito do modo de produção capitalista, em seu interior, quanto a respeito do capitalismo histórico-espacial, além do que, faz-se pertinente, ademais, ao próprio planejamento do território. Registre-se, a despeito disso, que a tradição no núcleo da ciência econômica e da teoria do desenvolvimento – assim como no debate regional brasileiro – atribui destaque menor a esse componente da comunicação e do transporte, seja na esfera teórica, seja na empírica, nesta última, a negligência é ainda maior.

Isso posto, propõe-se inicialmente que o estudo do capitalismo histórico-espacial não cometa os mesmos descuidos apontados acima e tenha em consideração os sistemas de circulação, suas tecnologias e infraestruturas. Por sua vez, que os estudos acerca dos sistemas de circulação sejam concebidos a partir de olhar atento sobre seus dois circuitos: o **circuito material**, e o **circuito imaterial**.

O circuito material é aquele em que ocorre a circulação dos fatores de produção, das mercadorias da força de trabalho, do dinheiro, da matéria-prima, revistas, jornais, livros, e de tudo mais que possa apresentar materialidade e divisibilidade concreta.

Por outro lado, no circuito imaterial se dá a circulação das informações, do conhecimento, da energia elétrica, da moeda, das notícias, dos arquivos e mídias digitais, dos e-mails e mensagens, e tudo o que puder ser transportado na sua imaterialidade; como a própria voz humana.

Desta forma, as **vias de circulação** (que podem ser naturais ou artificiais – frutos do trabalho humano) também serão subdivididas em **vias de circulação material** e **vias de circulação imaterial**. Muito embora essa sugestão não trate a respeito da materialidade ou imaterialidade da via em si, mas sim, do que a mesma desloca, do circuito a que ela pertence. Assim, nas vias de circulação material circulam objetos materiais (mercadorias, trabalho vivo, dinheiro etc.).

Primeiramente, enumeram-se as **vias naturais de circulação material**, ou seja, aquelas que não dependem necessariamente da intervenção humana ou da construção do ambiente, ainda que dependam de meios de circulação fabricados. A maioria está baseada sobre o ambiente aquático, sendo de enorme importância histórica, como as vias fluviais (rios, canais etc.), marítimas e oceânicas. Por outro lado, têm-se as **vias artificiais de circulação material**, frutos da produção e do conhecimento humano, cujos exemplos principais são: estradas, rodovias, ruas, avenidas, ferrovias, dutos etc.

Quanto à forma, as vias de circulação imaterial, por onde circula a imaterialidade ou a comunicação, como mormente conhecida na atualidade (informações, mensagens, som etc.), podem ser imateriais (naturais) ou materiais (artificiais). Exemplos de **vias artificiais de circulação imaterial** são: as redes de televisão a cabo, a rede elétrica, redes de fibra óptica, rede telefônica. Por outro lado, sinais de rádio e televisão, sinais de satélite, internet *wi-fi*, *bluetooth* etc., que circulam ‘pelo ar’, circulam por **vias naturais de circulação imaterial**.

Assim, nota-se a ambivalência das vias de circulação forjadas no ambiente aéreo, que não têm característica rígida como as aquáticas, permitindo grande maleabilidade, e por outro lado, podem ser usadas para deslocamento material e imaterial. Neste caso, em geral, o transporte aéreo corresponde à deslocação material e parte do que comumente chamamos de comunicações estaria mais relacionada ao deslocamento imaterial.

Já os **meios de circulação** tendem a ser consolidados pelo capitalista na base do capital fixo individual, ou, de forma aderente às proposições de Hirschman (1961): “capital diretamente produtivo”, que aqui, produz deslocamento, e se localiza fora das fábricas da indústria do deslocamento e da indústria em geral. Em outras palavras, os meios de circulação são os agentes ativos da circulação, o motor propulsor, enquanto as vias de circulação são os elementos passivos do deslocamento.

Em termos práticos, os meios de circulação são derivados dos circuitos a que pertencem. No circuito material têm-se os **meios de circulação material**: carros, motocicletas, caminhões, aviões, zepelins, helicópteros, barcos, navios etc., e até mesmo os tradicionais animais de carga, que, conforme adiantou Marx (2011), um boi, por exemplo, usado como boi de carga, é capital fixo.

Em contrapartida, os **meios de circulação imaterial**, que em contradição, são dotados de materialidade, podem se subdividir entre meios emissores e meios receptores. São meios emissores de circulação imaterial: torres de transmissão e geradores diversos. São exemplos de meios receptores de circulação imaterial: aparelhos de rádio, televisores, computadores, telégrafo, telefones, smartphones etc⁹.

Os dutos são formas especiais neste contexto da circulação - são vias materiais de circulação material que dependem de máquinas de bombeamento, bombas hidráulicas, de pressão etc. Estas últimas, por sua vez, são os próprios meios de circulação dutoviários.

O terceiro elemento do sistema de circulação é o que se pode chamar **ponto de circulação**. Os pontos de circulação são pontos porque são fixos: capital fixo imobilizado – assim como parte das vias de circulação. Eles são parte fixa e material indispensáveis aos sistemas de circulação; se fazem presentes ao longo da extensão de todos os tipos de via de circulação, e acabam por formar verdadeiros nódulos espaciais com potencial irradiador sobre o território. Exemplos de pontos de circulação podem ser: portos, aeroportos, estações ferroviárias, estações rodoviárias, estações de transmissão etc.

⁹ Pen drives, discos, CDs, DVDs etc. “meios portadores” de informações? De fato, são mercadorias.

Sem definir um nome específico, Harvey abordou a importância dos meios de circulação da seguinte forma:

Ao longo dessas passagens, encontramos várias vezes a tensão entre a fixidez e o movimento na paisagem geográfica da atividade capitalista. Aviões, navios e locomotivas, que cruzam o espaço, dependem crucialmente de aeroportos, portos, e estações ferroviárias, que não se movem. O valor do capital imóvel fixo depende crucialmente desse uso: um aeroporto para o qual nenhum avião voa não tem valor algum. Também não tem valor aviões sem nenhum aeroporto de onde decolar (HARVEY, 2014b, p. 123-4).

Na próxima seção serão demonstradas as características e as capacidades de difusão, encadeamento e transformação a partir de cada uma das vias, meios e pontos de circulação. De antemão, pode-se sugerir que todas as formas de capital fixo anteriormente expostas são formas usadas pelo capital circulante para responderem à própria necessidade expansiva do capital em geral, em que, seu impulso natural impor-lhe-á o deslocamento sempre, sempre, mais veloz.

O argumento de partida aqui será a questão da instalação daquela que é, em suas diferentes formas, direções e capacidades, talvez, a primeira indústria de base do capitalismo em expansão: a **indústria do deslocamento**. Esta indústria que é também atípica, eivada de contradições, pois, produz uma mercadoria que, em grande parte, é consumida imediatamente no momento da produção, e que pautada pela razão direta velocidade-volume, tem, gradativamente, ocasionado notável individualidade.

Harvey (2014b, p. 120) estende o raciocínio da “produção-consumo simultâneos” lançado por Marx (2011; 2014) às comunicações, afirmando que “as comunicações e os transportes são consumidos à medida que são produzidos, grande parte de seu valor existe idealmente na forma de circulação de capital fixo”. No entanto, as tecnologias recentes, especialmente no caso das comunicações, fazem lembrar que nem sempre produção e consumo acontecem simultaneamente, pois, como se sabe, é possível que a informações e dados sejam gravados, impressos e armazenados, permitindo o consumo posterior. A internet, por exemplo, se tornou uma espécie de estoque de comunicação, um imenso arquivo virtual em nível global.

Assim, a indústria do deslocamento não só estrutura o território a partir dos fluxos econômicos, materiais e imateriais conforme destacado, mas também, o

deslocamento de lugar, é, por conseguinte, a produção de relações espaciais, pois, conforme Harvey (2014b, p. 119) “diz respeito não só à produção (ao movimento de matérias primas), mas também ao consumo (movimento de pessoas)”. E concordando com Marx (2014), prossegue: “a própria produção do “deslocamento de lugar” é uma mercadoria, não importando quem a usa e para que propósito (para a continuidade da produção ou consumo final)”.

As vias de circulação têm, em sua própria essência, a dinâmica e o papel de penetrar e amalgamar os fragmentos do território político integrando-os social e economicamente. Circulando a produção e o dinheiro, emergem de suas artérias capilaridades e aglomerações, que surgem, se transformam e se acoplam sustentadas pela força de economias externas de aglomeração e urbanização.

Enquanto a máquina do tempo e o teletransporte não chegam, a impressora 3D começa a cumprir a função do deslocamento instantâneo. Essa tecnologia, já é uma realidade, que, muito em breve, poderá causar uma aceleração de dimensões talvez nunca vistas. É um grande avanço tecnológico que permite que a circulação imaterial obtenha materialidade inédita. Nota-se novamente, outra contradição, visto que, a impressão em 3D transporta informação imaterial, que, de certo modo, se converte em matéria. O impacto econômico dessa, aparentemente, singela transmutação tem potencial de repercussões inestimadas. Mercadorias poderão, ou melhor, os “códigos genéticos” das mercadorias, poderão cruzar todo o globo terrestre em questão de milésimos de segundos; surgindo instantaneamente como magia diante de expectadores/consumidores sobre o espaço conectado. Essa poderosa invenção que já se propaga, poderá causar, em questão de anos – como causaram algumas tecnologias para a comunicação –, não só a compressão, mas, a quase aniquilação do espaço através de circuitos antes totalmente materiais. Destarte, esse verdadeiro triunfo anunciado do tempo sobre o espaço, possivelmente, ocorrerá sobre o território do capital-mercadoria, e com parte de suas facções; desfigurando os fluxos tradicionais e criando novas plataformas de para o embate.

2.3.1 Determinações históricas, características e inversões em infraestruturas de circulação

O estudo da economia espacial do capitalismo histórico se depara, em princípio, com sua própria “teoria da marginalidade”. Observa-se que a história originária de

grande parcela das nações ao longo do globo terrestre foi uma história forjada às margens: às margens das vias de circulação.

Nos tempos mais remotos (anterior às grandes navegações), em termos, a fixação humana no território se iniciava pelas margens, delineada no espaço pelo encontro entre solo e os corpos d'água. Isso teria ocorrido, não apenas porque rios lagos e mares são vitais às pessoas, aos animais e ao cultivo de alimentos, mas também porque representam a chegada e a partida, o caminho e a fuga; eram, e ainda são, vias naturais de circulação.

A produção dos primeiros meios de transporte, que, por sinal, foram aquáticos (canoas, barcos etc.), representam as primeiras conquistas do ser humano em superar os próprios limites do autodeslocamento. Posteriormente, a domesticação de plantas e animais – que resultaram na chamada Revolução Neolítica –, contraditoriamente proporcionou, por um lado, a fixação e o sedentarismo, e por outro, mais um grande avanço à deslocação. Assim, o uso da força animal como tração para o transporte passou a ser realidade que após a invenção da roda tomou proporções grandiosas, colocando à disposição do conhecimento humano meios e técnicas de transporte que abriam os horizontes terrestre e aquático às especulações e à exploração. Ao longo da história, outras inovações importantes, bem como o uso do vento, do vapor e dos combustíveis fósseis como força motriz, forneceram as bases para a introdução dos trens e dos automóveis, deixando somente para o início do século XX a conquista do ambiente aéreo.

O encontro do solo terrestre com os grandes corpos d'água constitui um fenômeno natural fundamental que localizou e condicionou (mesmo hoje) a demografia, e a vida social e econômica das nações (BASTOS, 1955). Este é pressuposto básico, que estendido e atualizado, sustenta que fenômenos semelhantes, mas com graus variados de dinâmica e intensidade, ocorreram, e ocorrem, às margens das demais vias de circulação, sobretudo das grandes vias de circulação material, de modo a estruturar a dinâmica demográfica e a acumulação capitalista que se vale de economias externas de comunicação para se expandir e se intensificar ao longo do território.

Com esta visualização histórica, busca-se debater as características, e o potencial de transformação e encadeamento de cada elemento e modalidade da

circulação apresentadas anteriormente trazendo alguns pressupostos centrais à esta pesquisa. Para isso, com o intuito de simplificar e objetivar as análises, a discussão será feita com base em um novo recorte. Neste tópico, portanto, as questões decorrentes do uso e implantação dos sistemas de circulação serão apresentadas a partir dos **ambientes de circulação**; sobre o ambiente **aquático** e **aéreo** (vias naturais), e sobre o ambiente **terrestre** (vias artificiais).

O que foi exposto até aqui, conduz a uma série de derivações que podem contribuir para a elaboração de uma espécie de **teoria da circulação espacial do capital**: mas não apenas do capital, visto que, de certo modo, o capital enquanto produto da atividade humana se faz circular sobre as esferas da vida cotidiana do próprio ser social. Vale lembrar que o capital é uma relação social, portanto sua circulação é um processo de estruturação/desestruturação sempre de natureza social. Não obstante, o desenvolvimento e o alargamento das fronteiras e possibilidades de circulação a este ser social, imerso no sistema capitalista, são, aliás, formas de expansão da cultura, da ideologia etc. e das pulsões e lógicas gerais do modo de produção e acumulação capitalista.

2.3.2 A circulação sobre os ambientes aquático e aéreo (vias naturais)

Como se sabe, é na superfície terrestre que a maioria das atividades humanas se estabelece. No entanto, foi a água que engendrou um dos caminhos mais naturais e que, historicamente, proporcionou maior dinâmica à exploração terrestre, e sobre a regência do capital, continuou imprimindo sua importância para a produção e o destino da vida humana no globo.

É notório na história da humanidade a centralidade que os fluxos e reservatórios de água exerceram sobre a povoação, a produção, a aglomeração humana, e a formação das cidades e suas redes, enfim; sobre a trajetória social e econômica da humanidade. A história de todas as nações é, seguramente, assinalada pela autoridade deste elemento natural, em suas variadas fontes (rios, mares, lagos, oceanos etc.). Há milênios a essencialidade e a peculiaridade da água

e a forma como ela se distribui pelo espaço colocam esse valioso mineral em condição determinante na fixação e circulação humana no espaço¹⁰.

Do longo e importante processo evolutivo que foi a sedentarização humana decorreu que as primeiras vilas e cidades da história desenvolveram-se principalmente em torno dos corpos d'água doce, ou seja, às margens de rios e lagos. Alguns casos são clássicos: a Mesopotâmia, por exemplo, cujo próprio nome significa “terra entre rios”, foi edificada entre os grandes e importantes rios Tigre e Eufrates, onde a navegação foi base importante da economia; Na China, o Rio Amarelo e Rio Azul foram e continuam sendo exemplos de existência e vitalidade na trajetória chinesa e da humanidade como um todo; na Índia, o Rio Ganges, de enorme importância, inclusive religiosa. Dentre uma infinidade de exemplos possíveis há o caso mais emblemático, que é o Rio Nilo, cuja relevância (ainda muito expressiva hoje) e história se confundem com a própria história do Egito, onde, após séculos e séculos, a vida cotidiana segue profundamente arraigada às margens daquele que é conhecido como “o rio da vida”. Na Europa não foi tão diferente: grande parte de suas capitais e cidades mais importantes foram erguidas às margens de rios e lagos. Na Inglaterra, a capital Londres e a cidade de Oxford são exemplos à margem do maior rio do país, o Rio Tâmesa. Em Paris, o Rio Sena é uma importante hidrovia urbana para a capital francesa. O Rio Reno possui às suas margens várias cidades relevantes e algumas das porções de terra mais densamente povoadas da Europa ocidental, incluindo países como Suíça, Alemanha, França, Áustria e Holanda.

O domínio das técnicas de navegação adquiridos nos rios e lagos instigou os povos a avançarem rumo à água salgada, desbravando a imensidão do mar aberto. Com o tempo instituiu-se uma nova margem, agora à beira-mar. O avanço da navegação, que além de proporcionar a expansão do comércio, colocava novos horizontes à humanidade, que agora enxergava nos cursos d'água algo mais que a simples subsistência, a liberdade e o domínio do além-mar, mas enormes

¹⁰ A domesticação de plantas e animais tornou possível a sedentarização humana. No entanto, apenas a domesticação não seria suficiente para tal, havia ainda a necessidade de um componente natural, tão existencial às pessoas quanto às plantas e aos animais, que mesmo não re-produzível (como passou a ser o alimento), ainda hoje segue condicionando os rumos da vida na terra: a água.

possibilidades de enriquecimento e expansão de poder¹¹. Quão clássicas se tornaram as conquistas de egípcios, fenícios e gregos do domínio do Mar Mediterrâneo, o pioneirismo da navegação chinesa e posterior coerção concorrencial entre Portugal, Espanha, Inglaterra e Holanda.

São inúmeros os exemplos de grandes metrópoles às margens da água, e em um momento ímpar na história, o mercantilismo, ao pressionar pelo comércio internacional e a exploração de colônias, deu protagonismo às cidades portuárias que se tornaram grandes estabelecimentos do poder político e econômico, e seguem ainda hoje sendo fundamentais ao comércio internacional e ao jogo concorrencial capitalista. Já dizia Marx (2011, p. 432-3) “a hidrovia, como via que se desloca e se movimenta por si mesma, é a via dos povos comerciantes por excelência”.

De certo modo, a maioria das grandes cidades no mundo ou está situada no litoral de seus continentes, ou esta às margens de um grande corpo de água doce, ou, até mesmo, no encontro entre rio e mar. Os principais motivos para isso são bem conhecidos: essencialidade da água doce no suprimento direto de necessidades vitais humanas; fonte natural de alimentos; recurso de produção indispensável na grande maioria das atividades. Contudo, o motivo mais correlato aos objetivos deste trabalho diz respeito ao fato de que os grandes corpos d'água são, antes de tudo, vias naturais de circulação. Uma vez que os avanços tecnológicos referentes à produção de alimentos já possibilitam a agricultura e a pecuária nas regiões mais remotas e hostis do globo terrestre (como não previu Malthus). Mesmo a infertilidade do solo deixou de ser exatamente um fator impeditivo à povoação, à urbanização e, à consequente expansão capitalista.

Neste sentido, o acesso à água, aos corpos d'água, tem preservado seu poder sobre a demografia espacial¹². Embora, avanços incomensuráveis tenham ocorrido no âmbito da circulação, permanece a essencialidade da água doce à vida humana e à produção.

¹¹ Quanto mais longe da costa se chegava mais as populações se margeavam. Isso se tornou marcante, por exemplo, para Atenas, que se desenvolveu em torno do Porto Pireus, a dádiva do Mar Egeu. Também é bom lembrar a própria influência do Mar Mediterrâneo para a hegemonia de Genova e Veneza enquanto cidades comerciais.

¹² Com as transformações ambientais recentes, tendem a tornarem-se cada vez mais decisivas.

De fato, tanto os corpos de água doce (rios, lagos etc.), quanto os corpos de água salgada (mares e oceanos), são grandes vias naturais de circulação espacial, de modo que, a circulação nos oceanos, sujeita à maior amplitude e à menor rigidez de percurso, historicamente foi responsável pela expansão comercial para além dos limites do “velho mundo”. Os elevadíssimos fluxos do comércio mundial globalizado, atuais e crescentes, mantêm as vias de circulação materiais aquáticas como fundamentais.

A circulação material por vias aquáticas – hidrovias – oferece várias vantagens em relação aos demais modais de transporte. De saída, por se tratar de vias essencialmente naturais, tendem a exigir baixo investimento relativo no que diz respeito à sua construção, ou seja, nem sempre há imobilização ou desvalorização de capital, tanto na entrada, na permanência, ou na saída. Exceções podem ser a construção de canais, eclusas, desobstrução e dragagem, que, no geral, apesar de serem obras que requisitam grande vulto financeiro, são realizadas, sobretudo, em alguns pontos específicos da via. Essas características colocam o transporte aquático como uma excelente possibilidade, quando há navegabilidade no corpo d’água – daí a origem tão remota deste modelo de transporte.

Outra enorme vantagem advém da própria constituição natural do globo terrestre, que tem aproximadamente 70% de sua superfície preenchida por água; o que possibilita trajetos de longo alcance, conectando todos os continentes. Embora haja maior rigidez nas vias fluviais, nas vias marítimas e lacustres as rotas são mais maleáveis e passíveis de alteração, o que pode significar outra grande vantagem, por exemplo, na defesa militar, contra imprevistos, e na readequação de custos operacionais. Este modo de circulação oferece ampla capacidade para cargas pesadas, de grandes volumes e composições distintas. Transporta o essencial das matérias-primas (petróleo e derivados, carvão, minério de ferro, cereais, bauxita, alumínio e fosfatos, entre outros), produtos industrializados, cargas em grão, automóveis e até aviões. Estima-se que mais de 70% do comércio internacional de produtos materiais seja transportado pelo ambiente aquático, o que reafirma a importância deste modal. Outra importante característica diz respeito às questões ambientais, uma vez que é considerado o transporte de menor impacto ambiental, visto que apresenta baixos índices de poluição.

Em contrapartida, todas essas vantagens econômicas enumeradas acima podem ser questionadas diante da variável “tempo”. Via de regra, os deslocamentos materiais nas hidrovias são bem mais demorados que quando realizados nos ambientes terrestre e aéreo, nas modalidades de transporte como o rodoviário e o ferroviário, por exemplo. Ademais, em países com capacidade portuária deficiente como é o Brasil, as embarcações podem levar dias e até semanas nas filas de espera para os serviços de descarga e alfândega. Essas características inviabilizam a circulação de produtos perecíveis ou de demanda urgente.

O outro espaço de circulação, onde são traçadas vias naturais é o ambiente aéreo. Diferentemente das vias aquáticas, que foram conquistadas aos poucos durante vários séculos, o ambiente aéreo só se tornou realmente acessível ao ser humano e à exploração para fins econômicos recentemente, há cerca de um século, cujo símbolo máximo foi a invenção do avião. Embora o ambiente aéreo seja, como os demais, submetido às questões políticas e de soberania nacional, as vias aéreas são ainda mais flexíveis que as vias aquáticas, e semelhantemente àquelas, dispensam vultosos investimentos estruturais na construção de vias, como a abertura e manutenção. No entanto, como as vias aquáticas, exigem grandes investimentos em alguns pontos mais restritos no espaço, como pistas de pouso e decolagem, e sistemas de controle de tráfego.

No ambiente aéreo, diferentemente do aquático, são comuns os usos das vias para a circulação imaterial. É neste espaço que circula grande parte das informações e onde se realiza importante fatia do setor de comunicações, visto ser por onde se propagam as ondas de rádio, televisão, telefonia etc. Mas, também por vias aéreas circulam pessoas, produtos, e a materialidade em geral. O transporte aéreo, assim como nos demais espaços, apresenta vantagens e desvantagens comparativas. A exemplo do que ocorre no ambiente aquático, como já foi apontado, dispensa grandes investimentos nas vias de circulação; é ideal para o envio de mercadorias de pouco peso e volume; tem eficácia nas entregas urgentes, pois o avião é o meio de transporte mais veloz; a alta velocidade o torna excelente para o transporte de produtos perecíveis; e, excelente opção para a redução dos gastos de armazenagem, uma vez que permite a manutenção de pequeno estoque, facilitando a implantação de modelos flexíveis que utilizam o sistema “*just in time*”, o que reduz os custos do capital de giro da empresa; propicia o acesso a mercados difíceis de

serem alcançados por outros meios de transporte; outra vantagem é a segurança no deslocamento de pessoas e cargas (inclusive, de alto valor adicionado), pois trata-se de uma modalidade bastante segura. Estas características fazem do transporte aéreo um modal muito recomendado para transporte de produtos eletrônicos, como por exemplo, computadores, softwares, telefones celulares etc., tanto em função do valor elevado destes produtos, bem como pela alta sensibilidade em termos climáticos e às rápidas desvalorizações tecnológicas.

Por outro lado, de forma geral, o transporte aéreo possui baixa relação custo/benefício, pois, os elevados investimentos em frota e os gastos com a manutenção das aeronaves e também com petróleo, são elevados. Resulta então em: frete relativamente alto em relação aos demais modais; capacidade de carga bem menor que os modais marítimo e ferroviário; dificuldade ou impossibilidade do transporte de carga a granel, como por exemplo, minérios, petróleo, grãos e químicos; impossibilidade de absorção do alto valor das tarifas aéreas por produtos de baixo custo unitário, como por exemplo, matéria-prima, produtos semimanufaturados e alguns manufaturados.

Dentre as características gerais do deslocamento material, tanto no ambiente aquático quanto do ambiente aéreo, discutidos até aqui, apreende-se que se trata de dois espaços de movimentação circulação e transformação absolutamente imprescindíveis. Dentro de suas especificidades, cada espaço apresenta deficiências e potencialidades que se complementam.

Em termos de análise setorial, nestes dois ambientes de deslocamento material encontram-se vias naturais cuja inversão de capital pode ser relativamente baixa. O que pode ser uma grande vantagem, e facilitar a entrada, tanto do Estado, quanto de capitalistas, enquanto promotores do deslocamento espacial.

Esse ponto é importante por poder repercutir diretamente na formação do preço do produto final. Pode ainda gerar efeitos diretos sobre os preços dos demais produtos e sobre o nível geral de preços da economia. No entanto, por outro lado, se há pouco investimento específico na construção, manutenção e expansão das vias, haverá poucos encadeamentos, seja à montante seja à jusante. Em outras palavras, os efeitos multiplicadores decorrentes de investimento em vias de circulação sobre o ambiente aquático e aéreo não são de grande monta. Conforme a “escala de

investimentos prioritários”, para utilizar uma expressão de Hirschman (1961), poder-se-ia pensar que a abertura desses espaços para fins de transporte não tem a mesma importância direta sobre o resultado da economia como em outros modais.

No entanto, as vias de circulação material nesses dois ambientes correspondem a apenas um dos três elementos necessários em cada sistema, que além das próprias vias, requerem de meios e de pontos para exercer circulação. Quando se mira os três elementos (vias, meios e pontos), os resultados são outros tanto na circulação aérea quanto aquática. Em ambos os casos, são enormes os impactos dos investimentos sobre a totalidade da economia.

Como mencionado anteriormente, a demanda por meios de circulação aquático (barcos, navios, submarinos, balsas, canoas etc.) e aéreo (aviões, helicópteros, dirigíveis etc.), o capital fixo particular dos produtores de deslocamento, tem capacidade de gerar efeitos à montante na indústria naval e na aviação. Estas duas indústrias são indústrias de alta tecnologia, que envolvem grandes volumes de capital, que por sua vez, acionam setores de pesquisa e inovação, siderurgia, engenharias, peças e acessórios, maquinaria pesada etc.

Já a demanda por pontos de circulação por parte dos setores de transporte aquático (portos, docas, píeres) e aéreo (aeroportos, pistas de pouso e decolagem, torres de comando) tem grande poder sobre o setor da construção pesada sobre a indústria de máquinas e equipamentos – que tendem a deter grande nível tecnológico, como os radares e os equipamentos de meteorologia e comunicação.

Há ainda a demanda destes setores por equipamentos e insumos operacionais e serviços. Tanto no que compete aos meios de circulação quanto aos pontos de circulação há ainda encadeamentos importantes sobre o setor de serviços. São serviços diversos que vão desde a limpeza, vigilância, segurança especializada, mecânica básica, alimentação etc. até os mais complexos, como a capitania, pilotagem, monitoramento, controle de voo, operação de radares, estiva, praticagem etc.

No enfoque sobre os encadeamentos à jusante aparece uma infinidade de setores que seria difícil encontrar algum setor que não seja impactado diretamente, ou indiretamente, de algum modo pelo transporte aéreo ou aquático. Geralmente

todos os setores produtivos que demandam insumos, matéria-prima, máquinas e equipamentos importados, ou que todos os setores que exportam produtos dependem da oferta de deslocamento aéreo ou aquático.

Já em termos de análise da economia espacial, a circulação sobre o ambiente aquático pode apresentar grandes vantagens em comparação com a circulação aérea. Essa diferença se deve, sobretudo, ao fator físico. A circulação aérea e a circulação nos oceanos (longo curso) não repercutem sobre pontos no ambiente terrestre, a não ser que sejam os pontos de partida e chegada. No entanto, a navegação fluvial, lacustre e de cabotagem ocorrem à margem, e, conforme demonstrado, possibilita grandes oportunidades às regiões mais próximas dos corpos d'água por onde circulam.

Entende-se a princípio, que além dos efeitos de contágio que a dinâmica espacial da circulação material pode desencadear às margens das vias aquáticas, os portos e aeroportos, que são pontos de circulação com grande potencial dinâmico, também possuem o poder de repercutir sobre sua hinterlândia. Isso é constatável, inclusive, pela valorização fundiária que incide sobre as áreas próximas ou contíguas aos portos e aeroportos. Esse acontecimento será melhor debatido e sintetizado adiante pelo conceito de economias de comunicação.

2.3.3 A circulação sobre o ambiente terrestre (vias artificiais)

A força de atração das margens dos corpos d'água permaneceu, por muitos séculos, determinante sobre a povoação e a circulação humana. A auto-locomoção, a locomoção por tração animal, pelo carvão, a vapor, por combustível, foram sucessivas, conjuntas e sobrepostamente tecendo novos caminhos sobre o território fazendo surgir novas centralidades e novas marginalidades, abrindo horizontes de possibilidades. Portanto, estas novas centralidades, marginalidades, possibilidades não são apenas naturais ou espontâneas. São decorrentes da ação humana na construção do ambiente. Ou seja, diferentemente da postura passiva em relação à conformação natural e fisiográfica relatada no primeiro caso, tratado anteriormente, a ênfase agora está na atividade e na pró-atividade humanas, visto que estas foram responsáveis por transformar gradativamente a superfície terrestre, compondo sobre o espaço as vias artificiais de circulação material, responsáveis pelos fluxos de

peças e produtos e por gerar a teia necessária para conectar e estruturar sítios, aldeias, vilas e cidades, gerando a ossatura do que viria a ser a rede urbana.

Ao longo dos séculos de história do capitalismo, as estradas, rodovias, ferrovias, dutos etc., enfim, as vias de circulação material sobre o ambiente terrestre teriam seguido sua tendência centrípeta, atraindo despertando e aglomerando pessoas e atividades econômicas ao longo de suas extensões. No entanto, essas vias terrestres são frutos do trabalho humano, resultam das trajetórias históricas construídas, ou da intencionalidade da ação planejadora. Em ambos os casos, os efeitos sobre a totalidade da economia são evidentes.

De fato, os sistemas de circulação material terrestres ao incitar o investimento na criação e manutenção das vias, já se destacam em relação à circulação nos ambientes aéreo e aquático, ao tempo em que, isso pode significar empecilhos, por reivindicar imobilização de capital, o endividamento e a restrição à concorrência, pode ser positivo sobre o ponto de vista do gasto e do multiplicador keynesiano. Para além dessa contradição, o fato é que a circulação terrestre representa uma infinidade de desdobramentos sobre as demais atividades econômicas e sobre o território, com o investimento em vias tendo sua própria particularidade econômica.

O transporte por vias terrestres tem a capacidade de deslocar, desde grandes cargas, como o transporte ferroviário e dutoviário, cargas médias, como no caso do transporte rodoviário por caminhões, até volumes pequenos e particulares, como pode ser no caso das rodovias e no interior das cidades, por carros de passeio, motocicletas, e até bicicletas. Enquanto o transporte ferroviário é ideal para transportar grandes cargas de grãos dos armazéns até os portos para exportação, o transporte rodoviário-urbano, por exemplo, torna perfeitamente viável que uma pequena carga de hortaliças saia do campo e chegue às feiras e à mesa dos consumidores diariamente em perfeitas condições de consumo e a custo competitivo: o que talvez não acontecesse em outras modalidades de transporte. Portanto, o nível de capilaridade, multiplicidade e particularidade que atinge o transporte terrestre é fundamental na vida cotidiana e para as economias nacionais e locais.

Em uma análise dos impulsos intersetoriais, ou no que Brandão (2011; 2016) denomina de inter-ramificações econômicas, pode-se afirmar que com relação às

vias de circulação são muitos e potentes os impactos setoriais dos investimentos em vias terrestres, sejam elas ferroviárias, metroviárias, dutoviárias ou rodoviárias. No caso das vias ferroviárias, metroviárias e dutoviárias, há grandes efeitos à montante (*backward*) sobre a indústria siderúrgica, a indústria de máquinas pesadas, da construção pesada, do cimento e, ferroviária em particular.

No caso das vias rodoviárias os efeitos *backward* também são diversos e importantes. Adiciona-se valor, em cadeia, desde a mineração, para a extração de brita e cascalho, a indústria de máquinas pesadas, do cimento, da construção pesada, e os setores químico e petroquímico, responsáveis por fabricar e desenvolver o revestimento asfáltico.

Assim, como no transporte aéreo e aquático, o transporte terrestre exige também, pontos de circulação. Nesse caso, são pontos de circulação terrestre: os pontos de embarque e desembarque (carga e descarga), como estações ferroviárias, estações rodoviárias, estações de transporte urbano (trem, metrô, ônibus etc.).

Embora as estações ferroviárias ou metroviárias tenham sua carga de complexidade, os pontos de circulação terrestre costumam ser relativamente os mais simples em termos de estrutura e tecnologia, mas, ainda assim, são importantes para a demanda de infraestrutura e serviços. Tal como no transporte aéreo e aquático, demandam edificações, serviços especializados, instrumentos, sistemas e máquinas de operação, plataformas de embarque e desembarque etc. Assim, em termos setoriais, os pontos de circulação terrestres possuem bom potencial para acionar outros setores econômicos, nos serviços em geral, ou em indústrias, como, as da construção pesada e das tecnologias da informação.

Em termos da repercussão espacial, a implantação de vias de circulação material sobre o território, ao longo da história, já demonstrou sua força sobre a demografia e a estruturação do espaço habitado. Assim como ocorre com as margens dos rios, as margens das ferrovias e rodovias, no geral, tendem a concentrar as terras mais valorizadas, haja vista, as possibilidades da circulação. Este é um forte indicador da centralidade das vias de circulação sobre a sobrevivência e atividade humana.

Quando se tratam de vias de circulação terrestre, fica evidente a influência do transporte sobre a localização das pessoas. Diferentemente dos rios, que oferecem água e alimento e terras mais férteis, uma estrada, uma ferrovia, ou uma rodovia, oferecem apenas possibilidades para o ato do deslocamento no espaço. Então, por quais motivos, desde o princípio das civilizações, elas parecem desenhar e estruturar o território e o ambiente construído?

Quanto aos pontos de circulação terrestre, estes são nódulos espaciais com bom poder de atração sobre a demografia e os setores econômicos. O embarque e o desembarque são concentrações geográficas de economias e deseconomias (*a posteriori*) externas, pois abrem uma vasta gama de possibilidades para consumidores, trabalhadores e capitalistas. Estes pontos caracterizam-se, também, pela integração modal e espacial, se não há integração intermodal de transportes, há no mínimo, outras vias de acesso, que promovem a integração do território.

O capital fixado na forma de ferrovias, rodovias, dutovias e metrovias, parece atrair para junto de si outras facções de capital, como o capital fundiário, o capital agrícola e pecuário, o capital imobiliário, que se articulam econômica e politicamente, conformando um arranjo ou bloco de interesses, com determinada coesão.

Partindo para uma análise setorial, de antemão, é crível afirmar que a circulação material sobre o ambiente terrestre é a modalidade com maior poder de encadeamento setorial e espacial dentro dos limites nacionais. Embora, dutos e ferrovias subterrâneas muitas vezes, por estarem “escondidos”, sob a terra, ou a água, não repercutam espacialmente, de modo tão intenso, como repercutem as ferrovias e as rodovias. Nesses casos os maiores efeitos são mais limitados aos setores econômicos.

2.3.4 As particularidades do sistema rodoviário

Dentre as modalidades de transporte terrestre, ou seja, as modalidades que impõem a criação de vias físicas para se instalarem, o sistema rodoviário se destaca por várias peculiaridades, uma delas é o menor investimento relativo por quilometro de via. Embora a conservação da boa trafegabilidade das rodovias e estradas exija vigilância a custos de manutenção elevados, se justificam pela altíssima importância

dessa modalidade de capital fixo para as atividades produtivas e para a vida social, sem as quais dificilmente haveria economia de mercado.

O baixo custo relativo da construção das vias rodoviárias e a alta flexibilidade do projeto (quanto ao traçado e ao uso), juntamente com seu caráter polivalente e democrata em relação aos meios por ela circuláveis, faz do sistema rodoviário um sistema moldável às necessidades e às condições ambientais, estruturais e financeiras, o que lhe confere a maior competência vis-à-vis a integração intermodal.

Por uma questão de hierarquia natural, evolutiva e financeira as trilhas e estradas antecedem as ferrovias e as metrovias etc. A relativa descomplicação e os menores custos acabam fazendo com que as vias rodoviárias sejam as vias artificiais mais presentes e acessíveis ao longo do espaço social e de reprodução e realização do capital.

O acesso aos meios de circulação rodoviários é flagrante em relação à maioria dos meios de circulação, sobretudo terrestres e aéreos. O transporte rodoviário é o que apresenta maior diversidade de meios de circulação. A grande diversidade de meios de transporte rodoviários abrange questões de tipos, portes, modelos, valores, usos, e ainda o modelo de tração. Os meios de transporte rodoviários podem mover-se com a própria força humana, com tração animal, com combustíveis fósseis, com combustíveis naturais ou de origem vegetal, com eletricidade etc. Os tipos de meios de transporte também são muitos, alguns dos mais conhecidos: bicicleta, carroça, motocicleta, quadriciclo, automóvel, micro-ônibus, ônibus, caminhão, trator, carreta etc. Interessante notar que a marcante diversidade dos meios de circulação rodoviários circula sobre vias pouco diversas que são as rodovias, pavimentadas ou não, urbanas ou rurais, ou, sobre o próprio terreno natural.

Em termos financeiros, os meios de circulação rodoviários são os mais baratos dos meios de transporte terrestres. Ainda que sejam meios de tipos bem diversificados em tipos e preços, no geral, seus preços ainda são muito abaixo do que custaria um vagão de metrô, por exemplo. Esta acessibilidade financeira é acompanhada pelo acesso ao longo do território. Provavelmente todas as cidades brasileiras, com mais de 15 mil habitantes, contam com a presença de garagens de automóveis usados, lojas e/ou concessionárias de automóveis e motocicletas, além

de serviços ao pós-venda, como oficinas mecânicas, disponibilizando ao longo do espaço habitado amplas possibilidades ao deslocamento. Vale destacar que a maioria dos meios de transporte terrestres, enquanto bem de consumo ou capital fixo, é consumida individualmente (ou familiarmente) – o que os tornam altamente nocivos ao meio ambiente.

O sistema de transporte rodoviário se sobressai em relação aos outros, muito por não depender necessariamente de grande volume de carga para circular; por ser o sistema mais adequado – senão o único – a desempenhar uma função muito importante, sobretudo no abastecimento urbano, que o deslocamento “de ponta à ponta” ou “de porta à porta”, ou seja, é capaz de recolher a mercadoria no local de produção e levá-la até o seu destino final. Essas duas qualidades são acompanhadas por outra, não menos importantes: eficiência (e agilidade) nos transportes de curtas distâncias.

Quanto aos pontos de circulação (necessários ao bom e intenso fluxo do transporte terrestre), novamente o sistema rodoviário conta com características muito particulares. Enquanto o sistema ferroviário e metroviário conta com as estações; os sistemas aquáticos contam com os portos; o sistema aéreo com aeroportos; o sistema rodoviário se utiliza das rodoviárias, estações, e pontos das mais distintas formas, desde pontos de embarque e desembarque a pontos de apoio (como oficinas, borracharias, e restaurantes às margens das vias) e de reabastecimento (postos de combustíveis) espalhados nas zonas urbanas e rurais. Ou seja, novamente o sistema rodoviário demonstra baixa exigência de inversões de capital e grande gama de opções, inclusive de inversões de uma miríade de negócios privados de médio e pequeno portes, que fogem à rigidez dos demais meios de transporte.

Essa característica flexível do sistema rodoviário em relação aos pontos de circulação; a quase espontaneidade com que caminhos e trilhas surgem e se transformam em estradas e rodovias; a adaptabilidade com que se pode executar projetos às diversidades ambientais e demandas sociais e estratégicas; e a capilaridade com que se instala pelo território; são os grandes fatores que fazem com que o sistema rodoviário seja um dos pilares do espraiamento capitalista pelo espaço. A facilidade com que penetra o espaço natural e interage com pontos de

circulação, que o próprio sistema cria ou estimula, difere de todos os outros sistemas de circulação, inclusive os terrestres. Um avião, por mais que seja veloz, e chegue a lugares de acesso restrito, parte de um pequeno ponto de circulação (aeroporto), passa sobre um determinado o lócus econômico e pousa em outro ponto de circulação, sem deixar rastros. Nenhuma transformação ocorre sob seu traçado. Um navio, que pode cruzar os oceanos levando enormes cargas só encontrará interação ao descarregar em um porto de onde sua carga seguirá geralmente pelo ambiente terrestre que em algum momento será distribuída pelo sistema rodoviário. Os trens, caros, pesados, gigantes por natureza, historicamente ligados ao nascimento e à expansão do capitalismo para além dos limites da Inglaterra, por mais que necessários, não chegam ao produtor individual, não interagem tão profundamente com o território, precisam especialmente dos meios rodoviários para completar sua tarefa.

De maneira geral, a despeito dos elevados custos de manutenção das vias; da baixa relação tonelada/litro¹³; da limitada eficácia para o transporte de grandes cargas, volume e peso; e do grande impacto ambiental, o sistema rodoviário ainda é o modal com maior aplicabilidade, pois, supõe vias baratas, os meios de circulação mais variados e acessíveis, e os pontos de circulação mais baratos, diversificados e acessíveis.

Dadas essas e outras características, o sistema rodoviário é o “mais democrático” dos sistemas de circulação¹⁴, seja pela ótica do consumidor (demanda) – no acesso aos serviços de deslocamento; no acesso às vias e meios de circulação –, seja na ótica da oferta – no acesso ao mercado, enquanto capitalista produtor de deslocamento, ou; no acesso ao mercado como comerciante de peças e prestador de serviços de manutenção.

Estudiosos como Boulding ([1941] 1954), Gordilho (1956), Resende (1973) e Mello (1984), reconhecem a importância do sistema rodoviário enquanto setor

¹³ Que no Brasil é frontalmente impactada pelos elevados preços dos combustíveis fósseis e vegetais.

¹⁴ Muito embora os automóveis não sejam bens inseridos nas restrições orçamentárias de toda a população, os meios de circulação rodoviários ainda são os mais acessíveis à coletividade, de modo que, o consumidor de deslocamento, ao comprar um veículo automotor, imediatamente é alçado à condição de produtor de deslocamento. Passa a ser produtor e consumidor instantâneo do deslocamento que produz.

econômico e elemento fundamental do desenvolvimento e da vida social. Resende (1973) compreende os benefícios diretos e indiretos (privados e sociais) decorrentes dos investimentos rodoviários, além do próprio papel que a estrada desempenha no desenvolvimento socioeconômico de uma região. Dessa forma, o autor chama atenção para uma limitação recorrente nos cálculos de viabilidade para investimentos rodoviários. Segundo Resende (1973), as “avaliações simplistas”, os cálculos e relações diretas de custos e benefícios relativos apenas aos investidores e aos usuários de uma via, por exemplo, não são suficientes para captar a total repercussão dos investimentos, especialmente em países em desenvolvimento, pois,

ao contrário do que ocorre nas regiões mais desenvolvidas, [...] nas regiões não ocupadas, ou pouco ocupadas, as iniciativas no setor destinam-se principalmente à colonização, ao desenvolvimento social e econômico da área afetada e sua integração às áreas economicamente desenvolvidas. A finalidade primordial [...] nestes casos, é permitir o acesso às terras virgens e aos potenciais existentes, para posterior uso e dinamização. O papel da estrada em tais regiões consiste em ampliar o uso da terra, gerar novos núcleos de produção, permitir a expansão das fronteiras econômicas [...]. Além disso, a abertura da estrada provoca fluxos migratórios provindos de regiões com grande concentração populacional, propiciando maior equilíbrio na distribuição demográfica, e facultando o acesso a todos os pontos do território nacional, fator indispensável à segurança e à integração político-administrativa de um país (RESENDE, 1973, p. 6-7).

Todas essas características discutidas até aqui inspiram pressuposições a respeito da importância do sistema rodoviário para o desenvolvimento econômico e para o próprio modo de produção capitalista. Provavelmente, o sistema rodoviário, é o sistema de transporte: com maior capacidade na geração de economias externas; que cria a maior quantidade de *linkages* intersetoriais, à montante e à jusante, e; de maior capacidade de fluidificação do espaço e geração de economias de comunicação.

Em outras palavras: o sistema de transporte rodoviário é um sistema de transporte com altíssimo poder de transformação econômica e do território, e, ainda que não seja o modal mais indicado para determinadas funções, é o mais completo e democrático dos sistemas de circulação – características que o torna elemento-chave na composição da intermodalidade de um sistema nacional de transporte.

2.4 Economias de comunicação e determinantes para uma teoria da circulação

Por mais exclusivas que sejam as trajetórias dos países e regiões, cidadãos e capitalistas tendem a atingir seus objetivos tomando o caminho de menor esforço, ou, em outras palavras: o caminho de maior comodidade; menor custo; menor tempo de realização (retorno) etc. Neste contexto, um pressuposto geral implicaria dizer que **há uma consistente tendência de que as pessoas e a produção** (e consequentemente trabalhadores, capitalistas e investimento) **se concentrem em locais com alguma densidade prévia de recursos, mercados, serviços; mas, sobretudo, onde existam boas estruturas ou condições de circulação** (fluidez espacial) **a fim de se beneficiar das** potenciais **economias de comunicação**. Isto parece ainda mais evidente em se tratando da ocupação de novas áreas: os caminhos de acesso, comunicação, abastecimento, e as rotas de fuga, são fundamentais.

Por **economias de comunicação** entende-se o conjunto variado de economias externas, diretas e indiretas – especialmente aquelas do tipo economia de aglomeração/urbanização¹⁵ –, decorrentes da fluidez espacial. Seriam as economias de comunicação responsáveis pelo adensamento e aglomeração demográfica e econômica às margens das vias e estruturas dos sistemas de circulação, uma vez que, nestes espaços, as vantagens, a variedade e o potencial de suas economias externas são altamente desejáveis.

Enfim, dadas as necessidades humanas, até mesmo antropológicas – autopreservação –, em geral, as pessoas buscarão não só atender suas necessidades vitais e ambições particulares, mas, como também, permanecer interconectadas em redes sociais diversas. Sendo assim, tanto na ocupação, desbravamento e povoamento de novos espaços, quanto no reordenamento demográfico, regiões isoladas, distantes de vias de circulação (com pouca fluidez espacial) tendem a ser evitadas. O sistema capitalista, em seu incansável processo de expansão, exige do espaço fluidez, que lhe é dada, exatamente, pelos sistemas de circulação. Assim, as economias de aglomeração e urbanização que se formam são, em boa medida, economias de comunicação, proporcionadas pelos sistemas de circulação.

¹⁵ Sobre economias externas, economias de aglomeração e economias de urbanização, ver: Marshall ([1890] 1996), Pigou (1946), Meade (1952), Scitovsky (1954), Jacobs (1969), Mishan (1971).

A importante afirmação de Boulding ([1941] 1954, p. 42) corrobora com esta argumentação, pois, para o autor:

El desarrollo del transporte influye especialmente sobre el crecimiento de las grandes urbes. Los medios de comunicación escasos significan ciudades pequeñas; las grandes urbes de la actualidad deben en gran parte su existencia al progreso y baratura del transporte. No es hecho casual el que las grandes ciudades estén en las costas y ríos, y el que el transporte por agua sea el más barato. (Grifos nossos).

Guardadas as devidas precauções, pode-se dizer que as clássicas “*laws of migrations*”, de Ravenstein (1885), também já apontavam neste sentido. O autor preconizava que o desejo de melhoria das condições materiais seria o principal fator explicativo das migrações; sendo que haveria uma correlação inversa entre o volume de migrações de uma região a outra, e a distância entre elas. Deste modo, a oferta e a melhoria dos sistemas de transporte, e o desenvolvimento industrial e comercial, atuariam em sentido contrário à distância entre as regiões, aumentando a mobilidade da população.

Neste preâmbulo, algumas conjecturas gerais já podem ser anotadas:

- i. Quanto maiores forem as possibilidades de circulação, maiores as possibilidades de povoamento e aglomeração em um determinado território;
- ii. Quanto maior a aglomeração populacional, maior deverá ser sua capacidade de circulação (interna e externa);
- iii. Entroncamentos (cruzamentos) viários são potenciais “nós”, pontos de aglomeração populacional, em decorrência de suas maiores possibilidades de destinos e chegadas;
- iv. Sendo comprometidas ou reduzidas as capacidades de circulação internas, tem-se a incidência de “deseconomias de aglomeração”, que, no caso, tomam a forma de “deseconomias de comunicação”;
- v. Sendo comprometidas ou sensivelmente reduzidas as capacidades de circulação externas, tem-se uma localidade decadente.

O item iv é bem atual quando se observa a realidade das comunicações e da circulação (mobilidade) nas grandes cidades globais, aliás, não só nas grandes metrópoles globais, mas nas cidades em geral. Diante de tamanha crise de circulação, variáveis clássicas da teoria da localização (mercado consumidor,

trabalho qualificado, acesso a fornecedores etc.) se tornam ainda mais insuficientes para convencer os capitalistas acerca da localização de seus investimentos.

Já sobre o último item, parece ser o que costuma ocorrer em pequenas cidades e distritos tradicionais encravados nos *hinterlands*, onde antigos centros de comércio, muitas vezes formados em entroncamentos e “nós” viários, entram em decadência após a construção ou pavimentação de rodovias concorrentes, ferrovias e portos em pontos de estrangulamento.

3 INTEGRAÇÃO E ESTRUTURAS DE CIRCULAÇÃO MATERIAL NO BRASIL: OS BRASIS E A “COSTURAÇÃO” DA NAÇÃO (SISTEMA FERROVIÁRIO)

*“A circulação sucede no espaço e no tempo.”
(KARL MARX)*

Introdução

Desde logo, cabe destacar que, nos termos desta pesquisa, a integração do mercado ou a integração nacional são abordadas pela acepção da unidade do espaço físico, sob o objeto da circulação humana, de mercadorias, e de informações (circulação material e imaterial); como parte primária e existencial de um todo. Um todo que atende aos anseios e interesses predominantes no modelo de acumulação vigente em cada tempo histórico. Neste sentido, a análise do processo de integração do mercado (e da nação) deve estar sempre vinculada à observação criteriosa do processo de integração do espaço físico, onde os sistemas de circulação (material e imaterial) são imprescindíveis. Essa desvinculação entre espaço e mercado tem sido uma distração marcante na tradição do estudo regional no Brasil e, também, no estudo da economia brasileira em geral.

Entende-se que as infraestruturas não só respondem ou expressam as demandas dos padrões de acumulação, mas também impulsionam, expandem, e direcionam o mercado e sua conformação espacial. A integração capitalista se realiza pelo mercado? Sim. Mas, no espaço.

Conforme se buscará demonstrar ao longo das páginas seguintes, teria sido a integração do espaço nacional: causa e efeito; condição (*sine qua non*) e parte da integração do mercado nacional – e vice-versa; por onde se deu a conformação do Brasil atual. Um Brasil ainda fragmentado e distante, mas, menor e mais íntegro que no passado.

Nos mais de cinco séculos em que se encaminha o processo de ocupação e integração do espaço nacional, a construção de uma rede ampla, eficiente e desconcentrada de transportes foi sucessivamente defendida como a única forma de assegurar a integridade do território. Desde a Colônia, diversos planos e projetos foram elaborados com intuito de se construir uma infraestrutura de transportes expansionista e, ao mesmo tempo, integracionista. A integração das cinco

macrorregiões brasileiras tem sido um processo lento e controverso. O sistema ferroviário, principal sistema de circulação material até meados do século XX, jamais conseguiu atingir a Bacia Amazônica ou o coração do Planalto Central; permaneceu radicalmente concentrado nas regiões do litoral leste, e, ainda assim, somente em 1951 logrou, de fato, conectar o Nordeste às regiões Sudeste e Sul. Após, e a despeito, deste importante feito, ainda restaram evidentes três macroespaços de circulação interna no país, “três Brasis”: Bacia Amazônica (navegação fluvial), Planalto Central (circulação primitiva em transição para a rodoviária) e litoral leste (multimodal, com predomínio ferroviário).

Como será confirmado, o sistema ferroviário brasileiro que recebeu grandes investimentos a partir dos anos 1870 atingiu hegemonia sobre o transporte material terrestre no início do século seguinte e rapidamente entrou em declínio, cristalizado e bastante concentrado espacialmente, com os desfechos das duas grandes guerras mundiais e da Crise de 1929 acabou inibido, e com a chegada dos automóveis, rapidamente substituído. Assim, o país chegara a meados do século XX adentrando definitivamente em sua era industrial, profundamente fragmentado, submetido a estruturas de circulação insuficientes, incompatíveis, ineficientes, ainda sob os resquícios da desagregadora herança da ocupação por Capitanias, como bem demonstraram Capistrano de Abreu (1988; 2000), Normano (1939), Caio Prado Júnior ([1942] 2011), Moacir Silva (1949), e tantos outros pensadores brasileiros.

O objetivo deste capítulo é chamar a atenção para a questão do isolamento nacional, da carência histórica de infraestruturas de circulação material, que são também, infraestruturas de integração espacial, apontando através da história brasileira – com foco maior sobre o século XX – como importantes intervenções no passado causaram revoluções nos sistemas de circulação material possibilitando grandes transformações nacionais, cujos efeitos ainda se propagam por todo o território. Assim, objetiva-se indiretamente interligar os aspectos teóricos demonstrados no capítulo anterior com o capitalismo histórico vivido no Brasil, enriquecendo o debate em torno da integração nacional, propondo uma visão um pouco mais estrutural do processo de integração do mercado e da nação, investigando a fundo a espacialidade histórica das infraestruturas de circulação do sistema ferroviário no Brasil até o ano de 1980.

3.1 O desafio da integração nacional: a visão clássica da integração do mercado nacional

Com o tempo as preocupações de cunho geopolítico e econômico foram incorporando adjetivos à problemática da distância e do isolamento, e termos como: unidade; soberania; interior; litoral; arquipélago; ilhas; fragmentação; integração; interiorização etc., foram agregados ao debate. Este amálgama de termos é, na verdade, um conjunto de derivações analíticas decorrentes dos modos de ocupação e comunicação fundados sobre o imenso território brasileiro – onde imperam a desigualdade e a distância¹.

De modo geral, as abordagens reconhecem o problema do isolamento nacional como um problema de comunicação, e ressaltam as políticas de transporte (como outrora, o incentivo à construção de ferrovias) e a transferência da capital federal para o Planalto Central (conforme acurado já na primeira Constituição republicana) como elementos fundamentais aos objetivos integracionistas.

A literatura em economia regional e economia brasileira têm como um de seus temas centrais a integração do mercado nacional. No bojo desse tema tão importante, obras como as de Ignácio Rangel ([1958] 1959; 1968), Celso Furtado ([1959] 2007), Paul Singer (1968), Antônio Barros de Castro (1969; 1971), Francisco de Oliveira e Heichstul (1973), Francisco de Oliveira (1977a; 1977b), Wilson Cano (1977; [1985] 2007), Olímpio Galvão (1984; 1993; 1996), Guimarães Neto (1989), Jorge Natal (1991), Carlos Pacheco (1996a), Carlos Brandão (2007) dentre outras, contribuíram largamente para a compreensão da diversidade, das desigualdades, das dificuldades e dos desafios históricos – alguns dos quais, cíclicos – à construção de uma unidade nacional: desenvolvida, mais justa e menos desigual sobre este gigantesco território chamado Brasil.

Foi Wilson Cano um dos autores que mais contribuíram para o desvendamento desse episódio tão relevante da história econômica e social brasileira. Em “Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil”, de

¹ Um bom exemplo: “A notícia da proclamação da república, celebrada em 15 de novembro de 1889, chegou em Goiás somente 13 dias após o seu ato, causando surpresa nos políticos e nas elites agrárias” (CASTILHO, 2012).

1985,² o autor tratou da importância da integração do mercado regional para o crescimento econômico do país durante sua industrialização.

Cano (2007) inicia sua análise discutindo dados sobre o comércio inter-regional, com os quais, justifica a urgência da integração regional brasileira. Conforme apontou, o comércio inter-regional em meados da década de 1920 apenas “perfazia cerca de um quarto do total do comércio externo de todos os estados e regiões do país (exportações e importações para o exterior, mais exportações para o mercado nacional)” (p. 155). Destaca-se, primeiramente, que Cano (2007), tal como esta pesquisa, adota uma noção de integração que pressupõe a circulação de matéria³. Outro destaque é a baixíssima taxa de integração e complementaridade da economia brasileira em termos regionais.

Entende-se a baixa integração-complementaridade na economia regional brasileira – marcante até a primeira metade do século XX – como consequência de séculos de predação e exportação de produtos primários, da ocupação tardia do interior do país e da baixíssima densidade de estruturas de circulação (até então, não se tratava exatamente de uma questão de má distribuição das estruturas de circulação, mas sim, da própria inexistência delas).

Em referência a esse período da história nacional Wilson Cano afirmou:

Até meados da década de 1920 era pequena a integração do mercado nacional (CANO, 2007, p. 155).

Salvo pequenas “linhas” de integração preexistentes entre algumas regiões do país, este era muito mais uma “soma” de regiões econômicas distintas (CANO, 2007, p. 183).

Com esse raciocínio o autor reconhece as disparidades regionais brasileiras, adotando a mesma linha de interpretação consagrada por Celso Furtado em seu clássico *“Formação econômica do Brasil”*, de 1959,⁴ a respeito do “arquipélago”, e reconhece então que, “para prosseguir com o desenvolvimento do capitalismo brasileiro, havia, necessariamente, de integrar o mercado nacional” (CANO, 2007, p. 183). E assim advertiu: **“integrar o mercado nacional, eis a questão**. Essa era, na verdade, **nossa única opção** para crescer e não estagnar” (CANO, 2007, p. 184,

² Aqui referenciada com a data de 2007.

³ Eis aqui um importante ponto de intersecção com a presente pesquisa, pois, entende-se que o comércio - seja qual for sua escala - é circulação, e, circulação é estrutura fixa que transita capital.

⁴ Aqui referenciada com a data de 2007.

grifos nossos). Diante de tal urgência, “não mais poderia o Estado permitir a supremacia de interesses especificamente regionais sobre os nacionais” (CANO, 2007, p. 183).

Conforme Cano (2007), eis as três barreiras fatais à integração do mercado nacional: i) **a baixíssima competição intercapitalista**. Esta seria demolida pela Crise de 1929 e sua recuperação, que com o avançar do tempo faria uma verdadeira “limpeza do terreno” – como chamou –, isto é: “as indústrias da periferia, por força da própria dinâmica e estrutura regionais, não teriam condições de se renovar, com que a moderna indústria paulista ganharia essa competição” (CANO, 2007, p. 186); ii) **os impostos interestaduais que incidiam sobre o comércio de mercadorias**. Neste caso, a tributação estadual tinha carga dupla caso houvesse exportação, visto que, determinado produto poderia ser tributado no estado produtor, e no estado comprador, o que aumentava sobremaneira o preço das mercadorias, protegendo a indústria do estado importador, mas também, abrindo brecha aos similares importados do exterior do país. Registre-se que a preocupação quanto a esses entraves tributários aparece na esfera federal de governo já em 1904 e novamente em leis elaboradas durante os anos 1930.⁵ E, por último; iii) o que o próprio autor considerou a “terceira e **mais importante barreira**” à integração do mercado nacional, a “**questão dos meios de transportes inter-regionais**” – tanto no que se refere às grandes distâncias quanto às curtas distâncias (CANO, 2007, p. 187, grifos nossos).

Em relação a este último estrangulamento, Cano (2007) sustentou que a melhoria nas ligações São Paulo-Santos e Rio-Petrópolis (destaque-se: ambas de pequena distância) permitiram substancial melhoria dos transportes, rebaixando seus custos. Em certa passagem, o autor afirmou que:

durante as décadas de 1930 e de 1940 a rede rodoviária sofrera expansão qualitativamente importante: foram construídas, entre outras, as rodovias Rio-Petrópolis, São Paulo-Santos, São Paulo-Campinas e São Paulo-Rio, esta última inaugurada em 1950 (CANO, 2007, p. 187).

⁵ i) Considerando que os impostos interestaduais e intermunicipais constituem um dos mais sérios embaraços ao desenvolvimento econômico do país [...]. Considerando que é da mais alta conveniência nacional erradicá-los [...] (Decreto n. 21.418 de 17 de maio de 1932).

ii) Considerando a necessidade de assegurar a unidade econômica do território brasileiro, a fim de que todos os produtos nacionais ou já nacionalizados sejam tratados com a mais absoluta igualdade e respeito ao trabalho nacional (Decreto n. 19.995 de 14 de maio de 1931).

Há neste ponto algumas correções de datas a serem feitas, isso em decorrência, exclusivamente, de uma interpretação particular do que se entende em termos de cronologia do processo de integração do mercado nacional brasileiro. O primeiro ponto é que a rodovia São Paulo-Campinas, que ficou conhecida como Estrada Velha de Campinas, já havia sido inaugurada em 1921, durante mandato de Washington Luís, Presidente do Estado de São Paulo à época – esta ficou na história como a primeira rodovia planejada visando o tráfego de automóveis no Brasil –, e posteriormente, fora reformada passando a ser chamada Via Anhanguera. Outro ponto diz respeito à rodovia Rio-Petrópolis, que na verdade foi inaugurada em agosto de 1928, agora pelo então Presidente da República, Washington Luiz, que, portanto, acabou reconhecido por sua marcante frase: “Governar é abrir estradas”. A Rio-Petrópolis, ficou reconhecida como a primeira rodovia asfaltada do país. Por fim, já existia desde 1924 uma primeira rodovia São Paulo-Rio, como bem reconheceu Cano (2007). Contudo, a rodovia (São Paulo-Rio) inaugurada em 1950 foi uma mudança importante, que “fez baixar à metade a tarifa dos transportes rodoviários entre Rio de Janeiro e São Paulo”, conforme divulgação do Governo do Estado de São Paulo (1959, *apud* CANO, 2007).

Estes detalhes temporais, aparentemente irrelevantes, chamam atenção para uma crescente importância da circulação rodoviária no Brasil, que começava a se manifestar já no início dos anos 1920 (quando o ritmo de crescimento das vias ferroviárias já desacelerava), mas, que acabou subjugada na literatura regional, nos debates sobre a integração do espaço e do mercado brasileiro, e até mesmo nos estudos sobre a economia brasileira em geral.

De todo modo, com base em Barat (1978, p. 261), Cano (2007, p. 187-88) concluiu o assunto das vias de transportes, embora sem entrar em maiores detalhes, considerando a importância do transporte rodoviário no processo de integração do mercado brasileiro, afirmando que:

A interligação maior da rede rodoviária dar-se-ia a partir da década de 1950, com ligações tão importantes como as de São Paulo-Curitiba, Curitiba-Porto Alegre, Rio-Belo Horizonte e Rio-Salvador; a partir de 1956 seriam construídas as chamadas rodovias de penetração, como as de Belo

Horizonte-Brasília, Brasília-Belém, Cuiabá-Porto Velho e São Paulo-Brasília.⁶

Wilson Cano e Francisco de Oliveira protagonizaram debates que se tornaram conhecidos e marcados por seus fortes posicionamentos. A respeito da integração do mercado nacional, Oliveira (1977b, p. 3) afirmou:

é apenas quando surge uma forma de capital infinitamente superior às controladas pelas burguesias regionais, no caso, o capitalismo monopolista, que a integração ocorre; e essa integração é, em verdade, a consumação do processo de 'nacionalização' do capital.

Neste ponto, há convergência na forma como Oliveira (1977a; 1977b) vislumbra o processo de integração do mercado com um dos pressupostos teóricos desta pesquisa, pois, para o autor, a integração do mercado só acontece quando **o capital logra invadir todas as porções do continental espaço nacional**, ou seja: existe relação direta da integração com o espaço; uma espécie de (pré)condição espacial, que acompanha a integração do mercado relacionando-a às dimensões da capilarização e da fluidez espacial.

Este é, de tal modo, entendimento geral nesta Tese. E conforme se buscará demonstrar ao longo das páginas seguintes, teria sido a integração do espaço nacional: causa e efeito; condição (*sine qua non*) e parte da integração do mercado nacional, por onde se deu a conformação do Brasil atual – ainda fragmentado e distante, mas, menor e mais íntegro que no passado. Neste sentido, a análise do processo de integração do mercado deve estar sempre vinculada à análise criteriosa do processo de integração do espaço, onde os sistemas de circulação (material e imaterial) são imprescindíveis.

O processo de integração do mercado nacional foi um período de transformações que redefiniu tanto a estrutura física nacional, quanto a estrutura interna do sistema capitalista e político brasileiro. Conforme destacou Guimarães Neto (1989, p. 11), esse momento deve ser visto como um processo de redefinição do modo de articulação entre as regiões brasileiras: “antes espaços distintos, integrantes de mesmo sistema comercial com sua individualidade, agora, partes de um único sistema de produção, situados no interior de uma hierarquia”.

⁶ Note que até a década de 1950, com exceção à Rio-Salvador, todas as rodovias citadas estão inscritas sobre o “polígono” descrito por Diniz (1993).

Neste novo sistema de produção (industrial), a despeito da redefinição da divisão social do trabalho a partir da região Sudeste, e do estreitamento da autonomia e do raio de manobra das demais regiões, conforme apontaram Francisco de Oliveira e Henri Reichstul (1973), construiu-se, uma “convivência pacífica” (CANO, 2008). Triunfou “a soldagem de interesses de diversas frações mais modernas do capital com a persistência e até aprofundamento das relações de dominação de antigas formas do capital mercantil” (GUIMARÃES NETO e BRANDÃO, 2009, p. 19), cuja aliança era mantida graças à intocabilidade da questão da propriedade fundiária, rural e urbana, e corroborada pelas amplas fronteiras abertas à valorização das diversas frações do capital – amplas; mesmo para os padrões das regiões mais atrasadas.⁷

Essas mudanças foram seladas com a implementação do Plano de Metas da gestão de Juscelino Kubistchek, onde, segundo Guimarães Neto e Brandão (2009, p. 19):

[...] promoveu-se uma verdadeira revolucionarização do aparelho produtivo (inclusive de seu suporte infraestrutural). Assim, a partir do início da década de 60, sob a lógica da industrialização pesada, “estabeleceram-se os determinantes da acumulação de capital à escala nacional” e procedeu-se ao transplante do capital produtivo, entre as regiões, na direção da periferia (integração produtiva).

Com isso, transformava-se totalmente “o padrão de dominação do mercado nacional”, que passava a se processar via acumulação de capital. Amplificam-se os fluxos de capital produtivo e as relações centro-periferia ganham nova forma e dinâmica. Contudo, o polo, formado em São Paulo durante as seguidas décadas de concentração, impunha-se como o condutor, controlando a forma e o ritmo da acumulação (CANO, 2008; GUIMARÃES NETO e BRANDÃO, 2009).

A partir dos anos 1950 [...] o regime nacional-desenvolvimentista consolidou um papel central para o governo federal, no âmbito de uma estratégia pautada pela industrialização, pela substituição de importações e pela articulação de uma economia-espacial nacionalmente integrada (Furtado, 1959; 1992). Esse período é marcado pelo envolvimento intenso do governo federal na articulação das regiões periféricas em torno do projeto da criação de uma economia nacional integrada com complementaridades macrorregionais (KLINK, 2013, p. 15).

⁷ “A economia paulista, sendo o núcleo da acumulação do país, ao crescer imprimia também determinações (regionalmente diferenciadas, é claro) de crescimento aos seus complementos econômicos espaciais (as demais regiões). Assim, embora a dinâmica de acumulação fosse concentradora, em seus resultados concretos, articulava, entretanto, também o crescimento regional.” (CANO, 1981: 313).

Veio de Francisco de Oliveira a “célebre frase”, que se tornaria “a expressão síntese” do processo de integração do mercado nacional brasileiro (GUIMARÃES NETO e BRANDÃO, 2009). Conforme Oliveira (1977b, p. 55, grifos do autor), deu-se a “substituição de uma economia nacional *formada por várias economias regionais* para uma economia nacional *localizada em diversas partes do território nacional*”. De fato, esta é a ilustração síntese do que ocorreu no país a partir do ponto de vista da integração do mercado.

Sobre a “visão clássica” da integração nacional, cabe destacar que, de modo geral, as observações críticas dirigidas à obra de Cano (2007) não lhe são exclusivas, visto que, na maioria das vezes, os autores focam os processos político-econômicos e seus resultados, deixando de lado os processos (infra)estruturais do capitalismo histórico, bem como, questões de heterogeneidade e de contiguidade espacial. Não se verifica, na maioria dos trabalhos, o devido destaque às mudanças tecnológicas e às consequentes transformações estruturais e espaciais causadas pelas mutações nos sistemas de circulação; como foi o caso do sistema automobilístico para o capitalismo e, para o Brasil em especial. Outra observação advém da própria ausência de investigações sobre as infraestruturas e vias de circulação, especialmente, das vias de transporte: que, provavelmente, foram o germe da integração do mercado nacional; enquanto os saldos comerciais inter-regionais foram seu resultado, e não o contrário.

Neste sentido, verifica-se o que se pode chamar de: ‘tratamento superficial às questões de transporte’, ou, ‘aos sistemas de circulação’. Boa parte dos grandes pensadores do regionalismo brasileiro, dentre os quais Cano (2007) e Diniz e Lemos (1989), apesar de reconhecerem a centralidade dos sistemas de transporte enquanto estruturantes das regiões e do desenvolvimento, passam ao largo das pesquisas empíricas, ou mesmo teóricas, sobre o assunto. É, portanto, salutar enfatizar que, antes de qualquer formulação a respeito do que possa ser chamado de “integração do mercado nacional”, para o caso de economias em países de colonização incompleta e fragmentada – como é o caso brasileiro – esse termo deve ser, também, sinônimo à: interiorização demográfica e produtiva; ao alargamento da fronteira; à expansão (do polo) capitalista; à certa hierarquização (e, se possível, desconcentração), mas, sobretudo; aceleração dos fluxos de matéria e informação.

3.2 Uma periodização para o processo de integração do espaço nacional

De modo geral, mas, especialmente, para o caso brasileiro, o processo de aceleração dos fluxos de matéria e informação parte, e é parte, de uma “coerência imposta” à própria construção do espaço nacional integrado, pois, aceleração e integração são partes de um todo que provém da subtração do isolamento; da supressão da distância; da compressão do espaço; da interiorização populacional e do arrebatamento dos Brasis⁸. Sendo assim, todos estes fenômenos, e os resultados destes, são indissociáveis dos sistemas de circulação e do seu modelo de manifestação no espaço. Trata-se de uma complexa estrutura circulacional, de capacidade volumétrica e capilaridade espacial (velocidade-volume-capilaridade), “sem a qual não” da integração espacial em sociedades de troca – dado que os fluxos comerciais são inconcebíveis fora dela. Assim, a criação e integração do mercado interno brasileiro sempre estiveram, necessariamente, vinculadas à eliminação das barreiras à livre movimentação econômica entre as regiões do país⁹, trata-se da plena fluidez na circulação de mercadorias: velocidade à matéria. Em outras palavras, seria o que Harvey ([1989] 2014a; 2006) chamou de “supressão do espaço pelo tempo”.

A partir desta compreensão geral, e com base nos apontamentos da presente pesquisa, elaborou-se uma proposta de periodização à integração do espaço nacional brasileiro. Desde já, é importante destacar que, não se pretende, com a periodização proposta, o esgotamento do tema, tampouco, determinar os rumos deste complexo e extenso debate. Pelo contrário, o objetivo aqui é, justamente, elucidar de maneira mais palatável e com algum teor empírico, este longo processo da história brasileira, de modo a permitir e incitar a retomada deste debate, aparentemente inconcluso.

Entende-se, que o processo de integração do espaço nacional é um longo, contínuo e controverso processo, que se estende até os dias atuais. Contudo, em alguns momentos, há de se reconhecer, o conjunto dos fatos sugere padrões, seja

⁸ Assim, a integração do mercado nacional quando vislumbrada sobre sua totalidade, deve partir do desdobramento do processo de integração do espaço físico por meio da ampliação dos sistemas de circulação e, só então, extrapolar, as questões puramente físicas, econômicas e geopolíticas, atingindo a esfera da unidade nacional integralizada por sua diversidade étnica e cultural, democrática à construção de um território coerente aos anseios e necessidades de seu povo.

⁹ Aumentando, assim, o grau de interdependência regional mediante um significativo aumento da complementaridade econômica inter-regional (GUIMARÃES NETO, 1990; CANO, 2007, p. 185).

na intensidade, seja nos avanços e refluxos da integração. Há de ser destacado ainda, que a hegemonia de um determinado sistema de circulação durante determinado período não implica na eliminação de outros; basta lembrar que, mesmo os modelos de transporte movidos pela tração animal ainda coexistem com os aviões supersônicos e os trens-bala. Como última ressalva, tem-se que as datas apresentadas são aproximações possíveis, visto que, não se trata de um processo com quebras estruturais claras e definitivas.

Dito isso, seguem abaixo, aquelas que se julga serem as cinco fases do longo processo de integração do espaço nacional brasileiro:

- i. Integração periférica (até a década de 1860);
- ii. Integração restringida (de cerca de 1870 a 1944);
- iii. Integração profunda ou planejada (de cerca de 1944 a 1980);
- iv. Integração inercial (de cerca de 1980 a 2002);
- v. Integração obstruída (2003 a 2016).

Em um primeiro momento teria ocorrido uma frágil “integração periférica aquaviária”. Numa era em que os automóveis ainda não haviam sido inventados e as ferrovias ainda não se faziam presentes, a circulação no território brasileiro se dava pela associação da cabotagem e da navegação fluvial (em menor vulto) com a propulsão humana e a potência viva dos animais de carga, que também eram força motriz em veículos primários como as charretes, carroças, carros-de-bois etc. Portanto, era a tração animal a força motriz que conduzia pessoas e produtos pelas itinerâncias, pelas margens de corpos d’água e pelos caminhos e descaminhos da solidez, da hostilidade e do isolamento de um estreito território costeiro-ribeiro ou, nas entradas. Este modelo teria permanecido exclusivo até meados do século XIX.

O rompimento com o padrão periférico configuraria um segundo momento à “costuração nacional”, que teria se iniciado após a introdução das ferrovias no país. Desde então as possibilidades de alargamento da fronteira se ampliaram, iniciando, aos poucos, deslocamentos mais consistentes que as itinerâncias de anteriormente, e assim, gradativamente, o polo econômico (São Paulo) e o polo político (Rio de Janeiro) foram rompendo o isolamento de suas fronteiras comunicacionais, unificando o espaço, expandindo os novos padrões de acumulação e estabelecendo novas hierarquias sociais e econômico-espaciais. Deste modo, desde a década de

1850, e, sobretudo, a partir da década de 1870 até o pré-Primeira Guerra, quando a malha ferroviária brasileira se ampliou exponencialmente, o transporte de carga por locomotivas se impôs sobre as charretes e carros-de-bois sem deles se desfazer, pelo contrário, com eles se acoplou, favorecendo a integração de grande parte das ilhas e *hinterlands* situados ao longo do litoral leste, estendendo ainda um braço em direção ao pantanal mato-grossense e outro sobre o sudeste goiano, ampliando, sobremaneira, os fluxos comerciais entre aqueles estados e regiões¹⁰.

No entanto, conforme demonstrou Barat (2007; 1978), e como será demonstrado à frente, o modelo ferroviário brasileiro, dadas suas características de rigidez, volume e capilaridade, além, das condições impostas pela economia de exportação, não conseguiu conduzir o país à ampla integração de seu espaço físico, por este motivo, o período de hegemonia ferroviária está sendo tratado aqui como uma era de integração restringida ferroviária¹¹. Em um escopo maior Galeano ([1971] 2012) discorreu sobre “as ferrovias na deformação econômica da América Latina” e o problema espacial das ferrovias como um problema notável ao longo da América Latina, e expôs assim essa questão:

as linhas férreas não constituíam uma rede que unisse as diversas regiões interiores entre si: conectavam os centros de produção com os portos. O desenho coincide com os dedos da mão aberta: assim as ferrovias, tantas vezes saudadas como fatores do progresso, impediam a formação e o desenvolvimento do mercado interno (GALEANO, 2012, p. 186).

Em que pese o fato de que entre 1900 e 1929 a economia brasileira tenha quadruplicado seu tamanho crescendo a uma taxa média de 4,6% ao ano, baseada na monocultura do café – que chegou a representar mais de 75% da pauta de exportações –, a mesma fora movimentada por um sistema de transportes espacialmente concentrado, fragmentado e funcionalmente incompatível (de relativa integração no sentido ferrovias–portos–navegação de longo curso). A despeito de que neste mesmo período o crescimento da malha ferroviária brasileira tenha sido de 209%, tratou ser mais uma semi-integração, de fato, uma integração restringida

¹⁰ “Os sistemas ferroviário e portuário do país deram suporte, assim, ao entrelaçamento das diferentes regiões primário-exportadoras com um mercado mundial, no qual prevaleceu esse tipo de divisão internacional do trabalho entre países periféricos e centrais, ao longo do século XIX e das primeiras décadas do século XX” (BARAT, 2007, p. 27).

¹¹ Termo em referência ao usado por Cardoso de Mello (1982) para adjetivar a industrialização brasileira, e que se adequa ao constatado também no processo de integração, porém, com recorte temporal distinto.

dos estados litorâneos do leste e Minas Gerais, mas não uma integração do espaço nacional por inteiro (haja vista, a própria desintegração do Nordeste com o Sudeste-Sul), ficando a malha ferroviária extremamente restrita ao litoral leste do país.

A partir da chegada das montadoras da indústria automobilística no Brasil, especificamente em 1919, e da abertura e construção das primeiras estradas (rodovias) planejadas para o tráfego de automóveis, teve começo uma nova realidade circulacional, que serviu de experiência para as escolhas e transformações que viriam a partir de meados da década de 1940. Essas duas décadas e meia podem ser consideradas uma nova etapa da integração restringida do espaço nacional: a integração restringida rodoferroviária. Neste interregno, em que as ferrovias vinham reduzindo o ritmo de crescimento, os automóveis, desde muito antes da nacionalização da indústria automobilística no governo JK, já surgiam contribuindo direta e indiretamente com o processo de industrialização do Brasil.

Durante esse período rodoferroviário da integração do espaço brasileiro a Crise de 1929 incidiu forte impacto inibitivo sobre o processo de integração, visto que, tanto a infraestrutura (vias) e o material rodante do sistema ferroviário (meios), bem como, os componentes dos automóveis (meios), tinham origem externa e tiveram suas importações drasticamente obstruídas pela crise de vulto global. Ademais, devido às condições de estrangulamento histórico-estrutural das vias de circulação rodoviárias, os resultados da integração do espaço nacional nesse período (1920 a 1944) foram bastante incipientes e restritos à região Sudeste – como poderá ser visto adiante. Em termos macrorregionais, por exemplo, a integração permanecera a mesma do momento anterior.

A infraestrutura de transportes, que outrora fora fundamental ao sucesso da economia exportadora de produtos primários, com o tempo foi se confundindo com o próprio fator de estrangulamento ao avanço da industrialização nacional. Durante as décadas de 1930 e 1940, em virtude do declínio dos fluxos de exportação, se tornaram evidentes a deterioração dos sistemas ferroviário e portuário e sua incapacidade relativa em promoverem a unificação do mercado interno, tanto em consequência da natureza rígida das vias naturais (rios), do enorme isolamento dos sistemas econômicos regionais, das deficiências de traçado das ferrovias e suas diferenças de bitolas. [...] Reduzindo grandemente as receitas operacionais, que refletiam na não reposição do material rodante, equipamentos etc., agravado pela rigorosa restrições à importações impostas pela crise cambial dos anos 30 (BARAT, 2007, p. 40).

A redução da capacidade de importar decorrente da grave queda das exportações e dos preços do café durante a década de 1930, conjuntamente aos

problemas de circulação internacional, gerados pela Segunda Guerra, impôs ao setor automobilístico e ao Governo federal a necessidade de decisões arrojadas¹². Assim, contraditoriamente, tanto a Crise de 1929 como a Segunda Guerra Mundial acabaram por incitar não só efeitos de inibição, mas também, efeitos de estímulo sobre a economia brasileira; ambos, forçando a “saída para dentro”, repercutiram sobre o deslocamento do centro dinâmico e sobre a industrialização do país. No caso específico da Segunda Guerra, provocou especial desenvolvimento da indústria siderúrgica, de autopeças e de motores.

Todavia, apesar dos semelhantes efeitos da Crise de 1929 e da Segunda Guerra sobre a economia e a industrialização do Brasil, seus efeitos sobre o processo de integração do espaço nacional foram bastante distintos. Diante da crítica conjuntura do país no início dos anos 1940, o Estado passou a exercer ações efetivas com relação à indústria siderúrgica e à viação nacional, enquanto que o setor privado viu surgir novas e promissoras oportunidades de investimento. Devido à série de acontecimentos sucedidos a partir do período da Guerra – terceiro terço da chamada Era Vargas – sustenta-se que o processo de integração do espaço nacional tenha entrado em uma nova e planejada etapa. Este novo momento da integração (profunda) nacional teria ocorrido entre meados dos anos 1940 e o ano de 1980, e seus resultados seriam os mais intensos na história e na “costuração da nação”.

Além da colocação do Estado na criação de indústrias e instituições voltadas ao desenvolvimento dos sistemas de circulação terrestre, houve um fator importante que caracteriza a integração profunda também como uma integração planejada. Data de 1944 o Plano Rodoviário Nacional que representa um verdadeiro marco para o planejamento e para o processo de integração nacional. Foi o segundo plano de viação rodoviária elaborado nas instâncias federais, no entanto, o primeiro plano rodoviário aprovado e colocado em execução pelo Governo Federal. Configurava um plano realmente, estratégico e concebível, diferentemente do seu antecessor, o Plano do DNER de 1937. Com a deposição de Vargas o Plano foi reeditado em 1946 e em 1951, e ainda serviu como base para o Plano de Metas de Juscelino

¹² A interrupção forçada de produção levou à progressiva nacionalização de componentes de reposição.

Kubitschek. Após o Plano de 1944 ficou evidente, não só a preocupação, mas, a atuação do Estado com a questão das rodovias e o problema da integração do mercado nacional, veja, por exemplo, a criação do Fundo Rodoviário Nacional (1945)¹³.

Na esfera privada, e já a partir da primeira metade dos anos 1940, multiplicavam-se as fabricas de autopeças, motores, e demais componentes. No pós-Segunda Guerra, a melhora no preço dos os produtos de exportação e a inicial liberalização de Dutra para as importações, e, principalmente a industrialização de autopeças e substitutivos nacionais, dispararam a frota de automóveis, que entrou em uma tendência de crescimento que duraria vários anos¹⁴.

Todas estas mudanças durante a integração profunda (planejada) refletiram diretamente sobre o comércio inter-regional brasileiro. Ocorreu neste período fato emblemático e de mudança estrutural: pela primeira vez na história do país o mercado interno superaria as transações com o mercado internacional. Segundo confirmou Barat (1978), no ano de 1951, o comércio interno, de forma inédita, foi superior ao total das transações com o resto do mundo. Evidenciava-se, deste modo, a pujança do novo e revolucionário sistema de circulação emergente no país.

Com a chegada de JK ao poder e a aplicação de seu Plano de Metas vieram as maiores e definitivas mudanças no setor rodoviário brasileiro e nos transportes de maneira geral. Além de ter trazido a indústria automobilística para produzir no país, com grande taxa de nacionalização, Juscelino avançou na execução e pavimentação das grandes rodovias de penetração e integração nacional, promovendo assim, verdadeira revolução rodoviarista no Brasil – embora não tenha abandonado os investimentos no transporte ferroviário. Enfim, durante seu governo JK promoveu um verdadeiro triunfo das rodovias, a acelerou a toda a indústria brasileira, abrindo novos a longos canais que colocariam os automóveis em todas as partes possíveis do espaço nacional, desvendando novas áreas cultiváveis,

¹³ Responsável por utilizar parte dos recursos provenientes do IUCL (Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes) na construção e conservação de rodovias.

¹⁴ Nesse período, tanto na Missão Abbink (1948-49), na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-53) e no Plano SATE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia), iniciado no Governo Dutra, a problemática do investimento infraestrutural em transportes foi crescentemente destacada.

cristalizando frações de capital, erguendo cidades e desmatando enormidades. Tais feitos mudariam de forma irreversível os rumos da nação.

Durante os governos Militares as mudanças do sistema rodoviário colocadas em curso por JK seguiriam a todo vapor, o que não aconteceria com o sistema ferroviário. Os militares promoveram a abertura de rodovias estratégicas e, sobretudo, aumentaram a pavimentação rodoviária, fechando esse ciclo da integração profunda. No entanto, as profundas crises econômicas que se ornavam já durante a década de 1970 explodiram a partir de 1981, colocando fim nos projetos e no planejamento nacional, e inaugurando o que se pode chamar de integração inercial. A baixa dinâmica da integração inercial teria persistido até 2003, quando se inaugurou a integração obstruída. Um reinvento, parcialmente, eficiente na retomada da integração nacional, que, porém, fora frontalmente atingido pelo Golpe de 2016.

3.3 A costuração férrea: integração nacional ou integração litoral?

Desde a colonização até o início do século XX, a função principal dos transportes no Brasil foi “promover o escoamento dos fluxos da atividade extrativa e da produção agropecuária” (BARAT, 2007, p. 20) de uma estreita faixa costeira para os portos, de onde seguiam para o exterior.

Em um primeiro momento, sob integração periférica, “a vastidão do território e o pouco interesse inicial por sua efetiva ocupação determinaram o estabelecimento de habitantes, certas atividades econômicas e algumas vias de comunicação apenas na costa litorânea” (BRANDÃO, 2007, p. 90).

Neste período, a circulação material era realizada, predominantemente, por meio da navegação de cabotagem¹⁵ – valendo-se dos poucos portos existentes no litoral brasileiro – e, em terra, com menores cargas, a circulação se dava por meio da tração animal e/ou até mesmo pela propulsão humana – como era bastante comum se utilizar da força dos escravos para impulsionar meios de transporte de carga e passageiros (inclusive no transporte fluvial com pequenas embarcações). O

¹⁵ E fluvial: basicamente ao longo da Bacia Amazônica, pois como demonstrou Holanda (1936) esta modalidade faltava para o Planalto. A conformação natural das bacias hidrográficas brasileiras legou ao país riqueza inestimável, mas, por outro lado colocou sobre o conhecimento humano o desafio de construir outras estruturas capazes de integrar o país, rompendo com o isolamento e a solidez do espaço físico em fins de soldar o território nacional preparando-o para uma unidade mais coerente menos injusta.

resultado era uma espécie de integração econômica e social periférica, litorânea, rarefeita, desigual e nucleada.

Formaram-se arranjos demográficos e econômicos descontínuos e itinerantes, estruturados sobre condições bastante precárias de comunicações, configurando um processo histórico extremamente desigual e diverso, que “plasmaram” sobre o espaço nacional, antes mesmo do período de industrialização, de modo que – tais determinações antigas e profundas – legaram um fardo histórico monumental que perdurou em um processo secular: o isolamento, a extensividade e a fragmentação regional (BRANDÃO, 2007).

Entretanto, “foi somente após a Independência que começou a se manifestar explicitamente no Brasil a preocupação com o isolamento das regiões do país como um obstáculo ao desenvolvimento econômico” (GALVÃO, 1996, p. 186). Mas ainda levaria algum tempo para que as grandes ações viessem. Em 1854 os primeiros quilômetros de ferrovia foram instalados, e só a partir da década de 1870 atingiu-se bom ritmo de ampliação. Com a construção da malha ferroviária brasileira um novo modelo de circulação se iniciou, dando vez a uma nova forma de conexão. Nessa nova realidade, as mesmas regiões primário-exportadoras ganharam um elemento importante para o escoamento da produção, reforçando os elos com os mercados exteriores, e dando início à uma distinta e limitada forma de integração com o próprio território nacional.

Deste modo, coube às ferrovias estabelecer “a ligação dos centros produtores e de comercialização aos portos regionais, onde as cargas eram embarcadas em navios de longo curso para o suprimento de matérias primas e alimentos aos países industrializados [...]”¹⁶ (BARAT, 2007, p. 20). Com tal finalidade, os investimentos em transporte eram concentrados “nas diferentes regiões exportadoras, no sentido de propiciar o escoamento da sua produção primária da maneira mais eficiente para os mercados consumidores dos países industrializados” (BARAT, 2007, p. 27; PRADO JÚNIOR, 2011).

¹⁶ As concessões para construção e exploração de portos tiveram início em fins do século XIX e início do século XX, muito contemporânea ao ocorrido no setor ferroviário. No entanto, “a evolução da frota mercante foi bem menos expressiva que a das ferrovias, uma vez que o grosso do tráfego de longo curso utilizava-se de navios estrangeiros” (BARAT, 2007, p. 26). Restava às empresas fiscalizadas pela União, com poucas exceções, atuar no transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

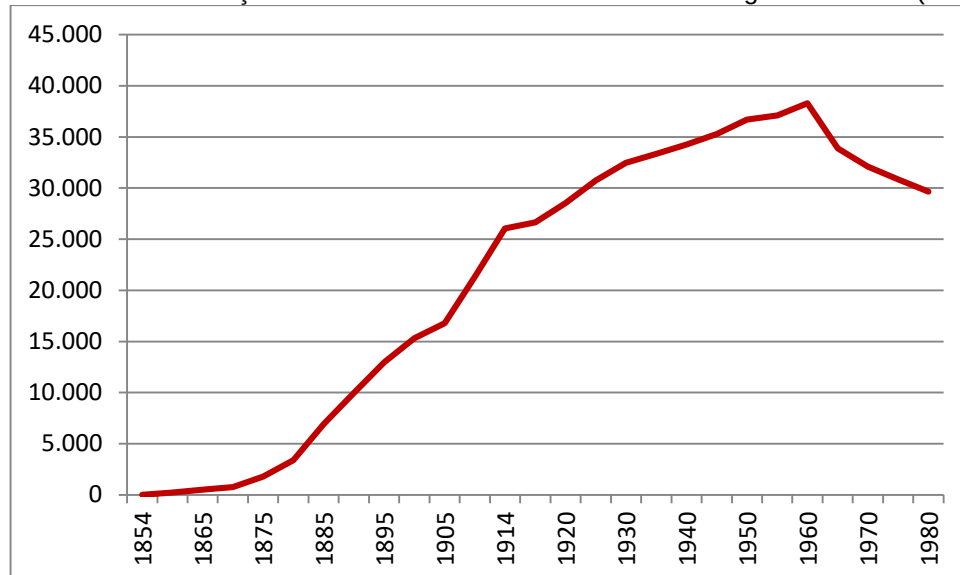
Ao longo do Império, e mesmo durante a Primeira República, “a economia brasileira preservou fundamentalmente a característica de exportadora de produtos primários” (BARAT, 2007, p. 17), com especializações produtivas em diversas regiões do país, a despeito de processos específicos e localizados de atividades industriais. Esta era a característica geral do que Furtado (2007) chamou “arquipélago” de economias regionais, produtoras de artigos tropicais para o mercado externo. Esse mosaico de regiões produtoras voltadas para a exportação desenvolveu fortes ligações com os mercados importadores, que ao final constituiu um verdadeiro obstáculo à formação de um mercado interno unificado (FURTADO, 2007; CANO, 2007; BRANDÃO, 2007; BARAT, 2007), vez que “o grosso da atividade econômica” se mantinha “concentrado ao longo de uma faixa litorânea de cerca de 600 km [...], sendo que a produção do interior – principalmente aquela ligada à exportação – buscava sempre o acesso à navegação de longo curso” (BARAT, 2007, p. 17).

Assim, esse modelo de circulação se desenvolveu e se consolidou dependente de uma dispersa conexão costeira – promovida em água pela navegação de cabotagem, e em terra pela circulação ferroviária e de tração animal (tropeiros, carreiros etc.) –, motivo pelo qual por meio de tal modelo jamais se logrou a unidade espacial e econômica do país, haja vista que as regiões produtoras-portuárias permaneciam, na verdade, mais ligadas aos mercados de destino das exportações locais (também supridores de bens de consumo e equipamentos) do que entre si mesmas (FURTADO, 2007; NATAL, 1991; CANO, 2007; BARAT, 2007).

Procedendo a análise ao nível quantitativo o Gráfico 3.1 que demonstra a evolução da malha ferroviária em tráfego desde sua implantação inicial até 1980 e contribui para o entendimento dessa fase da história econômica brasileira ao evidenciar o auge e o declínio desse sistema de transporte fundamental à expansão capitalista. Note que após 1870 inicia-se uma aceleração que se torna ainda mais acentuada a partir de 1880 e segue em ritmo elevado até 1914. Durante esse largo período de crescimento o ciclo a partir de 1870 até 1904, em que o dado de partida é 745 km e o de chegada é 16.781 km, resultou crescimento médio anual de 458 km/a.a. Entre 1905 e 1914 houve ainda uma forte intensificação no ritmo de ampliação da malha ferroviária que, inclusive, mais que dobrou, neste que foi o ciclo

de maior expansão da malha ferroviária brasileira, visto que a média anual foi de 1.031 km/a, pelo qual a malha total chegaria ao fim do ciclo (1914) com 26.062 km.

Gráfico 3.1 - Evolução da malha ferroviária brasileira em tráfego 1854-1980 (km).



Fonte: Elaboração a partir dos dados do IBGE / AEB (vários anos).

Em 1915 nota-se um forte rompimento com o nível de crescimento da malha ferroviária brasileira, isso, provavelmente, em decorrência da deflagração da Primeira Guerra Mundial. Assim, a partir de 1916 há uma retomada que segue até 1960, iniciando um longo e estável ciclo, porém, com um ritmo de crescimento bem inferior aos dos ciclos anteriores, até atingir o recorde histórico em 1960, cujo total de ferrovias em tráfego em todo o país chegou a 38.287 km. O crescimento médio desse ciclo foi de apenas 265 km por ano – bastante inferior ao ocorrido no início do século XX. Veja que a partir de 1961 o desmantelamento do sistema ferroviário foi radical.

Portanto, o ciclo mais positivo da história brasileira para a construção de ferrovias, iniciado em 1905, se estenderia até 1914, anos de inauguração dos primeiros quilômetros ferroviários rumo à penetração e à integração do Planalto Central, quando a deflagração da Primeira Guerra Mundial lhe fora certa. Dados os fortes vínculos do setor com o ambiente internacional os impactos negativos foram inevitáveis, descontinuando o intenso ciclo de crescimento ferroviário anotado

nos anos anteriores¹⁷. Deste modo, ainda no bojo dos desdobramentos finais da Guerra, em 1918, as estruturas da acumulação capitalista em grande parte do globo se recomporiam já sobre as perspectivas de um novo e promissor sistema de circulação: a circulação automobilística, como será demonstrado no capítulo a seguir.

Durante toda a história ferroviária nacional ano de maior crescimento da malha foi 1910. Só naquele ano foram adicionados mais 2.084 km de vias ao conjunto existente. Esse fato ocorreu em meio a uma sequência de anos (um miniciclo de 5 anos) muito positivos à rede ferroviária brasileira que ocorreu entre 1910 e 1914¹⁸, onde a taxa média anual de crescimento para estes anos foi superior a 1.300 km/a.

A partir de 1961 se iniciaria o desmantelamento da malha ferroviária nacional. As crises econômicas dos 1960, o endividamento do setor ferroviário, e o profundo descaso do Estado para com o sistema nos anos seguintes dariam início a um forte ciclo de redução tanto das vias de circulação quanto dos meios de circulação – como pode ser visto no Gráfico 3.2. Este ciclo, ou melhor, este descaso seguiria por vários anos, se prolongando para além dos anos 1980. Somente entre 1960 até 1980 a redução média anual da malha ferroviária foi de 431 km/a – quase o mesmo ritmo do primeiro ciclo, só que em sentido contrário.

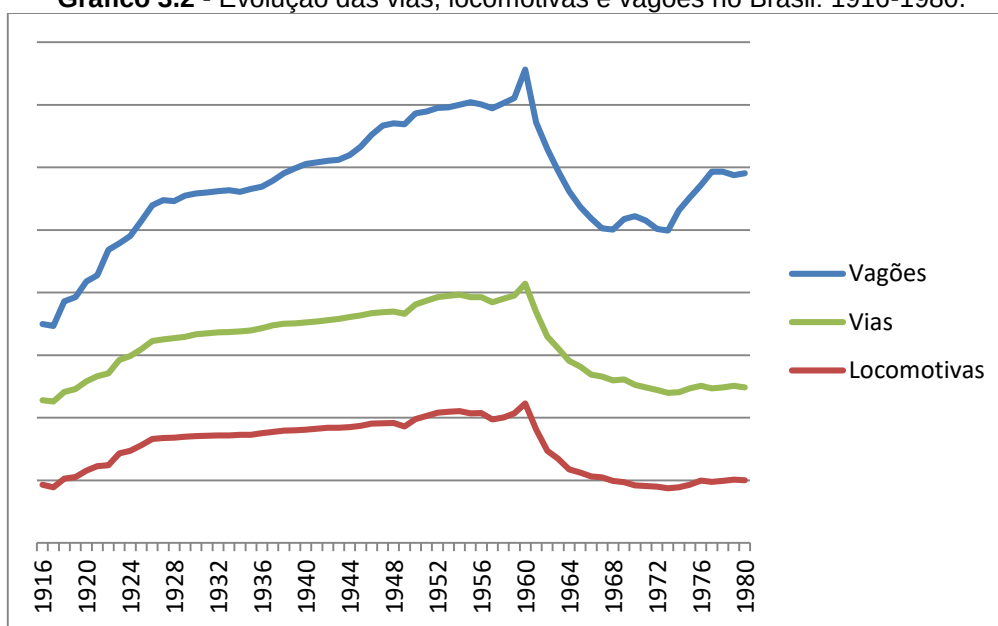
O Gráfico 3.2 traz os dados ponderados referentes à malha ferroviária (km), número de locomotivas e número vagões a partir de 1916 até 1980. Com isso é possível verificar as tendências e fazer a comparação entre a evolução do sistema de circulação ferroviário brasileiro tanto sob o aspecto dos meios circulantes quanto viário.

¹⁷ “A notável expansão dos transportes entre 1900 e 1929 [...] resultou do entrelaçamento das atividades ferroviárias e portuárias à navegação. Correspondeu à necessidade imposta pelo comércio exterior de integrar o escoamento terrestre das mercadorias com sua expedição marítima de longo curso, ou seja, de fomentar a organização das operações de forma sistêmica. Não houve, todavia, a articulação entre as diversas malhas ferroviárias, no sentido da concepção e operação de um sistema ferroviário de alcance nacional, ao contrário do que ocorreu, por exemplo, nos Estados Unidos, onde as ferrovias foram decisivas para a integração do mercado interno. No Brasil, predominou o objetivo de conceber e tratar os sistemas ferroviários como suporte às exportações de forma isolada e marcadamente regional, mesmo que, por vezes, o atendimento se desse para fora do âmbito estritamente regional” (BARAT, 2007, p. 22).

¹⁸ Tudo indica que 1914 tenha sido o último ano de grande crescimento ferroviário no país.

Independentemente da crise ferroviária a partir de 1961, fica registrada a importância e a correlação da ampliação viária sobre os meios de circulação ferroviários. O sistema de circulação ferroviário, ao menos entre os anos de 1916 e 1980, evoluiu com estrutura bastante equilibrada, demonstrando que investimentos em vias não eram desacompanhados de investimentos em meios circulantes, o que dá a entender que o sistema não trabalhava com capacidade ociosa significativa, o que pode indicar também, à primeira vista, lucratividade – porém, esse debate está alheio aos objetivos desta pesquisa.

Gráfico 3.2 - Evolução das vias, locomotivas e vagões no Brasil: 1916-1980.



Fonte: Elaboração a partir dos dados do Anuário Estatístico Brasileiro.

Outra questão fundamental demonstrada pelo Gráfico 3.2 é a maneira como a crise do setor foi sentida estruturalmente. Note que a partir de 1961 houve forte choque que derrubou drasticamente as taxas das três variáveis analisadas, que apresentaram seus piores resultados por volta de 1973 e 1975, em plena repercussão do “milagre econômico” brasileiro – uma infeliz contradição, que escancara a gravidade do descaso do Estado para com o sistema ferroviário nacional. Ou seja, imediatamente anterior a 1973 não havia crise¹⁹, muito pelo contrário, tratou-se de um momento excepcional do capitalismo global e no crescimento econômico do país, onde os fluxos foram elevados a níveis nunca vistos, e, certamente, um sistema de transporte ferroviário adequado, moderno,

¹⁹ A primeira crise do petróleo aconteceria exatamente naquele ano.

unificado e integrado, poderia ter facilitado exponencialmente os níveis de circulação do produto capitalista – e não só dele. Enfim, fato inconteste é que o Estado brasileiro perdeu uma enorme oportunidade de tocar adiante a integração nacional em seu sentido mais lato utilizando-se do potencial do sistema ferroviário.

Após 1975 nota-se uma, muito ligeira, recuperação da malha ferroviária e da frota locomotiva, enquanto a recuperação do total de vagões foi mais marcante. Vale destacar que o aumento do número de vagões desacompanhado do correspondente aumento da frota locomotiva e da malha ferroviária é um paradoxo para o caso brasileiro, pois, supõe baixo crescimento com estrangulamento, inclusive em se tratando de questões setoriais e da transformação espacial e integração regional.

3.3.1 Análise regional do sistema ferroviário brasileiro

Para análise em termos regionais, a Tabela 3.1 apresenta um bom panorama da distribuição evolutiva dos quantitativos quilométricos da malha ferroviária entre os estados e as macrorregiões do país entre 1912 e 1977. Tendo em consideração que o sistema ferroviário “reinou absoluto” (BARAT, 2007) no transporte terrestre de cargas e mercadorias até próximo aos meados do século XX, os dados apontados na Tabela 3.1, pela lógica predecessora da integração e expansão do espaço nacional, denunciam muito mais que a consternante concentração ferroviária no país, mas também, a desintegração do mercado nacional, além do que, cogita um grave estado de desintegração do espaço nacional.

Concentração e desintegração cristalizadas com a estagnação e o posterior desmonte do parque ferroviário nacional ocorrido a partir da década de 1960. Este desmonte representou, sobretudo, o real estrangulamento à integração do espaço e à efetiva expansão e integração do mercado nacional, visto que as regiões mais distantes e desintegradas do centro capitalista nacional – Centro-Oeste e Norte – seguiram indiferentes em seu isolamento, à margem da dinâmica do capitalismo brasileiro. Neste preambulo, Centro-Oeste e Norte, conjuntamente, mantiveram pífia participação sobre a malha ferroviária nacional, que foi contida entre 5% e 7% ao longo de todo o período 1912 a 1977 – mesmo após o avanço das ferrovias em direção a Goiás e ao Mato Grosso (do Sul). Dentre os estados destacam-se Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná, e Bahia, todos com

participação superior a 4% da malha ferroviária brasileira durante todo o período analisado.

Tabela 3.1 - Distribuição da malha ferroviária em tráfego e participação UFs 1912-1977.

UF	Total (km)					%				
	1912	1935	1945	1960	1977	1912	1935	1945	1960	1977
Rondônia	-	-	366	368	-	-	-	1,0	1,0	-
Acre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amazonas	8	5	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-
Roraima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pará	351	382	376	449	-	1,5	1,1	1,1	1,2	-
Amapá	-	-	-	194	194	-	-	-	0,5	0,6
Norte	360	387	742	1.011	194	1,5	1,2	2,1	2,6	0,6
Maranhão	78	451	450	499	466	0,3	1,4	1,3	1,3	1,6
Piauí	-	160	244	244	554	-	0,5	0,7	0,6	1,9
Ceará	759	1.240	1.291	1.384	1.190	3,2	3,7	3,7	3,6	4,0
Rio Grande do Norte	246	481	530	638	572	1,0	1,4	1,5	1,7	1,9
Paraíba	310	472	560	770	662	1,3	1,4	1,6	2,0	2,2
Pernambuco	878	1.052	1.105	1.546	1.050	3,7	3,2	3,1	4,0	3,5
Alagoas	314	359	346	474	391	1,3	1,1	1,0	1,2	1,3
Sergipe	-	298	297	297	272	-	0,9	0,8	0,8	0,9
Bahia	1.546	2.152	2.307	2.593	1.590	6,6	6,5	6,5	6,8	5,3
Nordeste	4.131	6.665	7.130	8.445	6.747	17,6	20,0	20,2	22,1	22,6
Minas Gerais	5.264	8.002	8.450	8.561	6.136	22,4	24,0	24,0	22,4	20,6
Espírito Santo	541	773	698	663	439	2,3	2,3	2,0	1,7	1,5
Rio de Janeiro	2.563	2.684	2.688	2.787	1.594	10,9	8,1	7,6	7,3	5,3
DF/Guanabara	148	164	149	256	-	0,6	0,5	0,4	0,7	-
São Paulo	5.616	7.282	7.519	7.664	5.741	23,9	21,8	21,3	20,0	19,2
Sudeste	14.132	18.905	19.504	19.931	13.910	60,2	56,7	55,3	52,1	46,6
Paraná	1.095	1.482	1.679	1.932	2.188	4,7	4,4	4,8	5,0	7,3
Santa Catarina	522	1.186	1.191	1.425	1.369	2,2	3,6	3,4	3,7	4,6
Rio Grande do Sul	2.427	3.150	3.660	3.849	3.533	10,3	9,5	10,4	10,1	11,8
Sul	4.044	5.818	6.530	7.206	7.090	17,2	17,5	18,5	18,8	23,7
Mato Grosso	824	1.170	964	1.196	1.172	3,5	3,5	2,7	3,1	3,9
Goiás	-	386	410	498	676	-	1,2	1,2	1,3	2,3
Distrito Federal	-	-	-	-	66	-	-	-	-	0,2
Centro-Oeste	824	1.556	1.374	1.694	1.914	3,5	4,7	3,9	4,4	6,4
BRASIL	23.491	33.331	35.280	38.287	29.855	100	100	100	100	100

Fonte: Elaboração a partir de dados do IBGE / AEB (vários anos).

Em contrapartida, verifica-se uma queda acentuada da participação da região Sudeste em detrimento do melhor desempenho das regiões Sul e Nordeste. Enquanto todos os estados do Sudeste tiveram redução na participação do total da malha ferroviária as demais regiões da costa leste (SU e NE) ampliaram de modo considerável suas parcelas. No caso do Nordeste houve mudança de 17,6% para 22,6%, e para o Sul, um pouco mais acentuada, de 17,2% em 1912 para 23,7% em 1977.

A crise do setor ferroviário a partir dos anos 1960 marcou diferentemente as regiões e estados. A atenta observação dos números absolutos constata a força do desmonte iniciado a partir dos anos 1960. De 1960 a 1977 a região Norte foi duramente impactada, e perdeu quase a totalidade de sua malha. Em 1960 a região possuía em tráfego 1.011 km de ferrovias, em 1977 restavam apenas 194 km, no Amapá: uma redução de 81%.²⁰ Todos os estados do Sudeste tiveram redução da malha; somente Minas Gerais perdeu 2.425 km de vias, São Paulo perdeu quase dois mil quilômetros, o Rio de Janeiro, mesmo absorvendo a malha que antes era vinculada ao estado da Guanabara, não obteve saldo positivo, e encolheu 42,8%, e o Espírito Santo sofreu redução de 33,8%. No total, a região Sudeste perdeu 6.021 km (-30,2%) de suas vias férreas somente entre 1960 e 1977.

No Nordeste, com exceção do Piauí, que cresceu 127%, todos os demais estados apresentaram perda de quilometragem da malha ferroviária. Destaque para Bahia (38,7%) e Pernambuco (32,1%). No total o saldo da Região Nordeste foi negativo em 20,1%.

O impacto do desmonte ferroviário foi menos intenso nas regiões Sul e Centro-Oeste. No caso de primeira houve grande estabilidade, com leve queda no Rio Grande do Sul e Santa Catarina, e ligeiro incremento na malha do Paraná. Já o Centro-Oeste foi a exceção nacional, visto que ampliou em 13% sua malha, graças ao forte aumento percentual (35,7%) no estado de Goiás e a implantação de vias no Distrito Federal²¹.

Excluindo-se o ano de 1977 da série, a análise até 1960 traz um indicativo de que teria havido uma ligeira integração entre as regiões do litoral leste brasileiro. Não seria incorreto pensar em uma expansão dos “tentáculos” do centro capitalista para as regiões imediatamente alinhadas, de modo a fortalecer os laços comerciais historicamente cumpridos pela cabotagem, eliminando assim o isolamento das ilhas históricas remanescentes das Capitâneas. Este indicativo aparente nos dados da

²⁰ No Amazonas chama atenção a extinção de sua simbólica ferrovia, que foi uma tentativa de ligar Manaus a Roraima, mas que nunca passou de 8 km de extensão, insuficientes para sair da própria capital do Amazonas.

²¹ Toda a malha ferroviária do Mato Grosso não estava contida nos limites do Mato Grosso conforme ele é conhecido atualmente. Até 1942 o Mato Grosso contabilizava os quilômetros da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, que em 1945 (na tabela) já aparece vinculada ao estado de Rondônia – razão pela qual há redução significativa no total do Mato Grosso e do Centro-Oeste.

Tabela 3.1 poderá ser devidamente confirmado pela observação do Mapa 3.1, a seguir.

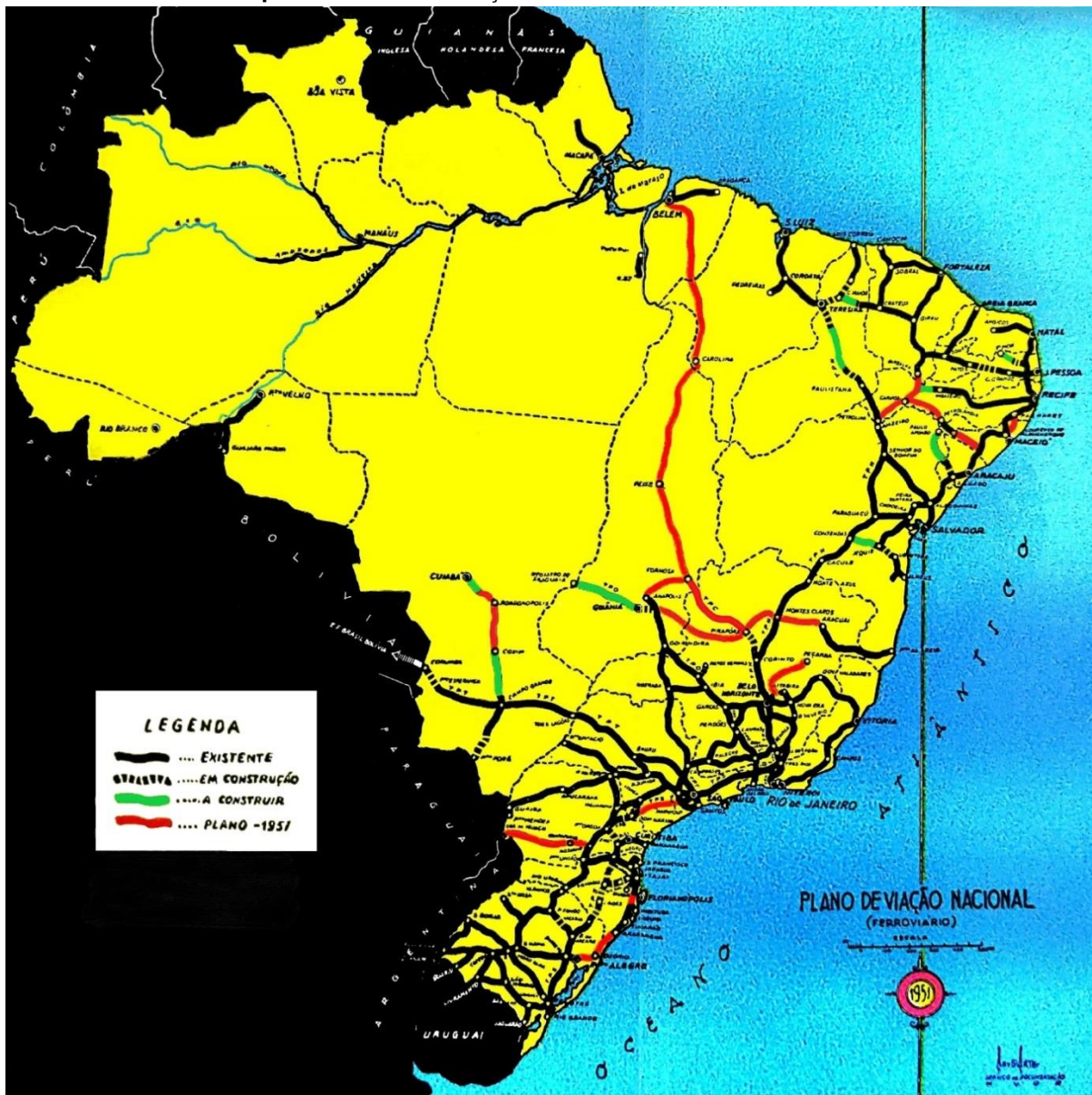
3.3.2 Análise espacial do sistema ferroviário brasileiro

O Mapa 3.1 foi editado por Bastos (1955) a partir do Plano de Viação Nacional de 1951 e devidamente corrigido para este trabalho. É um retrato fiel da desintegração nacional em meados do século XX. Os traçados na cor preta correspondem a ferrovias em tráfego ou em construção. Os traçados na cor verde ou vermelha são referentes a trechos planejados ou a construir.

Salta aos olhos o profundo nível de desconexão entre as grandes porções correspondentes à Amazônica e ao Centro-Oeste em comparação ao litoral leste (SE, NE, SU) e, também, a baixíssima densidade ferroviária das regiões Norte e Centro-Oeste. Em toda a área relativa a essas duas regiões – área superior a dois terços da área total do país – havia apenas: uma ligação em Rondônia, a famosa Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (inaugurada em 1912); no Pará, duas ligações, a Estrada de Ferro Bragança, 222 quilômetros ligando Belém à Bragança, e um trecho menor referente à Estrada de Ferro Tocantins, responsável por ligar os limites navegáveis do Rio Tocantins entre Marabá e Tucuruí. Havia ainda outro trecho em construção no Amapá, cuja inauguração só ocorreria em 1957.

De fato, os únicos troncos ferroviários já existentes no Brasil conectando a extensa faixa litoral formada pelas regiões NE, SU e SE ao que se pode chamar de interior (NO e CO) foram os correspondentes à Estrada de Ferro Goiás, integrando o Centro-Oeste ao Triângulo Mineiro, e, conseqüentemente, ao centro econômico do país, e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil integrando a porção sul do antigo estado do Mato Grosso ao estado de São Paulo. Essas duas ferrovias foram inauguradas na mesma época entre 1913 e 1914. Porém, ambas somente atingiram seus pontos limites em 1952. Em Goiás, além do trecho que chegou a Anápolis em 1935, quando nascia a nova capital do estado, houve outra ligação posterior vinculando a nova capital, Goiânia, ao sistema ferroviário, porém, só no início dos anos 1950. No Mato Grosso, assim como em Goiás, somente mais tarde (1952) a Ferrovia Noroeste do Brasil atingiria a fronteira com a Bolívia ao se estender de Porto Esperança a Corumbá.

Mapa 3.1 - Plano de Viação Nacional de 1951 – Ferroviário.



Fonte: Adaptado de Bastos (1955).

Diferentemente de tudo que ocorria com as regiões Centro-Oeste e Norte, as regiões da costa leste do país (Sul, Sudeste e Nordeste), além de concentrar entre 93% e 95% de toda a malha nacional, apresentavam boa densidade ferroviária relativa – embora ela fosse menor no Nordeste – e, estavam integradas em um mesmo sistema de circulação. Na Bacia Amazônica os fluxos ocorriam pelos longos canais de penetração formados por seus rios, enquanto que no Planalto Central o isolamento era marcante, com exceção parcial da área sul do então Mato Grosso e uma pequena porção sudeste de Goiás.

No entanto, ao observar essa questão da integração espacial, as ligações do Nordeste com o Sudeste-Sul demonstravam a existência de apenas duas estradas de ferro estabelecendo a integração destes espaços: uma a Estrada de Ferro Bahia-Minas, criada com o propósito de abrir acesso à região do Vale do Jequitinhonha ao litoral do extremo sul da Bahia, com fins exportadores, e, a outra, a mais importante, e já mencionada Estrada de Ferro Central da Bahia, conectando o eixo central dos estados de Minas Gerais e Bahia, e assim, completando a integração férrea entre o NO, SU e SE. Ainda assim, há de ser destacado que a conexão ferroviária mais importante entre o Nordeste e o Sudeste-Sul só foi estabelecida em 1951. Ou seja, em termos de sistema ferroviário o país chegou, em pleno ano de 1950, já em fase adiantada de industrialização, sem conseguir construir, sequer, uma conexão adequada que permitisse maiores fluxos com uma região densa e historicamente povoada, de importância socioeconômica ímpar para o país, como é o caso do Nordeste. Por outro lado, é possível verificar uma boa integração em termo interestadual na região Nordeste do país, visto que todos os nove estados daquela região estavam (ou breve estariam), de algum modo, interconectados pelo sistema ferroviário.

Portanto, até por volta dos anos 1950, o principal modelo de transporte de cargas no país foi uma conjugação intermodal entre as ferrovias e a navegação de cabotagem, sendo que, desde o final do século XIX até a primeira metade do século XX, a tecnologia e as opções em transporte existentes confirmou o transporte ferroviário no “predomínio absoluto dos fluxos terrestres de mercadorias e passageiros” (BARAT, 2007, p. 20), operando em associação com a navegação de cabotagem, que por sua vez se conectava com um também concentrado sistema de navegação fluvial e configurando o padrão de integração do mercado nacional. Guardadas as devidas proporções, constituiu-se uma importante infraestrutura de comunicação inter-regional, que, porém, permaneceu até a primeira década do século XX totalmente restrita à antiga área correspondente à velha economia costeira primário-exportadora. Deste modo, limitando o acionamento de um amplo e necessário processo integração nacional vis-à-vis uma opaca integração litoral, que

segundo Barat (2007) estava contida em uma estreita faixa litoral de aproximadamente 600 km de largura²².

Só no final da primeira década do século XX vieram as primeiras iniciativas a fim de romper com a concentração litoral e promover a integração do espaço nacional. Na passagem da primeira para a segunda década do século XX ousou-se seguir com os trilhos até Goiás e Mato Grosso (área que hoje corresponde ao Mato Grosso do Sul). No entanto, foram iniciativas isoladas que serviram para conectar o entorno das ferrovias ao polo econômico e à região sudeste, dando início à uma integração subordinada à economia de exportação e à incipiente indústria dos estados mais desenvolvidos.

Enfim, o sistema ferroviário brasileiro, após sua instalação inicial em meados do século XIX, cresceu relativamente bem até 1914, quando iniciou a Primeira Guerra Mundial. A partir de então a queda no ritmo de construção das vias foi notável, contudo, atingiu-se uma malha ferroviária de 38.287 km em 1960 – total jamais superado –, para, a partir daí, entrar em descenso durante as décadas seguintes. Em termos regionais e espaciais, o reflexo dessa queda foi a cristalização de uma exorbitante concentração da malha ferroviária nas regiões do litoral leste, e a limitação de qualquer possibilidade de que o sistema ferroviário nacional alcançasse êxito em termos de efetiva integração do espaço nacional, como pode ser visto no Mapa 3.1. Muito embora, desde cedo o sistema tenha integrado o Sudeste ao Sul, e, posteriormente, anexado o Nordeste – quando da conexão do norte de Minas Gerais à Bahia, em 1951, pela Estrada de Ferro Central da Bahia –, e realizado duas abreviadas (e marcantes) investidas no sentido do Centro-Oeste – uma onde é hoje o Mato Grosso do Sul e outra em Goiás –, o sistema ferroviário brasileiro²³ foi incapaz de integrar o espaço nacional de modo a garantir a expansão e a integração do mercado nacional de maneira plena; permanecendo (em termos relativos) densamente instalado na longa faixa litoral compreendida pelas regiões Sul, Sudeste e Nordeste.

²² Vale ressaltar que esta faixa não se estendia até o Pará e Amapá, mas, compreendia integral ou parcialmente todos os estados das regiões Nordeste, Sudeste e Sul.

²³ Ainda que pesem os frequentes problemas de incompatibilidade viária, devido variações de bitolas.

4 ESTRUTURAS DE CIRCULAÇÃO MATERIAL NO BRASIL: OS BRASIS E A “COSTURAÇÃO” DA NAÇÃO (SISTEMA RODOVIÁRIO)

“A anta rompia trilho dentro do mato, o índio, em seu encalço abria a picada; o português, com seus cargueiros, alargava-a; de raro em raro um carro de boi seguia o colono e abria, com suas rodas cortantes, colossais, dois sulcos paralelos a que chamavam “caminho”; mais tarde o progresso estendeu suas fitas de aço ao longo dos principais caminhos e, finalmente, no século XX, o automóvel fez surgir algumas estradas dignas deste nome.”
(ROY NASH)

Introdução

A integração do território brasileiro tem sido um processo lento, onde o primeiro ataque vigoroso ao problema do isolamento nacional somente fora desferido com a instalação do sistema de transporte ferroviário, quase quatro séculos após a chegada europeia. Todavia, por vários motivos, a intervenção por vias férreas foi incapaz, de criar um espaço fluido, “único”, sobre o imenso território (de desigualdades) brasileiro, e conquistar então a integração do mercado e nacional.

Após se desenvolver vigorosamente no estado de São Paulo e no Rio de Janeiro, se estendendo ao sul de Minas Gerais, a malha ferroviária integrou o norte do Paraná e o Sul do país à dinâmica do centro capitalista que se polarizava em São Paulo no início do século XX. Depois de investidas viárias no sentido do Centro-Oeste, onde atingiu com certo êxito o território que hoje corresponde ao Mato Grosso do Sul, e, “fixou um tentáculo” sobre a região sudeste de Goiás, a configuração espacial ferroviária permaneceu refreada por cerca de 40 anos, de modo que o Nordeste seguiu isolado como um grande bloco no sistema ferroviário nacional.

De tal modo, mesmo que digno de mérito, o sistema de circulação ferroviário acabou estruturando novas formas de isolamento e de produção de desigualdades sobre o território brasileiro, legando uma cicatriz histórica ao país, visto que, cristalizou, até 1950, quatro grandes e distintos espaços (circuitos) de circulação interna no país: Nordeste; Sul-Sudeste; a Bacia Amazônica, e; o que talvez se possa chamar de “Planalto Central”.

Entretanto, desde o imediato pós-Primeira Guerra Mundial pôs a se fundar uma nova dinâmica na vida cotidiana nacional. Esta nova dinâmica decorreu do processo evolucionário-progressivo do sistema capitalista, que em sua incessante

“destruição criativa” (SCHUMPETER, [1926] 1997; [1942] 2008) concebeu uma espécie de “superproduto”, uma “supermercadoria”, conhecida pelo codinome automóvel¹. Este superproduto, dotado de poderosas particularidades e com a posterior, e determinante, coparticipação do Estado, demonstrou que ao ser inserido em extensos territórios de povoamento retardatário, ou em ocupação, como é o caso do Brasil, pode repercutir categoricamente sobre a unidade (conquista) do espaço, na expansão capitalista e na integração do mercado nacional.

O início da produção em massa, e em série, desta supermercadoria, já na virada para os anos 1920, desencadearia um novo contexto para a circulação material dentro das fronteiras nacionais, que gradativa e rapidamente, com apoio fundamental do Estado, passaria ao comando do transporte rodoviário, ou seja, dos caminhões, ônibus e automóveis em geral, deflagrando a integração do espaço e do mercado nacional, além de outras mudanças de enormes consequências para os destinos da nação, sobretudo, a partir da década de 1940², durante o que está se chamando “integração profunda”.

O presente capítulo objetiva desvendar como ocorreu o processo revolucionário da integração do espaço nacional até 1980, a partir da observação criteriosa do sistema rodoviário de circulação, e das transformações por este desencadeadas sobre a integração nacional. Portanto, o enfoque maior será dado ao intervalo correspondente às décadas de 1920 a 1970 – décadas que correspondem aos períodos mais efetivos da integração profunda do espaço nacional, à efetiva e consequente integração do mercado (que conforme demonstrou Wilson Cano (2007) ocorreu por volta do início dos anos 1950), e à industrialização brasileira.

O texto foi estruturado em dois grandes pontos seguindo a periodização apresentada no capítulo anterior, mas apresentada sobre a especificidade do sistema rodoviário. Assim, no primeiro ponto será discutido o novo modelo de

¹ “Pode-se dizer que o transporte rodoviário alterou, de forma decisiva, a geografia econômica do país, incorporando novas fronteiras de produção e consumo” (BARAT, 2007, p. 41).

² Ainda que sob o risco de incorrer no erro da hierarquização das determinações, ou, pecar no excesso de informações desassistidas de matriz teórica (FARIA, 1978), é fundamental que as importantes ocorrências históricas acerca do rodoviaríssimo no Brasil sejam alçadas ao protagonismo e à possível teorização, vis-à-vis o entendimento dos processos de integração do espaço e do mercado nacional, como um todo, permitindo assim o desdobramento empírico e teórico de um processo maior que é a “costuração nacional”.

circulação representado pelo transporte rodoviário e sua consequente “integração rodoviária restringida”, de 1920 até 1944. Posteriormente tem-se o estudo da “integração rodoviária planejada”, referente ao período de 1944 a 1980.

4.1 O novo modelo da costuração do espaço nacional: circulação rodoviária sob restrição (1920 a 1944)

A primeira fábrica de automóveis instalada no Brasil foi a Ford, no ano de 1919, naquele ano a empresa teria iniciado nestas terras tropicais a montagem de uma mercadoria revolucionária. Mercadoria tal, que transformaria não só o Brasil, mesmo porque, já vinha modificando a história de muitas sociedades ao redor do globo terrestre ao pautar uma nova dinâmica industrial, redefinir a dinâmica dos ciclos de acumulação, e redimensionar a dinâmica circulacional da matéria.

As ligações tipicamente rodoviárias “começaram a ser implantadas nos anos 20, com caráter exclusivamente local, de início ligando centros urbanos relativamente próximos e, a seguir, com função complementar ao sistema ferroviário já consolidado e predominante”³ (BARAT, 2007, p. 26). Ainda no período de hegemonia ferroviária algumas obras entraram para história da nação como a estrada União Indústria (Rio/Juiz de Fora) inaugurada por Dom Pedro II em 1885, e já no século XX, a estrada Rio/São Paulo, inaugurada em 1928, pelo então presidente Washington Luiz⁴.

Na década seguinte, anos 1930, Getúlio Vargas inicia uma política econômica de recuperação da renda e do emprego, logrando superar parte dos efeitos da crise cafeeira e, com isso, a manutenção elevada de grande parte da demanda efetiva, a despeito do contraste em relação ao reduzido volume de divisas à importação. Assim,

a demanda interna tornava-se cativa para a produção industrial e agrícola, reduzindo o coeficiente de importações de 19,8% em 1928 para 10,5% em 1939. Com isto, **expandiram-se sobremodo as trocas inter-regionais**,

³ “O transporte rodoviário, por sua vez, esteve muito pouco vinculado ao ciclo de exportações de produtos primários. Para que se tenha uma ideia do papel pouco expressivo, existiam somente cerca de dois mil caminhões no Brasil em 1929. Sua expansão iniciou-se já na fase de esgotamento do ciclo exportador e, como se verá adiante, teve papel decisivo no subsequente: o da industrialização voltada para o mercado interno” (BARAT, 2007, p. 26). Fato: essa modalidade era inexpressiva.

⁴ Washington Luiz é, até a atualidade, lembrado por sua marcante expressão em que dizia: “governar é abrir estradas”. Esse pensamento exerceu forte influência sobre muitos políticos então contemporâneos e também vindouros.

reforçando o processo de formação e integração do mercado nacional (CANO, 2005, p. 6, grifo nosso).

Portanto, em outras palavras, a política econômica posta em prática por Vargas, a partir de 1930, geraria

efeitos que, inquestionavelmente, **resultaram** não apenas na "recuperação da Crise de 29", mas, num sentido mais amplo, **na formação do mercado nacional e na mudança do padrão de acumulação de capital no país**. Essa política, e mais um grande conjunto de novas medidas e arranjos institucionais que foram sendo implementados ou planejados ao longo do período 1930-1954, além daquela recuperação e mudança no padrão de acumulação, dariam início ao processo de integração do mercado nacional⁵, consolidando nossa primeira etapa de industrialização, a restringida (CANO, 2005, p. 1, grifos nossos).

Conforme Lessa (1975) e Malan et. al. (1980), na emergência do padrão de industrialização restringida (CARDOSO DE MELLO, 1982), de perfil urbano-industrial, a ferrovia era frequentemente vislumbrada como "meio de transporte inadequado aos novos tempos, ao passo que a rodovia (que à época começava a se distinguir no efetivo transporte de passageiro e de carga) aparece no debate enquanto um dos pontos de estrangulamento à industrialização" (NATAL, 1991, p.3).

Para Barat (2007, p. 41) "a intensa substituição de importações gerou fluxos adicionais de bens intermediários e finais para atendimento do mercado interno". Assim, a despeito do grave problema das vias de circulação, já nos anos 1930 o transporte rodoviário passou a ser visto como um meio necessário para o deslocamento dos fluxos resultantes da expansão da oferta final.

A intensificação do uso do transporte rodoviário (e aéreo) provém da própria condição da manufatura. Os resultados finais do processo industrial, em geral, são produtos de menor peso e volume, porém, com alto valor por unidade, o que favorece a opção por essas novas modalidades. Outro ponto é que, em relação às modalidades aquaviárias e ferroviárias, o transporte rodoviário é mais moldável para cumprir uma importante função: a integração do território, e, por conseguinte, do mercado. Isso se iniciou de dois modos distintos e complementares, em

⁵ "Para intensificar o processo de integração do mercado nacional também teve a visão de "preencher os vazios" do território nacional, notadamente da região Centro-Oeste. Assim, ainda na década de 1930, inicia a política de uma *Marcha para o Oeste*, que, entre outras medidas, proporcionou: **expansão ferroviária em Goiás; expansão rodoviária que é uma verdadeira antecipação do início da futura Belém-Brasília**; auxílio financeiro ao governo goiano, para a construção de sua nova capital, Goiânia; doação de terras, assentamento e constituição de cooperativas que mais tarde constituiriam as bases de Ceres (GO) e Dourados (MS)" (CANO, 2005, p.8).

circunstância das características de cada modalidade de sistema de circulação (já discutidas no primeiro capítulo): enquanto o transporte aéreo conseguia, alcançar áreas remotas e distantes com rapidez e sem necessidade de construção de vias, o transporte rodoviário poderia cumprir funções de coleta e distribuição entre curtas distâncias, integrando regiões, mercados e centros urbanos próximos. Cabe aqui um adendo em relação ao transporte aéreo. Suas características cumprem grande lacuna dada às deficiências dos outros modais, principalmente com relação à maleabilidade de rotas, velocidade e ao alcance de áreas inóspitas. No Brasil o transporte aéreo comercial começou a ser implantado em 1928, e obteve grande crescimento até os anos 1950, no entanto jamais ocupou grande importância no transporte de cargas.

Neste contexto, muito embora sejam escassos dados oficiais do quantitativo de veículos automotores existente no país anteriormente a 1925, assim como acerca da malha rodoviária anterior a 1930, a análise correspondente à revolução rodoviária no Brasil parte do ano de 1919, e neste tópico se concentra nas transformações porvindouras até 1944, período que, sob a lógica da circulação pode ser chamado de “integração restringida”. Sabe-se, contudo, que até o final da Primeira Guerra Mundial a frota de automóveis existente no Brasil era bastante reduzida e restrita à cidade de São Paulo e ao Distrito Federal.

A primeira montadora de automóveis no Brasil levantou sede, não por acaso, em São Paulo⁶. Capitando de imediato os benefícios do excelente momento econômico que viria naquela década de 1920 – onde o crescimento anual do PIB tivera média de 6% –, aproveitando o excedente da exportação cafeeira e, a demanda latente por seu produto naquele momento, a Ford iniciou a montagem de seus automóveis “Modelo T”, e já no primeiro ano de operações da filial brasileira foram vendidas 2.447 unidades; no ano seguinte, as vendas do automóvel, segundo informações da própria empresa, foi superior a 4.000 unidades; em 1924 o volume de vendas, apenas do “Modelo T”, foi de 24.250⁷ unidades (FORD, 2017, *online*).

⁶ “A indústria automobilística brasileira começou com o verbo “montar”. A Grassi, fabricante de carrocerias, montava ônibus desde 1908 (e o fez até 1970). A Ford começou a montar seu Modelo T, o Ford “Bigode”, em 1919. Seis anos depois, a General Motors implantou uma linha de montagem no Brasil. A International Harvester passou a montar caminhões em 1926. Naqueles tempos, o “produzir” ainda não era conjugado” (PEREIRA, 2016, *online*).

⁷ Foi o recorde da filial brasileira até a década de 1960, quando foi introduzido o Ford Corcel.

Nesse desenlace, em 1925 foi a vez da General Motors se instalar por aqui, e, em 1926, a International Harvester passou a montar caminhões no país.

E assim, rápida e sucessivamente, o sistema rodoviário-automobilístico foi sendo estruturado no Brasil, de tal modo que, não soaria exagerado afirmar, categoricamente, que logo no imediato pós-Primeira Guerra Mundial o país adentrara, em uma emergente e revolucionária era circulacional, alicerçada em um novo e promissor setor econômico que se abria com a chancela da - também revolucionária - produção em série.

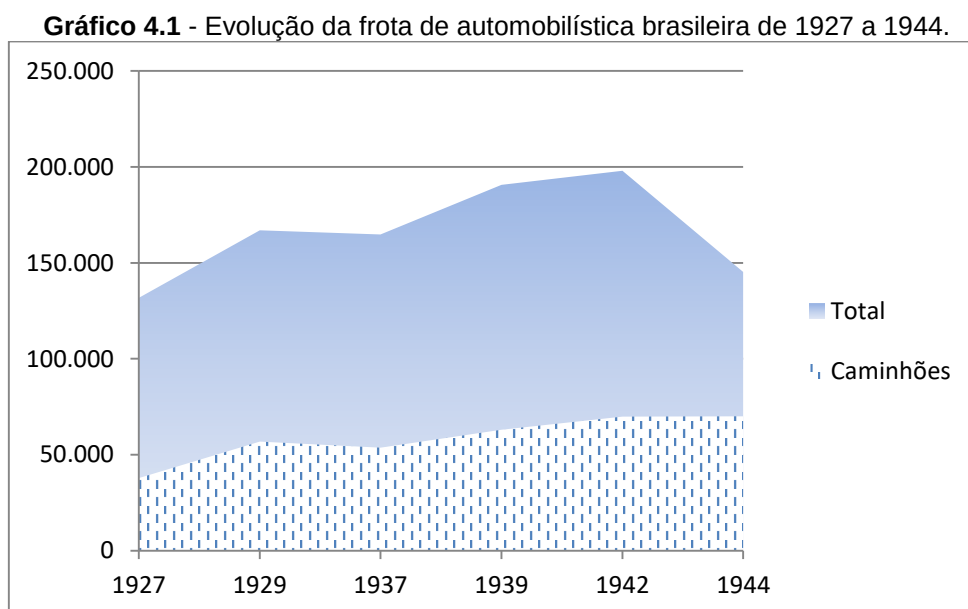
Ademais, é importante deixar registrado: em pouco menos de uma década da chegada das automobilísticas no Brasil iniciou-se aqui outra grande mudança em termos da circulação material, pois, começaram a operar os primeiros voos comerciais (em 1928). Assim, o mundo e o Brasil viveriam já no início do século XX, em um curtíssimo intervalo de tempo, as repercussões dessas grandiosas invenções da humanidade, que já estabeleciam novos padrões à organização humana, acelerando radicalmente a aniquilação do espaço, transfigurando fluxos e revelando espaços. Por questões de escopo, a circulação aérea não será tratada nesta pesquisa, todavia, sua importância deve ser apontada, assim como sua profunda relação com a expansão capitalista, sobretudo na formação de “enclaves espaciais”, conforme argumentado no capítulo primeiro.

Voltando ao automobilismo, em apenas seis anos após a instalação da primeira montadora de automóveis no Brasil já havia no país, em 1925, uma frota de 73.537 unidades (de carga e de passageiros)⁸. Deste total, 219 estavam registrados no Pará, 81 no Amazonas, 304 em Goiás e 308 no Mato Grosso, enquanto todo o restante estava distribuído entre as regiões Nordeste (6.113), Sudeste (56.849) e Sul (9.663). Mais que a metade dos automóveis existentes no Brasil naquele ano estava apenas no estado de São Paulo (50,8%). Para toda a região Sudeste o percentual era de 77,3% da frota nacional. Sozinho o estado de Minas Gerais tinha mais automóveis (7.752) que toda a região Nordeste (6.113), onde se destacava o Pernambuco, com 2.626 automóveis. Na região Sul o Rio Grande do Sul registrava

⁸ Se naquele mesmo ano a Ford vendeu 24.250 unidades de seu “Modelo T”, e se vinha vendendo automóveis no país desde 1919, não seria difícil imaginar a importância e sua produção para este mercado que aqui se estabelecia.

6.300 unidades. Veja-se, a pífia participação das regiões Norte e Centro-Oeste, onde nenhuma delas atingia sequer 1% da frota nacional, aliás, as duas regiões somadas representavam apenas 1,2% do total de automóveis no Brasil em 1925. Dito de outra forma: numa área correspondente a 65% do território brasileiro (Norte e Centro-Oeste) circulavam apenas 912 automóveis em 1925, enquanto 72.625 automóveis se concentravam nas regiões do litoral leste brasileiro, sendo 77,3% na região Sudeste, e 50,8% somente no estado de São Paulo.

Até 1929 – quando os efeitos da grande crise mundial se faziam sentir – a frota automobilística brasileira seguiu em crescimento acelerado. Naquele ano atingiu total de 166.926 unidades, o que significou aumento de 127% em apenas quatro anos.



Fonte: Elaboração a partir de dados do IBGE / AEB, vários anos.

No entanto, a partir da “violenta compressão na capacidade para importar” (CANO, 1977, p. 258) desencadeada com a Crise 1929, houve forte alteração no ritmo de crescimento da frota automobilística nacional, de modo que queda e crescimento se alternaram até 1944 – já, também, sob efeitos da Segunda Guerra Mundial –, como pode ser visto no Gráfico 4.1⁹. É sabido que as decorrências da Crise de 1929, assim como, posteriormente, as da Segunda Guerra Mundial, foram

⁹ “Mesmo assim, os contratempos não tiveram o fôlego suficiente para conter o muito que avançáramos, e não conseguiram nos afastar do caminho acelerado da industrialização, cuja taxa média anual de crescimento entre 1946 e 1950, para o Brasil, teria sido em torno de 10%. Esta taxa deve ser tomada com cautela, dada a precariedade do aparelho informativo então existente e da complexidade da formação de preços industriais naqueles anos” (CANO, 2015, p. 449).

implacáveis com as economias capitalistas afetando diretamente os índices de comércio internacional. Deste modo, como não poderia deixar de ser, em se tratando de um setor coordenado por empresas multinacionais cujo produto ou a matéria-prima principal dependia grandemente das importações, o ritmo dessa insurgente transformação automobilística permaneceu estancado entre os quinze primeiros anos da chamada “industrialização restringida”.

Neste primeiro ciclo de integração por via rodoviária, 1919 a 1944, o auge da frota de automóveis foi atingido em 1942, quando se chegou ao total de 197.891 veículos. Porém, em seguida houve forte queda, em decorrência do agravamento dos efeitos da Segunda Guerra e do controle rigoroso às importações, chegando-se ao total de 145.328 unidades em 1944. Para se ter a real dimensão da situação, basta observar que o total de automóveis registrado no Brasil em 1944 foi menor do que o total atingido ainda em 1929 (quinze anos antes), confirmando os impactos da Crise de 1929 e da Segunda Guerra Mundial sobre esse setor que surgiu explosivo, mas, que era altamente dependente de importações diretas e também dos dividendos gerados com as exportações de produtos primários como o café.

Vale destacar a ocorrência de impactos diferenciados no tocante à frota de caminhões e ao restante dos automóveis, principalmente os automóveis comuns, que foi reduzida de 111.832 em 1939 para 57.401 em 1944. Isso reforçou a importância dos caminhões na frota total, haja vista, que, a evolução da frota de caminhões, apesar de pequena queda em 1937, foi mais constante do que a do total dos automóveis, que se apresentou bastante sensível aos fatores externos. Por outro lado, isso denota a emergência dos caminhões no transporte de cargas e na circulação de mercadorias no território nacional, visto que, os caminhões, que somavam 37.832 unidades e representavam 29% da frota total em 1927, evoluíram para 68.598 unidades e se tornaram quase metade (48%) da frota total em 1944. Enquanto a frota dos automóveis comuns quase fora reduzida à metade, a frota de caminhões quase dobrou entre 1927 e 1944.

Contudo, além dos problemas relativos aos dois fatores externos (Crise e Guerra) restava ainda um terceiro obstáculo à expansão automobilística no Brasil, este, de cunho estrutural: as vias de circulação. Pelas próprias questões históricas e políticas o país ainda não havia logrado conceber estruturas viárias adequadas e

suficientes para a disseminação dos automóveis ao longo do território. Até meados da década de 1940, insuficiência (inexistência), incoerência e fragmentação eram as principais características das estradas/rodovias brasileiras. Eram insuficientes, porque existiam em pequena quantidade, ou sequer existiam em determinadas partes do território nacional. Incoerentes, pois, na verdade eram ainda vestígios de trilhas, e estradas forjadas para, e no, tráfego de outros meios de circulação que não os automóveis. E fragmentadas, porque não provinham de projetos ou usos mais extensos e integradores; até o início dos anos 1940 praticamente inexistiam rodovias federais,¹⁰ e onde as havia, eram pequenos trechos ligando no máximo um estado a outro vizinho, sendo que mais de 80% das estradas ou rodovias existentes estavam sobre jurisdição dos municípios, ou seja, estavam voltadas à circulação de curtas distâncias, e, sem uma coordenação maior integradora, que formasse um sistema nacional rodoviário.

A falta de pontes adequadas a permitir o fluxo de carros e caminhões sobre rios e cursos d'água, inclusive os de maior porte, responsáveis pela demarcação dos limites político-territoriais, era outro grande problema à integração viária e do espaço nacional. Veja-se que para chegar, ou atravessar o Centro-Oeste do país a partir do litoral leste, os importantes rios Paraná, São Francisco, Tocantins e Araguaia – apenas para citar alguns – se estabeleciam como enormes obstáculos.

Enfim, num país continental como o Brasil, é de se imaginar a dificuldade para se construir uma base de circulação totalmente nova, muito mais exigente, cara e complexa do que as trilhas e estradas satisfatórias à circulação de tropas, carros-de-bois, carroças e charretes, que até então, dominavam a circulação extra-ferroviária em todo ambiente terrestre do país, e principalmente, nos rincões da imensidão do Planalto Central e da planície da Bacia Amazônica.

Ainda assim, em virtude do crescimento viário nas jurisdições estaduais e municipais, foi possível constatar boa evolução da malha rodoviária durante a década de 1930, que cresceu 128%. Havia em todo o país, em 1930, 113.243 km de rodovias, dos quais, apenas 5.133 km (4,5%) possuíam algum tipo de pavimentação ou revestimento. Em 1939 a malha rodoviária nacional havia aumentado para

¹⁰ Sob o aspecto da jurisdição, até 1944 a parcela de participação do Governo Federal no total da malha rodoviária do país era mínima: estima-se que inferior a 5%.

258.390 km, sendo que 246.926 km (95,6%) ainda estavam em terra bruta, o que demonstra a persistente taxa de precariedade das vias de circulação rodoviária no país.

Em termos das estruturas viárias regionais, mesmo com limitações, os dados levantados permitem afirmar que, a despeito da perda de participação relativa do Nordeste, que foi de 25,8% para 20,9% entre 1930 e 1939, não houve alteração significativa no percentual macrorregional da malha rodoviária do país durante os anos 1930. Ainda assim é possível notar pequena melhora nas participações do Sul e do Centro-Oeste, que ampliaram seus números de 23,9% para 26,2%, e 9,1% para 11,4%, respectivamente. Por outro lado, a região Norte permaneceu com malha rodoviária inferior a 1% do total nacional, enquanto o Sudeste manteve sua taxa de participação na casa dos 40%. Note que no quesito vias de circulação o Centro-Oeste se descola do Norte demonstrando uma parcela muito mais representativa do que a da frota automobilística. No entanto, isso segue confirmando, dentre outras questões, as condições bastante rudimentares de circulação no Centro-Oeste, que apesar da proximidade com o litoral leste e com o próprio centro capitalista, seguia legada à situação de flagrante isolamento, haja vista, a grande extensão física dessa região – que até então agregava o estado do Tocantins – e a ausência de ferrovias e de base fluvial adequada à navegação.

Diante de todo o exposto sobre o sistema rodoviário até aqui fica implícita uma espécie de dualidade congênita durante os primeiros anos de implantação do sistema rodoviário no Brasil. Por um lado, estagnação e posterior redução, da frota de automóveis comuns, de passeio etc., enquanto a frota de caminhões apresentou crescimento considerável. Em outro espectro, enquanto a frota total de automóveis sofreu dificuldades para continuar crescendo, a malha rodoviária mais do que dobrou durante os anos 1930. Uma terceira, e curiosa, dualidade é exposta na Tabela 4.1 que elucida essa questão importante: a de um sistema de circulação em plena transição, imerso em um ambiente de modernização produtiva (industrialização) e social, que diretamente atingido pela Crise de 1929 e a Segunda Guerra, manteve-se vinculado às estruturas arcaicas de um sistema de circulação terrestre abalizado pela tração animal, pois, os veículos seculares movidos por força viva não foram rapidamente abandonados e/ou substituídos pela potência dos

motores, muito pelo contrário: conviveram e se ampliaram simultaneamente – pelo menos até 1939, como demonstram os dados.

Até a chegada do automóvel, os espaços sólidos e solitários do território nacional – para além da rigidez do traçado ferroviário e da submissão à natureza dos rios –, que eram percorridos com sentido comercial pelas lendárias figuras como os tropeiros, boiadeiros e carreiros, no início de século XX foram sendo lentamente substituídos pelos também lendários mascates e caixeiros-viajantes. Assim, a Tabela 4.1 é interessante, pois, traz uma noção mais ampla sobre como se dava a circulação no território nacional em um claro momento de transformações.

Sem entrar em detalhes comparativos entre a capacidade de carga de caminhões, carroças, carros-de-bois etc., ou seja, analisando apenas o quantitativo das frotas, tem-se que em 1926 o número de animais de transporte (346.246) era três vezes superior ao total de veículos automotores (102.907). Dos animais, 92,2% era destinado ao transporte de carga. Entre 1926 e 1939 o número de veículos automotores cresceu 85%. Por outro lado, o crescimento da frota animal foi de 62,8%: um pouco menor, mas ainda crescente.

Outra análise que os dados da Tabela 4.1 permitem fazer é com relação à distribuição regional e estadual dos veículos automotores. Partindo da informação de que entre 1926 e 1944 o crescimento total da frota de automóveis foi relativamente pequeno, apenas 41% em quase duas décadas – sendo que, quando a análise parte de 1929 constata-se queda – os dados revelam pouco. Entretanto, a distribuição destes automóveis ao longo do tempo é mais interessante. Em 1926 a região Sudeste concentrava impressionantes 76% da frota de veículos automotores do país. Somente o estado de São Paulo participava com exatos 50%, enquanto, dentro da mesma região, o Espírito Santo respondia por tão-somente 0,7%. A região Sul a parcela correspondia a 14,4%, onde unicamente o Rio Grande do Sul respondia por 9,5%. O Centro-Oeste participava com apenas 0,9%, e o Norte com singela parcela de 0,5%. Estes números dão a noção real do abismo estrutural existente entre as regiões brasileiras já naquele momento pré-deslocamento do centro dinâmico e da mutação do padrão de acumulação (industrialização) nacional.

Fazendo um comparativo apenas entre 1926 e 1939 verifica-se que todas as regiões tiveram leve melhora em suas participações, tanto da frota animal quanto

automotora, em detrimento da queda da região Sudeste. Em 1926 a região Sudeste concentrava 76% dos automóveis e 50,6% da frota animal,¹¹ enquanto em 1939 caiu para 70,6% e 41,8%, respectivamente. Dentre as demais regiões, o aumento na região Sul foi o mais vigoroso: passou de 14,4% para 17,3% nos automóveis, e de 34,9% para 44,8% na frota animal, superando, inclusive, a frota animal da região Sudeste.

Tabela 4.1 - Frotas de veículos: classificações conforme estados e regiões.

UF	1926			1929	1939			1944
	Motor	Animal		Motor	Motor	Animal		Motor
	Total	Total	Carga	Total	Total	Total	Carga	Total
Acre		11	11	4	9	165	119	25
Amazonas	167	242	233	237	414	1.056	676	492
Pará	306	1.223	1.163	508	1.185	2.668	1.345	961
Norte	473	1.476	1.407	749	1.608	3.889	2.140	1.478
Maranhão	249	2.071	2.057	385	451	4.073	3.877	378
Piauí	216	1.210	1.191	309	461	547	234	150
Ceará	712	4.454	4.413	1.141	2.638	1.311	635	2.000
Rio Grande do Norte	451	1.323	1.270	802	1.154	1.295	793	1.121
Paraíba	1.023	3.267	3.166	1.565	2.074	4.950	3.555	1.500
Pernambuco	3.609	5.693	5.413	5.292	6.630	10.609	6.685	7.051
Alagoas	473	2.331	2.290	964	951	5.685	5.043	1.048
Sergipe	295	3.715	3.702	438	517	5.572	5.334	606
Bahia	1.428	14.903	14.840	3.392	3.978	21.017	19.765	3.545
Nordeste	8.456	38.967	38.342	14.288	18.854	55.059	45.921	17.399
Minas Gerais	11.490	65.009	62.916	16.303	18.242	73.175	63.010	15.356
Espírito Santo	674	1.255	1.232	1.815	1.652	1.743	1258	1.155
Rio de Janeiro	3.416	8.319	7.767	8.114	8.899	23.436	14.983	8.506
DF/Guanabara	11.147	3.672	3.585	16.916	36.446	18.095	6.025	23.005
São Paulo	51.491	96.957	81.705	79.762	69.384	119.519	70.571	53.303
Sudeste	78.218	175.212	157.205	122.910	134.623	235.968	155.847	101.325
Paraná	3.153	17.663	17.051	5.280	6.393	42.787	36.122	5.907
Santa Catarina	1.930	27.274	26.261	2.616	4.373	61.880	42.952	4.532
Rio Grande do Sul	9.742	75.730	69.038	18.950	22.232	147.842	122.742	12.308
Sul	14.825	120.667	112.350	26.846	32.998	252.509	201.816	22.747
Mato Grosso	507	3.648	3.575	1.324	1.371	3.684	2.563	1.151
Goiás	428	6.276	6.231	809	1.158	12.709	11.715	1.228
Centro-Oeste	935	9.924	9.806	2.133	2.529	16.393	14.278	2.379
BRASIL	102.907	346.246	319.110	166.926	190.612	563.818	420.002	145.328

Fonte: IBGE / AEB (vários anos).

No caso específico do estado de São Paulo os resultados demonstraram forte perda de participação para as duas modalidades de tração, sendo que na categoria dos automóveis a queda foi bastante acentuada, visto que caiu de 50%, em 1926, para 36,4% em 1939. Chamou atenção o fato de que no Acre não havia veículos

¹¹ Se somados esses números com os da região Sul os totais sobem para 90,4% e 85,5%, respectivamente.

automotores em 1926, e em 1939 sua frota contava com apenas 9 veículos automotores (sendo 7 de carga) e 165 veículos de tração animal¹². Contudo, as perdas de participação do estado de São Paulo e, sobretudo, da região Sudeste, nas frotas de veículos de tração animal e automotores expõem a desconcentração dos meios de circulação terrestres, e sugerem o aumento dos fluxos e da circulação dada a disseminação do automóvel no território nacional em conjunto com a ampliação das vias trafegáveis.

Em geral, de 1926 a 1939 o crescimento da frota animal para transporte de passageiros foi de 430% para todo o país, no entanto, para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste juntas o crescimento foi superior a 1.600%. Ao mesmo tempo, o crescimento da frota animal para o transporte de carga foi de apenas 32%, sendo em que cinco estados: São Paulo, Mato Grosso, Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí houve forte queda da frota de tração animal para o transporte de cargas. Provavelmente, dadas as especificidades de cada modalidade, essa mudança de cunho estrutural desencadeou uma espécie de “divisão do trabalho”, especializando a força animal no transporte de pessoas, enquanto o caminhão se encarregava do transporte de mercadorias.

Com relação à composição dos meios de circulação no Brasil e nas regiões, entre 1926 e 1939 a evolução foi a seguinte: no Brasil, o percentual da frota animal frente à composição dos meios de transporte rodoviários sofreu leve queda, foi reduzida de 77,1% para 74,7%. Em todas as regiões houve redução da participação dos veículos de tração animal, a maior transformação foi no Nordeste, onde a redução foi de 7,7%.

De qualquer maneira, em se tratando de um período de 13 anos e, dado que o período corresponde à implantação das primeiras montadoras automobilísticas no país, os dados reforçam a ideia de que neste momento da história brasileira conviviam simultaneamente, e até localmente, tropeiros, carreiros, caixeiros-viajantes e caminhoneiros. Dessa forma, tendo havido aumento de todas as frotas (de tração animal e motorizada) fica subentendido o aumento da demanda e dos

¹² Chama atenção a baixíssima frota veicular animal, a exemplo da já constatada reduzida frota de automóveis, nas regiões Norte e Centro-Oeste. Esse fato antecipa o entrelaçamento entre a questão econômica e a questão demográfica. Estas serão tratadas nos capítulos seguintes.

fluxos do transporte, certamente em sintonia com o processo de industrialização nacional, bem como, revela-se uma integração restringida.

Enfim, é possível concluir que durante os primeiros 25 anos da integração do espaço nacional por via rodoviária, houve um crescimento bastante rápido da frota de veículos ainda durante os anos 1920. No entanto, tal crescimento fora fortemente interrompido pelos constrangimentos internacionais da Crise de 1929 e da Segunda Guerra Mundial. Outro fator inibidor teria sido a incompatível estrutura rodoviária do país. Esta, por sua vez, apresentou crescimento superior ao da própria frota veicular – que se mantinha ainda bastante dependente dos veículos de tração animal – em grande maioria, sob o controle dos municípios, com participação minúscula do Governo Federal, com parcela mínima de pavimentação, e, com pouca alteração estrutural macrorregional.

Esse período pós 1920, e principalmente entre 1930 e o encerramento da Segunda Guerra Mundial, foi marcado, portanto,

pelas preocupações e pelas primeiras formulações de políticas conscientes e explícitas de desenvolvimento econômico e integração do território nacional. Tornava-se cada vez mais claro o objetivo de dotar o país de uma moderna infraestrutura de transportes, capaz de eliminar pontas de estrangulamento à circulação da produção, estimular o crescimento e incorporar as fronteiras agrícolas em expansão (BARAT, 2007, p. 43).

Apesar dessas “primeiras formulações de políticas conscientes e explícitas de desenvolvimento econômico e integração do território nacional” mencionadas por Barat (2007), ocorreu que, mesmo após os 25 primeiros anos da introdução das fábricas de automóveis no Brasil, os padrões da integração nacional ainda eram insuficientes para romper de vez com o isolamento nacional, integrar o mercado e as estruturas rígidas dos quatro grandes espaços (circuitos) de circulação descritos na seção anterior. Ademais, neste contexto, torna-se conveniente assinalar ainda que, até pelo menos a primeira metade da década de 1940, a ideia da integração regional do país por meio de rodovias não era bem quista, além de que era considerada uma meta distante de ser alcançada. Havia “um receio generalizado” de que as rodovias viessem apenas a concorrer com as ferrovias, por isso a resistência de largos segmentos técnicos e políticos do país, o que relegava às rodovias novamente à mera condição de complementar à rede ferroviária e portuária (NATAL, 1991; BARAT, 1991; GALVÃO, 1996).

De todo modo, tanto pela ótica do sistema ferroviário quanto pela ótica do sistema rodoviário não houve uma integração consistente entre os grandes espaços circulacionais do país, até o findar da Segunda Guerra Mundial.

No entanto, deve ser expressamente enfatizado que, a despeito dos infortúnios da Segunda Guerra, estes acabaram, de certo modo, impelindo o Estado no provimento de indústrias básicas, no planejamento dos transportes, e na construção rodoviária. Além disso, vem do período da Segunda Guerra a implantação das primeiras e importantes fábricas nacionais de autopeças, motores, carrocerias etc., o que seria absolutamente relevante para a manutenção da frota e retomada do setor já durante a década de 1940, durante a integração profunda.

É importante deixar assinalado que Segunda Guerra Mundial ocasionou ao Brasil graves efeitos em termos de circulação material, por exemplo, restringiu grande parte da frota marinha nacional, que foi devastada pelos bombardeios e confrontos da Guerra, o que refletiu negativamente sobre toda a economia Nacional, inclusive, inibindo as importações do aparato ferroviário (estruturas, peças e material rodante) e do complexo automobilístico (partes, peças e material de manutenção e substituição). Neste contexto, os efeitos da Guerra foram impiedosos aos sistemas de circulação no Brasil. Contudo, ainda, que o Brasil, assim como grande parcela dos países, tenha chegado a meados dos anos 1940 com uma frota automobilística bastante defasada e envelhecida, com boa parte dos veículos já em circulação desde os anos 1920 e 1930 – na prática, os esforços de guerra, além de canalizar e restringir recursos produtivos priorizava a produção de veículos militares. Vale destacar que em um cenário de guerra mundial a circulação material em termos globais é, sobremaneira, afetada, o que repercutiu diretamente sobre a retomada das montadoras e a produção de automóveis civis, principalmente nas filiais, como as instaladas no Brasil – as características do transporte rodoviário o fizeram o “caminho natural”, uma nova “saída para dentro”.

Assim, revelava-se a Segunda Guerra Mundial como um novo paradoxo, o qual ecoaria sobre o setor automobilístico brasileiro de modo similar ao que ocorrera com a Crise de 1929 sobre a economia em geral. Desta feita, os impactos retrativos e inibidores da Segunda Guerra acabariam por induzir uma espécie de nacionalização do setor automobilístico, acionando o Estado e o setor privado que, a

partir de então, assumiriam nova postura frente às oportunidades e desafios colocados. Estes importantes realinhamentos se confluíam favorecendo em muito o setor rodoviário, e em meados da década marcariam, portanto, o início de um novo tempo sobre os sistemas de circulação no Brasil, e dentro de poucos anos, permitiram uma grande revolução do setor automobilístico no país.

Durante os primeiros anos da década de 1940 os estrangulamentos externos e internos (econômicos e estruturais) à expansão do sistema de transporte rodoviário compuseram oportunidades para a iniciativa privada voltada à indústria e serviços em transportes, e, por outro lado, serviram para despertar, com vigor, o Governo Federal para os problemas dos transportes terrestres. Foi uma época de impactos diversos e importantes para a indústria automobilística no Brasil. Assim, enquanto a grande montadora multinacional era “punida” pelos efeitos da Crise de 1929 e da Segunda Guerra Mundial, a criação e a fabricação de peças e substitutivos nacionais, eram impulsionadas, abrindo cancha para uma grande quantidade de fabricas de autopeças. Durante o conflito mundial,

[...] o mercado nacional teve de improvisar soluções para a escassez da gasolina e a falta de peças de reposição de carros e caminhões. Para o primeiro problema, a saída foi usar o gasogênio, gerado pela queima de carvão. Já os itens de manutenção passaram a ser produzidos por empresas locais, como as que fundiam chapas para fogão a lenha ou forjavam lâminas de facas (PEREIRA, 2016, *online*).

O resultado desse processo foi que, “[...] de 1941 até o fim da guerra, em 1945, o número de fábricas de autopeças cresceu dez vezes, chegando a 50. [...] Esse cenário daria origem a uma série de fornecedores que mais tarde viriam a suprir a fabricação local de automóveis” (PEREIRA, 2016, *online*). Estas nascentes fábricas, voltadas para suprir as demandas urgentes e surgentes do setor automobilístico, por sua vez, só se tornaram realmente viáveis devido à atuação direta e desenvolvimentista do Estado brasileiro, que já vinha cumprindo papel fundamental, desenvolvendo relevantes funções: indutoras, produtoras, financiadoras e de planejamento; criando neste mesmo período – dentre outros feitos – algumas das principais indústrias-base para o setor automobilístico que se nacionalizava, como, por exemplo, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Fábrica Nacional de Motores (FNM). A FENEME, como era conhecida, foi fundada em 1942, como parte do acordo Brasil Estados Unidos para a Segunda Guerra. Produzia aviões e caminhões: o primeiro

avião saiu em 1946 e, o primeiro caminhão em 1949. A VEMAG foi fundada em 1945, inicialmente Distribuidora de Automóveis Studebaker Ltda., e depois: Veículos e Máquinas Agrícolas S.A.

Em artigo de 2015, Wilson Cano ilustrou muito bem esse quadro. Conforme o autor:

O menor interesse do capital estrangeiro e a debilidade do capital nacional obrigaram o Estado a assumir também uma função produtora, notadamente em setores considerados prioritários, com a implantação de várias empresas estatais no período, entre as quais: a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), a Companhia Nacional de Álcalis (CNA) e a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF). Em 1943, por questões da guerra e de segurança nacional, foi implantada a Fábrica Nacional de Motores (FNM), para reparação e construção de motores de avião, depois convertida em fábrica de caminhões adequados às estradas brasileiras de então. No período o Estado encampou e nacionalizou as empresas de navegação e, logo após a guerra, encamparia e nacionalizaria o restante do sistema ferroviário. Mas esse estado não produziu apenas mercadorias e serviços, pois também produziu vários empresários nacionais (CANO, 2015, p. 448-49).

Neste momento histórico uma importante transformação ia se fortalecendo no seio do pensamento econômico brasileiro. Sob a liderança do Estado, da “Industrialização conduzida pelo Estado” (CARDENAS, OCAMPO e THORP, 2001; OCAMPO, 2012; BIELSCHOWSKY e MUSSI, 2012), ia se estabelecendo uma clara sinergia entre as esferas pública e privada, que, em termos de generalização acerca do momento econômico que se intensificava, ficou conhecida como “convenção do desenvolvimento” (CASTRO, 1993; 2012).

Assim, embora a primeira metade dos anos 1940 não tenha sido de grande transformação direta sobre a integração do espaço em si, provavelmente, houve avanços quanto à integração do mercado nacional, em virtude das restrições externas, mas, sobretudo, grandes progressos foram conquistados, muitas mudanças concretas partiram das esferas do Estado, planos, obras e indústrias de base essenciais foram executadas. Fundamental também a “produção de empresários nacionais”, especialmente, de uma específica classe industrial. Esse conjunto de fatores é suficiente para demarcar que a partir da primeira metade dos anos 1940 o Brasil adentrava em uma nova era, um novo padrão de integração espacial passava a ser armado a partir de então.

4.2 A integração planejada (1944 a 1980): desenvolvimentismo e rodoviarismo

4.2.1 Entre o Plano Rodoviário Nacional de 1944 e o Plano de Metas

Enquanto o sistema de transporte rodoviário, sob a ótica da frota veicular, permanecia relativamente estancado entre os anos de 1930 e 1944, tanto as ferrovias quanto a cabotagem – que já vinham enfrentado sérios problemas – “pareciam ter ingressado em uma fase de declínio ainda mais acentuado”. É fato que no Brasil essas duas últimas modalidades nunca foram notabilizadas pela eficiência, contudo, “as suas condições operacionais atingiram estado de calamidade à medida que a industrialização e a modernização da economia avançavam” (GALVÃO, 1996, p. 200).

Além do declínio do sistema ferroviário demonstrado no capítulo anterior houve também forte atrofia dos sistemas de navegação (interior, cabotagem e de longo curso), só que nestes últimos, o desalento fora ainda maior e, sua derrocada antecedeu a grave crise do sistema ferroviário após 1960. A própria Segunda Guerra Mundial foi um duro açoite sobre a frota navegante nacional, que teria perdido grande número de embarcações abatidas nos conflitos. Ademais, restou que no início dos anos 1950,

a maior parte da frota costeira do país era composta de navios obsoletos e de reduzida dimensão, com mais de 30 ou 40 anos de serviço, e considerados como técnica e economicamente incapazes de transportarem com regularidade as safras nacionais, e muito menos os manufaturados, em uma época em que o comércio inter-regional desses produtos se expandia aceleradamente (GALVÃO, 1996, p. 200).

Foi nesta conjuntura que se firmou o sistema rodoviário-automobilístico no Brasil. Do início de sua implantação até meados da década de 1940 o transporte rodoviário era visto apenas como complementar ao transporte ferroviário; ideal para funções de coleta e distribuição em curtas e/ou difíceis distâncias; para estabelecer a integração de centros urbanos próximos, e ainda; a conexão cidade-campo. Entretanto, preenchendo a lacuna aberta pelas incompetências e/ou indisponibilidade do sistema ferroviário, gradativamente, o sistema rodoviário transcendeu suas meras funções complementares, alcançando maiores distâncias, maiores cargas, e, principalmente, desbravando e multiplicando localidades a custos

bastante inferiores aos ferroviários¹³, conquistando relevância dentre as prioridades desenvolvimentistas da nação.

Portanto, o fracasso das ferrovias em propiciarem a implantação de uma rede nacional de transportes que integrasse a vastidão do espaço nacional, permitindo a intensificação dos fluxos e a supressão do espaço, juntamente com a sutil “explosão” automobilística da década de 1920, trouxeram as primeiras preocupações com questões rodoviárias. “Nessa década e na seguinte, veio a público uma série de planos de transportes – concebidos, como no passado, por indivíduos, mas agora também por instituições governamentais –, todos eles dando ênfase ou prioridade à construção de rodovias” (GALVÃO, 1996, p. 195). Dentre os primeiros planos com caráter essencialmente rodoviário elaborados para o Brasil destacam-se: o Plano Catramby (1926/27); o Plano Luiz Schnoor (1927), e; o Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (1927).

No entanto, mesmo diante da urgência nacional do problema rodoviário, um grande mote permaneceu invicto: nenhum dos planos de viação nacional, que consideraram o transporte rodoviário, elaborados até 1934 receberam aprovação oficial (BRASIL, 1974). Ou seja, jamais foram executados. Até que na década seguinte, foram tomadas importantes medidas pelo Governo Federal com vistas a instituir e fortalecer o arcabouço institucional e financeiro ligado à expansão da infraestrutura rodoviária, uma delas, foi a aprovação, em 1934, do primeiro plano geral de transportes brasileiro a contemplar também o transporte rodoviário, foi o Plano Geral de Viação Nacional: um conjunto de normas técnicas e projeções viárias intencionados ao setor ferroviário, rodoviário e à navegação interior. Ao final, o Plano, a despeito de sua relevância histórica para o planejamento dos transportes e para o planejamento governamental no país, acabou subjugando o sistema rodoviário, e sequer o incluiu nos traçados.

Com efeito, quando, em 1934, um plano geral de viação nacional foi finalmente aprovado pelo governo, contemplando todas as modalidades de transporte, precedência ainda era conferida à cabotagem e à navegação fluvial sobre as rodovias, e prioridade total era dada às ferrovias, estas

¹³ Falamos dos custos de aquisição dos meios e da implantação das vias. Veja que, a despeito da precariedade, estradas eram e podem ser abertas rapidamente, apenas com trabalho e ferramentas manuais, sem depender de projetos, de ação direta do Estado, de investimentos etc., podem surgir quase espontaneamente, apenas aproveitando das benesses do terreno ou aproveitando de trilhas e caminhos usados por animais.

últimas vistas pela comissão encarregada da elaboração do plano como a única modalidade de transporte que 'poderia satisfazer como solução definitiva no estabelecimento dos grandes troncos da viação nacional' (GALVÃO, 1996, p. 196).

Outra marcante ação do Governo Vargas, e de fato alinhada ao transporte rodoviário, foi a criação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) em 1937. Este departamento já em seu primeiro ano de atividades elaborou um Plano Rodoviário Nacional, que, a exemplo dos planos rodoviários anteriores, não recebeu aprovação oficial do Governo Federal, entretanto, deu boa contribuição ao debate. Há de se registrar também a criação do Conselho Nacional do Petróleo (CNP) em 1938, responsável pela regulamentação e a política petrolífera nacional até durante a década de 1950.

Contudo, apesar do encaminhamento dessas primeiras iniciativas federais, os resultados foram inócuos – conforme demonstrado – e de baixa efetividade, devido, dentre outros motivos, à insuficiência das ações do Estado em meio às urgentes demandas anti-Crise de 1929. Assim, seria exagero supor que o Brasil teria entrado, “ainda nos anos 30, no que se poderia chamar de era rodoviária” (GALVÃO, 1996, p. 196).

Todavia, a postura e as funções assumidas pelo Estado brasileiro: “planejador”, “executor”, “incentivador” etc., especialmente em termos de circulação e integração do espaço nacional, sim, foram determinantes. Foi a partir desse reordenamento estatal sobre as questões do isolamento como entrave à industrialização e ao desenvolvimento que surgiu então o primeiro e transformador plano de viação rodoviário brasileiro.

Com a concepção e aprovação do Plano Rodoviário Nacional de 1944 – elaborado concomitantemente com ações diretas no setor produtivo, na siderurgia, e nos transportes – o Estado brasileiro inaugurou uma nova era em termos da circulação e da integração do espaço nacional. O Plano Rodoviário Nacional, o “primeiro plano rodoviário que veio a ser aprovado pelo Governo Federal” (BRASIL, 1974, p. 145) elaborado e pensado durante dois anos por uma Comissão designada pelo Ministério de Viação e Obras Públicas exclusivamente para tal, foi aprovado em 20 de março de 1944, e a partir desse marco, durante as três décadas seguintes, vários outros importantes planos de viação foram concebidos pelo Governo Federal.

Ao contrário do Plano do DNER de 1937, o Plano de 1944 era claramente mais executável e melhor adequado à geografia e ao desafio da distância nacional. Este Plano de 1944 representa a conscientização e a entrada definitiva do Governo Federal na problemática dos transportes rodoviários, e, um ataque efetivo à problemática da desintegração do espaço nacional. O Estado brasileiro, a partir daquele momento, tomava para si a responsabilidade não só de planejar e construir rodovias federais que fossem realmente federais, ou seja, extensas e transponentes às fronteiras estaduais, capazes de integrar vastas áreas e várias “ilhas” ao longo dos espaços desolados no arquipélago brasileiro, mas, sobretudo, passava, a planejar e executar ações infraestruturais de circulação não apenas restritas ao Sudeste, ao Sul ou ao Nordeste – como fora durante quase toda a história brasileira – buscando, decididamente, integrá-las entre si, e ao restante do território nacional.

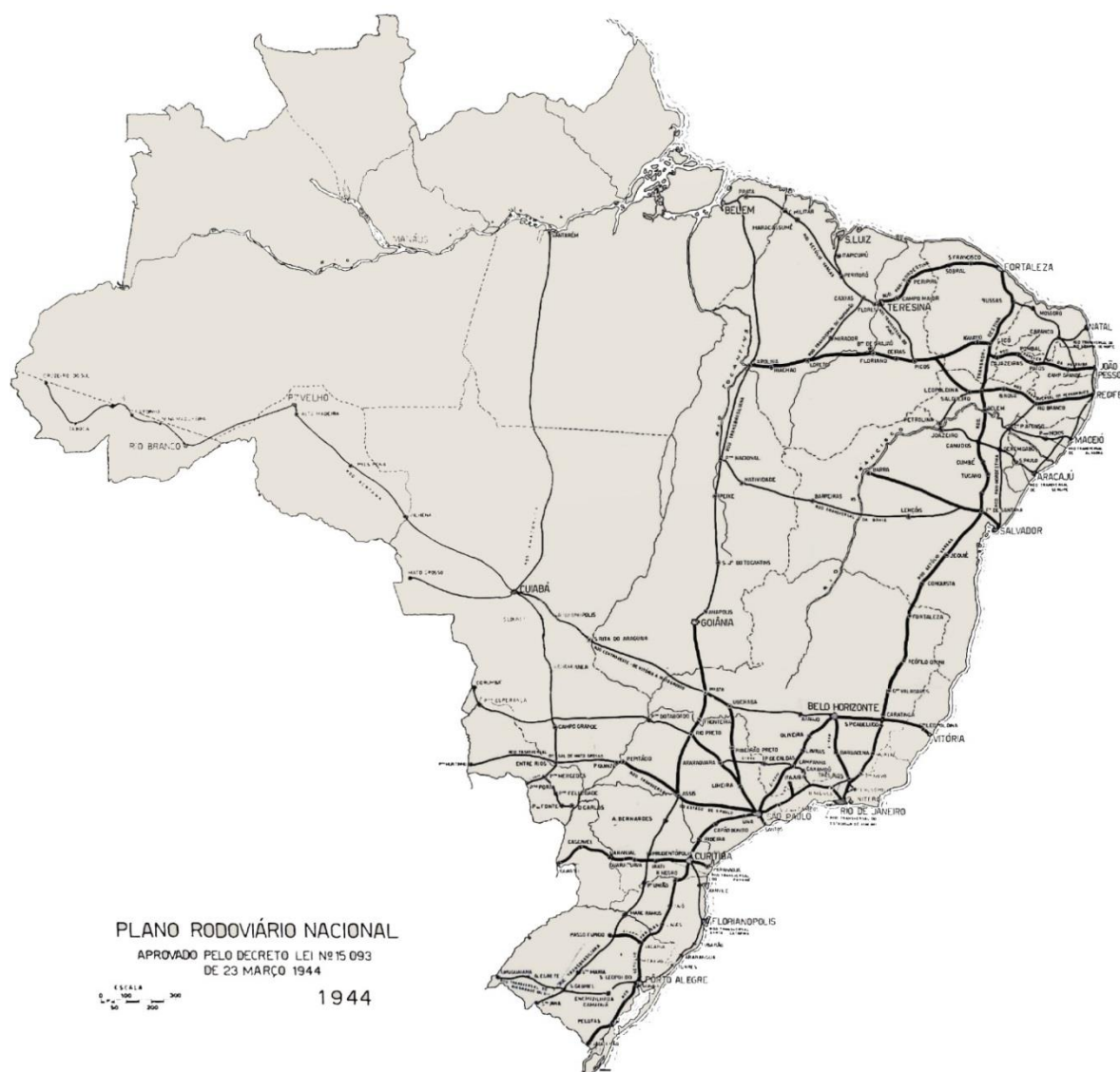
Essas aspirações integracionistas podem ser visualizadas no Mapa 4.1, que é na realidade a representação do Plano Rodoviário Nacional de 1944. Portanto, este Plano teve o mérito de sugerir e esboçar algumas das mais importantes rodovias existentes atualmente no país, e, sobretudo, as principais rodovias de penetração e integração do interior nacional – conforme será proposto e apresentado mais adiante a respeito das importantes rodovias, “canais” de interiorização demográfica e expansão capitalista – que hoje são conhecidas por BR-364, BR-163 e BR-153 (Belém-Brasília, Transbrasiliana etc.).

Sobre o Plano Rodoviário Nacional de 1944, vale destacar também, que, a despeito das suas grandes ambições e seus extraordinários resultados efetivos, ele fora elaborado ainda em um momento em que a hegemonia ferroviária era explícita, de tal modo que, dentre as diretrizes do projeto uma delas era evitar a superposição e concorrência entre os dois sistemas priorizando as ferrovias (BRASIL, 1952; BRASIL, 1974).

Todavia, para que se tenha a real dimensão do legado do Plano Rodoviário Nacional de 1944 é fundamental que se perceba que das seis maiores rodovias existentes atualmente no País apenas duas não estavam totalmente esboçadas no Plano. Isso quer dizer que, dentre as rodovias BR-116, BR-101, BR-153, BR-364, BR-230 e BR-163, apenas a BR-101 e a BR-230 (também conhecida como transamazônica) não foram completamente previstas em 1944. Porém, praticamente

metade da extensão da BR-230 já estava planejada no documento. Quanto à BR-101, trechos importantes, desta que é hoje a segunda maior rodovia do país em extensão, já estavam previstos – o restante foi sendo adicionado nos planos seguintes de 1946 e 1951/1952.

Mapa 4.1 - Plano Rodoviário Nacional de 1944.



Fonte: Manipulação a partir de Brasil (1952).

Registre-se que os traçados localizados sobre as regiões Norte e Centro-Oeste eram apenas projetos que (com raras e curtas exceções) partiam do espaço bruto, enquanto que nas demais regiões o plano partia de aproveitamentos sobre estradas estratégicas, já em uso, em regiões habitadas, e, de alcance municipal e/ou estadual.

Registre-se também – a exemplo do que foi anotado no capítulo anterior, quando o objeto foi o sistema ferroviário – o agudo isolamento da região Nordeste em relação às demais regiões da costa leste, mas, sobretudo, o assombroso isolamento rodoviário com que se encontravam as regiões Norte e Centro-Oeste em relação ao restante do país, e a total inexistência de malha rodoviária federal em seus territórios. No entanto, as mudanças promovidas pelo governo Vargas durante a Segunda Guerra Mundial repercutiram vigorosamente sobre o sistema de circulação rodoviário e fundou as bases para continuar transformações durante os anos seguintes, tanto no âmbito da indústria automobilística quanto em relação às vias de circulação e à subdivisão do espaço nacional.

Com a deposição de Getúlio Vargas, José Linhares, em seu brevíssimo mandato, deu sequência às ações pró-rodoviarismo e através do Decreto Lei nº 8.463 de 27/12/1945 criou o Fundo Rodoviário Nacional cujo objetivo era financiar a construção e conservação de rodovias nos três níveis de governo. No mesmo Decreto elevou o DNER à condição de autarquia ampliando-lhe a autonomia administrativa e financeira, e o escopo de ação perante a construção e conservação de rodovias. Foi ainda sob o Governo Linhares que pela Portaria nº 19 de 8 de janeiro de 1946, “resolveu o então Ministro da Viação e Obras Públicas, Engenheiro Maurício Joppert da Silva, [...] constituir uma Comissão para rever e atualizar” o Plano Geral de Viação Nacional de 1934 (BRASIL, 1952, p. 55), o incorporando ao Plano Rodoviário Nacional de 1944¹⁴.

O presidente Dutra manteve a Comissão em atividade, porém, o único produto finalizado naquele ano foi o Plano de Viação Nacional – Rodoviário. O grande mérito desse Plano de 1946 foi adicionar os trechos faltantes no Plano de 1944 para se completar a BR-5, atualmente conhecida como BR 101. O Plano apenas seria finalizado em sua integralidade em 1951, já no segundo período Vargas, com o nome de Plano Nacional de Viação, após ser alterado na Câmara dos Deputados por um substitutivo de autoria de Edison Passos. Ao final de todo trabalho o Plano jamais teria a aprovação dos Deputados, mas, ainda assim, o Plano

¹⁴ São dignas de citação especial algumas conclusões do II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria [...] em 1946: “1 – Que o Plano Geral de Viação Nacional (aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934) e o Plano Rodoviário Nacional (aprovado pelo Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944) sejam substituídos por um único: Plano Geral de Viação Nacional (P.G.V.N.) [...]” (BRASIL, 1974, p. 180).

de 1951 acabou se tornando outro marco importante na história dos transportes no Brasil. Além de trazer a atualização do Plano Geral de Viação Nacional de 1934, tomando “emprestado”, com alguns suplementos quilométricos, o Plano Rodoviário Nacional de 1944, abordou também, e pela primeira vez, a aviação nacional; formando, finalmente, um documento completo e estratégico às necessidades da integração, da circulação e do desenvolvimento nacional.

Em seu âmago o Plano de 1951 trazia uma importante constatação (ou uma escolha?): estava em curso uma nova era circulacional. Neste sentido, chegava ao fim a hegemonia ferroviária e, a partir de então, toda prioridade no transporte terrestre deveria ser dada às rodovias, que por interesses políticos, econômicos e militares, receberam o papel pioneiro de penetração e ocupação do território (PAULA, 2010). As palavras a seguir são a ilustração clara do momento: **“Que se reserve para a navegação fluvial e para as rodovias a função pioneira de vias de penetração de superfície”** (BRASIL, 1974, p. 180)¹⁵.

Uma grande marca da gestão Eurico Dutra foi o Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia), que, por sinal, demorou – assim como o Plano Nacional de Viação de 1951 – quase todo seu mandato para ser concluído. Ambos os projetos foram encaminhados ao Congresso Nacional em 1948, sendo que, as propostas para a área de transporte, contidas no Plano SALTE, foram extraídas das elaborações para o Plano Nacional de Viação e do que já vinha sendo executado a partir do Plano Rodoviário Nacional de 1944. No entanto, ao contrário do Plano Nacional de Viação o Plano SALTE foi aprovado, em 1950, já no final do Governo.

Em termos de resultados, ocorreu que a abertura comercial proporcionada no início do Governo Dutra, perigosamente, disparou a importação de automóveis e provocou grande expansão da frota nacional, ao tempo em que a importação de veículos, passou a ter, talvez, o maior peso na conta de importações brasileiras. Deste modo, de 1944 para 1946 registrou-se a inversão de trajetória de queda verificada durante a Segunda Guerra: o total de automóveis circulando no país, que

¹⁵ “O Plano Nacional de Viação de 1951 veio, portanto, colocar um ponto final nas controvérsias sobre as prioridades de modalidades de transportes no Brasil. O texto do plano claramente especificava que as rodovias, a partir de então, passariam a assumir a ‘função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro’, e que ‘o desenvolvimento da rede ferroviária [seria], em grande parte, substituído por estradas de rodagem” (GALVÃO, 1996, p. 197).

era de 145.328 em 1944, aumentou e chegou a 219.385 unidades em 1946. A partir daí, com cenário externo favorável aos fluxos comerciais, a frota nacional de automóveis seguiria crescente, o que logo causou pressão sobre as reservas cambiais do país. Tal aspecto tornou primordial a implantação das indústrias petrolífera e automobilística brasileira (NATAL, 1991). “Resolver esses entraves significava permitir o avanço do rodoviarismo-automobilismo e aliviar o problema da restrição de divisas para importar” (LOPES e GODOY, 2017, p. 4).

Na prática, já no encerramento dos anos 1940 os resultados podiam ser aferidos. Enquanto o Governo Federal seguia decidido na construção das vias de circulação a frota de meios rodoviários de circulação era acrescida grandemente. Apenas entre 1944 e 1950 a frota total de automóveis cresceu incríveis 182%, ou seja, quase triplicou em praticamente meia década. A frota de caminhões, que não fora tão reduzida quanto a de automóveis comuns durante a Guerra, mais do que dobrou, e cresceu 112%, demonstrando assim, solidez e aptidão para o transporte de cargas diante das especificidades brasileiras.

Com relação às vias de circulação, muito embora sejam escassos e divergentes os dados oficiais em relação aos anos 1940 – talvez por uma mudança nos critérios de classificação; vale lembrar também o período conturbado que foi a referida década –, é sensato fazer um recorte anterior e posterior para usar dados mais confiáveis. Neste sentido, considerando-se os anos de 1939 e 1952, foi possível verificar um crescimento de 43.757 km na malha rodoviária brasileira. Contudo, vale lembrar ainda, que foi nesse interregno que se deu a integração rodoviária por rede federal, do Nordeste com o Sudeste: um passo sem precedentes na integração da porção norte com a porção sul do Brasil, e momento crucial da integração do mercado nacional.

Nesse cenário, há que se destacar uma mudança estrutural e política importante que veio com a entrada decisiva do Governo Federal na execução e no planejamento das vias rodoviárias já no início dos anos 1940. Com isso, houve uma alternância fundamental entre quantidade, qualidade e profundidade. Até os anos 1930, eram raras as estradas ou rodovias criadas ou mantidas pelo Governo Federal. Além de um surto estradista durante a década de 1860, ainda no Império, e anterior ao próprio automóvel, pouco foi feito na esfera federal até o final dos anos

1930, quando importantes rodovias foram iniciadas. No início dos anos 1940 a região Nordeste, o estado do Rio de Janeiro e de São Paulo foram contemplados com rodovias importantes já na “gestação” do Plano Rodoviário Nacional de 1944. Após o plano seguiu-se a construção das grandes Rodovias que iriam transformar os rumos do país, integrando todos os fragmentos viários regionais sob uma nova hierarquia: a hierarquia das BRs. Permitindo assim o aceleração dos fluxos e o alcance facilitado às áreas distintas e isoladas do território.

Com a volta de Getúlio Vargas ao poder, a revolução rodoviária ganhou novo fôlego. Além do aprofundamento na abertura e construção de rodovias, a pavimentação foi também intensificada. Por outro lado, ações importantíssimas foram tomadas fora da esfera exclusiva dos transportes, mas, com repercussões significantes sobre tal, bem como Vargas já havia feito no início dos anos 1940 ao criar a CSN e a Companhia Vale do Rio Doce.

Em fins de 1950, Dutra negociara com os EUA uma cooperação técnica para diagnosticar e elaborar projetos de infraestrutura e indústria de base no Brasil. O entendimento, aprovado por Vargas após sua eleição, resultou na Comissão Mista Brasil-EUA, criada em 1951 e encerrada já em 1953, dada a mudança na política externa daquele país. **A CMBEU elaborou 41 projetos nas áreas de transporte, energia e indústria de base**, e entre suas sugestões havia a da criação de um Banco para repassar os recursos externos pleiteados junto aos EUA (recursos do Eximbank e do BIRD) e administrar recursos internos para o financiamento restante daqueles projetos. A sugestão se concretizou em 1952, com a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE (CANO, 2015, p. 453, grifo nosso).

Além do BNDE, e dentre outras ações, foram criados o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), em 1952, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (1953) e, a fundamental e audaciosa Petrobras: como um símbolo de força política, planejamento do longo prazo e de soberania nacional, que por sinal, representava o fortalecimento da cadeia automobilística nacional, além de significar maior segurança para os capitalistas estrangeiros do setor.

Segundo Pereira (2016, *online*) “dois fatores foram vitais” para a implantação de nossa indústria automobilística. “Um foi a Companhia Siderúrgica Nacional, criada para alavancar a siderurgia brasileira, e o outro foi a Petrobras, que a partir de 1953 aumentaria gradualmente a autonomia nacional na produção de petróleo e derivados”. A Petrobras foi criada pela Lei 2.004/53, com a finalidade de pesquisar, explorar, produzir, refinar e transportar óleo cru (e derivados) de produção nacional.

Em 10/1952, a Cepal e o BNDE firmaram Acordo de Colaboração, instituindo o Grupo Misto de Estudos Cepal-BNDE, que aprofundaria os estudos da CMBEU, alguns dos quais seriam executados durante o II Vargas, e que, mais tarde, fariam parte do famoso Programa de Metas do futuro governo JK (1956-1960)¹⁶.

Assim, adveio que “a evolução do transporte rodoviário, a partir dos anos 50, ocorreu em ritmo extraordinariamente rápido no Brasil” (GALVÃO, 1996, p. 198). Os resultados rodoviários-espaciais ocorridos entre 1944 e 1955 podem ser verificados no Mapa 4.2 elaborado em 1955 com base nos projetos e realizações dos planos de viação de 1944, 1946, 1951.

Na imagem, as linhas na cor vermelha representam as rodovias federais a construir conforme planejamento, já as linhas na cor preta ilustram as rodovias federais existentes, sendo que as mais espessas (grande parte em São Paulo e no Rio de Janeiro) correspondiam às rodovias federais que estavam pavimentadas no ano de 1955. As rodovias já construídas no Mato Grosso e Goiás até 1955 eram exatamente as rodovias que haviam sido executadas a partir de 1944.

Portanto, por volta de 1944 até 1952 se concretizou a integração espacial entre as três macrorregiões do litoral, tanto por vias rodoviárias quanto ferroviárias. Por meio da junção da BR-2 e da BR-4 formou-se a rodovia BR-116, tal qual conhecida atualmente. Com a BR-2 integrou-se o centro capitalista já formado no estado de São Paulo com a região Sul, e com a BR-4 deu-se a integração da então isolada região Nordeste ao Sudeste. Vale registrar que até então não havia integração federal por via terrestre entre o Nordeste e o Sudeste-Sul. Isso só foi permitido com a então BR-4 (que fora originalmente planejada com o nome de rodovia Presidente Vargas, e hoje se conhece como BR-116) na virada dos anos 1940 para 1950: “em 1948, anunciou o então presidente a conclusão da Rio-Bahia (BR-4) e em agosto de 1949 a estrada foi franqueada ao público” (BASTOS, 1955, p. 107).

¹⁶ “Concordo com Sonia Draibe, que afirma que o II Vargas tinha, de fato, um programa informal de desenvolvimento capitalista, centrado na industrialização e na infraestrutura. Resumidamente, abarcava os seguintes grandes objetivos:

- na agricultura, projetos de armazenagem, modernização, comercialização e de colonização (este praticado mais no Centro-Oeste, retomando sua anterior “Marcha para o Oeste”);
- na infraestrutura e indústria de base: energia elétrica, transportes (com prioridade para o ferroviário), comunicações, exploração e refino de petróleo, química e componentes para um futuro parque automotivo [...]” (CANO, 2015, p. 453).

Por estranho que pareça, somente após a integração do Nordeste ao centro capitalista nacional por via rodoviária acontecer é que veio a se estabelecer a integração por via ferroviária, em 1951, com a ligação de Monte Azul (MG) a Brumado (BA). Veja ainda que já estava bastante adiantada outra via de integração rodoviária que se daria através da BR-5 (atual BR-101).

Mapa 4.2 - Diagnóstico espacial das rodovias federais em 1955.



Fonte: Adaptado de Bastos (1955).

Note que a rede rodoviária federal existente nas regiões Norte e Centro-Oeste estava resumida em três pequenos trechos no estado de Goiás, outro pequeno trecho saindo de Belém-PA, outro em Porto Velho, e alguns longos trechos já

integrando o Mato Grosso a São Paulo. Essa integração do Mato Grosso e do atual Mato Grosso do Sul ocorreu entre os anos de 1952 e 1955.

Além disso, o que restava estava apenas nos projetos: três gigantescas rodovias de penetração em direção ao oeste e ao centro-norte do país. No sentido longitudinal estavam planejadas duas grandes rodovias, uma delas, a BR-14, saindo de Belém-PA passando por Goiânia e chegando a Livramento-RS, na fronteira do Rio Grande do Sul com o Uruguai – conforme pensada, seria a “espinha dorsal do país”, também chamada transbrasiliana. Mais a oeste, a outra grande obra, a BR-16, partindo de Santarém-PA seguindo até Cuiabá-MT, de lá até Rondonópolis-MT (trecho comum), passando por Campo Grande, hoje capital do Mato Grosso do Sul, e chegando a Porto D. Carlos na fronteira com o Paraná. A terceira rodovia de penetração seria no sentido transversal, que na realidade, era a conjunção de duas BRs a se construir. Uma delas, a BR-29, ligaria Cruzeiro do Sul – na fronteira do Acre com o Peru – à capital Rio Branco, à capital de Rondônia (Rio Branco) e à capital do Mato Grosso – Cuiabá, dali em diante seguiria como BR-31, passando por Rondonópolis-MT, Rio Verde-GO, Frutal-MG, Belo Horizonte-MG e Vitória-ES. Esta rodovia chama a atenção, já em projeto imprime sua importância, e assim como a BR-14 pode ser considerada rodovia continental – pois ao chegar às fronteiras com países vizinhos, segue percurso sob outra jurisdição –, ademais, se concretizada, a BR-29 (31) atravessaria um total de seis estados interligando todas as suas seis capitais.

Conforme acrescentado pelo Plano de Viação Nacional de 1946 ao Plano Rodoviário de 1944, um grande trevo entre as principais rodovias de penetração do país estaria formado no município de Frutal no Triângulo Mineiro. Esse trevo as BR-14, BR-29-31 e BR-56 se encontrariam abrindo possibilidades variadas de conexão do interior com os grandes polos políticos e econômicos do país: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. Dois planos bastante ousados e coerentes, diga-se.

Os resultados de tanto empenho para com o transporte rodoviário foram inegáveis, e podem ser verificados nas mais variadas formas. Para Barat (2007, p. 45) “os investimentos rodoviários e as significativas importações de veículos automotores, amparadas na disponibilidade de divisas do pós-guerra, deram início à

ascensão do transporte rodoviário”, sendo que esta ascensão “seria consolidada, mais tarde, com a implantação da indústria automobilística nacional”.

Cabe salientar que as rodovias, tanto pelos períodos mais curtos de maturação dos investimentos quanto pelos custos mais reduzidos de implantação, estariam mais aptas a acompanhar, de forma rápida, e menos onerosa, as exigências da industrialização e da redistribuição espacial da atividade econômica. Dessa forma, começaram a se esboçar, já no pós-guerra, as tendências de três grandes modificações estruturais que marcaram o sistema de transportes brasileiro – aprofundadas nas décadas subsequentes: substituição dos transportes ferroviário e marítimo, tanto de cargas quanto de passageiros, pelo transporte rodoviário; substituição lenta do carvão (e, posteriormente, da própria energia elétrica) pelos derivados do petróleo como combustível; interligação progressiva das economias regionais pelo transporte rodoviário, unificando o mercado e ampliando uma economia de consumo de massa (BARAT, 2007, p. 45).

O fato é que “na década de 1940 a expansão rodoviária já se fazia sentir” (CANO, 2007, p. 187), e, conforme a própria importância dos transportes ia sendo ampliada, “principalmente devido ao aumento das trocas econômicas após a II Guerra Mundial, e pelo contínuo adensamento de espaços urbanos [...] e a expansão continua de novas fronteiras agrícolas”, (SOUZA, 2016, p. 27-8) aumentando as distâncias entre produtores, consumidores e os pontos de exportação, o transporte rodoviário mais se impunha. “Em 1946, o volume de cargas transportadas por todas as modalidades não-rodoviárias de transporte representava 92,4%” (WYTHE, 1968, p. 186 *apud* GALVÃO, 1996, p. 198), no entanto, em 1950 o transporte rodoviário de cargas já representava 38% do total transportado, chegando a 1955 com incrível parcela de 52,7%. Ou seja, em um curtíssimo intervalo, mais precisamente uma década, o sistema de circulação rodoviário, de parcela bastante modesta (inferior a 10%) em 1946, chegara a 1955 movimentando mais da metade das cargas transportadas no país. Esses dados se tornam mais impressionantes quando se considera tratar de um sistema relativamente novo, que completava apenas 35 anos de implantação no Brasil, e, que antes mesmo da nacionalização de sua indústria, já havia transfigurado a estrutura circulacional capitalista no espaço nacional.

E finalmente, para termos da integração do mercado nacional – considerada neste trabalho como parte e desdobramento do processo de integração do espaço nacional –, a grande transformação foi registrada pelo próprio professor Wilson Cano, onde ele enfatiza a integração do mercado nacional através do comércio inter-regional indicando importante alteração no sentido da circulação de mercadorias no

Brasil, visto que o comércio interno do país teria, pela primeira vez, superado o comércio internacional, “atingindo pouco mais de 50% no imediato pós-Segunda Guerra Mundial” (CANO, 2007, p. 155). Em trabalho mais recente Cano argumentou:

A integração do mercado nacional marchara a passos acelerados. As exportações de São Paulo para o resto do País, e deste para São Paulo, aumentaram sua participação no fluxo total da exportação (para o exterior e para o mercado inter-regional): passam de pouco mais de 35% em 1928 para pouco mais de 50% em 1955¹⁷ (CANO, 2005, p. 13).

Portanto, fica demonstrado que, tanto a integração do espaço nacional, quanto a integração (e expansão) do mercado nacional, ocorridas entre 1944 e 1955, não ocorreram por mero acaso. Partiu de uma transformação tecnológica, fortemente impulsionada pelo Estado, e, de certo modo, instigada pela Crise de 1929 e pela Segunda Guerra Mundial, e facilitada pela derrocada dos sistemas concorrentes. Não obstante, esses importantes acontecimentos ocorreram exatamente enquanto se encaminhava e se materializava a integração espacial por via rodoviária federal (com participação coadjuvante da expansão ferroviária) a partir da região Sudeste em direção ao Sul e ao Nordeste, como preconizado desde o Plano Rodoviário Nacional de 1944.

4.2.2 A consolidação da integração: o Plano de Metas e os canais de penetração e integração nacional

Durante a “industrialização pesada”, período de 1956 à década de 1970, ocorreu a consolidação e o aprofundamento da integração do espaço e do mercado nacional. Nesse interregno, a integração do mercado se processou via acumulação de capital – novamente conduzida pelo Estado, que lançava o “Plano de Desenvolvimento Econômico” mais robusto da história nacional, conhecido como “Plano de Metas”. O Plano de Juscelino Kubitschek pode ser compreendido a partir de alguns pontos-chave: i) investimentos estatais em infraestrutura (majoritariamente transportes e energia elétrica); ii) estímulos à indústria de base e à siderurgia (possibilitando o aumento da produção de bens intermediários como, aço, carvão, cimento, ferro, zinco, alumínio etc.); iii) incentivos à introdução de setores de bens duráveis

¹⁷ “O maior ritmo do crescimento industrial paulista aumentou a participação de São Paulo na produção industrial do País, que passa, em 1949, para 48,9%. [...] Recordemos, contudo, que antes da intensificação do processo de integração nacional, São Paulo já concentrava parte significativa da indústria nacional: em 1907, detinha 15,9%, só superada pelo atual estado do Rio de Janeiro, que detinha 37,8%; em 1919, passou a deter 31,5%, já ultrapassando aquele estado; em 1929 já teria atingido pelo menos 35%, e o censo de 1939 mostraria a cifra de 45,4%” (CANO, 2005, p. 13).

(automóveis) e de capital; iv) transferência da capital federal para o Centro-Oeste, e; v) forte crescimento da presença das empresas multinacionais¹⁸.

Em um curto intervalo JK promoveu verdadeiras revoluções na estrutura industrial, automobilística, circulacional, e na integração do espaço no país. Sobre o plano industrial trouxe as grandes empresas mundiais da indústria automobilística para dentro do país, impulsionando os vários setores correlatos a montante e a jusante, e aumentando fortemente o mercado automobilístico no país, uma vez que, conforme assinalado no primeiro capítulo, produzir automóveis implica ter à disposição um parque industrial formado não só por fábricas, mas também por uma rede de fornecedores de autopeças e serviços periféricos, e infraestrutura.

[...] A implantação da indústria nacional de veículos a partir de 1957 e o subsídio cambial aos derivados de petróleo, dada a ausência de uma reorganização profunda dos serviços ferroviários e de cabotagem, deram ao setor rodoviário a supremacia no transporte de carga: ao final dos anos 60 já perfazia cerca de três quartos do transporte de carga do país (CANO, 2007, p. 188).

Certamente, estas ações de JK estão entre os principais feitos na história econômica do país: determinante nos caminhos da industrialização, da integração e da economia nacional como um todo¹⁹.

Outra ação fundamental – pode-se dizer: revolução espacial – foi a transferência da capital federal para o Planalto Central. Este evento deslocou consideravelmente a geopolítica nacional e desencadeou apreciáveis efeitos sobre a configuração espaço-demográfica e econômica do país. Além de este feito representar, em si mesmo, um grande multiplicador para toda a indústria de base e da construção civil.

A construção da segunda capital sobre o “território goiano” em menos de três décadas foi grande exemplo da atuação do Estado, e a criação de um importante símbolo à interiorização brasileira. Brasília não significou somente a colocação da Capital Federal no centro do país, ou, um elemento concreto da interiorização, mas

¹⁸ Assim, conforme Barat (1978) entre 1955 e 1962 o PIB dos materiais de transporte teria crescido 711%, materiais elétricos e de comunicações 417%, o têxtil 34%, alimentos 54% bebidas 115%.

¹⁹ “Dando continuidade às investidas iniciadas por Getúlio Vargas, em 16 de junho de 1956 Juscelino Kubitschek instituiu o GEIA, órgão que estabeleceria e supervisionaria normas para a criação da indústria automobilística brasileira, sob o comando do almirante Lucio Meira. A fabricação local era um dos alicerces do governo JK, que prometera o progresso de 50 anos em cinco e tinha a indústria e o transporte como dois de seus focos de atuação” (PEREIRA, 2016, *online*).

também, um grande símbolo imaterial, o marco de um novo tempo e de um interior moderno, poderoso e promissor²⁰.

Contudo, talvez a “grande transformação” promovida por Juscelino tenha sido a expansão e pavimentação da malha rodoviária federal. Neste cenário, foram criadas e executadas grandes obras de pavimentação e abertura rodoviária, incluindo rodovias instituídas a partir do Plano Rodoviário Nacional de 1944. Para garantir acessibilidade à nova capital federal foi criada uma série de rodovias federais de sentido radial (as zeros: BR-010, 020, 030...), conectando-a a todas as regiões do país. Por outro lado, garantiu-se o aprofundamento e a consolidação da integração do espaço nacional, conforme previsto no Plano de 1944, dando acabamento a trechos incompletos, ou abrindo e pavimentando as principais rodovias de integração litoral-interior, as BRs: BR-153, BR-364 e BR-163 (que haviam sido previstas com a respectiva nomenclatura: BR-14, BR-29 e BR-16).

No ano de 1956, primeiro ano do Governo JK, o total de rodovias federais existentes no país somava 10.000 km, sendo que, somente 920 km estavam pavimentados (muito provavelmente, inexistia pavimentação no interior do país). Ao final do mandato de Kubistchek esses totais foram multiplicados além das próprias expectativas do Presidente, superando as metas estabelecidas pelo Plano.

Ao efetivar essas importantes rodovias o Estado provocara não só a abertura e o acesso a novas e importantes áreas do país, mas também, o surgimento de uma enormidade de municípios às margens das mesmas (ver capítulo seguinte). Este processo, encetado no início da década de 1940, foi fortemente reforçado na década seguinte e, sobretudo, na segunda metade dos anos 1950, com a ênfase dada ao setor de transporte rodoviário e ao Plano Nacional da Indústria Automobilística (1956).

²⁰ Nesse sentido, vale resgatar novamente o caso de Goiânia, que após 1950 foi se constituindo um verdadeiro polo regional. Goiânia e o centro-sudeste de Goiás parecem ser o exemplo que melhor se ajusta a esses três modelos espaciais descritos para o interior do Brasil. Inicialmente, Goiânia era uma ilha, que aos poucos foi sendo incorporada, juntamente com o sudeste do estado, à dinâmica do sistema capitalista, devido à proximidade com o centro (o que facilitou a construção da Estrada de Ferro Mogiana), e posteriormente, tornou-se um grande polo, após ser conectada (a norte, a oeste, e a sul) ao restante do interior brasileiro pelas BRs 153, 060, 070 e 364, e reconectada ao centro dinâmico pelas BRs 153 e 364.

Desse modo foram se formando os três principais eixos de interiorização e expansão capitalista do Brasil: o “eixo norte-sul”, o “eixo-364” e o “eixo-163”. Vale destacar que, embora projetada desde o Plano Rodoviário Nacional de 1944, a BR-16, posteriormente BR-163, vinha sendo construída desde o governo de Getúlio Vargas, mas, no entanto, só o trecho sul, a partir de Cuiabá pôde ser construído até o governo JK. Dessa forma, coube aos militares a conclusão da obra, o que também não se deu por completo, uma vez que a pavimentação continua pendente.

A despeito da incompetência dos militares na pavimentação da BR-163, durante a ditadura militar seguiu-se a política rodoviarista, promovendo fortemente o setor rodoviário e a pavimentação de rodovias, sobretudo no litoral. Criou-se a famosa rodovia Transamazônica, que ganhou notoriedade, tanto por sua ambição e extensão, quanto por se tornar mais uma obra inacabada do período militar.

Durante as mais de duas décadas de ditadura militar, promoveu-se quase com exclusividade o transporte rodoviário. Expandiu-se exponencialmente a frota de veículos automotores, conforme demonstrado anteriormente, o que não deixou de ser positivo para a integração do espaço e do mercado nacional, assim como, para a indústria e a economia nacional. Todavia, neste mesmo período manteve-se o sistema de circulação ferroviário às minguas, sem projeto algum, e sob investimentos mínimos.

Atualmente, a despeito do papel ímpar e essencial que cumprem, tanto a BR-163, quanto a BR-230 (Transamazônica), continuam inconclusas, sem pavimentação e em estado de abandono – o que impede, drasticamente, a efetividade de seus resultados econômicos, sociais e territoriais.

4.2.3 Apresentando os canais de penetração / eixos de integração nacional

As questões naturais da fisiografia brasileira, a despeito do retardo e da descontinuidade nas políticas de integração nacional, foram condicionantes importantes na formação do “arquipélago” e do isolamento nacional. Neste contexto, as bacias hidrográficas e os grandes rios navegáveis (ou parcialmente navegáveis) do país conduziram a população à uma grande “segmentação demográfica”, onde a dificuldade em se penetrar o centro do país pelas vias naturais foi determinante. Pelo Mapa 4.3, a seguir, é possível observar algumas dessas questões.

Observa-se que ao Sul, no Rio Grande do Sul – que já tem em seu próprio contorno de fronteira uma condição de isolamento para com o restante do país, e juntamente com o Amapá, são os dois únicos estados a fazer fronteira com apenas um vizinho brasileiro (respectivamente, Santa Catarina e Pará) –, assim como em quase todos os estados da costa leste brasileira, não há a existência de rios navegáveis com potencial para promover integração espacial com os estados não litorâneos. A única exceção parcial é o Rio São Francisco, que, aliás, tem cumprido este papel ao longo da história.

Mapa 4.3 – Condição de navegabilidade dos rios brasileiros.



Fonte: Bastos (1955).

Ao norte notam-se rios com bom potencial de navegação e penetração nos estados do Piauí e Maranhão. Basicamente os rios Parnaíba, Mearim e Itapecuru. Todos estes rios são de grande importância histórica para o povoamento e a economia daqueles estados, porém, com alcance insuficiente em se tratando de integração nacional.

O acesso às terras do Planalto Central por via fluvial é limitado aos Rios Tocantins e Araguaia, e ainda assim, ocorre de modo parcial, devido às limitações à navegabilidade de grandes embarcações, a exemplo do obstáculo imposto à hidrovia Araguaia-Tocantins pelo Pedral do Lourenço, entre Marabá e Tucuruí no estado do Pará.

O grande complexo hidroviário da Bacia do Amazonas constitui uma ampla estrutura de navegação, um circuito particular, que até a atualidade condiciona a vida social, econômica e os fluxos nas áreas adjacentes aos seus leitos. Os grandes rios amazônicos são ainda hoje as vias de circulação que coordenam a integração de um espaço e mercado específico.

Diante de sua importância absolutamente vital, a bacia amazônica está sendo abordada neste trabalho como um grande espaço circulacional, trata-se de um circuito particular brasileiro, coordenado pelo seu eixo central que é o próprio Rio Amazonas. Assim, este grande rio, para motivos de padronização será chamado de “eixo amazônico”. O grande eixo natural de circulação interna no Brasil.

No entanto, este sistema de circulação na Amazônia brasileira é um sistema complexo, formado por vários e importantes afluentes viários. Enquanto eixo natural de envergadura maior, o protagonismo fica por conta do Rio Amazonas, mas, como se sabe, este rio é subestruturado por grande número de afluentes, dentre os quais se destacam os rios: Negro, Juruá, Purus, Madeira e Tapajós. Deste modo, todos estes rios serão considerados sub-eixos do eixo central que é o Rio Amazonas; e cada um, parte importante do complexo circulacional amazônico.

Neste complexo circuito hidroviário, Manaus mostra-se um grande entroncamento, e Belém o grande porto, o portal amazônico. O que lhes coloca em condição altamente privilegiada naquela região. Pelo Rio Negro e o Rio Branco conectam-se as capitais Boa Vista e Manaus. Pelo Rio Juruá conecta-se Cruzeiro do Sul – o segundo maior município do Acre – a Manaus. Pelos rios Acre e Purus, se conectam as capitais Rio Branco e Manaus. Pelo Rio Madeira, a capital de Rondônia, Porto Velho, pode se conectar a Parintins e a Manaus. Seguindo a jusante do Amazonas quem sai de Manaus pode chegar a Parintins, Santarém, e às capitais litorâneas: Macapá e Belém.

Os versos de Leandro Tocantins (1973) são precisos em demonstrar que, na Amazônia “o rio comanda a vida”:

O homem e o rio são os dois mais ativos agentes da Geografia Humana da Amazônia. O rio enchendo a vida do homem de motivações psicológicas, o rio imprimindo à sociedade rumos e tendências, criando tipos característicos na vida regional. [...] Os condados amazônicos, onde a vida chega a ser, até certo ponto, uma dádiva do rio, e a água uma espécie de fiador dos destinos humanos. (p. 280)

Veias do sangue da planície, caminho natural dos descobridores, farnel do pobre e do rico, determinantes das temperaturas e dos fenômenos atmosféricos, amados, odiados, louvados, amaldiçoados, os rios são a fonte perene do progresso, pois sem eles o vale se estiolaria no vazio inexpressivo dos desertos. Esses oásis fabulosos tornaram possível a conquista da terra, e asseguram a presença humana, embelezam a paisagem, fazem girar a civilização - comandam a vida no anfiteatro amazônico. (p. 281)

A bacia do Rio Tocantins também tem sua importância na formação do centro-norte brasileiro, ou seja, na formação de outro eixo: o “eixo norte-sul”. Foi às margens do Rio Araguaia e do Rio Tocantins que surgiram alguns dos primeiros municípios de Goiás e do atual estado do Tocantins. O Rio Tocantins, que nasce no Distrito Federal, atravessa todo o território tocantinense, onde há a importante usina hidrelétrica de Lajeado, e ao se juntar com o Rio Araguaia, na tríplice fronteira Tocantins-Pará-Maranhão, formando um só rio, o Tocantins adentra o estado do Pará, passando por importantes municípios e por outra usina hidrelétrica, em Tucuruí, até desaguar na Ilha do Marajó, novamente, junto a Belém. Estes rios têm sua importância histórica na povoação brasileira e do interior, são considerados componentes estruturantes primários do eixo norte-sul, contudo, o destaque nesta pesquisa será dado ao componente artificial do eixo norte-sul, a BR-153.

Com relação aos canais artificiais de penetração do interior brasileiro, nesta pesquisa – atualizando o que foi originalmente apresentado em Rezende (2016) – considera-se que existem três destaques rodoviários, que, portanto, são tratados como eixos artificiais de integração espacial e expansão capitalista: o eixo norte-sul (BR-153 – nesta pesquisa, eixo norte-sul); o eixo do agronegócio (BR-364 – nesta pesquisa, eixo-364), e; o eixo mato-grossense (BR-163 – nesta pesquisa, eixo-163).

A BR-153, a quarta maior rodovia brasileira pode ser considerada a espinha dorsal do país, uma vez que tem sentido longitudinal e está localizada no centro, conectando desde a capital do Pará, Belém (extremo norte), à fronteira com o

Uruguai (extremo sul). Com pequena complementação formada por um trecho da BR-010²¹ na sua porção norte, e uma curta ligação da BR-226, a BR-153 é a única rodovia a alcançar todas as macrorregiões do país, o que a coloca como a verdadeira rodovia da integração nacional. É ainda, a principal forma de comunicação física das regiões Sul e Sudeste com o centro-norte de Goiás e os estados ao norte, no caso, Tocantins, Pará e Maranhão. Assim, a BR-153 é a grande responsável pela integração do centro-norte ao centro e ao polo do capitalismo nacional – representados respectivamente pela região Sudeste e pelo estado de São Paulo – e, inclusive, ao exterior.

Por onde passa, a rodovia BR-153 – conhecida por vários nomes ao longo das regiões brasileiras – aglutina sob o raio de alcance de suas economias de comunicação grande parcela dos municípios, como é o caso em Goiás, e no Tocantins (onde ela impactou diretamente na criação de pelo menos 58 municípios dos 139 existentes naquele estado nortista), segundo demonstrou Rezende (2016)²².

Em uma visão mais completa e atual do eixo norte-sul, poderiam ser considerados, além da própria BR-153 e do trecho da BR-010 no Maranhão e no Pará, o trecho da rodovia BR-155 no Pará, adensados também pelas ferrovias Norte Sul e Carajás, e pelas hidrovias Araguaia e Tocantins. Neste sentido, poder-se-ia verificar, sob forte influência do eixo norte-sul, considerando-se apenas o trecho que o liga do interior ao polo: as três maiores cidades de Goiás, incluindo a capital; oito das 10 maiores cidades do Tocantins; seis dos dez maiores municípios do Pará, como por exemplo, Marabá, Parauapebas, Ananindeua, Castanhal e a capital, Belém; e ainda, cidades importantes do Maranhão, como Estreito, Balsas, Imperatriz e Açailândia.

Essa relação de municípios já deixa evidente a importância fundamental da BR-153 e de seu eixo, principalmente para os estados de Goiás, Tocantins e Pará. Desse modo, pode-se afirmar que é ao longo da BR-153 e de sua área de influência

²¹ Ao recorrer ao trecho da BR-010 para completar trajeto, inclui-se o sudoeste do Maranhão à área que está sendo chamada de “interior”. Assim, novamente, o interior, para termo de análise espacial, refere-se às regiões Centro-Oeste e Norte.

²² Muito embora seu trajeto real não faça jus ao seu principal nome popular, Belém-Brasília, uma vez que ela não chega até Belém (mesmo sendo o principal meio de integração rodoviária da capital paraense) e também não termina em Brasília (aliás, nem passa pelo Distrito Federal), é ela o eixo estruturante do território entre essas duas capitais e Goiânia (REZENDE, 2016).

(o eixo norte-sul) que está estruturada a rede urbana do centro-norte brasileiro. Nessa região de baixa infraestrutura logística²³ a BR-153 se torna ainda mais relevante para seu desenvolvimento e integração com o restante do país, o que caracteriza esta rodovia como um verdadeiro eixo de integração nacional²⁴.

Do economista Antônio Lopes Lins, ao percorrer a Belém-Brasília: “A estrada está fazendo prodígios. Descobriu novas terras. Levou novos homens a novos horizontes. Estendeu a fronteira econômica do país para o meio da selva desconhecida. Por ela milhares de sacos de arroz baixaram para Anápolis e entraram no lar dos cariocas e paulistas. Semeou cidades, vilas aldeias, a centenas de quilômetros de distância. ”

Rodovia Brasília-Belém, a via de penetração construída rumo ao interior do país, devassando a maior floresta fechada do mundo, valorizando áreas virgens e povoando os imensos vazios demográficos dos estados de Goiás, Maranhão e Pará (MELLO, [1962] 2009, narração).

O segundo eixo artificial de integração e interiorização nacional é representado pela BR-364, terceira maior rodovia do país – menor apenas que a BR-116 e a BR-101. A BR-364 é uma rodovia diagonal que parte de Limeira em São Paulo e chega até Rodrigues Alves, Mâncio Lima e Cruzeiro do Sul, os últimos municípios a oeste do estado do Acre. Em seus mais de 4.300 quilômetros de extensão ela conecta muitos dos mais importantes municípios do agronegócio brasileiro.

A metade dos 22 municípios acreanos está sediada às margens desta rodovia. Por sinal, esses municípios são os maiores e mais prósperos municípios daquele estado, como por exemplo, Cruzeiro do Sul, Sena Madureira, Tarauacá, Feijó, e, inclusive a capital, Rio Branco.

Em Rondônia a situação é praticamente a mesma: a maioria da população e da produção do estado está às margens da rodovia BR-364, inclusive a capital, Porto Velho. Em Rondônia, sete dos seus dez maiores municípios são inscritos às margens desta rodovia. Dentre eles estão: Vilhena, Cacoal, Ji-Paraná, Ariquemes e Jaru.

No caso de Mato Grosso não é muito diferente, mesmo se tratando de um estado muito maior territorialmente. É ao longo da BR-364 que estão cidades

²³ Embora estivessem em implantação grandes investimentos federais que poderiam mudar essa realidade.

²⁴ Para uma apreciação mais detalhada a respeito dos impactos da construção da BR-153, ver: Valverde e Dias (1967) e Arrais, Castilho e Aurélio Neto (2016).

importantes como Cuiabá e Rondonópolis. É também na BR-364 que desemboca outra BR fundamental para o agronegócio do Mato Grosso e do Brasil: a BR-163.

A rota rodoviária da exportação agropecuária desses três estados (Acre, Rondônia e Mato Grosso²⁵) passa por Goiás, entrando em uma das microrregiões de maior produção de grãos do Brasil (sudoeste goiano), corta parte do triângulo mineiro, passando e se fundindo com a BR-153 (encontro dos eixos) em Frutal-MG, seguindo por importantes municípios paulistas como Barretos, Araraquara, São Carlos e Rio Claro, até chegar em Limeira, formando o que está sendo chamado de eixo-364 (REZENDE, 2016).

Pela Figura 4.1 vê-se a rodovia BR-364 em toda a sua extensão (diagonal) e a BR-153 desde a fronteira com o Uruguai até Marabá no Pará, oficialmente seu ponto final. No entanto, como adiantado, há no eixo norte-sul uma conexão entre a BR-153 e a BR-010 – com pequeno trecho da BR-226, que liga Wanderlândia-TO a Estreito-MA – no extremo que segue até a região metropolitana de Belém. É de se reforçar o fato de que ainda dentro do estado de Minas Gerais, na região de Frutal no Triângulo, os dois eixos se cruzam e posteriormente atingem o polo representado pelo estado de São Paulo.

Os projetos executados pelo governo federal durante o que está se chamando integração obstruída, especificamente, a construção da Ferrovia Norte Sul paralela à BR-153, e aos rios Tocantins e Araguaia, e a construção da ferrovia ligando Rondonópolis a São Paulo, paralela à BR-364, constituem feitos extraordinários à integração nacional e ao desenvolvimento do Brasil, visto que adensam a infraestrutura rodoferroviária, integrando intermodalmente os sistemas e estruturalmente o espaço no sentido do interior do país.

O terceiro eixo artificial de integração nacional é o “eixo-163”. Este eixo, embora de extrema importância para o oeste paraense e centro-norte mato-grossense, ainda é, de certa forma, um eixo em formação, primeiramente, pelo fato de ter sido construído de modo fragmentado. Pois, conforme adiantado inicialmente a BR-163 foi construída somente em sua parte sul, até Cuiabá (quando ainda era

²⁵ Por muito tempo a rodovia BR-364 canalizou praticamente toda a produção agropecuária exportada por esses estados. Atualmente, após a construção de uma via ferroviária integrando Rondonópolis-MT ao Porto de Santos, estima-se que cerca de 40% da produção destes siga pelos trens.

BR-16 no governo de Getúlio Vargas), e só durante a década de 1970 os militares prosseguiram com a execução do projeto já elaborado no Plano Rodoviário Nacional de 1944, abrindo o trecho Cuiabá-Santarém. Contudo, vale frisar que este eixo segue, até os dias atuais, inconcluso em termos de pavimentação. O trecho situado no estado do Pará é absolutamente crítico, e uma das obras, pendentes, mais importantes do país.

Além de ser um eixo de construção mais recente e inconclusa, existe uma terceira e importante característica que qualifica o eixo-163 como um eixo de menor envergadura em relação ao eixo norte-sul e ao eixo-364. Grande parte da importância dos outros dois eixos deve-se ao fato de que ambos interligam pontos extremos do território brasileiro ao polo e ao centro econômico do país – representados, respectivamente, por São Paulo e a região Sudeste – além de passar por várias outras capitais, o que não ocorre com o eixo-163.

O eixo-163 tem em um extremo a cidade de Rio Grande, ao sul da Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul. Seguindo, em um trecho da BR-471 e BR-392 passa por Pelotas, Santa Maria, seguindo como BR-163 entra em Santa Catarina, passando por São Miguel do Oeste, e já no Paraná alcança Cascavel e Toledo. No Mato Grosso do Sul passa por Dourados e chega à capital, Campo Grande, de onde segue para o Mato Grosso se juntando à BR-364 em Rondonópolis, seguindo até Cuiabá, Nobres, e se separando novamente em Diamantino ainda no Mato Grosso. Depois de se apartar da BR-364, a BR-163 segue para uma das regiões mais importantes do agronegócio brasileiro. Assim, passa por Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Colíder, municípios de altíssima produtividade de grãos. Após passar por esses municípios, entra no estado do Pará, onde não está completamente pavimentada, passa por Altamira, em seguida, se junta com a Transamazônica (BR-230) por um pequeno trecho e chega a Santarém, às margens do Rio Amazonas, seu ponto final.

Nota-se, apenas observando a importância dos municípios por onde segue o trajeto, que a BR-163 conecta importantes municípios da região Sul, do Centro-Oeste e do Pará. Porém, apenas duas capitais, além de não penetrar a região Sudeste, o centro econômico do país.

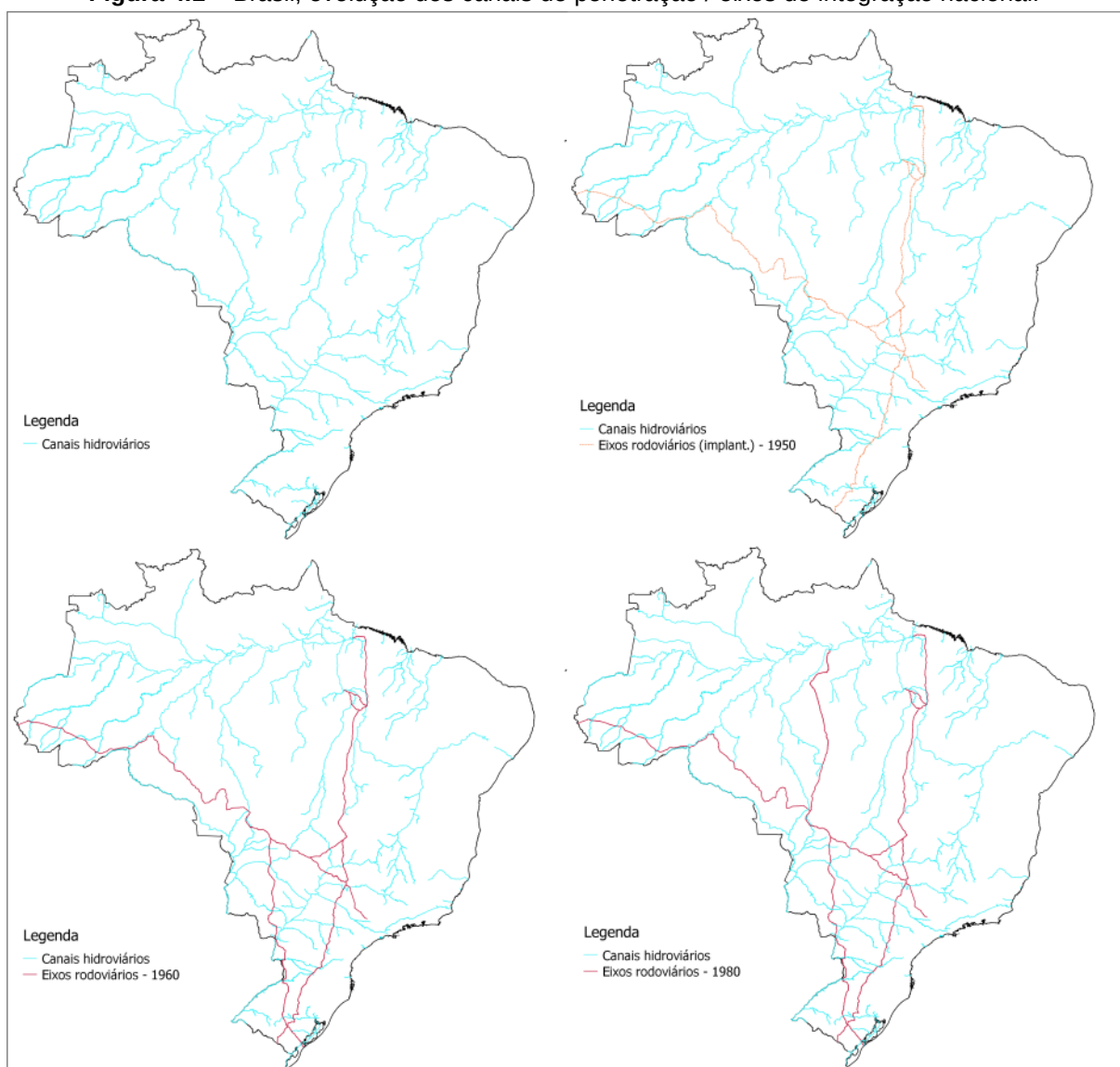
Dessa forma, apesar de ser um importante eixo em formação no Brasil, parece depender muito da BR-364, à qual se junta no Mato Grosso, e por onde segue grande parte da carga de grãos até o escoamento no Porto de Santos-SP (embora parte da carga siga até o porto de Paranaguá-PR e Rio Grande-RS). Assim, o trecho norte da BR-163, ou do eixo-163 parece funcionar muito como um braço de apoio do eixo-364; enquanto o trecho sul tem grande importância para as migrações Sul-Mato Grosso-Pará, que são intensas desde os anos 1980.

A Figura 4.1 apresenta em imagens os respectivos traçados das rodovias apresentadas aqui, em quatro momentos históricos da integração profunda do espaço nacional. Assim, cada mapa obedece à devida condição viária em sua correspondente época. No canto superior esquerdo seria o mapa referente a 1940 (a realidade anterior à integração profunda, onde a estrutura aquaviária determinava os caminhos); no canto superior direito o referente à 1950 (quando se iniciava a construção dos futuros eixos rodoviários); no canto inferior esquerdo o referente a 1960 (quando apenas carecia de ser construída a parte norte da BR-163), e; no canto inferior direito, a síntese da integração profunda, após os três canais implantados.

Portanto, seriam esses os três grandes eixos artificiais da interiorização nacional e da inserção regional capitalista do interior do Brasil, todos iniciados após 1940 e consolidados até 1980.

Assim sendo, a observação visual demonstra a existência de um grande triângulo de interiorização no Brasil, formado pelos eixos naturais e artificiais. A partir do estado de São Paulo saem os eixos-364 e norte-sul (BR-153 e BR-364). Enquanto, o eixo-364 segue em diagonal até a fronteira do Acre com o Peru, se interconectando com os sub-eixos naturais do eixo amazônico (Rio Madeira, Rio Purus e Rio Juruá), o eixo norte-sul atravessaria Goiás e o estado do Tocantins formado pela BR-153, BR-010, Rio Tocantins e Rio Araguaia, Ferrovia Norte Sul, adensado pela BR-155 na região do Bico do Papagaio, até chegar a Belém. Dessa forma, Belém torna-se um grande polo e vértice do triângulo da interiorização, assim como Goiânia, que também tem sua importância ao conectar a BR-364 à BR-153 e BR-010 através da BR-060, formando outro vértice.

Figura 4.1 – Brasil, evolução dos canais de penetração / eixos de integração nacional.



Fonte: Elaboração própria.

Note que, com exceção da capital do Mato Grosso do Sul (Campo Grande), todas as capitais existentes no interior brasileiro se conectam nesse enorme triângulo formado pelos eixos de interiorização, inclusive a Capital Federal.

Portanto, para os capítulos seguintes, com o fito de atender aos objetivos propostos neste estudo, incluindo-se a própria confirmação da existência dos eixos de interiorização, integração e expansão capitalista no Brasil, serão utilizados, individualmente, os quatro mapas agregados na Figura 4.1. Para cada mapa e período serão projetados os resultados referentes à urbanização, à demografia e à economia, conforme levantamentos e cálculos realizados.

5 DEMOGRAFIA, URBANIZAÇÃO E OS EIXOS DA INTEGRAÇÃO E INTERIORIZAÇÃO NACIONAL ATÉ 1980

“Cerca de 60% da população, ou seja, quase 2 milhões de habitantes, concentram-se numa faixa litorânea que não avança para o interior, nos seus pontos de maior largura, algumas dezenas de quilômetros. Sobram para todo o resto do território, 90% ou mais da área, menos da metade do total.”
(CAIO PRADO JÚNIOR)

Introdução

Ao estudar o povoamento e a ocupação do interior do país Caio Prado Júnior enfatizou o radical desequilíbrio – derivado do próprio caráter hereditário predominante da colonização portuguesa no Brasil – entre o que chamou de “litoral” e “interior”, e avaliando a população brasileira em cerca de três milhões de habitantes na chegada do século XIX, afirmou:

A sua distribuição pelo território da colônia é, como logo se vê, grandemente irregular. Núcleos apenas, alguns bastante densos, mas separados uns dos outros por largos vácuos de povoamento ralo, se não inexistente. O seu aspecto geral, guardadas naturalmente as devidas proporções quantitativas, é mais ou menos o mesmo de hoje. Há uma flagrante semelhança entre a distribuição do povoamento naquele princípio do século XIX e a de nossos dias (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 34).

As duas menções acima foram publicadas originalmente em 1942, em seu brilhante “Formação do Brasil contemporâneo”, e se referem, a dois períodos bastante apartados entre si: as últimas décadas do período colonial (final do século XVIII) e os últimos anos da Era Vargas. No entanto, conforme denunciava o próprio autor, apesar desse interregno de quase 150 anos o Brasil havia preservado “flagrante semelhança” acerca de sua espacialidade demográfica. Nestes termos, este preâmbulo procura delatar duas questões fundantes do desenvolvimento nacional: a brutal desigualdade da ocupação do território, e; o persistente congelamento desse modelo, que perdurou até, pelo menos, os anos 1940 – conforme se buscou demonstrar nos capítulos anteriores. Destaque-se que destes dois marcantes fatos emergiram algumas das principais mazelas nacionais.

Partindo deste entendimento, o objetivo deste capítulo é confirmar os efeitos demográficos-urbanos espaciais da integração do espaço nacional desencadeada pelas transformações dos sistemas de circulação material no Brasil, sobretudo, entre os anos de 1940 e 1980. Desta forma, comprovar-se-á a existência dos eixos de

interiorização e integração conformados a partir dos canais de penetração representados pelas vias de circulação que estruturam e ordenam, especialmente, o interior do território brasileiro a partir do litoral. Como poderá ser visto, além do eixo amazônico (um eixo por natureza), o eixo-364, o eixo norte-sul, e o eixo-163 se colocam como fundamentais para a compreensão da interiorização demográfica e, conseqüentemente para a inserção capitalista das regiões Centro-Oeste e Norte. Para além de questões demográficas e de municipalização, buscar-se-á demonstrar o próprio processo de formação dos três grandes eixos da intervenção humana no Brasil e o adensamento do eixo amazônico, de modo a permitir também a compreensão adequada da economia espacial brasileira, conforme será visto no capítulo seguinte.

Para cumprir o proposto é importante que se tenha como pano de fundo o processo de industrialização brasileira e o chamado desenvolvimentismo. Foi durante o desenvolvimentismo que ocorreu a industrialização pesada do Brasil, baseada no processo de “substituição de importações” (PREBISCH, 1964; TAVARES, 1972 (1983). Esse período, que teve seu auge compreendido entre os anos de 1950 e 1980, é indispensável na compreensão da questão regional brasileira, e se torna imperativo para a demonstração histórica da urbanização e o povoamento capitalista do interior do Brasil.

5.1 Breve introdução demográfica e urbana até o limiar da expansão do sistema de circulação ferroviário (integração periférica)

Conforme destacado, o grave desequilíbrio demográfico espacial brasileiro tem sido flagrante desde que se iniciou a ocupação lusitana destas terras, e pelo que será demonstrado, ele segue intenso, apesar de enfrentamentos temporários. Pode-se dizer que alguns movimentos durante o período colonial, e posteriormente, durante o ciclo do café, foram marcantes em quebrar as barreiras do isolamento entre o “interior” e o “litoral” do Brasil e promover transformações estruturais que resultaram, mais tarde, no povoamento perene do interior do Brasil, dado que no passado o esgotamento dos aluviões, as secas e outros intemperes impuseram correntes, fluxos e refluxos, do litoral para o interior, do interior para o litoral, de um ponto a outro, “adensando-se nalguns reduzindo-se em outros” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 73).

Durante o período colonial alguns fatores foram essenciais para promover a irregular “expansão interior” e a dispersão concentrada¹ do povoamento do Brasil: i) primeiramente, a grande e, parcialmente estreita, faixa litoral que coube a Portugal quando do Tratado de Tordesilhas, que acabou por forçar a invenção das capitanias hereditárias; ii) “o bandeirantismo predador de índios e prospector de metais e pedras preciosas”, que abriu caminho, explorou a terra e repeliu as “ameaçadoras” frentes de colonização espanhola; iii) mais tarde, a exploração das minas de ouro e diamante, “descobertas sucessivamente a partir dos últimos anos do século XVII, e que fixou núcleos estáveis e definitivos no coração do continente”; iv) as missões católicas “catequizadoras do gentio” no extremo norte da bacia amazônica; v) no sertão do Nordeste, “nesta hinterlândia dos maiores centros agrícolas do litoral da colônia”, rebanhos avançaram “por aquele sertão” ocupando-o gradativamente (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 36).

Cada um destes fatores desempenhou diferentes funções em diferentes regiões e para o todo nacional: as capitanias, povoando e estruturando a economia e a sociedade do litoral; o bandeirantismo assassino e desbravador que serviu de roteiro para o interior; a descoberta e exploração de minas que colonizou e marcou profundamente os estados de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás; as missões que desencadearam um novo povoamento na Bacia Amazônica; e a importante atividade pecuária “itinerante” que percorreu e ocupou o sertão nordestino fixando os primeiros povoados fora da zona da mata e do agreste. No geral, esse conjunto de eventos históricos resultou

[...] obra considerável e fator básico da **grandeza** futura do Brasil; mas, ao mesmo tempo, **ônus tremendo** que pesará **sobre a economia** e depois **sobre a nação**, provocando como provocou esta **disseminação pasmosa e sem paralelo que aparta e isola os indivíduos, cinde o povoamento em núcleos esparsos de contato e comunicações difíceis, muitas vezes até impossíveis** (PRADO JÚNIOR., 2011, p. 35, grifos nossos).

Para os termos desta pesquisa são destacáveis as missões amazônicas, visto que criaram um circuito particular – demográfico, social, econômico e circulacional – no Norte do país, destacam-se também as itinerâncias pecuárias no Nordeste, que

¹ “Aquela faixa de povoamento costeiro [...] se distribui com muita irregularidade. Nada tem de contínua, e sobram nela tratos largos inteiramente desertos, alguns em que nem o trânsito por terra é praticado” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 38-9). Os fatores naturais que construíram a costa brasileira intervêm aí, claramente.

estruturaram o espaço desde o sertão nordestino até à margem direita do Rio Tocantins e o norte de Minas Gerais, e, sobretudo, as entradas da mineração, que, a partir de bruscos, violentos e breves deslocamentos alargou e penetrou o interior do país, abriu novos espaços de circulação, criou importantes núcleos demográficos e econômicos; transformando a estrutura demográfica da colônia.

A disseminação pelo interior, “intensa e rápida”, iniciou-se na primeira metade do século XVIII, quando o ouro, descoberto sucessivamente em Minas Gerais – ainda no último decênio do século XVII –, em Cuiabá no ano de 1719, e, finalmente em Goiás seis anos mais tarde, desencadeou o movimento deslocando para “o coração do continente levas sobre levas de povoadores” (PRADO JÚNIOR., 2011, p. 38).

Esse escasso meio século de interregno da mineração, apesar da violência com que irrompe o cenário econômico e demográfico da colônia, revolucionando sua estrutura e o caráter da sua evolução, não bastou, portanto, para fazer pender a balança em proveito definitivo do interior (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 38).

Todavia, a febre da mineração seria de curta duração, um ciclo rápido, cerca de meio século. Assim, já em meados do século XVIII as minas começaram a dar sinais de cansaço, entrando em franca decadência no terceiro quartel do século (PALACÍN, 1976; BERTRAN, 1978; CHAUL, 1997; ESTEVAM, 2004). “Cessa então a corrente de povoamento para o interior; e até em muitos casos ela se inverte. Renasce o litoral e a agricultura recupera a primazia” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 38). Este teria sido um movimento pioneiro de relitoralização socioeconômica do Brasil.

Assim, esses movimentos econômicos terminaram por consubstanciar uma demografia regional que em 1872, ao ser aferida pela Diretoria Geral de Estatística no primeiro censo demográfico do Brasil, denunciou uma população total de quase 10 milhões de habitantes, distribuídos em 21 províncias e 642 municípios; desse total a população escrava ainda correspondia a 15,2%.² A Tabela 5.1 expõe o

² Anos antes, por pressões internacionais, o Brasil havia iniciado uma campanha pelo fim da escravidão. Entrou em vigor, em 28 de setembro de 1871, a Lei do Ventre Livre, que tornava libertos todos os filhos e filhas de mulheres escravas, no entanto, a despeito da campanha, constatou-se com o levantamento de 1872 que alguns municípios ainda possuíam mais escravos que pessoas livres.

quadro geral da demografia regional brasileira, utilizando a divisão macrorregional conhecida atualmente.

Note que a população da região Nordeste ainda era a maior dentre as regiões, e correspondia a quase metade de toda a população brasileira. Juntas a região Sudeste e o Nordeste detinham 87,2% de toda a população. O centro do país (Centro-Oeste) tinha população de apenas 220.812 habitantes, 2,2% da população total do país, e apenas 1,1% da população escrava; as duas menores parcelas. Praticamente metade dos habitantes em condição de “livres” residiam no Nordeste. Em contrapartida o Sudeste tinha a maior população escrava do país, quase 60% do total nacional, e, também a maior representatividade de população escrava na própria população: 22,2% (muito superior às demais) – o que não deixa dúvidas sobre o importante papel da escravidão naquela sociedade, principalmente em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, que juntamente com a Bahia formavam o “quarteto da escravidão”, somando cerca de 1 milhão de escravos, 65,4% do total de escravos do país, muito embora a parcela do conjunto destes estados na população total fosse de 50%.

Tabela 5.1 - Brasil: composição demográfica regional em 1872*.

UF	População			Participação %		
	Total	Livre	Escrava	Total	Livre	Escrava
Norte	332.847	304.410	28.437	3,4	3,6	1,9
Nordeste	4.638.560	4.158.151	480.409	46,7	49,3	31,8
Sudeste	4.016.922	3.134.616	891.306	40,5	37,2	59,0
Sul	721.337	628.002	93.335	7,3	7,5	6,2
Centro-Oeste	220.812	203.493	17.319	2,2	2,4	1,1
Brasil	9.930.478	8.428.672	1.510.806	100	100	100

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 1872.

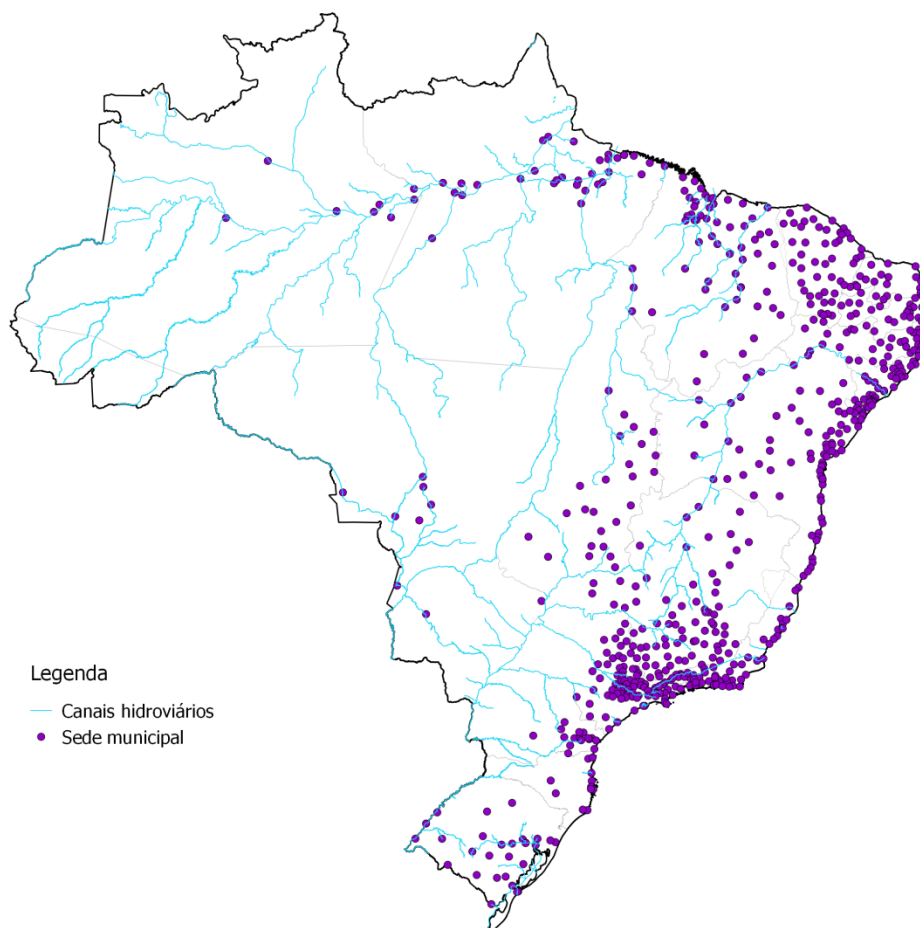
* Divisão macrorregional atual.

Em termos de transformação espacial, essa forte disparidade demográfica, como esperado, construiu uma “malha urbana” fortemente concentrada, fragmentada e desintegrada. É o que mostra o Mapa 5.1, confirmando muito do que foi escrito por Caio Prado Júnior.

Em 1872 o território correspondente ao estado do Acre ainda não havia sido anexado ao Brasil, entretanto, foi inserido no mapa para proporcionar interpretação mais alinhada às dimensões nacionais que logo se tornariam muito semelhantes à conhecida hoje. Prontamente, verifica-se um enorme contraste entre concentração e

“vazio” urbano no país. Mesmo passado mais de um século da extinção do Tratado de Tordesilhas seu meridiano seguia quase intransponível à urbanização. Poucas eram as exceções a oeste do referido meridiano: uma entrada pela Bacia Amazônica, outra pela mineração no Planalto Central, e, uma urbanização mais densa e melhor distribuída no Rio Grande do Sul. No mais, seguia-se o enorme vazio que ia desde o oeste do estado de São Paulo e do Paraná, envolvendo o Mato Grosso (com raras cidades no raio dos rios Cuiabá e Paraguai), o oeste goiano, o Amazonas e o Pará. Nestes dois últimos as poucas cidades existentes estavam exatamente localizadas às margens dos rios da bacia amazônica.

Mapa 5.1 – Brasil: distribuição espacial das sedes municipais em 1872.



Fonte: Elaboração própria.

Neste sentido, desde logo é possível confirmar para o caso brasileiro algumas das teorizações a respeito do capitalismo histórico-espacial sugeridas no primeiro capítulo, especialmente, acerca da aglomeração humana que naturalmente se instala às margens dos corpos d'água. No Brasil, este fenômeno verificado inicialmente no Rio Amazonas, que com o tempo se aprofunda no conjunto dos seus

grandes afluentes (que, certamente, tem raízes muito remotas às entradas catequizadoras e à colonização portuguesa) não é exclusivo deste “rio da vida”. Conforme pode ser verificado no Mapa 5.1, a contraposição ao vazio é erigida pela flagrante concentração e adensamento de cidades às margens dos grandes corpos d’água brasileiros. Deste modo, já durante o Império, não só a Bacia Amazônica, mas ainda, a Bacia do Alto Paraguai no Mato Grosso, a junção entre a Bacia do Guaíba e a Lagoa dos Patos no Rio Grande do Sul, e importantes rios como Mearim no Maranhão, o Rio Parnaíba na divisa deste com o Piauí, e, o importantíssimo Rio São Francisco – conhecido exatamente como o “rio da integração nacional” pelo seu importante papel na colonização e na integração do Sudeste com vários estados do Nordeste – se destacavam como verdadeiros eixos naturais de povoamento, comprovando, também, outra suposição levantada no primeiro capítulo, que é a existência de grandes eixos naturais de penetração e povoação formados no adensamento dos canais de grandes rios brasileiros.

A percepção da grande relevância dos corpos d’água no processo de povoamento dos países e regiões pode ser novamente robustecida ao se analisar o adensamento urbano que já se conformava ao longo de grande parte do litoral brasileiro em 1872. Neste caso, desde Santa Catarina até a borda com a Ilha do Marajó (Belém-PA) formou-se um grande cinturão de cidades, apesar de que, como já destacado por Prado Júnior ([1942] 2011), entre si apresentavam grandes dificuldades de comunicação por terra.

É notória a maior concentração em duas grandes zonas principais: uma ao longo da zona da mata nordestina e, outra do litoral norte de São Paulo até o Rio de Janeiro. Desde muito cedo se conformou entre as capitais de São Paulo e Rio de Janeiro um denso eixo que seria reforçado ainda mais com o avanço dos meios de transporte e do próprio capitalismo nacional, consolidando por muitas décadas a integração do centro político com o centro capitalista brasileiro, de onde partiriam os principais canais de integração do território nacional. Veja ainda que se formou no entorno da cidade de São Paulo um polo bastante denso de cidades, ao tempo em que o oeste do mesmo estado não existia, sequer, uma única cidade.

5.2 Breve análise demográfica e urbana de 1872 a 1940 (integração restringida)

De 1872 para 1900 a população brasileira cresceu 75%, encerrando o século XIX com 17.378.069 habitantes. Em nenhum dos intervalos analisados houve queda de população absoluta entre as regiões. Em termos de participação regional, o Centro-Oeste seguiu praticamente estável, enquanto o Sul e o Norte tiveram leve crescimento. Contudo, houve uma importante inversão entre o Nordeste e o Sudeste, que trocaram de posições devido à forte queda de participação no Nordeste, que apesar de ter aumentado sua população em 45,4%, foi ultrapassada pelo Sudeste como a região mais populosa do país. Assim, no limiar do século XX a região Sudeste já era a região mais populosa do país com 44,6% da população, e, juntamente com o Nordeste somavam 83,4% da população total.

Entre 1900 e 1920, enquanto a região Sudeste continuou exatamente com mesma parcela de população relativa, a região Norte continuou aumentando sua população em meio à bonança do ciclo da borracha, chegando deste modo, a algo próximo a 5% da população do país. A região Sul seguiu em ritmo consistente de crescimento, e o Nordeste, apesar de aumentar sua população em quase 4,5 milhões de habitantes, seguiu perdendo em participação relativa. Já o Centro-Oeste merece destaque, não só por ter dobrado sua população, ou pelo ligeiro aumento de participação relativa, mas, sobretudo pela causa disso, que está diretamente relacionada com os objetos desta pesquisa: os sistemas de circulação. Foi neste interregno que a região começou a ser integrada de modo consistente ao sistema capitalista nacional, pois, iniciava-se, por volta de 1910 - com inauguração final em 1914 –, a implantação das primeiras e únicas vias ferroviárias de Goiás e do futuro estado do Mato Grosso do Sul. Estas obras foram determinantes na formação espacial destes dois estados – como será demonstrado adiante.

Tabela 5.2 - Brasil: composição demográfica regional, evolução e participação %, de 1872 a 1940.

UF	Absoluta				Evolução %	Participação %			
	1872	1900	1920	1940		1872	1900	1920	1940
Norte	332.847	705.112	1.439.052	1.462.420	339,4	3,4	4,1	4,7	3,6
Nordeste	4.638.560	6.746.507	11.245.921	14.434.080	211,2	46,7	38,8	36,7	35,1
Sudeste	4.016.922	7.756.646	13.654.934	18.278.837	355,0	40,5	44,6	44,6	44,4
Sul	721.337	1.796.495	3.537.167	5.735.305	695,1	7,3	10,3	11,5	13,9
Centro-Oeste	220.812	373.309	758.531	1.258.679	470,0	2,2	2,1	2,5	3,1
Brasil	9.930.478	17.378.069	30.635.605	41.169.321	314,6	100	100	100	100

Fonte: IBGE - Censo Demográfico - vários anos.

* Divisão macrorregional atual.

Entre 1920 a 1940 praticamente todas as tendências do período anterior seguiram, a exceção foi para a região Norte que, em termos absolutos, teve crescimento de apenas 23.368 habitantes (somente 1,6%), evidenciando a decadência do ciclo da borracha naquela região e reduzindo sua participação relativa a índice similar ao de 1872. O crescimento populacional da região Sul foi considerável, visto que atingiu 2,4%.

Em 1872 os dois estados de menor população eram Amazonas (57.610) e Mato Grosso (60.417), enquanto os únicos com população superior a 1 milhão de habitantes eram Minas Gerais (2.039.735) e Bahia (1.379.616). Entre 1872 e 1900 iniciou-se um crescimento populacional bastante intenso e consistente no estado de São Paulo, que já no Censo de 1940 assumia a condição de estado mais populoso do país, com 7.180.316 pessoas, ou seja, 17,4% da população brasileira, que era de 41.169.321 habitantes. Essa alteração está diretamente ligada às questões históricas da seca no Nordeste, à ascensão do complexo cafeeiro em São Paulo e Minas Gerais, e, ao próprio processo de industrialização nacional que vinha se intensificando durante os anos 1930, especialmente em São Paulo.

Enfim, entre 1872 e 1940 a população brasileira foi multiplicada por quatro, chegando a 41.169.321 pessoas, das quais 28.290.674 eram residentes na zona rural, o que resultava uma taxa de urbanização de 31,3%. A população do interior (as regiões Norte e Centro-Oeste, que juntas tinham área correspondente a 65% do território brasileiro) era de somente 2.721.099 pessoas, enquanto que a população do litoral totalizava 38.448.222 habitantes. Significa dizer que após 440 anos do início do povoamento português a imensa parte da população brasileira, alarmantes 93,4%, ainda que de maioria rural, seguia profundamente radicada no litoral.

Neste contexto, a região mais populosa, o Sudeste, tinha população 14,5 vezes maior que a do Centro-Oeste, a região de menor população. O Acre era o estado de menor população, com 79.768 habitantes, enquanto no estado onde residiam mais pessoas, São Paulo, a população era exatamente 90 vezes maior: 7.180.316 habitantes. Assim, em 1940 a densidade demográfica do país chegava a 4,8 habitantes por km². Já para as regiões, a mais populosa era também a de maior densidade demográfica: 19,8 hab/km²; enquanto que, tanto a densidade da região de menor população (Centro-Oeste) e a densidade da região de menor densidade

(Norte) eram inferiores a 1 hab/km²: 0,7 e 0,4 hab/km², respectivamente. Quanto aos estados, o mais populoso não era o de maior densidade demográfica, embora muito superior à média nacional, a densidade de São Paulo que era de 28,9 hab/km², ainda se mostrava inferior à densidade do Alagoas (34,2) e do Rio de Janeiro³ (82,5).

Até aqui todos os dados demonstram uma abissal desigualdade histórica na ocupação e na distribuição da população no país. Em que pese o processo de colonização brasileira ter sido desfechado pelo litoral, é intrigante que após 440 anos do início da colonização a gigantesca maioria da população brasileira ainda estivesse tão profundamente radicada e fragmentada no litoral.

No entanto, o grande crescimento populacional ocorrido entre 1872 e 1940, repousado sobre novos padrões produtivos, de trabalho e de consumo que se implantaram no ciclo cafeeiro e no avanço do processo de industrialização restringida – ambos viabilizados na expansão dos circuitos de circulação terrestres – deflagraram transformações bastante profundas sobre o território, e se imprimiram com maior vigor sobre o estado de São Paulo, se expressando na fixação do capital social sob a forma de cidades, resultando na intensificação da urbanização e no alargamento da fronteira urbana daquele estado, como poderá ser verificado na Tabela 5.3, e no Mapa 5.2, quando será feita a análise espacial do processo.

Apresenta-se em seguida os resultados da urbanização, ou melhor, o quantitativo de municípios, e conseqüentemente a distribuição e a evolução do número de cidades entre as regiões do Brasil, conforme os anos escolhidos. Em 1872 havia 642 municípios em todo o país. Juntos, o estado do Mato Grosso e do Amazonas somavam 40% do território nacional, e apenas 17 cidades (8 no Amazonas e 9 no Matogrosso)⁴. Somente a região Nordeste sediava quase metade das cidades brasileiras (47,5%) naquele ano. No entanto, tal participação, a exemplo do que ocorrera com a participação populacional, foi caindo constantemente entre 1872 e 1940 – veja que o Nordeste obteve a menor taxa de evolução dentre todas

³ Rio de Janeiro e Distrito Federal.

⁴ Vale lembrar que naquela época o território do Acre ainda não havia sido integrado ao Brasil; o Amazonas agregava o território de Roraima, e; o Mato Grosso agregava o território de Rondônia e do Mato Grosso do Sul. Dessa forma somavam área correspondente a 40% do território brasileiro.

as regiões –, de modo que o Sudeste passou a ser a região mais urbanizada do país em 1940.

Tabela 5.3 - Total de municípios, evolução e participação regional.

UF	Total				Evolução %	Participação %	
	1872	1900	1920	1940		1872	1940
Norte	39	74	89	88	125,6	6,1	5,6
Nordeste	305	490	529	584	91,5	47,5	37,1
Sudeste	208	375	462	641	208,2	32,4	40,7
Sul	55	132	154	181	229,1	8,6	11,5
Centro-Oeste	35	50	70	80	128,6	5,5	5,1
Brasil	642	1121	1304	1574	145,2	100	100

Fonte: IBGE.

Dentre as demais regiões, a Norte e a Centro-Oeste se urbanizaram consideravelmente, mais do que dobrando o total de cidades. Contudo, a urbanização mais intensa em termos percentuais ocorreu na região Sul, que demonstrou evolução de 229,1%, ou seja, mais que triplicou seu quantitativo de cidades.

Embora o Estado de São Paulo tivesse apenas a quarta maior população do país em 1872, já era, naquele mesmo ano, o estado mais urbanizado e detinha 13,9% das cidades, enquanto Bahia e Minas Gerais, estados com área muito maiores, participavam com 11,2% cada. Durante todo o período 1872-1940 a urbanização em São Paulo foi intensa, assim como em Minas Gerais, de modo que em 1940 os dois estados chegavam a 17,2% e 18,3% das cidades do país, respectivamente.

Os dados da Tabela 5.3 adiantam a grande urbanização ocorrida nas regiões do litoral durante todo o período, por sinal, as mesmas regiões já bastante urbanizadas em relação ao interior. São Paulo e Sul, por exemplo, mais que triplicaram suas cidades, e, juntas as regiões Sul, Sudeste e Nordeste somavam cerca de 90% dos municípios do país em 1940. O que denuncia o predomínio de municípios de baixa população relativa localizados no Norte e no Centro-Oeste, dada a taxa de participação na população (6,7%) sensivelmente inferior à taxa de participação urbana (10,7%) em 1940.

O Mapa 5.2 foi elaborado de maneira a permitir a nítida compreensão da conformação do capitalismo histórico espacial e as transformações urbanas e econômicas (próximo capítulo), em diferentes momentos do processo de expansão

capitalista, sobretudo, da industrialização restringida e, do processo do que aqui está se chamando: integração restringida (ou intrarregional). Na figura, os anos analisados são os mesmos até aqui, de modo que cada cor de ponto representa um determinado ano.

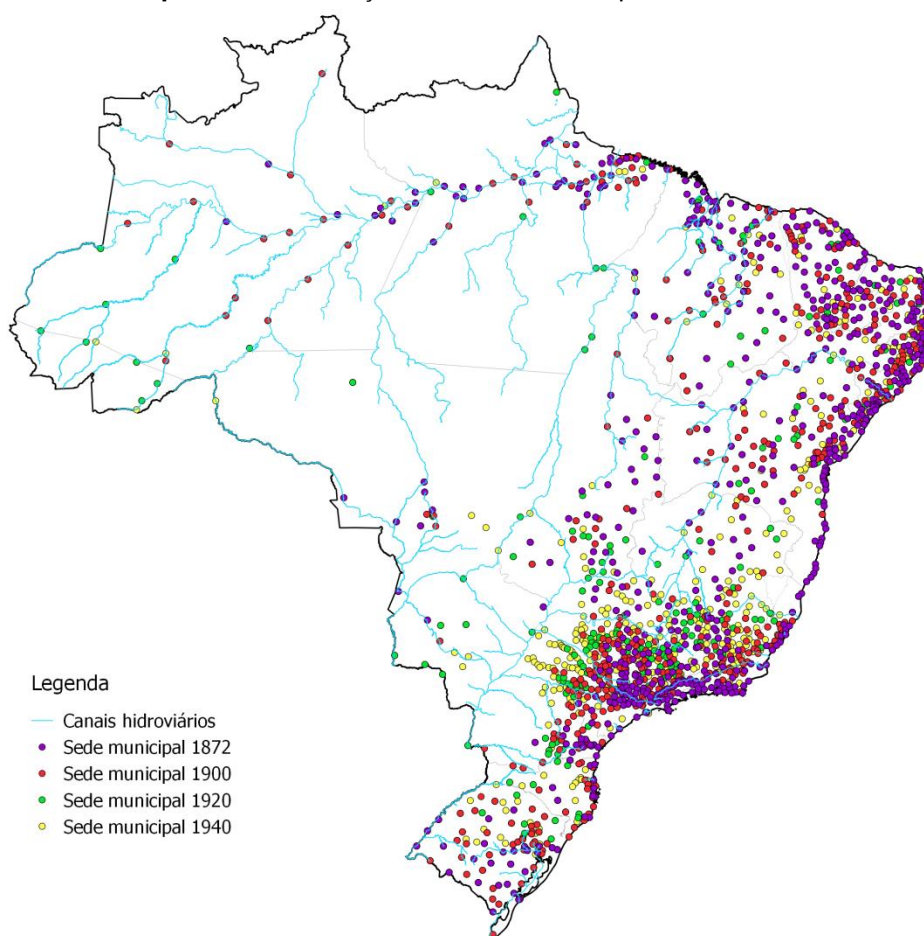
Inicialmente, é notável o aprofundamento e o adensamento da malha urbana às margens dos cursos d'água, conforme já havia sido identificado anteriormente. Observando os canais da Bacia Amazônica em confronto com o verificado para 1872, no Mapa 5.1, tem-se uma boa urbanização às margens daqueles rios, sendo que se desnuda um processo gradativo de penetração rumo ao interior do continente e a partir do polo representado por Belém-PA. Note que conforme se avançou no tempo novas cidades foram surgindo, e cada vez mais interiorizadas. Esse processo coincide diretamente com os fluxos migratórios, sobretudo, dos cearenses que constituíram importante papel na mão-de-obra durante o ciclo da borracha, e ainda, no período de anexação e povoamento do território do Acre. No entanto, foi um processo intenso que se distribuiu por todos os grandes rios daquela bacia, de modo que não se conceberam cidades alheias àqueles rios. Na parte mais alta, se adensou consideravelmente o eixo que existia ligando Manaus a Belém-PA, especialmente no entorno leste da Ilha do Marajó, onde Belém reafirmava sua polaridade.

No Nordeste, a quantidade de pontos vermelhos denuncia a grande urbanização ocorrida naquela região entre 1872 e 1900. Neste caso, já era possível notar o fenômeno da contiguidade espacial de modo bastante evidente. Em um lado, alargou-se a faixa da zona da mata, entrelaçando-a ao agreste, por outro lado, novas cidades foram edificadas sobre as margens das estradas e dos caminhos expandindo densamente a fronteira interior, ocupando o sertão, complexificando a malha, e, formando um polo urbano no coração do sertão – onde está o Cariri –, de modo a integrar as áreas de confluência entre os estados do Ceará, Paraíba e Pernambuco. Mais abaixo, na Bahia, a urbanização foi em direção ao oeste, atingindo o centro, o norte, e as margens do São Francisco e de seus afluentes.

A urbanização ocorrida nas regiões Sul e Sudeste é um capítulo à parte. Conforme avançava o tempo, avançava também a fronteira urbana a partir do eixo Rio-São Paulo; período a período (conforme pode ser visualizado nas colorações

dos pontos no Mapa 5.2), até formar um enorme cinturão entorno da região metropolitana de São Paulo. Visualmente, este cinturão adquiriu aparência de uma meia-lua, com uma de suas pontas iniciando em Florianópolis, envolvendo o leste do Paraná, praticamente todo o Estado de São Paulo, contornando próximo ao Triângulo Mineiro no sentido Belo Horizonte, incluindo a capital e o sul de Minas Gerais, o Rio de Janeiro, e cerrando na foz do Rio Doce, incluindo o sul do Espírito Santo e a capital, Vitória.

Mapa 5.2 – Distribuição das sedes municipais, diferentes anos.



Fonte: Elaboração própria.

Esse processo de expansão contígua a partir do centro econômico, e do então centro político do país, naturalmente envolve uma complexidade e diversidade enorme de fatores, que extrapolam demasiadamente os objetivos deste trabalho, e os classifica dignos de outras pesquisas específicas e aprofundadas. Todavia, as linhas gerais deste processo são de importância elementar para a compreensão do capitalismo histórico espacial e da “formação do Brasil contemporâneo”.

Assim, atenta-se para o padrão geral com que se desenvolveu tal “meia-lua urbana” no território brasileiro. Tomando como referências os pontos na cor roxa, que representam as sedes municipais em 1872, nota-se que estas se concentram, em sua maioria, a leste, junto à faixa litoral. Os pontos na cor vermelha representam as cidades existentes em 1900, estas, por sua vez, estão em maior parte imediatamente à esquerda dos pontos roxos, ou seja, vão formando um envolto, alargando a fronteira urbana no sentido do interior, muito embora, também se misturem com a estrutura já existente, assim, expandindo e intensificando a urbanização no espaço. Deste modo, sucede-se com os pontos verdes, que simbolizam as cidades criadas entre 1901 e 1920, e com os pontos amarelos, que simbolizam as cidades criadas entre 1921 e 1940.

Portanto, este processo de expansão contígua da urbanização conforme os recortes temporais adotados confirmam plenamente a cristalização do capital que avança, alarga, expande e constrói espaços acomodando novas paisagens sobre o território usado. Do mesmo modo com que o capital fixo social (CFS) se expande, ele se concentra e se intensifica; formando camadas sobre e entrepostas, de estruturas fixas, por onde se reproduz e circula – acelerada e exponencialmente.

Outro elemento importante evidenciado com o Mapa 5.2 é o eixo de penetração que se formou sob a zona de influência da Estrada de Ferro Goiás e da Estrada de Ferro Mogiana integrando São Paulo ao Triângulo Mineiro e até Anápolis em Goiás, conforme mencionado no segundo capítulo. Isso corrobora no sentido de sustentar a argumentação acerca dos eixos artificiais, que ao serem construídos, ou entrarem em construção acabam por desencadear um processo dinâmico de ocupação e urbanização. Veja que a maioria das cidades desse eixo, em Goiás, surgiu após a construção da Estrada de Ferro Goiás, já apresentada no capítulo anterior. No mesmo sentido, é notório o surgimento de cidades confluindo entre o norte de Minas Gerais e o Sul da Bahia, já delineando as rodovias federais que logo seriam implantadas. Neste caso, as cidades estão representadas na cor amarela, o que significa que surgiram entre 1920 e 1940, já no período da introdução dos automóveis e da integração restringida.

Tudo na imagem é deformidade e contradição. Enquanto o Rio Grande do Sul segue seu ritmo próprio, um pouco mais isolado, porém, menos díspar, o Paraná

segue como se fosse dois, como se houvesse um meridiano invisível e intransponível ao centro. Mesmo São Paulo mantinha disparidades internas intrigantes, imediatamente ao sul da maior aglomeração urbana do país, o Vale do Ribeira parecia estar na região Centro-Oeste. O Pará, cortado de leste a oeste por um canal fluvial que se tornou verdadeiro eixo de cidades. Já a imensidão que ia do norte do Mato Grosso às margens do Rio Madeira e do Rio Amazonas: praticamente virgens.

A análise espacial da urbanização irá comprovar parcialmente outra importante argumentação desenvolvida nas hipóteses iniciais: a contiguidade espacial da expansão capitalista. Como se sabe, há uma íntima descendência da atividade econômica em relação às questões da transformação demográfica. De modo que, a urbanização, ou melhor, a criação de cidades, é a própria cristalização do capital fixo, conforme discorrido no primeiro capítulo. Assim, a análise atenta das manifestações urbanas no território brasileiro durante a maturação de seu capitalismo histórico conduz ao fortalecimento da argumentação acerca da contiguidade espacial do sistema, que deverá ser melhor confirmado no capítulo seguinte.

5.3 Demografia regional e a ascensão das cidades entre 1940 e 1980 (integração profunda)

Entre 1940 e 1980, durante o auge do processo de integração do espaço e do mercado nacional, a população brasileira cresceu 189,1%; uma taxa levemente inferior à dos quarenta anos anteriores. Todavia, as repercussões regionais foram contrárias à tendência registrada entre 1920 e 1940, onde os dados registraram intensificação da concentração no litoral (SU, SE, NE) em detrimento do interior (NO e CO).

Em termos regionais o maior crescimento percentual ocorreu no Centro-Oeste, praticamente 500%, ou seja, multiplicou-se por seis. Assim a região confirmou a tendência de crescimento iniciada desde o início do século e após 80 anos multiplicou sua população em vinte vezes. Entre 1950 e 1960 com a construção dos eixos de integração e interiorização o crescimento populacional da região Centro-Oeste ganhou forte impulso e a população se tornou maior do que a população da região Norte, que já vinha com crescimento absoluto bastante reduzido e, então, passou a ser a menor população regional do país. Em 1940 a

participação do Centro-Oeste na população brasileira era de 3,1%, teve leve crescimento até 1950, e a partir daí cresceu rapidamente até atingir 6,3% em 1980. A despeito desse crescimento, é importante destacar que se tratava de uma taxa ainda pequena, sobretudo, se considerada a densidade demográfica entre as regiões.

A região Norte obteve o segundo maior crescimento percentual entre 1940 e 1980. No entanto, a parcela de participação seguiu bastante estável até 1970, se acelerou crescendo 1% até 1980, quando da integração pela BR-163, que integrou a parte central da região Norte ao centro e ao polo capitalista nacional pelo sistema de circulação terrestre.

Assim, as duas regiões do interior, foram as “vencedoras” no processo de adensamento populacional entre 1940 e 1980. As duas regiões, que juntas representam 65% do território do país, somavam apenas 5,6% da população total em 1872, 6,2% em 1900, atingiram o recorde em 1920, com 7,2% da população brasileira. Após a crise da economia amazônica esse percentual foi reduzido para 6,7% em 1940. Entretanto, com a intensificação da integração do espaço nacional, logo reverteram a tendência de queda, atingindo 7% em 1950, 8% em 1960, 9,3% em 1970, e 11,2% em 1980.

Tabela 5.4 - Brasil: composição demográfica regional, evolução e participação %, de 1940 a 1980.

UF	População		Evolução %	Participação %				
	1940	1980		1940	1950	1960	1970	1980
Norte	1.462.420	5.880.706	302,1	3,6	3,6	3,7	3,9	4,9
Nordeste	14.434.080	34.815.439	141,2	35,1	34,7	31,8	30,2	29,3
Sudeste	18.278.837	51.737.148	183,0	44,4	43,2	43,5	42,8	43,5
Sul	5.735.305	19.031.990	231,8	13,9	15,1	16,8	17,7	16,0
Centro-Oeste	1.258.679	7.545.769	499,5	3,1	3,4	4,3	5,4	6,3
Brasil	41.169.321	119.011.052	189,1	100	100	100	100	100

Fonte: IBGE - Censo demográfico.

* Divisão macrorregional atual.

A região Sul também apresentou grande crescimento populacional entre 1940 e 1980. O resultado foi de 231,8% nos 40 anos. Em termos de participação populacional no período, o Sul absorveu grande parte da redução ocorrida no Nordeste. Saiu de 13,9% para 16%. No entanto, houve uma forte queda de participação após o auge atingido em 1970, onde a taxa de representatividade populacional da região chegou a 17,7%. Revertendo a trajetória e evidenciando uma queda de 1,7 ponto em apenas uma década.

Durante os primeiros 80 anos do século XX a região Sudeste manteve praticamente intacta sua participação na população nacional. Após a inversão de posição com o Nordeste no final do século XIX, a região passou de 44,6% em 1900 para 43,5% em 1980. Ao longo de toda série o momento de menor representatividade foi atingido em 1970 (42,8%), no auge dos investimentos na infraestrutura da integração nacional. Contudo, a maior redução em uma década ocorreu exatamente na década de 1940, onde a parcela que vinha sendo mantida desde 1900, 44,4%, caiu para 43,2% em 1950, refletindo a abertura das fronteiras regionais pela infraestrutura rodoviária.

Quanto à evolução percentual entre 1940 e 1980 a região Sudeste só não ficou atrás da região Nordeste, que cresceu 142%, enquanto no Sudeste o crescimento foi de 183%. A queda de participação da região foi acentuada entre 1940 e 1980, caindo de 35,1% para 29,3%, quase 6 pontos em apenas 40 anos. Quando analisada toda a série, a perda da região Nordeste fica mais evidente, uma vez que participava com 46,7% em 1872.

Certamente, os resultados positivos do Centro-Oeste e Norte estão ligados às transformações de ordem estrutural em seus territórios. É fato ainda, que esses dados estão longe de atingir um nível ideal para um país de desigualdades continentais como é o Brasil. Também é inquestionável a importância da atuação do Estado para o acionamento do que poderiam se transformar em processos do tipo “causação circular cumulativa” regional (MYRDAL, 1960). Por outro lado, essas ações aliadas ao próprio processo de industrialização que ocorria com grande vigor no Sudeste e Sul intensificaram a divisão regional do trabalho e reafirmaram as regiões Norte e Centro-Oeste como produtoras e fornecedoras de alimentos às regiões industrializantes.

De modo geral, o comportamento dos números da participação relativa da população regional é prova irrefutável dos resultados práticos do processo de integração do espaço nacional sobre a demografia espacial brasileira. Embora a desconcentração ocorrida não tenha provocado os efeitos necessários para equiparar as distâncias demográficas entre as regiões brasileiras, é possível notar que as variações em desfavor das regiões mais populosas, Sudeste e Nordeste, e a favor do Norte e do Centro-Oeste convergiram acentuadamente, não por um acaso,

mas sim em decorrência do rompimento do isolamento nacional e a integração dos espaços de circulação promovidos pelo Estado, que inseriu o planejamento do transporte rodoviário e efetuou a construção de vias de circulação fundamentais – conforme demonstrado nos capítulos anteriores –, permitindo o acesso à terra barata e a novos espaços de produção que resultaram imediatamente na desconcentração, ou melhor, na interiorização demográfica do país.

Este processo desencadeado entre 1940 e 1980 foi o movimento demográfico mais robusto e transformador em direção ao interior do país, e ainda atualmente continuam repercutindo sobre a estrutura social brasileira. Nesse cenário as cidades foram tomando importância cada vez maior para a estrutura demográfica e social brasileira, em franca transformação e modernização. O Gráfico 5.1 ilustra quantitativamente a rápida inversão do local de moradia ocorrido no Brasil.

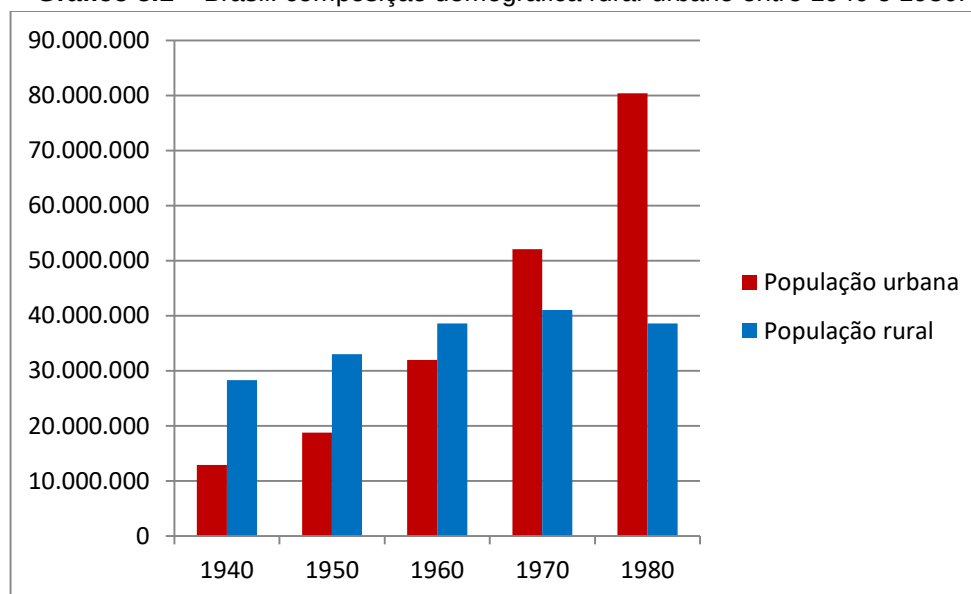
O processo de inversão demográfica rural-urbana brasileira começa a ficar evidente nos anos 1950, anos de industrialização pesada do país; onde houve rápido crescimento da população urbana. Porém, a inversão, de fato, somente ocorreria em meados da década de 1960. Por sinal, essas duas décadas foram décadas de intensa criação de municípios (cidades), como será demonstrado na seção seguinte.

Em 1940 a taxa de urbanização da população brasileira era de apenas 31,3% sobre uma população de 41.169.321 habitantes; já em 1950 a população urbana no Brasil chegava a 18.775.779 pessoas, em contrapartida, a população rural era de 33.008.546, o que significa que a taxa da população urbana crescera para 36,3%. Durante a década de 1950, houve forte aceleração neste processo. Em 1960 a população urbana brasileira era de 31.958.408 pessoas, crescimento de 70,2% em dez anos. De outro lado, a população rural passou a ser 38.625.866, aumento de 17% apenas. Portanto, durante essa década a taxa de urbanização passou de 36,3% para 46,3%, ou seja, foi um vertiginoso crescimento (em relação a trajetória) de 10%, que fez com que a diferença fosse reduzida em 20% em relação à população rural, que ainda era maior.

Na década seguinte a taxa de crescimento da população urbana foi um pouco menor 63%, por outro lado, a taxa de crescimento da população rural foi ainda menor do que já havia sido na década anterior, apenas 6,2%. Foi nessa conjuntura

que ocorreu a inversão das proporções rural-urbano da população brasileira; conforme pode ser verificado no Gráfico 5.1. Já em 1970 a população urbana era de 52.097.260, enquanto a população rural era de 41.037.586. Assim, provavelmente em meados da década de 1960 o Brasil já havia se tornado um país mais urbano do que rural, chegando a 1970 com a taxa de urbanização de 55,9%.

Gráfico 5.1 – Brasil: composição demográfica rural-urbano entre 1940 e 1980.



Fonte: Elaboração a partir dos dados do Censo Demográfico, IBGE.

No Gráfico 5.1 é possível acompanhar a evolução das populações rural e urbana em milhões de habitantes para os anos do Censo Demográfico. Note que a partir de 1970 o crescimento da população brasileira foi, praticamente, o crescimento urbano, que a partir de 1950 “decolou”.

A Tabela 5.5 apresenta os dados nacionais para a taxa de urbanização no país e em suas regiões nos anos de Censo Demográfico entre 1940 e 1980, onde é possível acompanhar os números da vertiginosa inversão rural-urbana brasileira.

Tabela 5.5 - Taxa de urbanização entre 1940 e 1980: Brasil e regiões.

UF	1940	1950	1960	1970	1980
Norte	27,7	31,5	37,8	45,1	51,6
Nordeste	23,4	26,4	34,2	41,8	50,5
Sudeste	39,6	47,9	57,9	72,7	82,8
Sul	27,7	29,5	37,6	44,3	62,4
Centro-Oeste	21,5	24,4	35,0	48,1	67,8
Brasil	31,3	36,3	45,3	55,9	67,6

Fonte: IBGE - Censo demográfico.

Em termos regionais, a região sudeste durante as quatro décadas analisadas sempre se colocou como a região mais urbanizada do país. Embora, em 1940, ainda fosse mais rural que urbana, foi a região Sudeste a primeira a inverter esse quadro, já durante os anos 1950, conforme mostra a Tabela 5.5.

Exceto o Sudeste, todas as regiões apresentaram taxa de urbanização bem abaixo da taxa nacional até os anos 1970. Apesar de ser espacialmente a região mais centralizada do país, o Centro-Oeste era a região com menor população até 1950, além de que, sua taxa de urbanização era também a menor do país naquele mesmo ano. Porém, além de superar a população da região Norte durante os anos 1950, o Centro-Oeste rapidamente se tornou a segunda região mais urbanizada do país. Em 1980 a região já apresentava uma taxa de urbanização levemente acima da nacional⁵. Portanto, o ápice dessas transformações ocorreu em apenas três décadas, durante o processo de integração de espaço nacional⁶.

5.4 Urbanização regional: a ascensão das cidades sob a integração do espaço nacional (1940-1980)

Antes de prosseguir, é importante evidenciar um fenômeno de extrema essencialidade para a compreensão da integração do mercado nacional e os desdobramentos da desconcentração demográfica e econômica (próximo capítulo) do Brasil: a criação de cidades. Não é possível apresentar neste trabalho uma estatística exata dos efeitos da abertura de estradas e rodovias e da circulação dos automóveis sobre a emancipação e o erguimento de cidades no Brasil, no entanto, dadas as proposições apresentadas no primeiro capítulo, e as transformações concretas verificadas ao longo deste capítulo, é possível afirmar sim, que há uma íntima correlação entre automóveis, expansão da circulação e cidades.

⁵ O próprio Distrito Federal teve um peso muito grande nessa transformação. Uma vez que desde a construção de Brasília a atração de migrantes para seu raio já era muito grande. Outra questão é sua própria característica. O Distrito Federal é composto praticamente por população urbana (95,63%, em 2000). O que pesa bastante nessa questão quando se trata de uma unidade territorial que participa com 17,63% da população da região.

⁶ Curioso é pensar que o estado de Goiás, reconhecido pela cultura caipira, já tinha em 2000, a quinta maior taxa de urbanização entre os estados brasileiros. Mesmo no caso do Mato Grosso, o maior produtor de grãos do país atualmente, a taxa de urbanização era bastante elevada, em torno de 80%. Tais dados corroboram uma migração, tipicamente, voltada para a cidade e não para o campo. Isso sugere ainda, a existência de um mundo 'rural urbano', de agropecuária moderna e mecanizada: um 'agro - negócio de cidade'.

Primeiramente, veja-se a explosão municipal ocorrida após a abertura de grandes rodovias e após o findar da Segunda Guerra Mundial (Tabela 5.2); em seguida, no próximo tópico, a urbanização responsável por uma verdadeira revolução espacial desencadeada às margens das grandes vias de circulação automobilística no interior do país.

A principal informação abstraída da Tabela 5.2 é a explosão generalizada de municípios no Brasil a partir de 1940. Houve nos sete anos anteriores, a partir de 1933, uma aceleração neste sentido, ocorrida nas regiões Nordeste e Sudeste, isso já no contexto da integração intrarregional (restringida). No entanto, foi a partir de 1940 que o crescimento se deu em todas as regiões. De 1900 até 1933 o crescimento de um período ao outro jamais atingira 100 municípios por região, no entanto, a partir de 1940 a expansão foi crescente, e muito superior à centena.

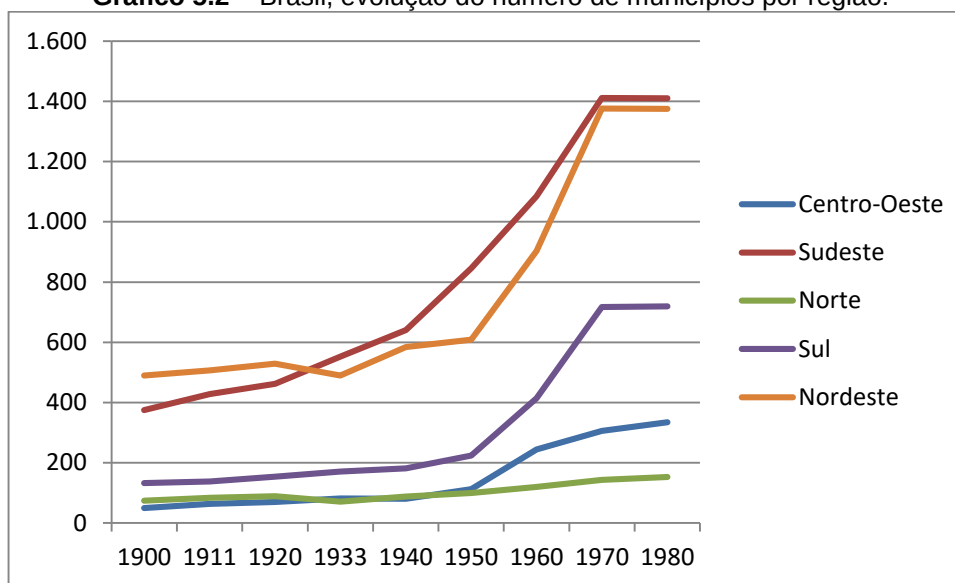
Tabela 5.6 - Brasil, número de municípios por região, saldo e total.

UF	1900	1911	1920	1933	1940	1950	1960	1970	1980
Norte	74	84	89	71	88	99	120	143	153
Nordeste	490	507	529	490	584	609	903	1.376	1.375
Sudeste	375	428	462	552	641	846	1.085	1.411	1.410
Sul	132	138	154	171	181	224	414	717	719
Centro-Oeste	50	63	70	81	80	112	244	306	334
Brasil	1.121	1.220	1.304	1.365	1.574	1.890	2.766	3.953	3.991
Saldo	---	99	84	61	209	316	876	1.187	38

Fonte: Elaboração a partir dos dados do Censo Demográfico.

No Gráfico 5.2 é possível visualizar adequadamente este processo. Note que a região Sudeste já apresentava na virada para o século XX uma urbanização bastante intensa, a julgar pela própria intensificação da economia cafeeira e a expansão interior de sua malha ferroviária. Esse processo é intensificado a partir de 1920, não por acaso, quando da expansão automobilística, especialmente, no estado de São Paulo e no Rio de Janeiro. A partir de 1940 torna-se bastante intensa a urbanização nessa região (e nas demais), que já em 1970 passava dos 1.400 municípios; um crescimento de 276% em oitenta anos.

No geral, a partir de 1940 começa um movimento crescente e generalizado de municipalização, ou melhor, urbanização, em todas as regiões, porém, é somente a partir de 1950 que uma explosão urbana se torna evidente e generalizada. A região a apresentar crescimento menos explosivo de municípios foi a região Norte, que ainda assim, cresceu 107% entre 1900 e 1980 e 74% entre 1940 e 1980.

Gráfico 5.2 – Brasil, evolução do número de municípios por região.

Fonte: IBGE.

Interessante notar a brusca freada na emancipação municipal ocorrida a partir de 1970. Sabe-se que com o Golpe Militar de 1964 e com a consequente revogação da Constituição Federal, o marco normativo para a emancipação municipal foi alterado e mantido sobre exclusividade dos militares. Neste contexto, de 1970 para 1980 houve redução municipal no Nordeste e no Sudeste, e aumento de apenas 2 municípios no Sul. O crescimento seguiu relativamente acentuado nas regiões Norte (7%) com adição de 10 municípios, e na região Centro-Oeste (9%) com 28 novos municípios. Foram políticas de cunho integracionistas e geopolíticas que garantiram a criação de novos municípios nestas últimas regiões, a exemplo da execução do Programa de Integração Nacional (PIN). Consta ainda a abertura da BR-163 como parte importante neste processo, conforme será visto a seguir.

5.5 Análise espacial da integração profunda do espaço nacional: interiorização, urbanização, e a formação dos eixos da integração entre 1940 e 1980

5.5.1 Análise espacial da urbanização

Admitindo o pressuposto que o desenvolvimento das regiões assume moldes espaciais específicos, como enclaves, polos e eixos, o objetivo desta seção é demonstrar que no Brasil a interiorização demográfica (e urbana) no sentido nas regiões Centro-Oeste e Norte assumiu, essencialmente, a forma de eixos, sem os quais, a própria colonização estaria comprometida.

Neste sentido, conforme discutido anteriormente, os eixos se configuram de duas formas: eixos naturais (basicamente os grandes rios) e eixos artificiais (vias de

circulação material: rodovias, ferrovias etc.). Os dados demonstram que sobre o raio de influência dos eixos identificados está grande parte das transformações da estrutura demográfica, urbana e produtiva dessas duas regiões historicamente “esvaziadas”.

Assim, a grande quantidade de municípios criados entre 1940 para 1950 tanto reforçava a expansão contígua no entorno do polo – representado pela região metropolitana de São Paulo –, quanto adensava os eixos ferroviários e rodoviários avançando para o oeste de São Paulo, e para o norte paranaense, conforme as “trilhas, rodovias e eixos” de Peris (2002).

Pelo lado norte do polo, houve o adensamento na zona de influência da Estrada de ferro Goiás e da estrada velha que começava a dar forma à BR-153 até a nova capital goiana, por onde futuramente passaria o eixo norte-sul. Destaca-se ainda, o delineamento urbano que foi se formando ao longo do eixo da BR-116 (BR-4) e da estrada de Ferro Central do Brasil; ambas avançando ao norte de Minas Gerais com o propósito de estabelecer a integração do Sudeste com o Nordeste.

Além desses exemplos de expansão do polo capitalista, o Mapa 5.3, que traz a distribuição das cidades existentes no Brasil em 1950, reforça a grande ocupação da faixa litoral brasileira, sobretudo na região Sudeste e no Nordeste. Com exceção do litoral do Amapá, e, em menor nível, de parte do litoral baiano, toda a margem litoral do país apresentava-se com alta densidade urbana.

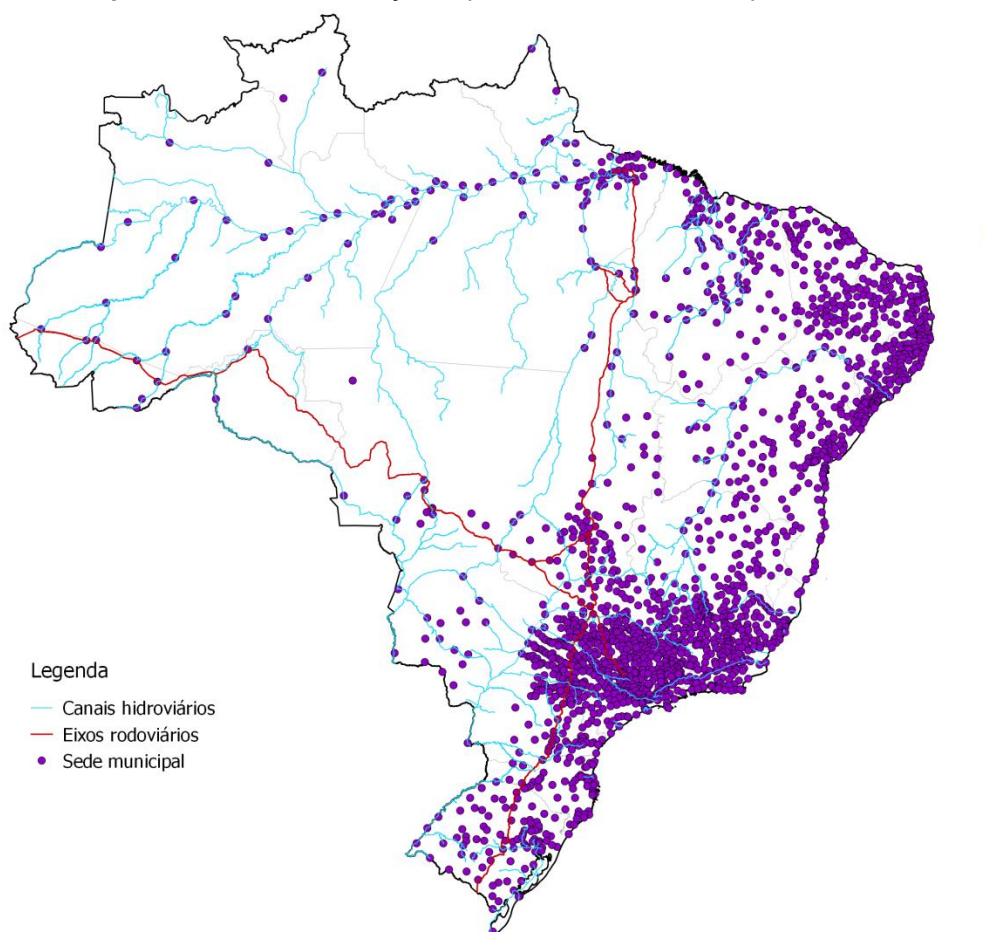
No restante do Nordeste a densidade maior estava no litoral leste e na região do Cariri, no Ceará. No mais, é possível visualizar a aglomeração de cidades sobre as margens do Rio São Francisco e alguns de seus afluentes, nas margens do Rio Parnaíba, na divisa entre o Piauí e o Maranhão, e ainda sobre as margens do Rio Mearim no Maranhão.

Na região Sul, exceto o oeste paranaense, a distribuição das cidades era muito equânime, sem ser muito densa. Já na região Sudeste, a densidade já era muito superior às outras regiões – a exceção ficava por conta do noroeste de Minas Gerais.

No Centro-Oeste, o ponto de maior aglomeração de cidades estava no trajeto do centro goiano para o Triângulo Mineiro. Essa aglomeração foi se adensando

desde o começo do século XX, quando do início da industrialização de São Paulo. Neste processo, o centro-sul goiano foi sendo integrado subordinadamente à economia nacional por meio de rotas de comércio e da Estrada de Ferro Goiás, extensão da Estrada de Ferro Mogiana a partir de Araguari-MG. Logo depois vieram a “marcha para o oeste” e a construção de Goiânia, que desencadearam a criação de muitos outros municípios na referida região.

Mapa 5.3 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1950.



Fonte: Elaboração própria.

Chama atenção no Mapa 5.3 o surgimento de várias cidades às margens do Rio Tocantins. De modo que, com base nos mapas apresentados até aqui vão ficando evidentes a formação de dois grandes eixos naturais formados pela Bacia Amazônica e pelo Rio Tocantins. O Rio Araguaia é outro grande canal, ou eixo potencial, que agregava alguns poucos municípios em 1950. Em contrapartida os eixos da Bacia amazônica e do Rio Tocantins concentravam quase todas as cidades da região Norte. Havia entre os dois eixos um importante vértice que se formava em

Belém, onde estava compreendida, sob a influência da capital paraense, a futura capital do Amapá; Macapá.

Chama atenção ainda, o fato de que todas as capitais e/ou futuras capitais da região Norte, com exceção de Boa Vista, estarem conectadas através desses dois grandes eixos estruturantes do território. Inclusive Palmas, que só existiria quatro décadas mais tarde na criação do estado do Tocantins.

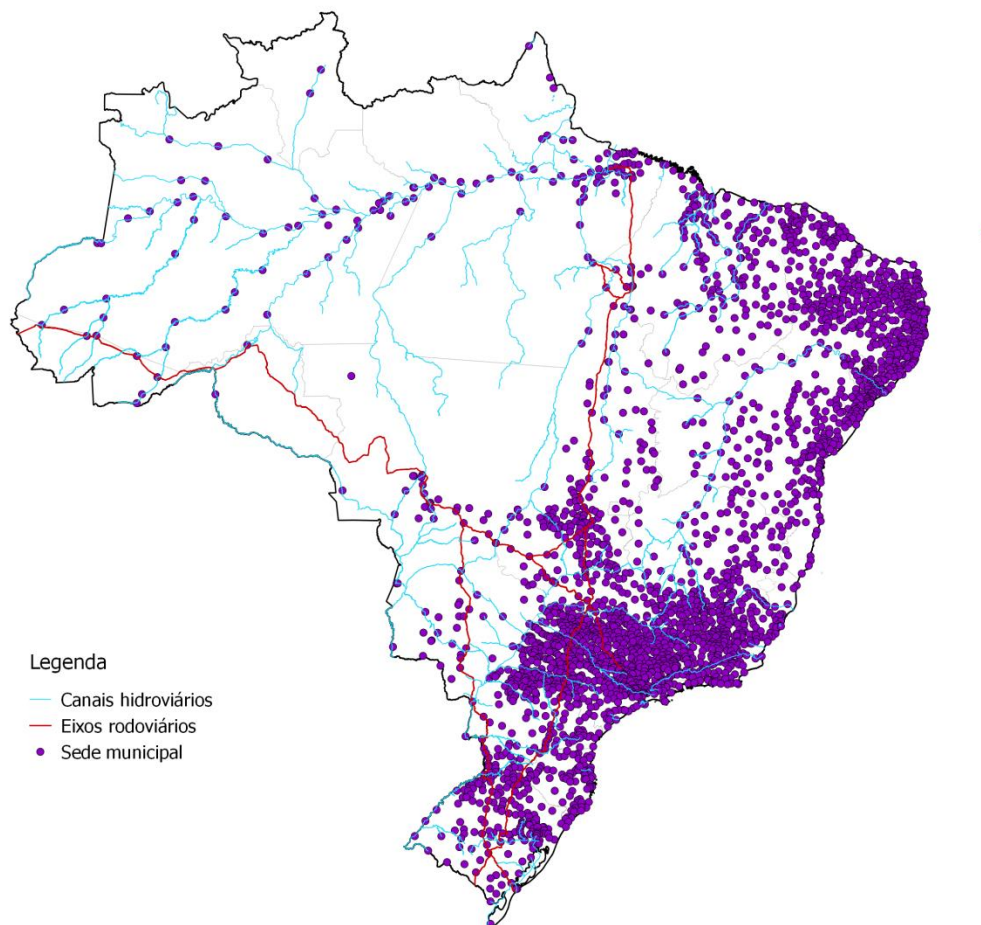
Afora a inserção da economia goiana como fornecedora de alimentos ao Sudeste, existiam também, outros três focos de aglomeração de cidades no Centro-Oeste. Ainda em Goiás, sua parte leste e norte concentrava certa quantia de cidades que foram formadas durante o século XVIII por conta da mineração de ouro e diamante. Atividade, aliás, também responsável pelo povoamento da área da Bacia Norte do Paraguai, no Mato Grosso, também iniciada no século XVIII.

Nota-se então, que durante a década de 1950, a grande municipalização registrada no Centro-Oeste, sobretudo em Goiás se adensou em torno do rio Tocantins e do que viria a ser o eixo norte-sul (formado inicialmente pelo Rio Tocantins, a BR-153 e, também, pela BR-010) e o eixo-364 (BR-364). O outro ponto de destaque, até maior pela quantidade de municípios envolvida, ficou para a grande área que circunda Goiânia. Nessa área o adensamento de cidades foi bastante intenso. Houve ainda um pequeno aumento de cidades no centro-sul do Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul.

Na região Norte ficou ainda mais forte o contorno sobre o traçado dos rios da Bacia Amazônica. Como foi visto, foram criados alguns municípios na região Norte durante a década de 1950, no entanto, excluindo-se apenas dois deles, todos os demais se fundaram às margens do eixo amazônico. A importância dos rios, sobretudo, da Bacia Amazônica e do Tocantins para a região Norte era tão grande, que das suas 99 cidades, em 1950, apenas 7 não estavam sediadas às margens de seus rios (Rio Madeira, Rio Purus, Rio Juruá, Rio Solimões, Rio Negro etc.) ou, às margens do Rio Tocantins. Ademais, as maiores aglomerações de cidades estavam ao redor de Belém e ao longo do Rio Amazonas e todos os grandes rios que fazem parte da Bacia Amazônica. Existia uma grande aglomeração de cidades no entorno de Belém, um verdadeiro polo regional.

O Mapa 5.4 corresponde ao ano de 1960. De 1950 para 1960, conforme discutido anteriormente, foram muitas as transformações realizadas no Brasil, inclusive, foram criadas duas importantes rodovias, BR-153 e BR-364, que formariam os dois principais eixos de interiorização e integração regional: o eixo norte-sul e o eixo-364, respectivamente.

Mapa 5.4 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1960.



Fonte: Elaboração própria.

A despeito dessas rodovias, que foram iniciadas em 1958, não terem ficado totalmente prontas e pavimentadas até 1960⁷, deve-se entender que, a própria criação e definição do traçado de grandes rodovias já propagam efeitos sobre as possíveis regiões vizinhas, contíguas, a tal rodovia. Outro ponto importante é que o próprio processo de construção de uma grande rodovia mobiliza vasta quantidade

⁷ Muito pelo contrário, a BR 364, por exemplo, só foi completamente pavimentada em 2015. Até os anos 1980 a pavimentação dessa Rodovia esteve restrita a Cuiabá. As obras da parte final da rodovia, localizada no Acre, só foram retomadas e concluídas recentemente, durante a integração obstruída.

de trabalhadores⁸ e amplia fronteiras regionais, dinamizando as localidades. Dessa forma, aceita-se que os eixos, desde o princípio, foram se formando conforme a abertura e a pavimentação das rodovias foram acontecendo. Veja-se que desde o final da década de 1950, quando o presidente Juscelino Kubitschek efetivou a construção das BRs 153 e 364, seus traçados foram se esboçando gradativamente, a partir do centro econômico (Sudeste) para o centro-norte e oeste do país.

Grande movimento urbanizador a se destacar se deu desde a região Sul até o estado de São Paulo. Nesse trecho houve, durante os anos 1950, a criação de vários municípios na fronteira oeste de todos os quatro estados. Destaque para Santa Catarina, o noroeste do Paraná e São Paulo.

No Nordeste houve bom adensamento as margens de outro grande eixo de integração nacional, a BR 116, especialmente no estado da Bahia. O restante do litoral leste do Nordeste também concentrou muitos dos novos municípios, e chegou a formar um grande aglomerado envolvendo os estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e o sul do Ceará, na região do Cariri. No Maranhão houve boa municipalização às margens do Rio Mearim, e também às margens do Rio Parnaíba, que também repercutiu no estado do Piauí.

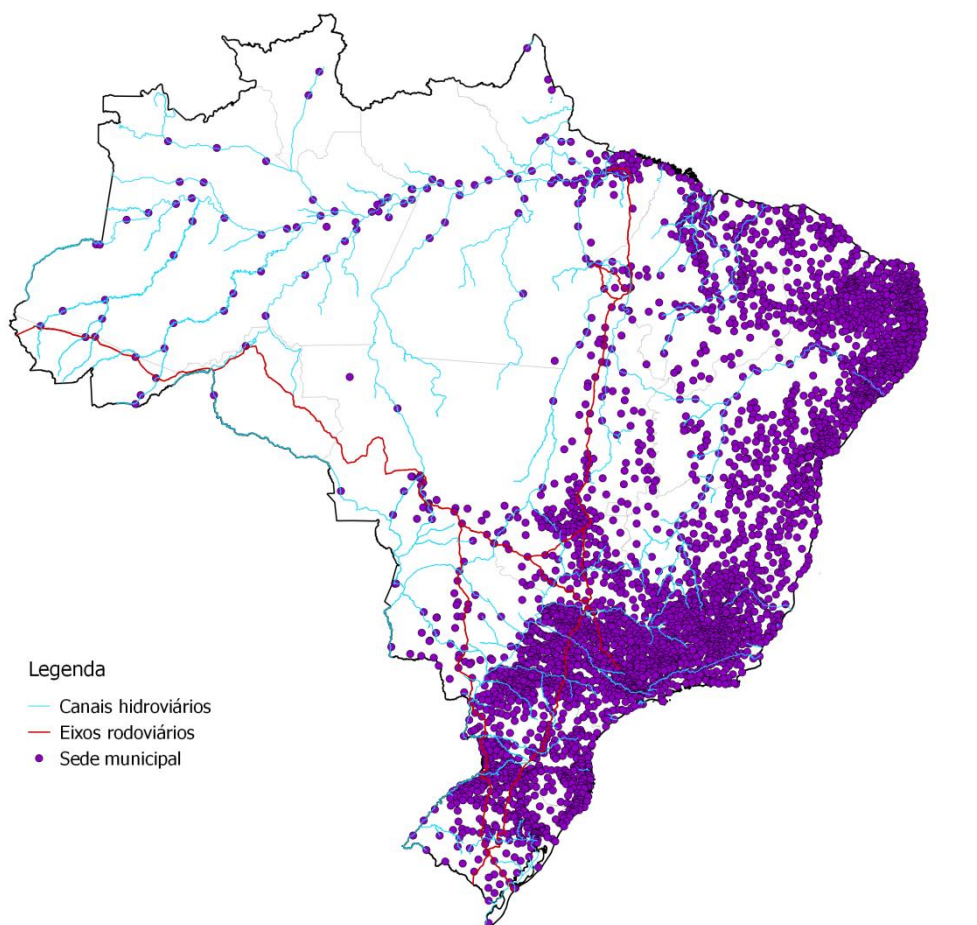
Já durante a década de 1960, reforçam-se bastante todas as mudanças ocorridas na década anterior, ficando cada vez mais evidente a penetração e o adensamento dos dois eixos sobre o interior.

Porém, enquanto o eixo norte-sul se consolidou totalmente durante a década de 1960, o eixo-364 ainda estava limitado pela não pavimentação da rodovia BR-364, que estava paralisada em Cuiabá.

Analisando-se a região Sul é possível notar, novamente, grande municipalização ocorrida no oeste paranaense. Em Santa Catarina e no extremo noroeste do Rio Grande do Sul ocorreu o mesmo. Ainda em Santa Catarina, a região do Vale do Itajaí também multiplicou suas cidades, formando um grande aglomerado no litoral do estado.

⁸ Grande parte dos municípios formados ao longo dessas rodovias foram inicialmente pontos de apoio, ou alojamentos de trabalhadores.

Mapa 5.5 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1970.



Fonte: Elaboração própria.

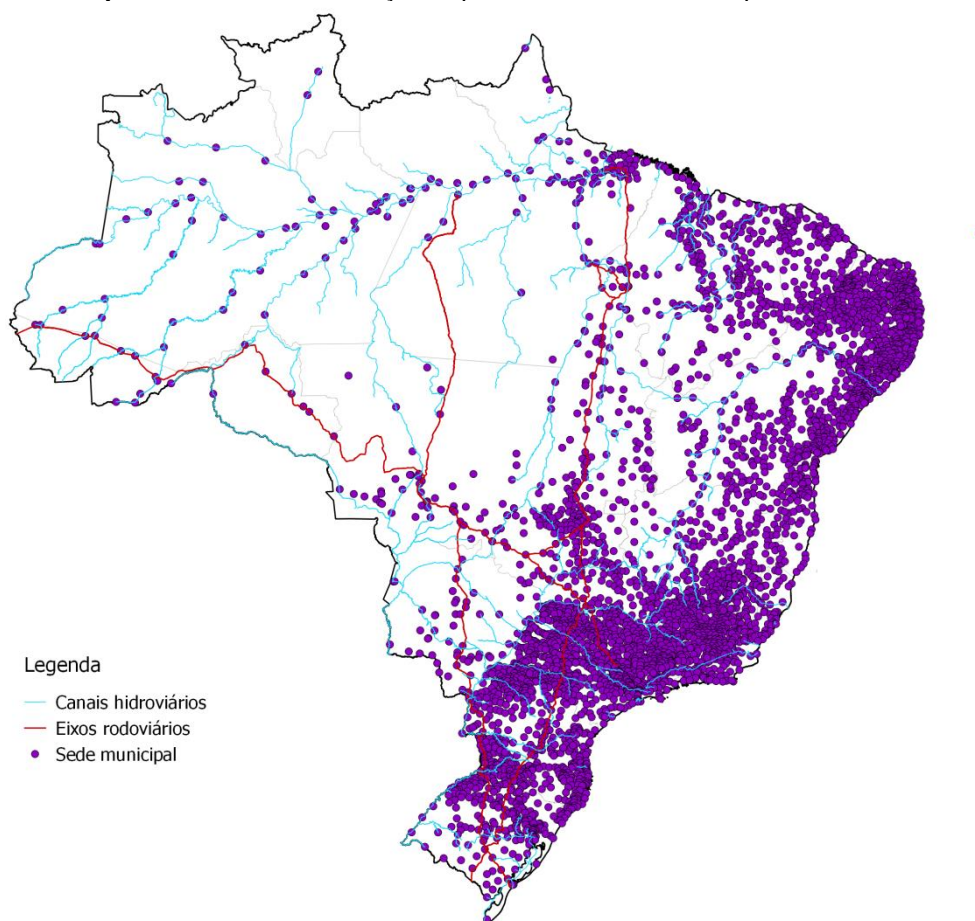
Na região Sudeste houve uma considerável urbanização para o norte da região, Espírito Santo e o norte mineiro, reforçando a integração Sudeste-Nordeste, visto que foi intenso o adensamento em torno da BR-116, no litoral leste, e às margens dos rios Parnaíba e Mearim.

Para o Mapa 5.6, referente ao ano de 1980, utiliza-se como base o quarto mapa (1980) apresentado pela Figura 4.1, no final do capítulo anterior. A diferença dessa base para a anterior é a introdução da parte sul da BR-163 como mais um eixo estruturante que foi se formando desde os anos 1970. Isso se deve ao fato de que a BR-163, que foi executada em meados dos anos 1970, passou a interligar várias cidades desde o extremo sul do Rio Grande do Sul, no município de Rio Grande, até seu encontro com a BR-364 no Mato Grosso, e posteriormente até Santarém, no Pará.

Assim, incidiu rapidamente sobre a BR-163 grande importância para o estado do Mato Grosso do Sul e para a própria região Sul. Futuramente essa relevância se tornaria evidente também para o centro-norte do Mato Grosso.

Conforme demonstrado, na década de 1970 foram criados pouquíssimos municípios no Brasil. Contudo, grande parte de suas sedes se estabeleceu às margens da BR-364, como pode ser verificado no Mapa 5.6. Assim, ao longo do tempo foi se conformando o eixo-364, alterando a configuração espacial dos municípios e das cidades em direção ao extremo oeste brasileiro, demarcando o caminho da penetração, integrando e transformando o espaço e a rede urbana.

Mapa 5.6 – Brasil, distribuição espacial das sedes municipais em 1980.



Fonte: Elaboração própria.

Enfim, com o adensamento dos três grandes eixos de integração nacional torna-se aparente um grande triângulo demarcando o espaço nas regiões Centro-Oeste e Norte. Este triângulo tem como vértices, além de Belém, Cruzeiro do Sul, no Acre, ponto final e de encontro entre o Rio Juruá e a BR-364, e o estado e a região metropolitana de São Paulo, que se associa a Goiânia como grande centro de

influência sobre o interior brasileiro. Contudo, a municipalização ocorrida na década de 1980 trouxe novas mudanças à distribuição espacial dos municípios. Ou seja, o grande triângulo da interiorização passou a ser penetrado por um novo eixo que foi se formando a partir da abertura da BR-163 e a sequente criação de municípios no norte do Mato Grosso até a fronteira com o Pará.

5.5.2 Análise espacial da interiorização demográfica

Os resultados gerais de todas essas transformações discutidas até aqui podem ser sintetizados nos dois mapas que seguem. Para a elaboração dos mapas foram calculadas as densidades demográficas de cada um dos municípios para os anos de 1940 e 1980, de maneira a tornar possível a melhor compreensão da interiorização e da integração brasileira, e o papel dos eixos de interiorização como elementos fundamentais desse importante conjunto de mudanças.

No primeiro Mapa (5.7) é possível verificar o grau de concentração da população brasileira em relação ao litoral do país no ano de 1940. Cada classe é composta por aproximadamente 15% do total dos municípios brasileiros no referido ano. Conforme a escala de classificação, quanto mais escura a coloração, maior será a densidade demográfica do município. Não por acaso, essa era a condição predominante no litoral.

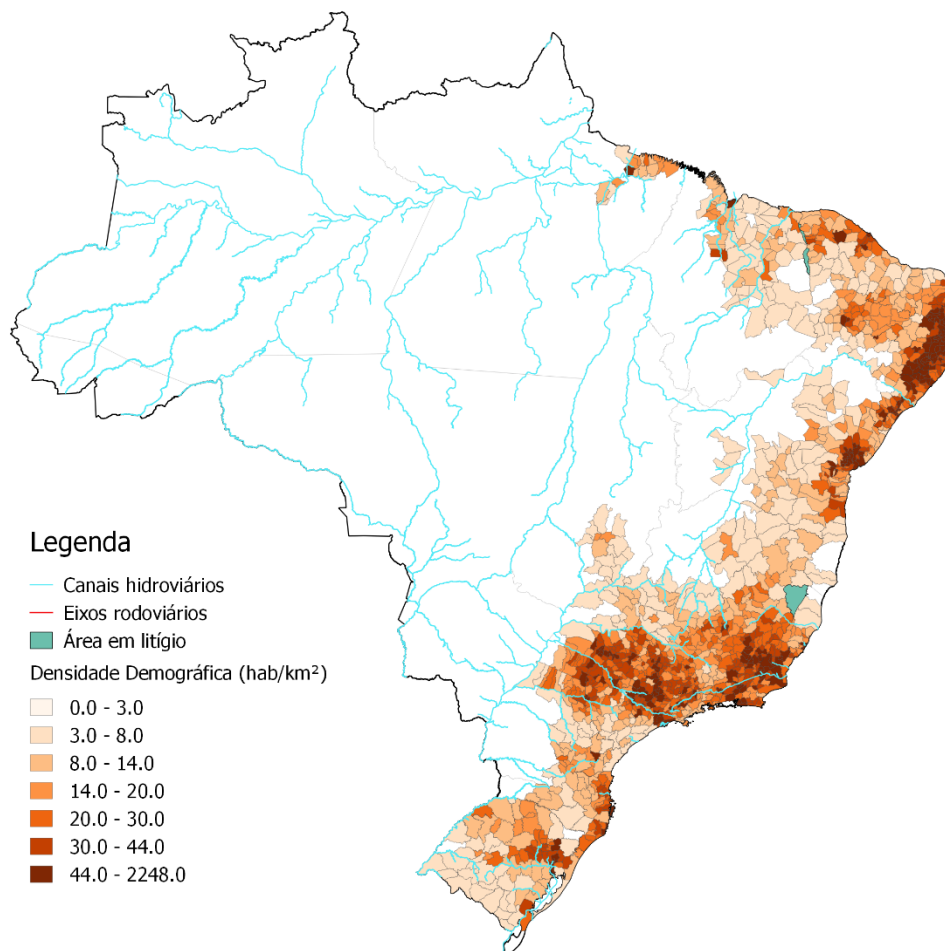
Em todo o interior do país (regiões Centro-Oeste e Norte) havia apenas dois pontos de destaque em termos de densidade demográfica, e em dois polos regionais: Goiânia e Belém; ambas capitais com grande poder de encadeamento sobre o espaço contíguo, ou seja, sobre os municípios circunvizinhos, de modo a constituírem dois grandes centros no interior do Brasil.

Na região Sul a densidade demográfica, em geral, era alta. Porém, eram poucos os municípios classificados na classe demográfica mais elevada, sendo que estes estavam localizados nas proximidades de Porto Alegre e na faixa litorânea de Santa Catarina, que tinha, assim como o Paraná, os municípios de menor densidade localizados a oeste de seu território.

Na região Sudeste, como era de se esperar, com exceção do noroeste mineiro, as altas densidades estavam presentes praticamente em todo o território. Nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro concentravam de forma contínua no

território as maiores densidades, com maiores destaques para as faixas litorâneas e as áreas metropolitanas.

Mapa 5.7 – Brasil, densidade demográfica dos municípios e os eixos de interiorização em 1940.



Fonte: Elaboração própria.

Do Triângulo Mineiro no sentido da recém-construída capital de Goiás, havia densidade diferenciada em alguns municípios. Essa configuração já demonstrava o início de um adensamento no sentido da capital goiana iniciada com a construção da Estrada de Goiás, ligando o centro-sudeste goiano ao Triângulo Mineiro e a São Paulo, conforme já destacado.

Já analisando o Nordeste fica clara a existência de pelo menos duas realidades demográficas para a região. Uma era a alta densidade populacional da faixa litorânea, que formava desde a altura meio sul da Bahia até o Piauí uma extensa faixa contígua de municípios com elevada densidade demográfica, conforme a própria espacialização urbana. Nesse sentido, há de ser destacada ainda a faixa litorânea dos estados da Paraíba, Pernambuco e Alagoas, que

adensada por uma grande quantidade de municípios resultava em altas densidades demográficas.

A outra realidade nordestina diz respeito ao semiárido. Nota-se uma grande diferença entre a faixa litorânea e o sertão nordestino, onde a maioria dos municípios apresentavam densidade demográfica entre 0 e 8 hab/km², como pode ser verificado, de acordo com a classificação do Mapa 5.7, a partir das duas faixas de menor densidade.

Conforme sustentado anteriormente, é possível notar a importância dos rios Mearim e Parnaíba para o povoamento e a vida no Piauí e no Maranhão. Veja-se que, ou na faixa litoral, ou ao longo desses rios, estão todos os municípios com destaque de densidade demográfica nos dois estados.

O Mapa 5.8 a seguir traz a densidade demográfica para o ano 1980. Assim, o objetivo foi constatar os efeitos da interiorização e da integração do espaço nacional na densidade demográfica, especialmente, confirmando a importância dos eixos de interiorização.

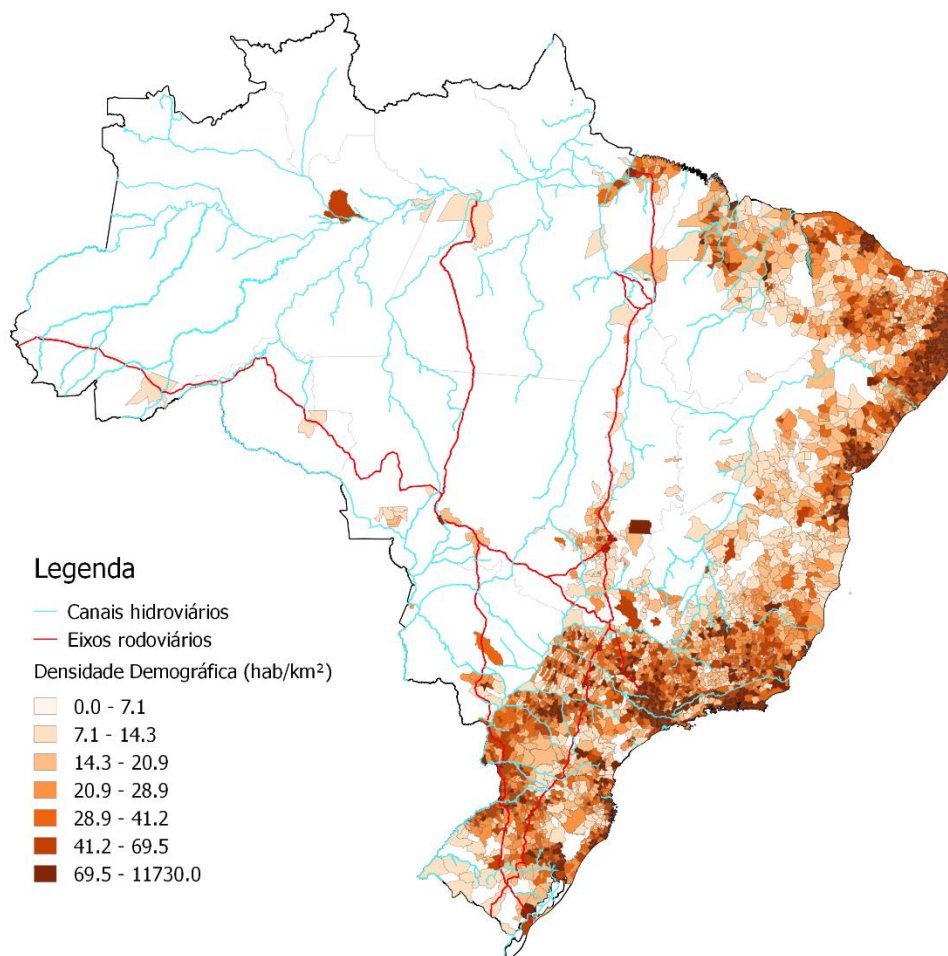
Sobre a influência do eixo amazônico pode ser verificada a intensificação demográfica de alguns dos mais importantes municípios da região Norte, como é o caso de Manaus, Parintins, Manacapuru, Tabatinga e Iranduba no Amazonas, Macapá, Santana e Laranjal do Jari no Amapá (os três municípios de maior população no estado). Enquanto no polo de Belém, além da capital paraense seguiam com destaque os também importantes municípios de Cametá, Abaetetuba, Barcarena, Ananindeua, Castanhal, Capanema, Bragança, e outros, também influenciados pelo Rio Tocantins e pelo eixo norte-sul.

A importância da infraestrutura do sistema de transportes e a existência dos eixos artificiais norte-sul, eixo-364 e eixo-163, é comprovada pelo destaque demográfico conferido nos municípios ao longo do traçado das BRs 153 (e auxiliares), 364 e 163. Sobre essas rodovias e suas economias de comunicação se formaram e continuam se adensando verdadeiros eixos de transformação do interior brasileiro, e também, da própria estrutura socioeconômica espacial nacional.

Sobre o raio das economias de comunicação dos eixos norte-sul e eixo-364 foram reforçadas não só a interiorização demográfica, mas também, a

desconcentração populacional do país. Estes eixos durante as quatro décadas, desde que começaram a ser construídos, impactaram fortemente o interior do país, não só contribuindo com a municipalização, mas, principalmente, com a ocupação menos desigual do território. Ainda que os mesmos sejam elementos de desigualdades intrarregionais.

Mapa 5.8 – Brasil, densidade demográfica dos municípios e os eixos de interiorização em 1980.



Fonte: Elaboração própria.

Além do forte adensamento demográfico ocorrido no centro e no sudeste de Goiás, estado privilegiado em localização e em infraestrutura rodoviária em relação ao interior do país, houve importante ocupação entre e ao longo dos dois eixos rodoviários pioneiros.

Para 1980, passou a se destacar uma nova área fora da ação dos eixos: um conjunto de quatro pequenos municípios da Microrregião do Jauru, no sudoeste mato-grossense, próximo à fronteira com a Bolívia. Contudo, vale destacar que tais municípios: São José dos Quatro Marcos, Mirassol D'oeste, Rio Branco e Jauru,

foram todos fundados entre as décadas de 1960 e 1970, sendo que, alguns deles foram criados a partir de projetos de colonização do Governo Federal.

A grande disparidade existente entre o sertão nordestino e a faixa litoral da própria região, discutida em relação ao mapa de 1940, passou por alterações. Para 1980 já era possível notar o adensamento maior das áreas mais secas do Nordeste, inclusive, do oeste baiano.

Neste sentido é interessante refletir sobre o caso do Mato Grosso do Sul. Espacialmente, parece haver uma grande barreira que impede o avanço sobre a fronteira paulista em direção ao Mato Grosso do Sul. É como se o Rio Paraná representasse uma grande fronteira impedindo a integração entre o espaço físico desses dois estados e das regiões Centro-Oeste e Sudeste. Isso parece encontrar maior sustentação quando se nota o adensamento demográfico ocorrido no extremo sudeste do Mato Grosso do Sul. Nessa área o estado faz fronteira não com São Paulo, mas, com o Paraná, onde o próprio Rio Paraná, após a usina hidrelétrica no extremo sul de São Paulo, assume outra largura, mais estreita e transponível, favorecendo a integração entre os territórios e a conexão pela BR-163.

Finalmente, a interiorização ainda em curso no Brasil, e tomada com vigor a partir dos anos 1940, tem sido uma interiorização com impulso capitalista, perene, de origem essencialmente planejada, acionada e, parcialmente, conduzida pelo Estado, infraestrutural, e fundamentalmente materializada na expansão contígua do centro capitalista e sobre os três grandes eixos: eixo norte-sul, eixo-364 e eixo-163.

Seria esta uma “interiorização perene”, por se diferir, em muito, de alguns momentos anteriores na história brasileira, caracterizados por investidas de cunho exploratório e predatório, que após algum tempo, ou fim do ciclo de exploração, resultavam (com exceção das capitais Manaus e Belém) pequenos municípios, estagnados ou em situação de quase abandono, conforme nas bandeiras do século XVIII – que alcançaram as margens do Rio Cuiabá e do Rio Vermelho, e, após algumas décadas de exploração de ouro, legaram, até mesmo as capitais Cuiabá (na Província de Mato Grosso) e Goiás (na Província de Goiás), a forte estagnação econômica e decadência populacional.

6 ECONOMIA REGIONAL, DESCONCENTRAÇÃO PRODUTIVA, E ECONOMIA ESPACIAL DURANTE A INTEGRAÇÃO DO ESPAÇO: OS EIXOS DA EXPANSÃO NACIONAL

“Foi, precisamente, através dos meios de transportes que se veio construir a marcha de colonização, e, é incontestável a sua influência na evolução de nossa economia.”
(OSVALDO GORDILHO)

Introdução

Entre 1920 e 1980 a circulação material e a economia brasileira se transformaram imensamente. Entre 1930 e início dos anos 1960 o Estado assumiu frente numa intensa agenda modernizadora e desenvolvimentista, mobilizou setores e classes num objetivo nacional que alçou a economia brasileira a um grupo seleto no sistema global. Desigual e concentradamente, porções do imenso e fragmentado território exportador de produtos primários, se industrializou, substituindo importações e subvertendo a ordem dinâmica do setor externo para o mercado interno; deslocou grandes massas de destituídos (BRANDÃO, 2004a); transfigurou radicalmente o espaço, compondo grandes metrópoles ao longo de sua extensa faixa costeira e erguendo cidades em lugares antes inatingíveis ao capital.

Quando os automóveis entraram em circulação o país passou a experimentar fluxos e velocidades inéditos, avançou grandemente no sentido da compressão do espaço e da supressão do tempo. Expandiu seus horizontes espaciais de decisão e reprodução, criando novos circuitos circulacionais e demolindo fronteiras e limites ao capital (HARVEY, 2006; 2011; 2014a); compartimentou e individualizou fluxos de matéria, possibilitando a explosão dos volumes, dos deslocamentos, e a integração do mercado nacional¹.

O objetivo neste capítulo é verificar os reflexos da integração profunda do espaço nacional e de suas consequentes transformações demográficas e urbanas na economia regional e espacial brasileira, tendo em conta os processos basilares

¹ Entre 1920 e 1985, ocorreram praticamente todas as mudanças estruturais que conhecemos: integraram-se o espaço e o mercado nacional; caiu a hegemonia da agropecuária como principal setor econômico, assumindo os serviços, e depois a indústria; inverteram-se as populações urbana e rural; inverteram-se os fluxos do comércio nacional e internacional; inverteu-se a polarização econômica no sentido litoral - interior, sudeste - restante do país, e São Paulo - restante do país.

de industrialização, “nacionalização”, desenvolvimentismo, e o clássico debate sobre a desconcentração produtiva regional do país.

Para atingir satisfatoriamente os objetivos propostos, especialmente, decorrer as análises espaciais e acerca da instauração dos eixos de interiorização e expansão capitalista recorreu-se aos dados do PIB dos municípios. Apesar de ser um procedimento mais trabalhoso e não usual, se justifica, devido às especificidades das análises espaciais propostas, que requerem o menor nível de agregação possível, o que naturalmente exclui o uso da divisão estadual, e, por outro lado, é reafirmada pela inexistência e incompatibilidade histórica da subdivisão “microrregiões do IBGE”. Doutro modo, para as análises regionais (estaduais ou macrorregionais), assim como da economia nacional, recorreu-se à agregação dos dados municipais ao nível desejado.

O uso dos dados do Produto Interno Bruto municipal é bastante propício e assenta uma peculiaridade positiva nesta pesquisa, distinguindo-a das pesquisas clássicas do regional feitas no Brasil; o que a categoriza, também, como uma pesquisa espacial. Neste sentido os dados utilizados se enquadram perfeitamente, pois, possibilitam, além da visão mais acurada do espaço, inclusive sobre supostas “ilhas de prosperidade” (PACHECO, 1996a), a identificação de eixos estruturantes do território, e as manifestações dos possíveis processos de expansão por contiguidade espacial.

6.1 Transformação produtiva e concentração regional: a economia brasileira durante as primeiras décadas de integração rodoviarista

Entre 1920 e 1949, enquanto a integração brasileira se consolidava e os automóveis inauguravam uma nova forma de costuração do espaço nacional, permitindo a expansão dos deslocamentos e dos fluxos do mercado interno e a intensificação do processo de industrialização por “substituição de importações” (PREBISCH, 1964; TAVARES, 1972 (1983), a região Sudeste, o estado e o município de São Paulo se confirmavam como os grandes polos da economia nacional.

Enquanto a agricultura rapidamente perdia participação em face do crescimento do setor de serviços, a indústria dava sinais de fortalecimento ao apresentar um ligeiro aumento em sua taxa de contribuição ao Produto Interno Bruto brasileiro entre 1920 e 1939. A partir de 1920, até 1980, a queda registrada para o

setor agropecuário, década após década, seria intensa e irreversível; diferentemente do que ocorreria na indústria, que teria trajetória ascendente durante todo este período. A indústria que em 1920 correspondia a 17,7% do PIB aumentaria menos de 2 pontos em duas décadas, atingindo taxa de 19,5% em 1939, para a partir de aí crescer rapidamente até 1980, quando representou 40,9% do PIB brasileiro. Em caminho inverso a agropecuária teve queda brusca entre 1920 e 1939, seguindo decrescente até atingir apenas 10,1% do PIB em 1980. No que tange ao setor de serviços, que em 1920 já contribuía com 36% do Produto Interno Bruto brasileiro, este atingiu seu auge em 1939 (54,7%), e a partir de então se manteve flutuando com taxa em torno de 50%, conforme registra a Tabela 6.1.

Tabela 6.1 – Brasil: composição do PIB.

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total
1920	46,3	17,7	36,0	100
1939	25,8	19,5	54,7	100
1949	23,6	24,7	51,7	100
1959	17,2	33,0	49,9	100
1970	11,6	35,8	52,6	100
1980	10,1	40,9	49,0	100

Fonte: IBGE.

Portanto, a partir da década de 1940 houve forte aceleração do processo de industrialização no Brasil; uma vez registrado o aumento consistente da participação do setor industrial na economia brasileira. Os dados denunciam ainda a flagrante concomitância entre a intensificação e consolidação da industrialização brasileira com a aceleração e o aprofundamento do processo de integração do espaço nacional, que, conforme foi visto, entrou em uma nova etapa a partir dos anos 1940.

O processo de industrialização, como se sabe, repercutiu de maneira diversa entre as regiões e unidades federais. Neste momento crucial do desenvolvimento brasileiro deu-se a solidificação do protagonismo paulista como centro do capitalismo nacional, e reafirmou-se a região sudeste como a região da economia mais industrializada do país. Assim, enquanto se aprofundava a integração do espaço nacional e a industrialização pesada do Brasil, se estabeleciam os padrões de relação hierárquica com a polarização em São Paulo e a especialização regional de inserção subordinada do restante do país – a que Guimarães Neto (1989) chamou de processo de imposição de uma divisão inter-regional do trabalho –, muito embora, todos os estados tenham aumentado o peso da indústria sobre suas economias.

O Centro-Oeste, por exemplo, manteve ao longo de toda a série 1920-1980 a posição de região menos industrializada do país. Nesta região a grande mudança foi a inversão de posição entre agropecuária e os serviços, vez que estes últimos ganharam outra dimensão após a inauguração de Brasília, sendo alçados ao posto de principal setor econômico da referida região. Esta estrutura industrial incipiente, quando associada com a forma de integração ferroviária da região ao polo, sugere uma subordinação da economia do Centro-Oeste em relação à economia paulista (PALACÍN, 1976).

A região Norte, que por sinal, nunca teve uma agropecuária tão pujante, ganhou nova configuração com a instalação da Zona Franca de Manaus, o que contribuiu na elevação da taxa de participação da indústria na formação do produto regional.

De modo geral, é flagrante o salto industrial ocorrido no Brasil entre 1939 e 1980. Nestas quatro décadas, com exceção do Centro-Oeste, todas as demais regiões mais que dobraram a taxa de participação da indústria na composição de seus PIBs, incluindo-se o Nordeste, que passava por longa e intensa crise.

Tabela 6.2 - Brasil: composição do Produto Interno Bruto das regiões (%).

UT	1920			1939			1980		
	Agro	Ind	Serv	Agro	Ind	Serv	Agro	Ind	Serv
Norte	43,2	6,3	50,5	36,4	15,9	47,7	17,1	39,5	43,4
Nordeste	43,2	12,0	44,8	36,0	14,3	49,7	16,5	32,0	51,6
Sudeste	44,5	20,4	35,1	19,1	22,1	58,9	5,6	45,3	49,1
Sul	55,7	19,6	24,7	37,3	16,4	46,2	17,6	39,1	43,3
Centro-Oeste	65,6	3,4	31,0	52,7	10,5	36,8	20,0	16,7	63,3
Brasil	46,3	17,7	36,0	25,8	19,5	54,7	10,1	40,9	49,0

Fonte: IBGE.

Ao final, o Sudeste perdeu sua condição de região com maior peso dos serviços sobre o PIB e manteve sua condição de região mais industrializada, se descolando muito das demais – uma vez que sua agropecuária assumia posição menor no conjunto de sua estrutura econômica. Doutro modo, o Centro-Oeste permaneceu como região da agropecuária e assumiu também a ponta no setor de serviços, em função de Brasília.

Como será visto na seção final deste capítulo, todas essas transformações estiveram intimamente ligadas ao processo de integração e interiorização da

economia brasileira, sendo que os traços principais se forjaram no espaço, deixando marcas profundas no território nacional.

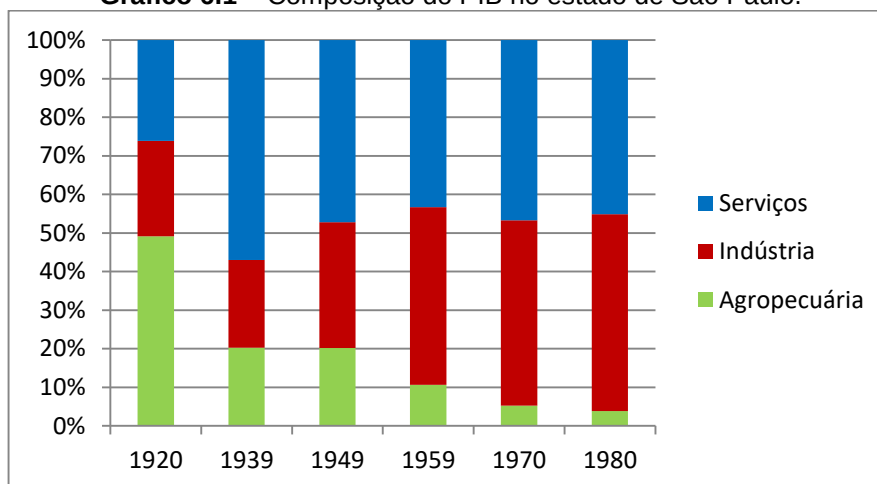
A importância da integração do espaço e dos sistemas de circulação sobre a economia de países e regiões em ocupação, ou de ocupação relativamente tardia, pode ser comprovada de diversas formas, como tem sido feito ao longo desta pesquisa. Entretanto, quando se direciona a análise para os processos de concentração e polarização econômica e industrial ocorrido em favor do estado de São Paulo é possível constatar, novamente, e muito claramente, os efeitos infraestruturais sobre a estrutura do sistema econômico. Esses desdobramentos sucederam-se de modo bastante intenso e ligeiro, como pode ser visto tanto na Tabela 6.2 como no Gráfico 6.1.

Vide novamente, que, até 1939 a indústria tinha peso muito próximo ao da agropecuária na formação do PIB do estado de São Paulo, embora já a ultrapassasse, atingindo 22,7% naquele ano. Conforme foi demonstrado nos capítulos anteriores, durante a década de 1930 e 1940, ocorreu intensa urbanização no oeste paulista, tal urbanização esteve diretamente ligada à construção de ferrovias e estruturas de circulação que, em conjunto, terminaram por proporcionar a expansão produtiva para uma parte até então pouco produtiva do estado. Isto, ocorrendo concomitantemente com a industrialização na região metropolitana de São Paulo, favoreceu tanto o setor agrícola paulista, com a expansão da fronteira cafeeira etc., quanto impulsionou o setor de serviços, devido à própria urbanização, e, sobretudo, impulsionou a centralização de atividades industriais e serviços especializados no núcleo do polo. Deste modo, a década de 1940 foi altamente propícia à expansão industrial paulista, que respondia às restrições e oportunidades impostas pela Segunda Guerra Mundial, e, sobretudo, intensificava condições para uma imposição hegemônica na economia nacional, conforme a integração do espaço nacional se colocava em profundidade abrindo o interior e o restante do território nacional à acumulação paulista.

Veja que a partir de 1939 o setor industrial de São Paulo começou a crescer vigorosamente, comprimindo tanto o setor de serviços quanto o setor agropecuário. Entre 1939 e 1949 a agropecuária paulista cresceu fortemente em decorrência da ocupação do oeste do estado, que, por sua vez, ocasionaria a densa urbanização

durante a década de 1950, conforme visto anteriormente – no entanto, tal crescimento do setor agropecuário foi apenas suficiente para manter a taxa de participação do setor, que nas décadas seguintes seria fortemente reduzida chegando a apenas 3,8% do produto paulista em 1980. Por outro lado, o setor de serviços, que representava 57% do PIB paulista em 1939, nas décadas seguintes permaneceria sempre abaixo de 48%.

Gráfico 6.1 – Composição do PIB no estado de São Paulo.



Fonte: Elaboração própria.

Deste modo, já em 1959 o setor industrial conquistaria o posto de principal setor econômico do estado de São Paulo, representando 46%, contra 43,3% do setor de serviços. Essa espacialização produtiva industrial seguiria crescente até o fim da série analisada, em 1980, quando atingira taxa de 51% do produto daquele estado.

Neste processo de industrialização-integração a economia paulista, que já “em 1929 concentrava 37,5% da indústria nacional” (CANO, 2007, p. 185), se impôs definitivamente enquanto grande polo capitalista nacional; visto que, transformou profundamente sua estrutura física, urbana e circulacional, abrindo canais que permitiram a expansão do seu sistema reprodutivo para além das fronteiras do próprio estado – contou com a maior infraestrutura circulacional ferroviária do país – integrando-se a territórios vizinhos, como o norte paranaense, a região Sul, o Mato Grosso (do Sul), Goiás, Minas Gerais, e, em outro momento, o Nordeste. Os resultados concretos dessas complexas transformações podem ser aferidos na participação da região Sudeste e do estado de São Paulo no PIB brasileiro.

Por conseguinte, com a simbiose perfeita entre a formação de eixos de circulação e expansão contígua do polo metropolitano, São Paulo atingiu números alarmantes de concentração produtiva e industrial durante a primeira metade do século XX.

Tabela 6.3 - Participação dos estados e regiões no PIB brasileiro.

UT	1920	1939	1949
Rondônia	0,1	0,0	0,1
Acre	0,5	0,2	0,1
Amazonas	1,1	0,8	0,5
Roraima	0,0	0,0	0,1
Pará	2,6	1,5	0,9
Amapá	0,1	0,0	0,0
Norte	4,3	2,6	1,8
Maranhão	1,2	1,2	0,7
Piauí	0,8	0,8	0,4
Ceará	1,6	2,0	1,7
Rio Grande do Norte	0,7	0,8	0,8
Paraíba	1,2	1,3	1,3
Pernambuco	4,5	4,4	3,9
Alagoas	1,5	0,9	0,9
Sergipe	1,0	0,6	0,5
Bahia	6,7	4,4	3,6
Nordeste	19,3	16,5	13,9
Minas Gerais	15,3	10,1	10,1
Espírito Santo	1,7	1,2	1,3
Rio de Janeiro	17,9	20,9	20,6
São Paulo	23,9	31,4	35,2
Sudeste	58,8	63,5	67,2
Paraná	2,9	2,9	4,1
Santa Catarina	1,9	2,2	2,5
Rio Grande do Sul	11,1	10,2	9,0
Sul	15,8	15,3	15,6
Mato Grosso	0,6	0,9	0,8
Goiás	1,2	1,1	0,9
Centro-Oeste	1,8	2,1	1,6
Brasil	100	100	100

Fonte: IBGE.

A despeito da forte queda de participação da economia mineira (que caiu de 15,3% para 10,1% de 1920 para 1939) e capixaba no Produto Interno Bruto brasileiro entre 1920 e 1949, a envergadura da economia paulista – com auxílio de crescimento sensível do Rio de Janeiro – foi suficiente para conduzir a região Sudeste – que em 1920 já era responsável por 58,8% do PIB nacional – ao ápice

histórico da concentração econômica regional, que foi de 67,2%, alcançado no ano de 1949. Ao mesmo tempo, todas as demais regiões brasileiras, dadas as suas estruturas e particularidades, não conseguiram acompanhar a virtuosidade do polo. O resultado foi a queda de participação generalizada e em variados graus de importância, onde, por exemplo, o Sul e o Centro-Oeste registraram perdas mínimas, o Norte e o Nordeste tiveram participação gravemente comprimida (Tabela 6.3).

Enfim, o sucesso da economia da região Sudeste e, sobretudo, do estado de São Paulo sobre as demais regiões e estados brasileiros foi firmado ao longo do século XX, graças a uma série de fatores, porém, foi a ação do Estado em prol da integração do espaço nacional, e a consequente penetração do interior diretamente a partir de São Paulo (o polo econômico), foram determinantes. Foi a integração do espaço o que levou à intensificação dos fluxos comerciais inter-regionais e à integração do mercado nacional, pela qual se instauraram os efeitos de “destruição”, “estímulo”, “bloqueio/inibição” (CANO, 2007), permitindo a expansão e o “êxito” do sistema capitalista no Brasil, a partir do polo.

6.2 Desconcentração produtiva regional no Brasil

Por outro lado, como mais uma contradição do sistema capitalista, seria também a própria integração do espaço nacional o que permitiria, mais tarde, não a “reversão da polarização” (REDWOOD III, 1984), conforme se cogitou, mas sim, a desconcentração produtiva: re-especialização sob a re-espacialização.

Aliás, esse processo de desconcentração da economia nacional é um dos assuntos clássicos da literatura regional no Brasil. Inspirada em Araújo (2000), Cano (2007), Diniz (1991; 2001) e Pacheco (1998), Siqueira explica que:

ao longo das décadas de 1970, 1980 e início dos anos 1990 os debates sobre a dinâmica regional brasileira tinham em seu cerne a discussão sobre duas tendências: de *concentração* regional das atividades industriais e de maior complexidade tecnológica na região Sudeste (1930-70), sobretudo com a concentração do bloco de investimentos do Plano de Metas no Estado de São Paulo; e de *desconcentração* regional (1970-85), tendo como fatores principais os grandes projetos nos setores de bens intermediários do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), a expansão da fronteira agrícola e mineral, as deseconomias de aglomeração da Grande São Paulo e os incentivos fiscais e financeiros à indústria nas regiões periféricas no âmbito das superintendências regionais e dos bancos estaduais e regionais durante o regime militar (SIQUEIRA, 2013. p. 66, grifos da autora).

A autora faz ainda um paralelo entre esse debate acadêmico e os processos de transformação do mercado nacional (e de integração do espaço), ao afirmar que:

essas duas tendências na dinâmica regional brasileira ocorreram em um contexto de integração do mercado nacional, com fortes nexos de complementaridade inter-regional, e de continuidade da “marcha para o Oeste” (e Norte) do país, caracterizada pela apropriação privada do território e abertura de novas fronteiras agrícolas e minerais, intensificando-se os fluxos migratórios que impactaram na formação de importantes núcleos urbanos fora da faixa litorânea (SIQUEIRA, 2013, p. 66-7, grifo nosso).

Portanto, entre as décadas de 1980 e 1990 – devido à preocupação com os alarmantes níveis de desigualdade instalados no território brasileiro, onde a região Sudeste e o estado de São Paulo se impunham com relevo sobre seus pares – foram publicadas inúmeras pesquisas que buscaram desvendar o comportamento regional da economia brasileira, dentre os quais se destacam: Redwood III (1984), Azzoni (1986a, 1986b), Guimarães Neto (1989), Diniz e Lemos (1989), Diniz (1993), Diniz e Crocco (1996), Negri (1994), Pacheco (1996a; 1996b).

A despeito da boa quantidade pesquisas acerca dos processos de concentração e desconcentração da economia regional brasileira, a importância dada à heterogeneidade do espaço (por mais contraditório que pareça), ao transporte, à infraestrutura, e especialmente, aos sistemas de circulação é incipiente e superficial.

Ademais, maioria dos especialistas do debate regional defende que o processo de concentração na região Sudeste seguiu crescente até 1970, e só a partir daí teria iniciado o processo inverso. No entanto, os dados arrepanhados durante a presente pesquisa, indicam que a desconcentração produtiva a partir da região Sudeste teria entrado em curso ainda na década de 1950 (juntamente com a industrialização pesada) – apesar das sequentes perdas de participação da economia nordestina, sob intensa crise. Tal constatação denota que este tema da desconcentração, tão simbólico para literatura regional brasileira, ainda que bastante estudado, segue merecedor de atenção.

A análise feita na seção anterior tentou demonstrar e discutir, em um curto espaço, o grau de desigualdade econômica existente no país anteriormente à sua industrialização pesada. Embora a escassez de dados para a época seja um empecilho para análises mais pontuais e precisas (ano a ano) quanto aos momentos

de inversões e acelerações nos processos, os dados apresentados nas Tabelas 6.3 e 6.4, apesar de pouco usuais na literatura regional brasileira, são de larga importância, uma vez que permitem a avaliação de todo o território a partir do nível municipal de desagregação, possibilitando assim, além de análises mais detalhadas espacialmente (contíguas e não limitadas às divisões estaduais e regionais), análises para os territórios que hoje correspondem aos estados do Tocantins e do Mato Grosso do Sul em datas anteriores à própria existência destes enquanto entes federativos.

Primeiramente, deve-se advertir que a categoria “desconcentração econômica regional” não implica relação automática com crise, estagnação ou queda do produto no polo (tradicionalmente concentrador). Ao se cogitar a desconcentração como resultado da expansão do espaço produtivo, ou, da própria expansão (intensificação) da economia nacional, abre-se a possibilidade de compreensão real do caso brasileiro; que foi um processo de desconcentração coordenado pelo próprio polo na ausência de crise ou estagnação em sua jurisdição, muito pelo contrário, a interiorização e a consequente desconcentração da economia regional brasileira foi reflexo da própria expansão – quiçá saturação pontual – do polo.

Neste sentido, o caso da desconcentração produtiva ocorrida no Brasil desde a década de 1950, deve ser entendido mais como perda de representatividade no produto – dada a incipiência precedente da economia interior –, e não como um caso de queda concreta do produto interno da região Sudeste ou do estado de São Paulo, visto que o fato ocorreu em um período de crescimento intenso da economia brasileira, onde o polo continuou crescendo.

Daí outra advertência: cravar a origem do processo de desconcentração da economia regional brasileira somente após 1970 é apreender uma desconcentração forjada na crise – que logo se manifestaria na economia brasileira –, no entanto, o que se está argumentando aqui, é uma desconcentração desabrochada no seio do crescimento, da intensificação e da expansão capitalista nacional². Cano (2008) faz

² Cano (2008) mostra que apesar do forte aumento da concentração no estado de São Paulo, não houve estagnação ou recessão na periferia nacional. Ao contrário, o aumento da participação de São Paulo na produção nacional se deu concomitantemente ao crescimento na periferia. Destarte, São Paulo comandava o processo de acumulação, estimulando, a produção periférica nacional, especialmente, a produção agropecuária e de matérias-primas.

observações parecidas ao analisar o processo de desconcentração a partir de 1970. O autor usa os termos desconcentração “virtuosa” e “espúria” para explicar a desconcentração econômica nas décadas de 1970 e 1980, respectivamente.

Neste entendimento, reafirma-se que, de fato, até por volta de 1950 o desenvolvimento capitalista brasileiro esteve excessivamente concentrando no litoral do país, seguindo uma tendência intensamente polarizadora em favor dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro (ver Tabela 6.3). Todavia, essa extraordinária concentração em termos regionais, foi sendo lentamente reduzida durante as décadas de 1950 e 1960 (conforme os dados apresentados na Tabela 6.4), sob os marcos da integração nacional profunda. Nestas duas primeiras décadas a desconcentração se deu a partir da região Sudeste, excetuando-se o estado de São Paulo, para as demais regiões, excetuando-se o Nordeste – que por sinal, acumulava sucessivas perdas. Eis que, a partir de 1970 houve a aceleração deste processo de desconcentração, que então passou a incidir, também, sobre o estado de São Paulo, e a favorecer, também, a região Nordeste.

Na Tabela 6.4 é possível examinar como repercutiu (a partir de 1949 – auge da concentração), em números, o processo de desconcentração da economia regional brasileira. Veja que entre 1949 e 1970 a região Sudeste teve reduzida sua participação de 67,2% para 65,5%. À primeira vista, não se trata de uma mudança tão expressiva. Contudo, a informação mais importante contida neste dado é a inflexão do processo de concentração; a sustentada mudança de trajetória que acontece pela primeira vez, durante a década de 1950, e posteriormente, se repete, ainda mais forte, na década de 1960, para enfim, se acelerar na década seguinte.

Enquanto o estado de São Paulo inflou sua participação até 1970, chegando ao recorde histórico de 39,4% da produção nacional naquele ano, a região Nordeste também registrou um recorde, porém, negativo, visto que desceu a apenas 11,7% da produção nacional. A partir de 1970 essas trajetórias se inverteram reforçando o processo de desconcentração econômica, e reafirmando a importância da integração profunda do espaço nacional.

Tabela 6.4 - Participação dos estados e regiões no PIB brasileiro.

UT	1949	1959	1970	1980
Rondônia	0,1	0,1	0,1	0,3
Acre	0,1	0,1	0,1	0,1
Amazonas	0,5	0,6	0,7	1,1
Roraima	0,1	0,0	0,0	0,0
Pará	0,9	1,0	1,1	1,6
Amapá	0,0	0,2	0,1	0,1
Norte	1,8	2,0	2,2	3,2
Maranhão	0,7	0,9	0,8	0,8
Piauí	0,4	0,4	0,4	0,4
Ceará	1,7	1,6	1,4	1,5
Rio Grande do Norte	0,8	0,7	0,5	0,6
Paraíba	1,3	1,0	0,7	0,7
Pernambuco	3,9	3,4	2,9	2,5
Alagoas	0,9	0,7	0,7	0,7
Sergipe	0,5	0,5	0,4	0,4
Bahia	3,6	3,8	3,8	4,3
Nordeste	13,9	13,0	11,7	12,0
Minas Gerais	10,1	9,1	8,3	9,4
Espírito Santo	1,3	0,9	1,2	1,5
Rio de Janeiro	20,6	18,6	16,7	13,7
São Paulo	35,2	38,2	39,4	37,7
Sudeste	67,2	66,8	65,5	62,3
Paraná	4,1	5,4	5,4	5,8
Santa Catarina	2,5	2,4	2,7	3,3
Rio Grande do Sul	9,0	8,4	8,6	7,9
Sul	15,6	16,2	16,7	17,0
Mato Grosso do Sul				1,1
Mato Grosso	0,8	0,8	1,1	0,6
Goiás	0,9	1,2	1,5	1,9
Distrito Federal			1,3	2,0
Centro-Oeste	1,6	2,0	3,9	5,6
Brasil	100	100	100	100

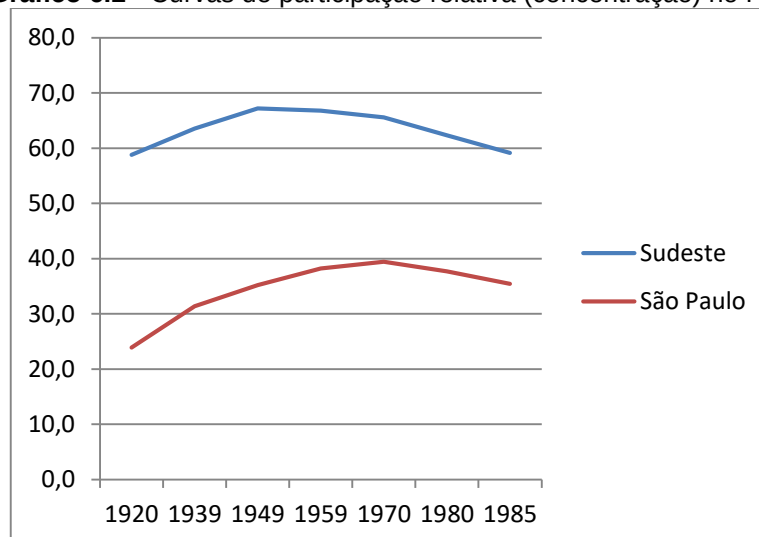
Fonte: IBGE.

Conforme foi visto durante as explicações sobre o processo de integração do espaço nacional via estruturas de circulação, os dois eixos principais da interiorização foram se impondo sobre o território a partir do polo e da região sudeste em direção ao norte e ao oeste, passando primeiro sobre a região Centro-Oeste, para então atingir a região Norte. Esse processo evolutivo refletiu momentos temporais distintos entre as duas regiões do interior, e, novamente, ficam evidentes os efeitos da integração e dos eixos de interiorização e expansão capitalista no processo de desconcentração e na conformação espacial do capitalismo brasileiro –

vale ressaltar a importância da construção de Brasília sobre esse processo, que além de representar uma contribuição direta para o PIB ainda participou na concepção de novas rodovias federais no Centro-Oeste. É o que comprovam os dados da participação regional e dos estados no PIB.

Veja que enquanto a região Centro-Oeste melhorava sua participação, com certo vigor, desde os anos 1950, se acelerando durante os anos 1960 ao ganhar nova força após a inauguração de Brasília, a região Norte somente demonstrou maior crescimento após 1970: quando a BR-364 chegava transformando drasticamente o estado de Rondônia, a BR-163 se concretizava no Pará, e a Zona Franca sobre o Amazonas.

Gráfico 6.2 - Curvas de participação relativa (concentração) no PIB.



Fonte: Elaboração própria.

Em termos setoriais, conforme os dados obtidos, a desconcentração resultou, já a partir de 1949, na queda de participação da agropecuária e dos serviços da região Sudeste frente ao restante das regiões brasileiras. Até 1959, tanto a região Sudeste quanto o estado de São Paulo cresceram suas participações relativas do setor industrial, que passou a cair para ambos durante a década de 1960. Em São Paulo os serviços ainda se ampliariam até 1970, motivo pelo qual a participação percentual do estado no PIB nacional se manteve crescente até 1970.

Os dados do PIB referentes a 1985 foram inseridos no Gráfico 6.2 para proporcionar maior amplitude visual com relação ao processo de desconcentração produtiva no Brasil. Assim, fica demonstrado que – pelo menos – até 1985 existiram dois momentos na desconcentração produtiva regional no Brasil: o primeiro, menos

intenso, ocorreu durante as décadas de 1950 e 1960, excluiu a região Nordeste e o estado de São Paulo, beneficiando majoritariamente a região Sul e o Centro-Oeste; o segundo, com acentuação de tendência a partir de 1970, foi mais agudo e abrangente, pois agora também era verificado no Estado de São Paulo e favorecia também o Nordeste.

Alguns pontos são frequentemente listados pelos autores clássicos da literatura regional brasileira como os motivos determinantes para a desconcentração produtiva no país. A observação atenta dos mesmos revela muito acerca das razões que, normalmente, levam os autores a considerar a desconcentração somente após 1970. Cano (2008), por exemplo, elenca como elementos principais:

- i. os efeitos de estímulo sobre as bases produtivas periféricas: que, decorrentes do processo de integração do mercado nacional, induziram transformações estruturais de efeitos cumulativos no longo prazo, desconcentrando segmentos produtivos;
- ii. a marcha para o oeste: com a expansão da fronteira agrícola, dinamizou a agricultura de diversos estados possibilitando, e incentivando a agroindustrialização e a urbanização;
- iii. as políticas de desenvolvimento regional: que a partir de 1961 criaram incentivos ao capital para o Nordeste (Sudene), para o Norte (Sudam e Suframa) e para o Centro-Oeste (Sudeco). Tais incentivos teriam intensificado a migração do capital produtivo para aquelas regiões, desconcentrando assim, a produção nacional;
- iv. as políticas de incentivo às exportações: formuladas a partir da segunda metade da década de 1960, que, juntamente com as novas bases do crédito rural, promoveram grande modernização agrícola e agroindustrial, desconcentrando boa parte da produção nacional daqueles segmentos;
- v. o II PND: que, através da política de incentivos fiscais e creditícios e dos investimentos públicos e privados, impuseram maior uso das bases periféricas de recursos naturais, alterando as estruturas produtivas e de exportação;
- vi. a intensificação do processo de urbanização nas regiões NO, NE e CO: que passam da taxa média de urbanização de 42% em 1970, para,

respectivamente, 70%, 69% e 85% em 2000. Estimulando a criação e diversificação de serviços e também de indústrias leves de âmbito local³;

Conforme pode ser verificado, em nenhum momento Cano (2008) menciona o espaço, ou a integração deste. Do mesmo modo, não há menção qualquer às transformações das estruturas espaciais, ou seja, a injeção de capital fixo social, ou em outras palavras, a transformação infraestrutural promovida pelo Estado na construção de vias de circulação no interior do país. Tão pouco faz alusão ao papel do avanço tecnológico dos meios de circulação (automóvel) para a integração do espaço e do mercado nacional.

A partir das constatações extraídas desta pesquisa, é possível afirmar, em primeiro lugar, que: dentre os seis itens destacados por Cano (2008), todos são direta ou indiretamente decorrentes ou vinculados ao processo de integração do espaço nacional. Como argumentado anteriormente, a integração do mercado nacional e a geração de seus “efeitos de estímulo” (Item i) são consequência da integração do espaço nacional. A própria “marcha para o oeste” (Item ii), embora importante, teve efeito real menor do que o suposto pelo autor, visto que, estímulos maiores se deram a partir da integração por via férrea da área correspondente ao atual Mato Grosso de Sul e atual estado de Goiás ao centro da economia nacional ainda na segunda década do século XX. Como foi demonstrado, “a intensificação do processo de urbanização nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste” (Item vi) já vinha ocorrendo desde a década de 1950, sobretudo, no Centro-Oeste, e, também, se deve, necessariamente, ao processo de integração do espaço. Os itens iii e iv não teriam eficácia (ou mesmo sentido) antes da integração do espaço, muito embora, o II PND não se resumisse apenas a políticas de incentivo, mas também a ações de investimento direto do Estado em infraestrutura.

Diniz (1993) em seu “desenvolvimento poligonal” amplia a discussão incorporando aspectos teóricos e metodológicos, que, segundo ele, devem ser considerados na análise da dinâmica geográfica da indústria brasileira. Conforme

³ Cano enumera ainda: vii) a crise da década de 80 – que parecia ter afetado mais a economia de São Paulo, aumentando a desconcentração muito mais pelas quedas maiores da produção paulista, do que, por maiores altas na produção periférica, e; viii) os efeitos perversos das políticas neoliberais a partir de 1990 – que com a enxurrada de importações, valorização cambial, quebra de cadeias produtivas, fechamento de plantas e linhas de produção, teriam afetado mais a indústria paulista do que a do restante do país.

definição do autor, o “desenvolvimento poligonal” era o resultado de um conjunto de forças, dentre as quais cinco seriam as mais representativas:

- i. deseconomias de aglomeração emergentes na Área Metropolitana de São Paulo, frente às economias de aglomeração criadas em outras regiões e centros urbanos;
- ii. o papel de Estado, seja através de políticas regionais explícitas, seja pela consequência espacial de outras decisões de importância;
- iii. as disponibilidades diferenciadas de recursos naturais;
- iv. unidades de mercado e mudanças de estrutura produtiva;
- v. concentração da pesquisa e da renda.

Negri (1994) agregou contribuições de diferentes autores para formular as seguintes determinações as quais chamou de “conjunto eclético” de determinantes da desconcentração:

- i. a unificação do mercado nacional, com a passagem da integração comercial à produtiva;
- ii. o papel do Estado, através, tanto das políticas específicas de desenvolvimento regional, quanto de investimentos diretos ou de infraestrutura;
- iii. o surgimento de deseconomias de aglomeração na RMSP;
- iv. a evolução da urbanização brasileira, com tendências à desconcentração de seu sistema urbano.

No entendimento de Pacheco (1996a, 1996b), os determinantes da desconcentração produtiva foram os seguintes:

- i. o deslocamento da fronteira agrícola e mineral;
- ii. a integração produtiva do mercado nacional;
- iii. o perfil relativamente desconcentrado do sistema urbano brasileiro;
- iv. o surgimento de deseconomias de aglomeração e pressões ambientais nas áreas mais industrializadas;
- v. as políticas de governo e o investimento do setor produtivo estatal;
- vi. impactos diferenciados da crise econômica;
- vii. a orientação exportadora;

- viii. o ajuste microeconômico das novas formas de organização da grande empresa.

Certamente, todos estes autores têm muita razão na escolha dos fatores elencados. No entanto, a discussão e os dados apresentados até aqui reafirmam o mencionado “descaso” com as questões tecnológicas, estruturais e infraestruturais do sistema capitalista, assim com o próprio espaço e aspectos urbano-demográficos. Isso porque, aparentemente, subestimam a importância das transformações dos sistemas de circulação material e a consequente integração do espaço nacional, tomando como dados os complexos processos de interiorização demográfica e urbanização interior.

Sendo o Brasil, “vários Brasis” – imenso território, desintegrado e desconhecido de si mesmo –, ainda hoje com grandes áreas despovoadas e de baixíssimas densidades habitacionais, seria improvável o aumento significativo do produto nessas áreas sem o anterior aumento populacional e o estabelecimento de conexão direta entre o interior e o litoral, entre o centro e a periferia capitalista – até mesmo por questões de macrologística internacional. Assim, qualquer explanação sobre a desconcentração regional da economia brasileira deve partir do prévio entendimento destas questões, e, sobretudo, do processo de integração do espaço nacional.

Portanto, antes de prosseguir a discussão é fundamental apreender três questões. Ao que tudo indica:

- i. a desconcentração econômica regional do Brasil, iniciada nos anos 1950 e acentuada a partir de 1970, nasceu no bojo da integração espaço nacional e da expansão do sistema capitalista brasileiro;
- ii. a interiorização demográfica brasileira, desencadeada a partir da integração do espaço não foi uma interiorização tipicamente rural, como chega-se a pensar, o que impulsionou a urbanização interior;
- iii. a integração do mercado nacional, a interiorização, e a expansão capitalista brasileira não se deram, portanto, de maneira espontânea, conforme as lógicas do mercado, ambas foram decorrentes da atuação do Estado.

Dito isso, a discussão deve novamente se voltar aos fatores da desconcentração. Dentre os fatores mais comuns na literatura destacam-se: i) integração do mercado nacional; ii) a atuação do Estado; iii) o deslocamento da fronteira agrícola; iv) a “intensificação do processo de urbanização nas regiões NO, NE e CO”; e, v) o jogo das economias e deseconomias de aglomeração.

Contudo, destes fatores, a atuação do Estado Brasileiro deve ser considerada em uma esfera particular, exatamente por ter sido determinante sobre os demais fatores, ou até mesmo, tê-los promovido. Não só a própria integração do espaço e do mercado nacional, como também o deslocamento da fronteira agrícola e a intensificação do processo de urbanização se vinculam diretamente às ações governamentais. Mesmo as economias e deseconomias de aglomeração, elementos tipicamente microeconômicos, tão destacados na literatura, também foram moldadas, de alguma forma, por ações (ou inações) do Estado, uma vez que investimentos em infraestrutura em geral (CFS) e a construção de canais de penetração no interior do país e a posterior urbanização de suas margens possibilitaram ao capitalista o cálculo “racional” para a localização ou realocação de seus investimentos.

Enfim, compreendendo a atuação do Estado como um domínio particular, central, e imprescindível ao sistema econômico, ou seja, o Estado como um agente – e não um espectador, um fato, ou um processo –, propõe-se uma nova listagem de fatores, que, conforme esta pesquisa comprovou, foram determinantes para a desconcentração da economia regional brasileira até (pelo menos) os anos 1980:

- i. a integração do espaço nacional (materializada nos eixos de interiorização e expansão capitalista e reforçada pela criação de Brasília e seu conjunto de rodovias radiais);
- ii. a interiorização demográfica (reforçada pelos programas e incentivo à ocupação e povoamento do interior: marcha para oeste; programa de integração nacional (PIN) etc...);
- iii. a urbanização interior, ou, interiorização urbana (materializada na forte municipalização e urbanização do Centro-Oeste e do Norte a partir da década de 1950);

- iv. a integração do mercado nacional (consequência direta da integração do espaço nacional, reforçada pela interiorização demográfica e a urbanização interior);
- v. a forte expansão do sistema capitalista brasileiro (estimulado pela interiorização e, sustentado pela industrialização e pelo elevado crescimento econômico desde o pós-Segunda Guerra até meados dos anos 1970);
- vi. o jogo entre economias e deseconomias de aglomeração (acionado pelo conjunto das transformações e tensões entre os fatores anteriores, pela metropolização e o esgotamento do litoral⁴).

Tudo indica que a materialização deste conjunto de fatores repercutiu sobre o setor privado, incentivando o reordenando produtivo, a realocação, e as futuras localizações empresariais, de maneira que, um Brasil isolado e inviável até então, passou a fazer parte das decisões das frações de capital do centro econômico nacional. Foi neste momento – de 1940 a 1970 –, onde foram abertas as condições para uma desconcentração produtiva consistente em direção ao imenso interior brasileiro, que se deu a efetivação da interiorização permanente no Brasil.

Portanto, o forte crescimento demográfico do interior do Brasil acionou a economia interior e a desconcentração econômica a partir de contínuo crescimento do produto interno nos municípios das regiões Centro-Oeste e Norte, acionando um sistema circular de causa e efeito que demarcou definitivamente a interiorização socioeconômica do Brasil. Ao contrário de movimentos exploratórios e extrativistas anteriores, o processo de interiorização desencadeado pela abertura de rodovias, a municipalização e a urbanização, a partir de 1940, possibilitou o forte aumento demográfico, o acesso à terra e aos recursos naturais, a criação de mercados, e, conseqüentemente, a própria desconcentração produtiva, que reforçou e reafirmou permanentemente a interiorização brasileira.

⁴ Por exemplo: durante esse período, os investimentos do Estado formulados no âmbito do II PND resultaram em grandes investimentos de infraestrutura em diversos pontos fora do litoral Brasileiro. Esses investimentos, quando aliados às mudanças estruturais realizadas anteriormente pelos governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek na esfera da própria interiorização demográfica, tiveram seus resultados ampliados na região Norte e no Centro-Oeste do Brasil, impulsionando fortemente o crescimento produtivo dessas regiões, enquanto que no centro capitalista do país o crescimento era impulsionado pelo mesmo II PND e pelas políticas de substituição de importações.

Exemplo salutar foi a região Centro-Oeste, que já na década de 1950 – início da industrialização pesada e da expansão dos municípios para o interior brasileiro – apresentava ligeira superioridade em relação às demais regiões quanto ao ritmo do crescimento do produto interno. Essa superioridade ficou bastante marcada na década seguinte, onde o Centro-Oeste obteve novamente grande intensificação do crescimento do PIB.

Tal crescimento na região Centro-Oeste, logicamente, repercutiam os investimentos e os efeitos multiplicadores da construção de Brasília na década 1950, e os efeitos da forte expansão operacional inicial da nova capital na década de 1960. Porém, isso é apenas uma parte da justificativa. Há de se ter em consideração a anterior criação da própria capital goiana durante os anos 1930, com a “marcha para o oeste”, e a inserção de Goiás à economia capitalista nacional ao longo dos anos 1910 e 1940. Há de se reforçar ainda a criação, durante os anos 1950, das BRs 364 e 153 e da série de rodovias que ligariam Brasília ao restante do país, e ainda, a grande explosão no número de municípios na região. Todos esses fatores foram profundamente importantes para o crescimento inicial da região Centro-Oeste que seria bastante aumentado nas décadas seguintes⁵.

No caso da região Norte, muito embora suas taxas de crescimento nas décadas de 1950 e 1960 ainda fossem superiores às nacionais, e inferiores unicamente às do Centro-Oeste, somente após a explosão da municipalização iniciada no final da década de 1970 e também da própria transformação dos territórios em estados, conforme analisado no capítulo anterior, houve crescimento do PIB compatível ao ocorrido no Centro-Oeste uma década antes.

Para as grandes frações do centro capitalista (que seguiu crescendo), ao tempo em que se perdia em representatividade econômica, aumentava-se o poder sobre as novas fronteiras produtivas e de mercado, recém-inseridas ao sistema capitalista, ainda que, no espectro político, o centro do poder tenha se deslocado para o planalto central.

⁵ Inclusive, para a primeira metade da década de 1980, onde a região continuou apresentando PIB municipal elevado, o dobro do crescimento para o país.

6.3 A economia espacial brasileira durante a integração profunda: repercussões espaço-econômicas da integração nacional

Nesta seção o objetivo é demonstrar a conformação do capitalismo histórico-espacial brasileiro debatendo sobre a interiorização e a desconcentração espacial da economia, ocorridas em decorrência da integração profunda do espaço e da própria expansão do sistema capitalista nacional. Dessa forma, a análise compreenderá o todo nacional, porém, enfatizando o polo e o interior de modo a desenvolver as proposições teóricas acerca dos eixos e da expansão contígua. A fim de cumprir tais desafios será explorado um conjunto de mapas, elaborados de maneira a ilustrar a espacialidade da densidade econômica dos municípios brasileiros conforme os respectivos anos de 1939, 1949, 1959, 1970 e 1980.

Os cálculos das densidades econômicas possibilitaram a confecção e apresentação dos mapas seguintes e têm grande valor empírico, uma vez que traz ao analista a visão mais precisa sobre a dinâmica econômica do território, evitando assim, as imprecisões que podem ser captadas quando se trabalha com os dados absolutos, sem levar em consideração o fato dos municípios brasileiros possuírem as mais variadas dimensões⁶.

Feitos os cálculos de densidade, os resultados foram classificados em cinco quantis com classes graduais, cada classe representará então 20% do total de municípios brasileiros naquele determinado ano em análise. Quanto mais escura for a cor do município no mapa, maior será sua densidade econômica, ou seja, maior será o Produto Interno Bruto do município em razão de sua respectiva área, sendo que, os valores dos PIBs estão a preços constantes de 2000.

O Mapa 6.1 representa a densidade econômica dos municípios brasileiros em 1939. Destarte, é o retrato espacial da economia brasileira às vésperas da revolução rodoviária e da integração profunda do espaço e do mercado nacional. Uma ligeira

⁶ Em 1940 o maior município brasileiro era Alto Madeira com área superior a 273 mil km². Em 1950, por exemplo, o município de Altamira no Pará (que ainda hoje é nosso maior município) ampliou sua área e se tornou ainda maior que Alto Madeira, ultrapassando 282 mil km². Área maior a de qualquer estado da região Sul, superior às áreas dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Sergipe e Alagoas somadas, e, superior inclusive a muitos países pelo mundo. Essa grandiosidade, muito superior à média dos municípios brasileiros, não era exclusiva de Altamira, mas era, e ainda é, uma característica comum nos municípios da região Norte, e em menor proporção, na região Centro-Oeste. Dessa forma, qualquer representação de dados territoriais em mapas sobre a malha municipal brasileira poderá ocasionar interpretações distorcidas, o que deve ser corrigido por meio de cálculos de densidade.

mirada sobre o mapa ratifica, imediatamente, o elevadíssimo grau de concentração produtiva existente no país naquela época. O nível da concentração econômica era ainda muito mais intenso que o da concentração urbana e da concentração demográfica, e refletia com grande coeficiente de correlação a própria estrutura circulacional terrestre. No caso da comparação com a distribuição espacial dos municípios, ficou evidente que o fato de haver uma sede municipal – que significa, naturalmente, serviços da administração pública e alguma atividade agropecuária e comercial – não implicava necessariamente elevada produtividade da área física. Este aspecto é bastante visível para quase toda a área correspondente ao interior e ao sertão nordestino. Como já foi suscitado no capítulo anterior, a própria forma de ocupação desses espaços foi relativamente tardia, além do que, sofreu com o êxodo populacional decorrente de secas e do exaurimento das minas, restando-lhes pequenas e decadentes cidades, geralmente, com economias atrofiadas, sem dinâmica, e de envergadura local – dada a própria condição de isolamento e a dificuldade de circulação (solidez espacial).

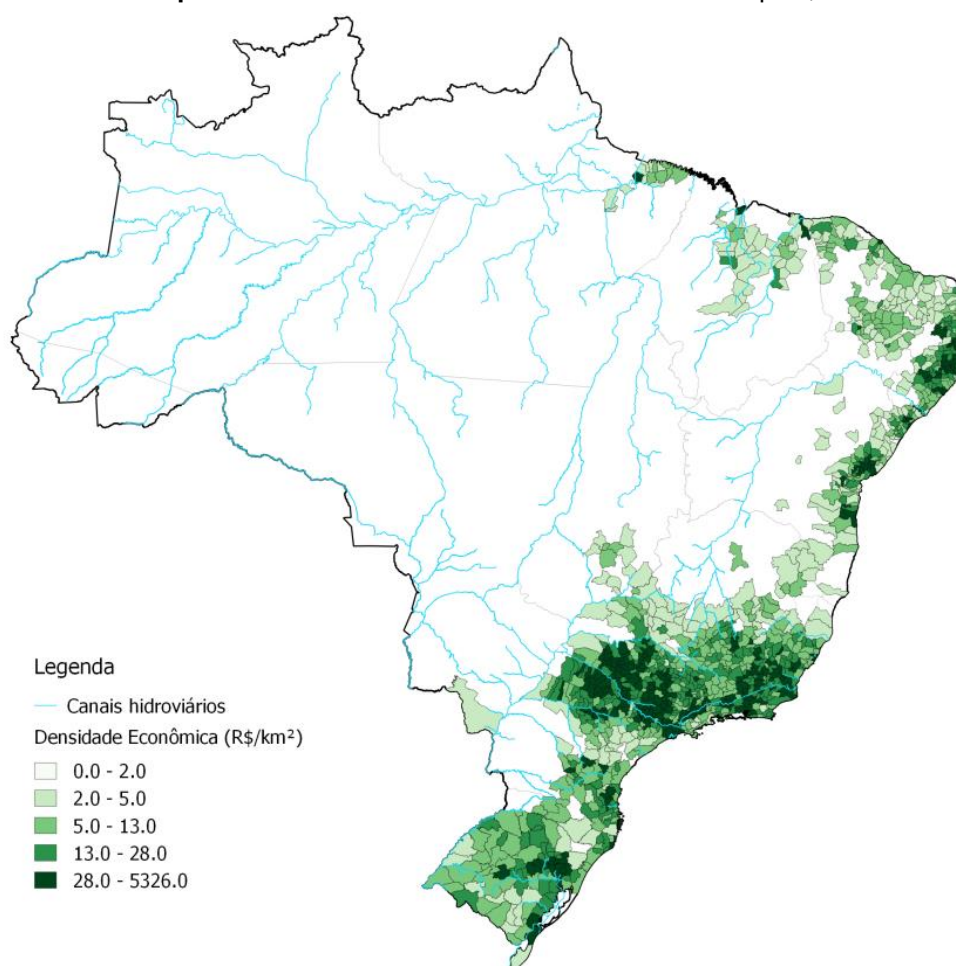
Fazendo uma comparação entre a economia (Mapa 6.1) e a demografia (Mapa 5.7) espacial, ainda que sejam muito similares as manifestações de ambas as densidades, o que mais chama atenção é que: no Nordeste a faixa litoral com densidades demográficas superiores ao primeiro quantil (o de menor densidade) era mais larga que a sua correspondente econômica. Esse fato implica dizer que, apesar de apresentar boa ocupação relativa, os municípios do sertão nordestino não conseguiam resultado correspondente na economia – as densidades econômicas municipais eram inferiores às densidades demográficas – o que pode ser tomado como indicativo de baixa renda e más condições de vida naquela região.

O contrário é sugerido para Goiás, especificamente às margens das vias de circulação e integração do sul do estado com o Triângulo Mineiro e o estado de São Paulo e sua capital. Nesta área a densidade econômica é mais intensa e contígua do que a densidade demográfica, acusando municípios com maior produtividade por km², e sugerindo habitantes com maiores níveis de renda.

Deve ser destacada a importante aglomeração econômica formada pelos municípios maranhenses e piauienses ao longo dos rios da Bacia do Parnaíba e do Mearim. Veja que em torno desses arranjos hidrográficos formou-se um grande

conglomerado de municípios com as mais variadas classes de densidade econômica, confirmando a importância dos corpos d'água e dos eixos para a propagação do modo de reprodução capitalista. Fato semelhante também pode ser verificado em Belém-PA e em sua circunvizinhança, o que novamente corrobora o papel fundamental das Bacias Amazônica e do Tocantins na estruturação do território amazônico. Um detalhe interessante é que, especialmente no Maranhão, os municípios em destaque se localizavam distantes da faixa litorânea. Veja ainda, que às margens do Rio São Francisco manifestações similares não puderam ser verificadas (exceto nas nascentes mineiras), assim como o mesmo não se constatou para a questão demográfica.

Mapa 6.1 – Brasil: densidade econômica dos municípios, 1939.



Fonte: Elaboração própria.

Outra evidência empírica diz respeito ao fator contiguidade. Dificilmente um município se destacava na produtividade da área estando isolado de outros municípios. O padrão é exatamente a expansão contígua. Essa expansão,

geralmente, se dá a partir de vários níveis de polaridades. Aparentemente, quando um município atinge classes mais elevadas de densidades, os municípios circunvizinhos formam cinturões à sua volta: veja-se o caso das capitais e suas regiões metropolitanas. Deste modo, se formou ao longo de toda a faixa litoral, desde o Rio Grande do Sul até o Piauí, entrando pelo interior do Maranhão e ressurgindo na capital – com uma pequena falha no extremo sul da Bahia – conformando uma extensa e estreita faixa litoral dotada de grandes PIBs por quilômetro quadrado de área.

Chama atenção ainda a convergência econômica encontrada no Rio Grande do Sul. Neste estado praticamente nenhum município se classificava no nível de menor densidade, e no geral, a maioria pertencia à mesma classe (média). No estado de São Paulo encontravam-se a maior quantidade de municípios pertencentes às mais elevadas taxas de densidade econômica, sobretudo, à classe superior. A partir do estado de São Paulo encontrava-se ainda o ponto mais largo da faixa costeira – faixa de maior produtividade espacial – que já penetrava do polo em direção ao interior conforme vem se demonstrando.

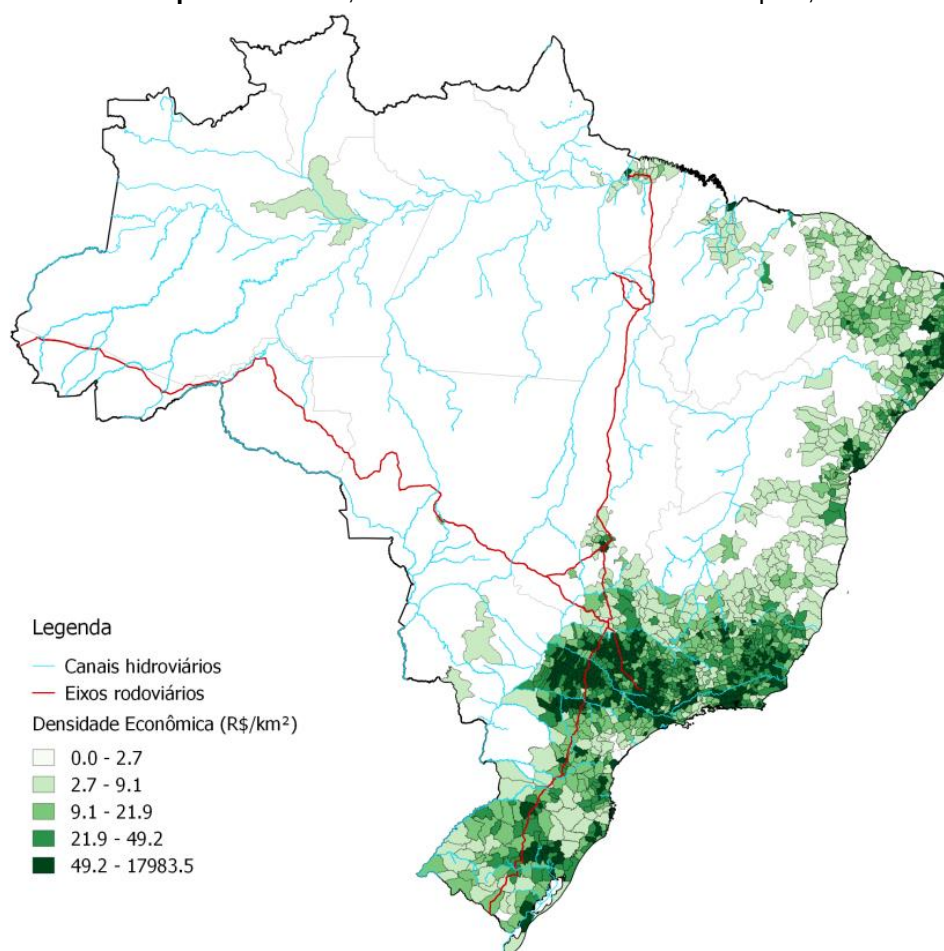
No Mapa 6.2 – já com a sobreposição do eixo-364 e do eixo norte-sul (os eixos artificiais de interiorização e expansão capitalista) – é possível observar, em todo o interior brasileiro, somente alguns poucos municípios com densidade econômica superior a R\$ 2,70 por km² (teto da classe inferior). Dos 211 municípios existentes nas regiões Centro-Oeste e Norte em 1949, apenas 48 tinham densidade suficiente para estarem classificados fora da faixa de menor densidade no mapa, ou seja, densidade superior a R\$ 2,70 por km².

Mais importante do que constar a quantidade de municípios fora da faixa inferior de densidade é verificar a distribuição destes dentro das próprias regiões e estados. Com exceção do município de Manaus, Várzea Grande no Mato Grosso, Ponta Porã e Campo Grande no território que corresponde hoje ao Mato Grosso do Sul, todos os demais municípios classificados fora da faixa inferior de densidade econômica, ou estavam no estado do Pará, ou estavam no estado de Goiás. Mais marcante ainda, formavam cinturões em torno das duas capitais, Belém e Goiânia, evidenciando suas condições enquanto polos regionais.

O polo de Belém se alongava por uma estreita faixa litoral e a jusante em sua foz. No caso de Goiás, o polo de Goiânia se estendia ao redor da estrada de ferro e demais caminhos em direção ao Triângulo Mineiro, eixo de saída para os produtos goianos, que encontravam em São Paulo demanda cativa, e por onde chegava a maioria dos produtos industrializados, nacionais e importados (PALACÍN, 1976; BERTRAN, 1978; ESTEVAM, 2004).

Até então Cuiabá/Várzea Grande se destacavam enquanto típicos enclaves, isolados na imensidão de seus estados, e desacompanhados de outros municípios com destaque produtivo. Isso talvez seja mais externado pelo próprio gigantismo dos municípios circunvizinhos. Neste caso, a comprovação empírica fica comprometida, pois não há possibilidade do uso de informações tão desagregadas. Ainda que pudessem ser caracterizados como enclaves, não se pode deixar de reconhecer a importância desses municípios para seus respectivos estados, haja vista, serem capitais.

Mapa 6.2 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1949.



Fonte: Elaboração própria.

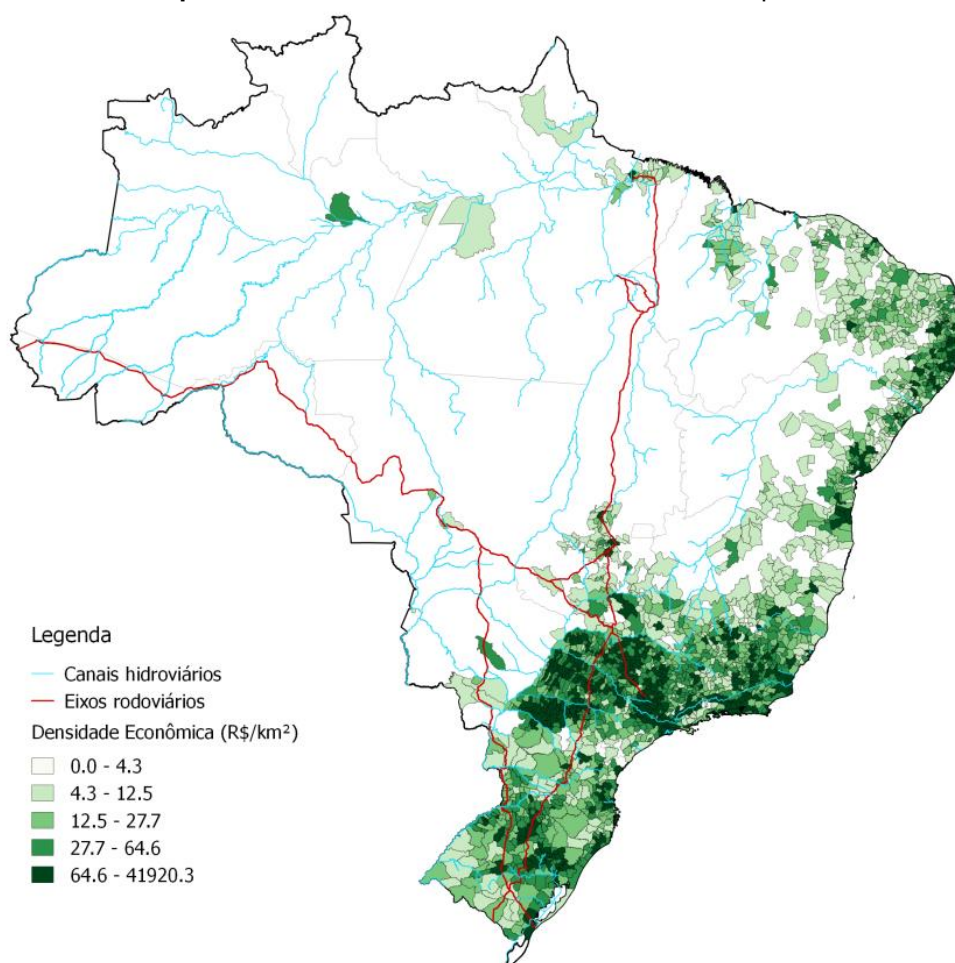
Para o ano de 1959 percebe-se que houve mudança nas classificações dos municípios Manaus e Campo Grande. Durante a década de 1950 destacaram-se mais 7 municípios no Mato Grosso, grande parte no território atualmente correspondente a Mato Grosso do Sul (Dourados, Itaporã, Caarapó, Ladário e Aparecida do Taboado). Ao longo da Bacia Amazônica outros municípios também ganharam densidade: Parintins no Amazonas, Santarém no Pará, e até mesmo uma capital, Macapá. Na região do entorno de Belém poucas mudanças aconteceram, porém, no polo goiano a transformação já foi mais acentuada.

Em 1959, estava em fase adiantada a construção de Brasília, além de que se executava a construção das mais importantes rodovias do estado de Goiás, conforme demonstrado, de modo que foi muito forte o impacto sobre a municipalização no estado. Assim, à medida que foram tomando forma os traçados das rodovias BR-153, BR-364, BR-060, e ainda a BR-070, não só foram surgindo novos municípios às suas margens, mas como também, desencadeou-se uma dinamização econômica jamais vista no estado, de modo que se adensavam os eixos de integração e expansão capitalista: seja em direção ao norte seja rumo ao noroeste. O maior destaque em 1959 ainda era no eixo norte-sul (BR-153).

Sobretudo, é importante observar que, ao longo dos anos analisados, os municípios que vão se destacando economicamente são municípios localizados, via de regra, às margens dos eixos (naturais ou não), e assim, o adensamento dos eixos demonstra a importância dos mesmos para o sucesso econômico dos municípios por onde se impõem.

Deve ser frisado que assim como ocorreu com a demografia e a urbanização ocorrem também com a economia dos municípios ao longo da ferrovia de integração do Nordeste com o Sudeste. Veja que, desde 1949 (Mapa 6.2) a densidade econômica dos municípios interceptados pela ferrovia foi aumentando, e pouco menos de uma década após a conexão das duas ferrovias os reflexos econômicos já eram visíveis, confirmando aquela via de circulação como um verdadeiro eixo de integração.

Mapa 6.3 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1959.



Fonte: Elaboração própria.

Note ainda que para o Mapa 6.3 foi inserida uma nova rodovia conforme descrito no terceiro capítulo. Esta BR formará o eixo-163. Este eixo é o mais recente dos quatro grandes eixos de interiorização no Brasil e foi concebido em duas partes: primeiramente a parte sul, e posteriormente a parte norte⁷.

No Mapa 6.4, correspondente a 1970, é possível notar o aumento da densidade econômica em Manaus, provavelmente com os efeitos do fortalecimento da Zona Franca. Assim, entre 1959 e 1970 a capital do Amazonas dobrou seu PIB e passou a apresentar densidade econômica suficiente para compor a faixa dos 20% dos municípios de maior densidade econômica no país. No mesmo ano, em 1970,

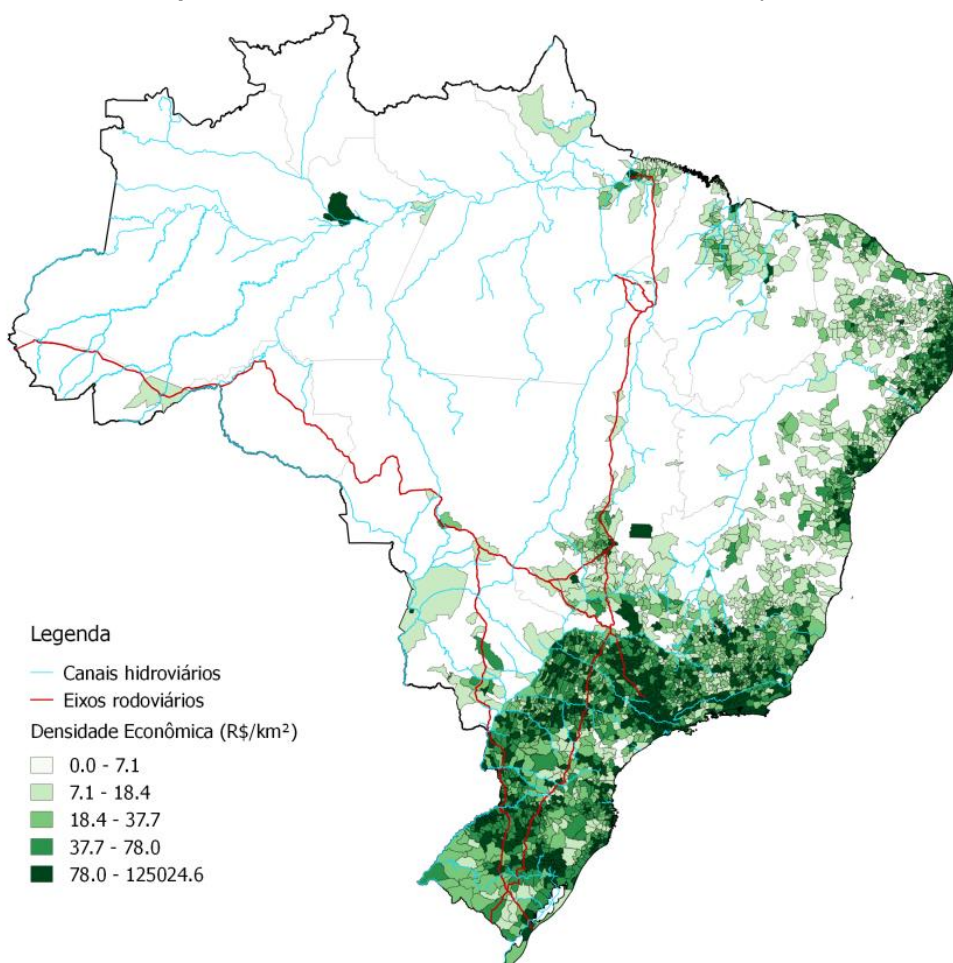
⁷ Isso se deve primeiramente ao fato da própria parte norte da BR-163 ser mais nova entre as principais rodovias de interiorização no país, foi criada em duas etapas, a primeira já no Plano de 1944, e a segunda nos anos 1970, no âmbito do Plano de Integração Nacional (PIN). Na integra, esta rodovia é hoje um grande eixo para o escoamento de grãos no país.

despontou pela primeira vez, e já com alta densidade econômica, o novo Distrito Federal.

Em Goiás, ficou ainda mais evidente o crescimento econômico na parte sul do estado. Goiânia – que tem localização privilegiada no interior do país –, enquanto entroncamento de duas grandes rodovias federais (BR-060 e BR-153), foi se tornando um polo cada vez mais influente e de maior alcance territorial, formando junto com Anápolis uma espécie de “vértice” de um triângulo estruturado por essas importantes rodovias.

A partir de Goiânia e Anápolis (que ao longo de sua história foi construído como um município estratégico para os armazéns e distribuidores, até mesmo, servindo de ponto de apoio para a construção de Brasília) e à medida que ia se consolidando o eixo norte-sul, percebe-se a melhoria econômica dos municípios por ela influenciados.

Mapa 6.4 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1970.



Fonte: Elaboração própria.

No sul do estado de Goiás era acelerado o crescimento econômico dos municípios mais próximos às cidades de Araguari, Uberlândia e Uberaba, que serviam de ponte entre a economia goiana e paulista. No norte, sobre influência da BR-153 e do Rio Tocantins, registrou-se forte urbanização – no território que posteriormente seria o estado do Tocantins – durante 1950-1970, de modo que começaram a se destacar economicamente os primeiros municípios na região central do eixo norte-sul. Esse foi o caso de Gurupi, Paraíso e Colinas.

No Mato Grosso foram se despontando, além de Várzea Grande, a própria capital e os municípios de Rondonópolis e Nortelândia, todos ao longo da BR-364. Mais adiante, neste mesmo eixo e, antes mesmo de sua pavimentação, o município de Rio Branco, capital do Acre, também demonstrou avanço.

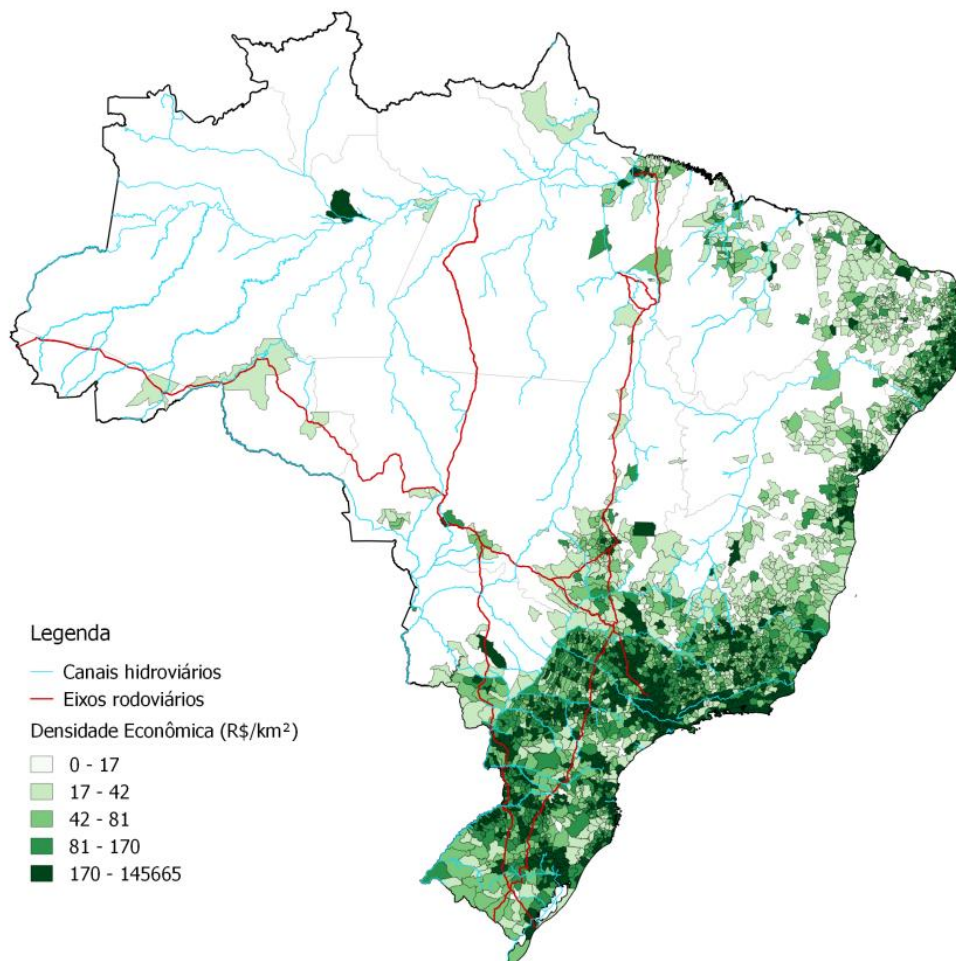
No polo de Belém a década de 1960 foi muito positiva para o PIB dos municípios ali localizados. Verifica-se a ampliação no número de municípios fora da classe mais baixa, e também, a melhora na classificação de alguns municípios. Dessa maneira, ficou ainda mais clara a importância de Belém para os municípios em sua zona de influência e também para a região Norte, como um todo.

O Mapa 6.5 traz a densidade econômica dos municípios brasileiros no ano de 1980. Esse mapa já conta com o estado do Mato Grosso do Sul e com a inserção da segunda parte da BR-163, que ao se unir com a parte sul, oriunda do Plano Rodoviário Nacional de 1944, passa a completar o eixo-163 (Rio Grande-Santarém), com repercussões imediatas sobre a municipalização, apesar de que, os efeitos econômicos neste trecho da rodovia só seriam sentidos com vigor mais tarde.

Assim, enquanto se aumentava o número de municípios no trecho Cuiabá-Santarém, conforme demonstrado no capítulo anterior, ganhava-se densidade econômica os municípios abrangidos pela parte sul da BR-163, trecho Cuiabá-Campo Grande. A nova rodovia fundada pelo eixo-163 exerceu desde sua criação um papel importante na interiorização e na integração do Mato Grosso à região Sul do Brasil, o conectando também, a partir do mesmo eixo, ao litoral e aos portos de Rio Grande e Paranaguá; dois importantes pontos de circulação para o agronegócio brasileiro. Vale mencionar também a crescente importância da BR-060 na parte sul do Mato Grosso (que em 1980 já respondia por Mato Grosso do Sul), onde, em menor grau, se acumulavam municípios com crescentes avanços econômicos.

Enquanto isso, ao longo da BR-364 o eixo-364 foi se preenchendo com mais municípios se destacando no Mato Grosso (Jaciara, Juscimeira e Arenápolis) e, agora também, no estado em implantação, Rondônia, onde se destacavam os municípios de Porto Velho e Cacoal.

Mapa 6.5 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 1980.



Fonte: Elaboração própria.

O mesmo ocorreu no eixo norte-sul, ao longo do raio de ação da BR-153, com o adensamento econômico dos municípios recém-criados em virtude da rodovia, e também, sob os reflexos do Rio Tocantins.

No sul de Goiás municípios como Jaraguá, Rialma, Seres e Uruaçu foram se desenvolvendo e formando uma zona quase contígua de municípios com densidade econômica superior à grande maioria dos municípios do Centro-Oeste e Norte. Mais ao norte, o importante município de Araguaína também contribuía com o adensamento desse conjunto de municípios no eixo norte-sul.

Na região do Bico do Papagaio – importante zona de convergência entre os estados do Pará, Tocantins e Maranhão –, por onde passa a BR-010, começaram a ganhar destaque municípios daquela parte do maranhão atingida pelo complemento do eixo norte-sul. Assim, reforçaram ainda mais o traçado do eixo norte-sul os municípios de Imperatriz e João Lisboa no Maranhão, de Tucuruí no Pará, e Sítio Novo e Axixá no Tocantins.

No polo de Belém, até 1980, não se viu a mesma expansão ocorrida na circunvizinhança do polo de Goiânia durante as décadas de 1950 e 1960. Em Belém, e ao seu redor, o crescimento da produção parecia estar estancado apenas aos mesmos municípios de antes, de maneira que ocorreu, basicamente, a melhora na classificação da densidade econômica destes, e não a expansão da zona contígua de encadeamento do polo.

Diante dos fatos apurados deve-se frisar a essencialidade das vias de circulação sobre a dinâmica demográfica e o funcionamento do sistema capitalista em geral. Em específico, no caso brasileiro, ficou comprovado, por exemplo, que até 1980 foram raríssimos os municípios que localizados fora do raio de influência do eixo amazônico ou das três grandes rodovias estruturantes do território no interior brasileiro conseguiram atingir grandes números demográficos ou mesmo o destaque econômico, dadas suas baixíssimas densidades.

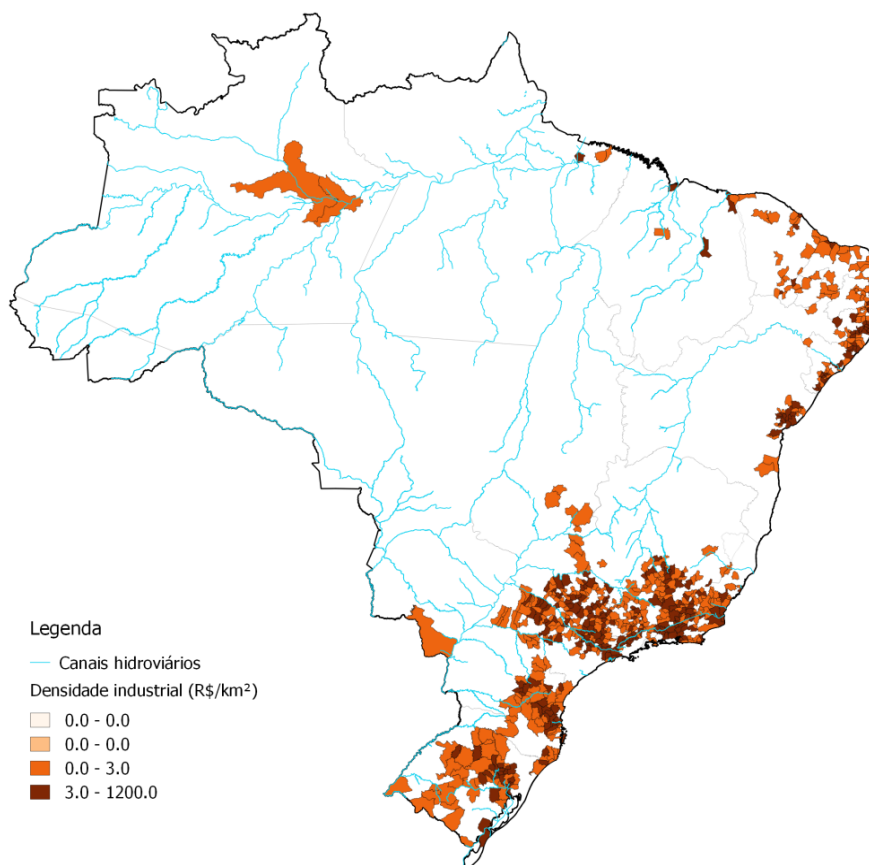
6.3.1 Repercussões da integração nacional sobre a espacialidade do setor industrial
Como discutido até aqui, os efeitos da integração profunda do espaço nacional sobre a conformação espacial do capitalismo brasileiro foram profundos e de caráter comparativamente permanentes. As análises espaciais acima demonstraram a grandiosidade das transformações da produção capitalista espacial como um todo, e, elucidaram a complexidade da gama de processos estruturantes ocorridos, especialmente, entre 1940 e 1980 no Brasil.

Quando observados os dados do PIB setorial foi possível notar o caráter altamente contíguo expansionista do setor agropecuário, que durante a integração profunda se expandiu de modo muito equânime sobre o território brasileiro, a partir do litoral leste em direção ao centro do país. Já o setor de serviços e o setor industrial demonstraram caráter similar e bastante dependente da infraestrutura de circulação, de modo que, a expansão e a desconcentração espacial destes setores

estiveram intensamente vinculadas aos eixos de circulação, como pode ser conferido nos dois mapas seguintes.

Neste primeiro mapa fica explícita a brutal concentração espacial do PIB industrial brasileiro em 1939. Levando em conta a baixíssima densidade industrial da imensa maioria dos municípios optou-se, neste tópico, por trabalhar com os quantis ajustados à 25% de representatividade, ou seja, classes mais amplas que as usadas até aqui. De antemão, já se constata que mais da metade dos municípios brasileiros naquele ano não registraram produção industrial, sendo que em pelo menos 75% deles a densidade do PIB industrial não passava de R\$ 3,00 por km²; o que significava amplitude extrema na última classe.

Mapa 6.6 – Brasil: densidade econômica da indústria nos municípios em 1939.



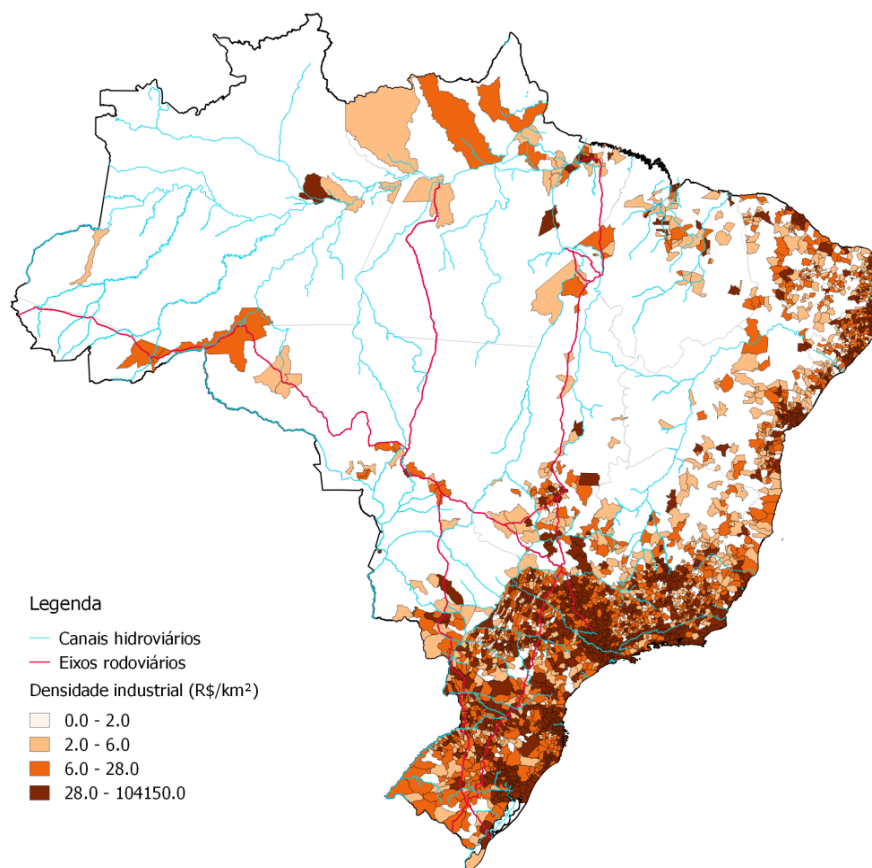
Fonte: Elaboração própria.

No geral, constata-se uma boa e bem distribuída atividade industrial na região Sul. Nota-se também certa contiguidade ao longo da Zona da Mata nordestina e certo polo em torno de Salvador-BA, e enclaves no Maranhão e no Piauí. Enquanto no Centro-Oeste e no Norte verifica-se alguns poucos enclaves esporadicamente espalhados ao longo do enorme território formado pelas duas regiões.

O grande destaque ficava por conta do amplo conglomerado formado pelo estado de São Paulo, Rio de Janeiro e extremo sudeste de Minas Gerais. Nesta área é possível verificar as maiores densidades industriais do país em um adensamento com grande nível de contiguidade em torno dos maiores polos econômicos do país.

As transformações no setor industrial forjaram uma fotografia espacial para o ano de 1980 bastante distinta daquela do ano de 1939. Neste Mapa 6.7 já é possível comprovar a importância dos eixos de circulação, tanto naturais quanto artificiais – sobre a economia espacial industrial brasileira, reafirmando também o papel da integração do espaço nacional para a desconcentração produtiva no Brasil.

Mapa 6.7 – Brasil: densidade econômica da indústria nos municípios em 1980.



Fonte: Elaboração própria.

Confirma-se também a expansão contígua da indústria, que foi marcante nas regiões Sul e Sudeste. Sendo que a expansão a partir desta última se adensou também em direção ao Triângulo Mineiro e ao sul de Goiás, de onde se restringiu aos eixos rodoviários (e ferroviários).

7 DA INTEGRAÇÃO PROFUNDA ÀS FASES INERCIAL E OBSTRUÍDA: O CAPITALISMO HISTÓRICO-ESPACIAL BRASILEIRO APÓS 1980

*“O Brasil enriqueceu, desenvolveu-se, mas mantém sua subordinação aos grandes centros, às decisões negociadas fora do país.”
(CELSO FURTADO)*

Introdução

Após a década de 1970, ainda no bojo das crises do petróleo, e no centro do estrangulamento externo brasileiro deu-se o rompimento abrupto dos investimentos estatais em obras de infraestrutura e, especialmente, em infraestrutura circulacional.

Durante a década de 1980, o Estado subverteu seu pensamento desenvolvimentista vis-à-vis o imperativo emergencial da estabilização inflacionária. Esta “condição passiva” frente ao protagonismo progressista doutrora se impôs durante a referida década, com o reforço e adesão às prerrogativas neoliberalizantes simbolizadas pelo “Consenso de Washington”, e adentrou a década de 1990 coordenando o pensamento e as ações estatais – ainda influenciados pelo caos hiperinflacionário.

Mesmo após o sucesso no controle da inflação em 1994, a temática inflacionária perdurou como pauta central até os primeiros anos do século XXI, tanto devido às imposições do Fundo Monetário Internacional, quanto também, em certa medida, como cortina de fumaça, desorientando o Estado e o pensamento econômico das ações concretas e desenvolvimentistas; como investimento, industrialização e infraestrutura – motores do exitoso crescimento econômico vindo desde os anos 1930.

Neste contexto, impôs-se o esfacelamento estatal; liderado por uma forte agenda privatista, pelo desinvestimento, e pelo abandono das políticas públicas e regionais – suplantadas pelos convincentes pretextos de arrocho fiscal e da “estabilização inflacionária obsessiva”. O resultado prático dessas mudanças, insurgentes desde fins dos anos 1970 e imperantes nos anos 1990, foi o estrangulamento estrutural do longo processo de integração nacional e, por outro lado, o acirramento da competição entre as unidades federativas, caracterizando, como bem chamou Pacheco (1996a): a “fragmentação da nação”. Essa realidade

interna, por sua vez, contribuiu para uma inserção internacional brasileira subordinada e fragmentada, em uma economia em globalização.¹

Assim, portanto, restou a partir dos anos 1980, o que se pode chamar de “integração inercial” do espaço nacional. Com a ausência do fundamental protagonismo do Estado no provimento infraestrutural e de políticas regionais, a integração do gigantesco espaço brasileiro seguiu em “marcha lenta”, induzida e vinculada às estruturas circulacionais conformadas ainda durante o período da integração profunda (1944 a 1980), e gerida por frações de interesses locais, regionais e setoriais.

Esta inércia na integração do espaço (e da nação) somente seria confrontada após 2003, mais especificamente, após 2007, com a retomada do desenvolvimentismo de Estado². A partir de 2007, o Estado brasileiro – em sintonia com os novos padrões de comércio (e sistema) internacional,³ e sem o total rompimento com as patas neoliberais – retomou como prioritários os investimentos em infraestrutura e promoveu a indústria da circulação em suas variadas modalidades, setores e regiões, resgatando o planejamento, e através do planejamento, importantes programas de investimento como o Programa de Aceleração do Investimento I e II (PAC I e PAC II) e o Programa de Investimentos Logísticos (PIL), além, da estratégica Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Todavia, as ingerências políticas e antidemocráticas ocorridas no país após as eleições de 2014, que terminaram na deflagração do Golpe Parlamentar de 2016, novamente suplantaram qualquer aspiração progressista ou desenvolvimentista a partir do Estado brasileiro⁴.

¹ Deste ambiente de profunda crise em torno do que pudesse constituir um projeto de nação emergiram algumas das principais questões acadêmicas recentes, tais como: guerra fiscal, reconcentração produtiva, desindustrialização etc.

² Ver Bresser-Pereira e Gala (2010), dentre outros.

³ Ver Dicken (2010); Gereffi (1999; 2001; 2013); Werner, Bair e Fernandez (2014); Fernandez (2015).

⁴ Com o Golpe Parlamentar de 2016, o **Estado integracionista** passou a **Estado entregacionista**. Assim, o isolamento, a desintegração, e o desconhecimento do Brasil para consigo mesmo, que perdura há mais de cinco séculos, voltou a sufocar o desenvolvimento nacional, o desenvolvimento de um Brasil (profundo), aprisionado em sua própria estrutura política e econômica, e a mercê dos jogos de interesses desferidos sob a alienação e submissão de uma “elite do atraso” (SOUZA, 2017). Elite esta, que configura uma verdadeira “**vulnerabilidade eterna**”, cuja alienação, típica das colônias de exploração, no Brasil tomou aspectos extraordinários, inclusive, em virtude da pobre estrutura dos sistemas de circulação imaterial e pela própria dimensão continental do país.

O objetivo deste capítulo é reforçar a importância da atuação do Estado – planejador, financiador, investidor e executor – para a promoção da integração do espaço nacional, e, por conseguinte, a importância desta para o desenvolvimento econômico e a constituição da nação. Assim, pretende-se discutir as transformações sobre a política de transportes (ou a não-política), as transformações demográficas e a economia regional a partir de um balanço das transformações ocorridas até 1980, traçando um paralelo com a conseguinte integração inercial (1980-2002) e o breve resgate desenvolvimentista-integracionista a partir de 2003.

7.1 Breve reflexão acerca da “grande transformação” da circulação nacional

Para que o Brasil pudesse, enfim, atingir a necessária integração do mercado – condição indispensável à industrialização e ao desenvolvimento econômico do país – e promover a traumática substituição da economia nacional “formada por várias economias regionais” por uma economia nacional “localizada em diversas partes do território nacional” (OLIVEIRA, 1977b, p. 55), os investimentos em transporte tiveram grande função, e atingiram níveis altíssimos frente à Formação Bruta de Capital Fixo durante o período da integração profunda.

Os dados da Tabela 7.1 são incontestes quanto à prioridade dos sistemas de circulação no rol do investimento em FBCF, até 1970. Neste sentido, fica demonstrado ainda, que durante o Governo de JK o investimento em transporte atingiu seu auge, chegando a impressionantes 42,1% das inversões totais em FBCF.

Até 1965 o investimento em transporte permanecia em torno dos 40% da FBCF. Porém, após 1965, ainda durante a integração profunda, a participação dos transportes na formação de capital fixo despencou vertiginosamente como demonstra a Tabela 7.1.

Tabela 7.1 - Investimento em transportes em relação à Formação Bruta de Capital Fixo (%).

	1960	1965	1970	1978	1985
FBCF/PIB	17,0	20,0	18,8	22,2	16,7
IT/FBCF	42,1	39,8	29,2	17,7	3,5

Fonte: Barat (1991).

Veja que, de 1965 para 1970, mesmo com a redução da FBCF sobre o PIB, a queda no investimento em transportes foi superior aos 10%. Entre 1970 e 1978 houve melhora na proporção do investimento em FBCF frente ao PIB, indo de 18,8% para 22,2%, o que talvez justificasse uma ligeira redução do investimento em

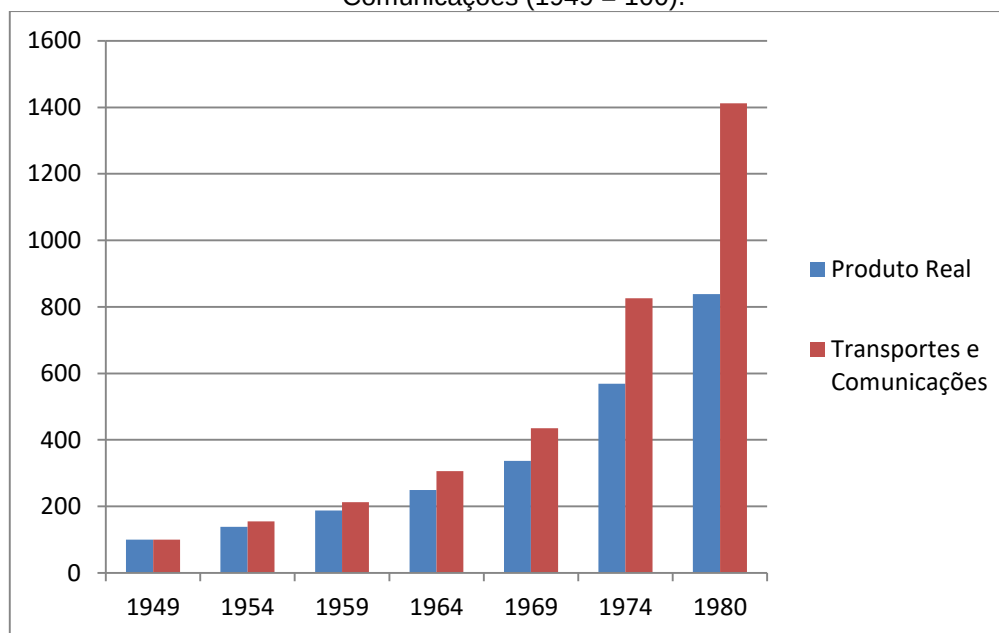
transporte sobre a FBCF, contudo, novamente a queda foi violenta, e ainda maior que a anterior, ao cair 11,5%.

Os dados agregados para o setor de Transportes e Comunicações (os sistemas de circulação material e imaterial) apresentados no Gráfico 7.1 são bastante reveladores, pois, ao serem contrapostos com os dados de investimento evidenciam a importância do setor na macroeconomia nacional. Quando observados os dados da Tabela 7.1 em confronto com as informações do Gráfico 7.1, compreende-se a importância dos transportes, também, como setor econômico e componente direto do crescimento econômico.

Como se sabe, desde o pós-Guerra até 1980, a economia brasileira obteve suas maiores taxas de crescimento na história. Ao mesmo tempo, pelo menos até 1978, o nível de investimento e a FBCF mantiveram taxas elevadas (muito além dos padrões atuais), portanto, com altas taxas de crescimento na economia, altas taxas de FBCF e altíssimas taxas de investimento em transporte em relação à FBCF, embora não se tenha atingido os resultados ideais, muitas realizações foram conquistadas, inclusive a integração (parcial) do espaço e do mercado nacional. Após vários anos de alto investimento, e, embora o investimento estivesse atingindo níveis críticos em 1980, o PIB dos transportes e comunicações registraram taxas de crescimento muito acima das taxas do Produto Real. Deste modo, não seria inoportuno concluir que os investimentos (anteriores e correntes) em transportes, criaram estrutura adequada ao crescimento do PIB do próprio setor de transportes e comunicações, mas não só isso, de toda a economia, pois, conforme pode ser verificado no Gráfico 7.1, o setor apresentou taxas acima do acumulado pelo Produto Real. Tudo isso, sem levar em consideração seus efeitos multiplicadores intersetoriais.

Ainda traçando um paralelo entre os dados do investimento em transporte, registrados na tabela anterior (Tabela 7.1) e os dados da vertiginosa redução das estruturas de circulação do sistema ferroviário discutidas no segundo capítulo (ver Gráficos 3.1 e 3.2) é possível compreender o grave abandono a que foi submetido o sistema de circulação ferroviário, sobretudo, a partir de 1965, durante a ditadura militar, quando os investimentos foram drasticamente refreados.

Gráfico 7.1 - Evolução dos índices de crescimento do Produto Real e do setor de Transportes e Comunicações (1949 = 100).

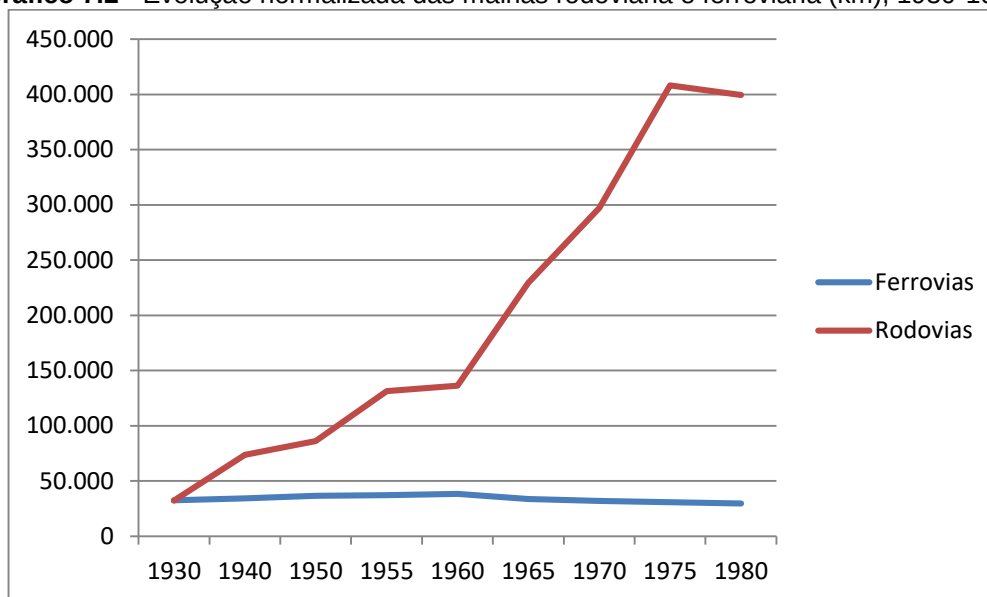


Fonte: Elaboração a partir de dados do IBGE / AEB (vários anos).

Por outro lado, para o sistema de circulação rodoviário os números foram absolutamente positivos. Reafirmando com vigor a imposição do setor rodoviário sobre os demais setores. Esta condição parecia impor sobre esses dois sistemas de circulação terrestre uma ideia – destrutiva – de concorrência. Corroborando não apenas para o definhamento do setor ferroviário, mas, para uma anomalia irracional que poderia ser fatal em médio e longo prazo.

Quando se traduz os investimentos em termos de estrutura viária, o Gráfico 7.2 dá a noção real da discrepância entre a evolução dos dois sistemas. Em 1930 enquanto havia no país 32.478 km de ferrovias, havia um pouco mais de 113 mil km de rodovias; diferença de 3,5 vezes entre ambos. Vale lembrar que até então o sistema rodoviário ainda não havia se estabelecido.

O Gráfico 7.2 foi obtido após ponderação, ou seja, igualando-se os valores da malha viária de ambos os setores para o ano inicial da série (1930). Resultou que ao longo do período o distanciamento entre os dois totais se tornou enorme, conforme revela o Gráfico 7.2.

Gráfico 7.2 - Evolução normalizada das malhas rodoviária e ferroviária (km), 1930-1980.

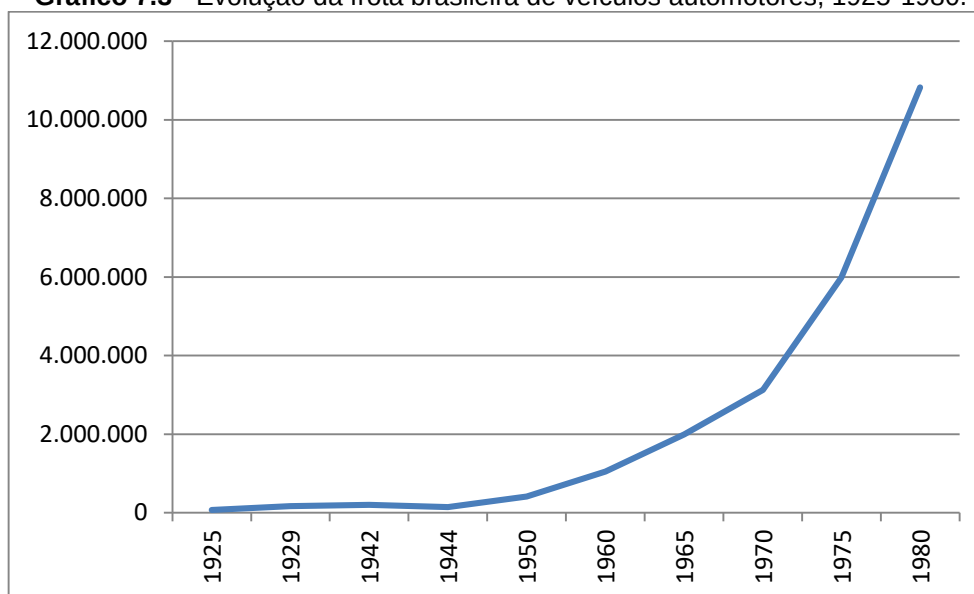
Fonte: Elaboração a partir de dados do IBGE / AEB (vários anos).

* Para os dados rodoviários: 1940 = 1939, e 1950 = 1952.

Com o seguir da implantação do sistema rodoviário essa diferença vai aumentando, o que, até certo ponto, seria normal; dadas as características do próprio sistema rodoviário⁵. Entretanto, após 1960, acontecem, concomitantemente, dois fatores determinantes: a explosão rodoviarista e; o descaso com o sistema ferroviário. A combinação destes dois fatores estrutura sobre a totalidade do sistema de circulação material no Brasil uma configuração alarmante e perigosa. Em 1980 a malha de circulação rodoviária já era quase 50 vezes superior à malha de circulação ferroviária.

As disparidades evolutivas entre as vias de circulação rodoviária e ferroviária também se repetiram com relação aos meios de circulação. Conforme foi demonstrado anteriormente e no segundo capítulo, a partir do início da década de 1960, tanto o investimento em transportes em geral, quanto as frotas do material rodante e os meios de circulação ferroviários sofreram forte queda. Por sua vez, o ocorrido com a frota de meios de circulação rodoviários (automóveis) foi exatamente o contrário.

⁵ Já discutidas no primeiro capítulo, como por exemplo: acessibilidade ao meio de transporte; capilaridade das vias; e sua democracia viária, visto ainda que, naquela época se tratava basicamente de rodovias (estradas) não pavimentadas.

Gráfico 7.3 - Evolução da frota brasileira de veículos automotores, 1925-1980.

Fonte: Elaboração a partir de dados do IBGE / AEB (vários anos).

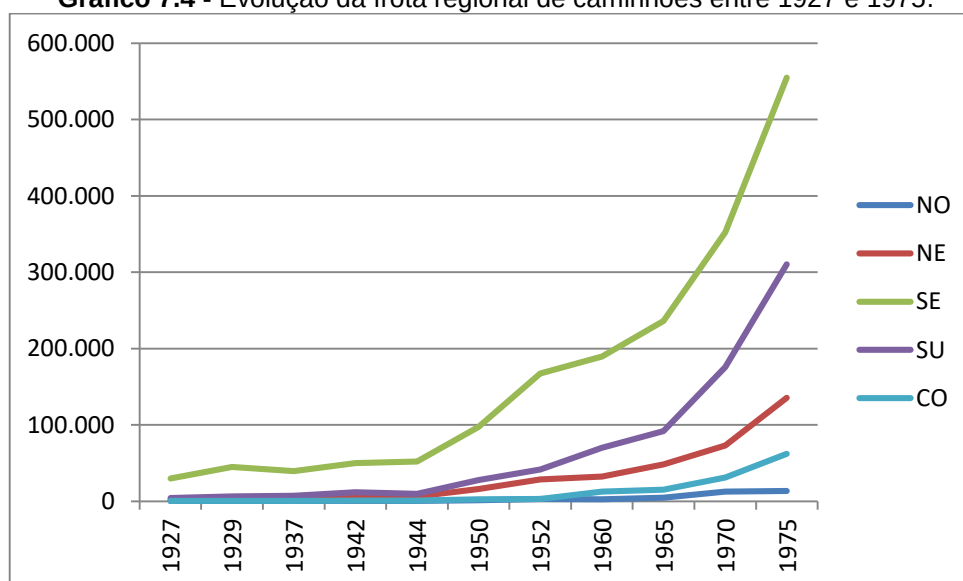
Conforme apresentado no terceiro capítulo, a partir de 1944 iniciou-se a aceleração bastante forte do total de automóveis no Brasil. Esse pujante aumento da frota acabou por revelar um estrangulamento ao aprofundamento do processo de substituição de importações. Pois, à medida com que se ampliava a malha rodoviária, a integração do espaço e do mercado, assim como a industrialização nacional, maior se tornava a demanda por automóveis, e, por conseguinte, de energia propulsora, no caso, o petróleo. Assim, tanto a importação de veículos automotores, quanto a importação de petróleo disparava, de tal modo que esses dois produtos rapidamente se tornaram protagonistas na pauta de importações brasileiras. Esses fatos tiveram grande importância, por exemplo, na estratégica decisão de criação da Petrobras, por Getúlio Vargas, e na nacionalização da indústria automotiva durante o governo de JK. O resultado prático destes processos foi a “explosão” da frota automotora nacional por volta de 1950.

No caso da frota caminhoneira, cabe uma análise mais detalhada. Conforme demonstrado, a frota de caminhões foi a única não reduzida durante a Guerra (como ocorreu com a frota de veículos comuns), pelo contrário, até cresceu, sensivelmente (taxa superior a 8%). Naquele momento, o cenário de forte estrangulamento dos sistemas de transporte em geral, já dava sinais claros de que não atenderia à urgência e velocidade das transformações no mercado interno. Assim, ao término da Guerra, tanto a conjuntura, quanto as características particulares dos setores rodoviário e caminhoneiro, mostraram a saída: a rodovia. Neste cenário, a frota

caminhoneira, que havia sido a única dentre os automotores, a crescer durante as restrições da Segunda Guerra Mundial, teria sido, também, a de maior crescimento durante toda a década de 1940, crescendo exatos 130,7%, enquanto a frota de automóveis comuns crescera apenas 79% durante aquela década.

No entanto, analisando a fundo, é possível constatar ainda que a frota de caminhões já crescia a taxas superiores às registradas para os veículos comuns desde 1927; o que prosseguiu até 1944. Em 1944, pela primeira e única vez na história brasileira, a frota de caminhões foi superior à frota de automóveis comuns. No entanto, fica demonstrado que, o ritmo de crescimento da frota caminhoneira foi bastante acelerado, exatamente durante a década de 1940, quando se aprofundou a integração nacional. Durante a década de 1930, o crescimento do número de caminhões no país foi de apenas 10,9%, contra os 130,7% da década seguinte.

Gráfico 7.4 - Evolução da frota regional de caminhões entre 1927 e 1975.



Fonte: Elaboração a partir de dados do IBGE / AEB (vários anos).

Estes números suscitam a mudança estrutural em curso – que se firmaria nas décadas seguintes. Isso se torna mais interessante quando adicionado o recorte regional. Pois, observando atentamente o Gráfico 7.4 é possível verificar que, realmente, houve rápido ciclo de crescimento na frota de caminhões entre 1944 até 1952. No entanto, tal crescimento só é verificado nas regiões mais industrializadas, e, sobretudo, na região Sudeste. Note que no restante dos anos 1950, o forte crescimento é reduzido, e retoma um ritmo explosivo a partir de 1960. Entretanto, esta “explosão” do número de caminhões a partir de 1965 coincide tanto com a

derrocada do sistema ferroviário, quanto com a intensificação do processo de interiorização, devido à abertura de novas fronteiras de ocupação e de valorização do capital que vieram com a integração espacial do Centro-Oeste e do Norte.

Galvão (1996, p. 198) aponta que “na década de 60, a movimentação de cargas foi largamente transferida das ferrovias e da cabotagem para as rodovias”, no entanto, a observação dos dados elaborados por Barat (1978; 1991) constata que a migração de cargas para o sistema rodoviário foi mais intensa exatamente durante as décadas de 1940 e 1950, quando se iniciava a expansão rodoviária e a integração profunda.

Foi exatamente durante a década de 1940, enquanto se desenhava a integração do espaço e do mercado nacional que o sistema de circulação rodoviário assumiu a liderança no transporte de cargas. Veja que até 1950, havia bom equilíbrio entre os três principais sistemas de movimentação de cargas. Em 1950 foi também o melhor ano para o setor aéreo, que vinha sendo implantado desde o final dos anos 1920, com bom crescimento.

Tabela 7.2 - Participação dos sistemas de circulação no transporte de cargas (%).

Modal	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980
Rodoviário	38,0	52,7	60,5	67,5	69,6	67,6	59,3
Ferrovário	29,2	21,2	18,7	17,6	16,9	19,4	24,5
Hidroviário	32,4	25,8	20,6	14,6	12,1	10,5	12,5
Dutoviário	0,0	0,1	0,1	0,1	1,3	2,3	3,4
Aéreo	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3
Total	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: Barat (1978); Barat (1991).

Contudo, já em 1950 o sistema rodoviário havia assumido a condição de principal sistema de transporte de cargas no país. A despeito de ser um sistema bastante novo em relação aos outros dois principais, o sistema rodoviário confirmava, em todas as frentes estatísticas, a sua robustez, perfeitamente adequada à situação brasileira à época. A partir de 1950 (e certamente, desde os anos 1940) o sistema rodoviário cresceu sua importância sobre o transporte de cargas, quase que proporcionalmente à sua arrancada viária e de frota.

São bastante comuns as críticas a respeito do triunfo do sistema rodoviário sobre o sistema ferroviário no Brasil – o que é embasado em bom teor de razão –, no entanto, são inúmeros os benefícios espaciais, estruturais, econômicos, sociais

etc. que decorreram do crescimento do transporte rodoviário no Brasil: a rápida integração nacional (ainda que parcial) foi um deles.

Observando a Tabela 7.2 a partir de um olhar sobre a configuração espacial brasileira, rapidamente é possível verificar um destes desdobramentos “positivos” do crescimento do sistema rodoviário, que a princípio pode parecer um grave problema. Para isso, é importante destacar, primeiramente, que, dentre os sistemas ferroviário, rodoviário e hidroviário (este, fortemente representado pela cabotagem, uma vez que o Brasil carece de vias fluviais e lacustres), o sistema que mais teria perdido participação para o sistema rodoviário, não teria sido exatamente o sistema ferroviário (como se pensa habitualmente), mas sim, o sistema hidroviário. Sendo verdade, e sem entrar na esfera dos custos, deriva dessa possível transferência de participação um benefício enorme, que é a própria integração, visto que, dada sua fisiografia, o espaço nacional jamais seria penetrado ou integrado por vias aquáticas. Tão pouco teria se constituído, em tão curto tempo, um sistema tão amplo, distribuído e integrador a partir das ferrovias – em que pesam suas inúmeras deficiências.

Todos os dados até aqui, e, especialmente, os dados apresentados na Tabela 7.2, afirmam e reafirmam a importância do caminhão na integração do espaço, na integração do mercado e por fim, na industrialização brasileira. O caminhão se tornou um grande veículo do capital no Brasil, levando-o e trazendo-o, sobre enormes dificuldades e distâncias, por uma infinidade de pontos, e para uma diversidade de lugares. Foi sobre as boleias e as carroceiras dos caminhões que a integração nacional foi “transportada”, e sem a qual, provavelmente, nem o sonho (ou a ilusão) do desenvolvimentismo teríamos vivido.

Em resumo, o Brasil se arrastou por mais de quatro séculos sem construir algo digno de se chamar “sistema integrado de transportes”. E mesmo quando caminhou para a implantação de um sistema ferroviário mais amplo, rapidamente o abortou, mantendo-o, desde a Primeira Guerra Mundial até início dos anos 1960, sob crescimento pífio, dadas as dimensões físicas do continental território nacional. A partir dos anos 1960, qualquer aspiração expansiva neste sistema foi frustrada. Durante o tempo em que o sistema ferroviário coexistiu com a implantação do sistema rodoviário, por muitos anos, foram vistos como sistemas autoexcluentes, e

assim, enquanto o sistema rodoviário se expandia sob elevadas taxas de crescimento – tendo em vista a própria dinâmica de implantação do sistema – o Estado careceu de capital, autonomia, e estratégia (ousadia) para eleger traçados e regiões que impelisse o sistema ferroviário em direção às recentes (e principais) fronteiras abertas pelas rodovias⁶.

Restou que, entre crises e guerras internacionais, entre golpes e contragolpes nacionais, o sistema ferroviário foi sendo deixado de lado, enquanto o sistema rodoviário seguiu seu caminho, amparado pelo Estado, e fortemente impulsionado pelas características do espaço nacional, pelo momento econômico, pelo interesse do capital internacional, e, principalmente, pelas próprias características particulares do sistema.

7.2 Conjuntura geral durante a integração inercial (1980 a 2002)

Após o “desajuste global” (TAVARES e FIORI, 1996) e as mudanças gestadas no cenário externo com as crises do petróleo (1973 e 1979) e a “retomada da hegemonia americana” (TAVARES, 1985; TAVARES, 1997), o Brasil chegava ao final da década de 1970 sobre forte tensão.

Ao iniciar a nova década, abateram-se fortes desarranjos na economia brasileira como um todo. Neste cenário, os investimentos foram cedendo lugar aos contingenciamentos e, em seguida, aos desinvestimentos. Durante a década de 1980, o cenário foi de “terra arrasada”. Com o fim da ditadura militar e da luta pela redemocratização, e as mudanças no panorama externo, acentuados pela falta de projeto nacional, o controle inflacionário passou ao centro dos discursos e dos objetivos políticos e econômicos. O pensamento desenvolvimentista, e o planejamento estatal, que tanto foram decisivos para a industrialização e o crescimento da economia e da produtividade ao longo do espaço nacional, foram, de fato, liquidados com a “modernização conservadora” (TAVARES e FIORI, 1996) promovida a partir dos anos 1970.

⁶ Tais fatos, ao mesmo tempo servem para expor as desastrosas opções (e/ou as imposições do capital estrangeiro) implementadas a partir de 1965. Perdeu-se grande oportunidade para se aproveitar a abertura e a penetração proporcionadas pelos automóveis – desbravando fronteiras e constituindo mercados –, ampliando, ao mesmo tempo, os investimentos no sistema ferroviário, de modo a estendê-lo, estratégica e conjuntamente com o sistema rodoviário (aplicando os princípios da intermodalidade dos sistemas de transporte), em direção ao interior do país, às novas áreas de ocupação e para o progresso da nação como um todo.

Conforme Araújo (2000), a partir de meados dos anos 1980, o pensamento desenvolvimentista deparou-se com um conjunto de desafios como a redemocratização, a reestruturação produtiva internacional, e as turbulências no mercado internacional de capitais. Deste ambiente, surgiram hiperinflação, estagnação econômica e um moratório na dívida internacional, tudo adequado à abertura da economia e adesão à neoliberalização.

Em pouco tempo o país saiu do “sucesso” do PND (**Plano Nacional de Desenvolvimento**) e chegou ao desastroso PND (**Programa Nacional de Desestatização**). Em menos de um mês após assumir o governo em 1990, Fernando Collor de Mello já havia promulgado a Lei n.º 8.031/90, de 12/04/90, instituindo o Programa Nacional de Desestatização (PND) – cujo nome não deixa de ser uma ironia. A partir deste programa deu-se início a uma verdadeira regressão da integração nacional. O processo de desestatização do setor ferroviário foi iniciado em 10/03/92, a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) no Programa Nacional de Desestatização, pelo Decreto n.º 473/92.

Diante disso, o que se seguiu no sentido da interiorização e da integração nacional foi o próprio aprofundamento do movimento inercial, acionado durante o período da integração profunda e favorecido pelo modelo de inserção internacional adotado no país – favorável aos setores primários, sobretudo, das *commodities*. Ao mesmo tempo, constituíam-se, as estruturas de um distanciamento nacional, uma nova forma de isolamento do Brasil para consigo mesmo. Não se pode deixar de assinalar: adentrou-se em um isolamento controlado, que atendeu a grandes interesses particulares e à concentração e reserva fundiária de valor, ao tempo em que se preservaram, também, as imensas “massas de destituídos” (BRANDÃO, 2004a; 2004b).

Já na década seguinte, nos anos 1990, o cenário era particularmente complexo:

de um lado, a democratização e descentralização, ancoradas na própria Constituição de 1988, consolidaram a emergência de novos agentes sociais, como os prefeitos eleitos e os movimentos sociais, que desempenharam papel central na elaboração de uma pauta urbano-regional e ambiental (Brasil, 2006, p. 41). De outro, o processo de reestruturação defensiva, ocorrendo em escala nacional, e o aprofundamento do movimento de liberalização desencadearam um reescalamamento competitivo da atuação e organização territorial do Estado para o local. Essa tendência

refletiu-se na proliferação de estratégias e práticas espaciais pautadas pela guerra tributária e desregulamentação competitiva entre estados e municípios com o intuito de atrair novos empreendimentos (KLINK, 2013, p. 17).

O “aprofundamento do movimento de liberalização”, que Araújo (1999) classificou como uma “política de abertura comercial intensa e rápida”, ocorreu associado a reformas profundas na ação do Estado e à implementação de um programa de estabilização, que persistiu desde 1994 até o fim da década. Paralelamente, pelo lado do setor privado, correu uma relevante reestruturação produtiva, no sentido de readequar a estrutura industrial brasileira – haja vista a abertura comercial e os efeitos do Plano Real – à nova conjuntura que se formava. Em decorrência dessa reestruturação produtiva, e após ampla pesquisa com empresários brasileiros, Bielschowsky (1999) qualificou o período de 1995-1997 como um “mini-ciclo de modernizações”.

De fato, o sucesso do Plano Real em conter estável a taxa de inflação providenciou um ambiente favorável aos negócios viabilizando a entrada de capital internacional na economia brasileira velozmente aberta. Contudo, foi de grande monta a entrada de capital especulativo, que, por sua vez, era seduzido pela agenda de (des)regulamentação financeira, onde vigorou taxas de juros extremamente altas⁷. Conforme Siqueira (2013, p. 65) “a manutenção de elevadas taxas de juros e a apreciação cambial por mais de duas décadas favoreceram os setores financeiro e o produtor de *commodities* em detrimento do setor industrial”. Assim, ilustrou Silva (2013, p. 95),

a trajetória do desenvolvimento da América Latina, em geral, e do Brasil, em particular, tem sido marcada pelo aumento de importância relativa das chamadas *commodities* (minerais e agrícolas) na produção e no comércio externo regional. Esse é um movimento que passou a se robustecer nos anos 1990, ainda como parte da estratégia regional de inserção nos fluxos de comércio-produção internacionais, em grande medida norteadas pela ideia de especialização em vantagens comparativas.

Dentre os principais resultados dessa longe política voltada para o favorecimento do mercado financeiro e de *commodities*, além do baixo crescimento econômico e da irrelevante geração de empregos, destacam-se, a manifestação um

⁷ Que por sinal, serviam para ancorar a sobrevalorização cambial.

processo de majoritariamente conhecido por “desindustrialização”, o qual teria levado à importantes perdas, qualitativas e quantitativas, nas cadeias produtivas mais competitivas⁸. Outro resultado absolutamente negativo ao país teria sido a “especialização regressiva” da estrutura produtiva, haja vista o destacamento dos produtos primários na balança comercial brasileira⁹.

Sobre o aspecto do planejamento, após o desmantelamento do III PND, durante a crise dos anos 1980, ressurgiu, fundada pela Constituição de 1988, uma nova forma de planejamento, os Planos Plurianuais.¹⁰ Essa prática, obrigatória, foi a manifestação mais audaciosa em promover alguma transformação, ou melhor, reduzir as contradições geradas pela neoliberalização (NASSER, 2000), durante a década de 1990. Assim surgiram o “Brasil em Ação” (1996-1999) e o “Avança Brasil” (2000-2003). “Cabe destacar que a concepção subjacente a esses planos não foi nem a de redistribuição de ativos, de infraestrutura e/ou de renda, nem os polos de crescimento que prevaleciam durante o nacional-desenvolvimentismo” (KLINK, 2013, p. 18).

Assim, diferentemente da era desenvolvimentista, o Estado não se responsabilizou diretamente pelos investimentos; portando-se apenas como provável indutor. Os temas maiores em torno dos planos “Brasil em Ação” e “Avança Brasil” podem ser interpretados como uma forma de reinserção parcial do Estado na organização do espaço urbano-regional em busca da redução de contradições e instabilidades que foram desencadeadas na própria trajetória de neoliberalização dos anos 1990 (BRANDÃO, 2013). Deste modo, surgiram os “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento” e os “Corredores Logísticos e Informacionais”. Ambas as ideias estavam atreladas ao modo de inserção internacional adotado nos governos de Fernando Henrique Cardoso, e, conforme alegou Brandão (2013), a

⁸ “A continuada participação das *commodities* trouxe novamente a alguns países da América Latina, dentre os quais o Brasil, um histórico enfrentamento. Qual? O de pensar estratégias de desenvolvimento baseadas (ou lideradas) pela exploração de recursos naturais. Surge desse enfrentamento, talvez, a mais complexa questão: estaria a região se reprimarizando? Estaria, depois de décadas de esforço industrializador, algumas das nações da região caminhando em sentido oposto?” (SILVA, 2013, p. 95).

⁹ Importante destacar que, sobretudo a partir dos anos 2000, surgiram múltiplas abordagens acerca da existência, da intensidade, das manifestações e das especificidades do fenômeno da “desindustrialização”. Para essa discussão ver, Oreiro e Feijó (2010), Bonelli e Pessoa (2010); Squeff (2012) e Morceiro (2012).

¹⁰ Estes, que são concebidos em decorrência das próprias formulações em torno do pleito eleitoral, tem passado, na maioria das vezes, por mero procedimento burocrático.

partir destes instrumentos, pretendia-se conectar as economias regionais competitivas, especialmente, no agronegócio, mineração, siderurgia e setores correlatos, com os principais centros de comando e controle localizados dentro e fora do país. Embora os corredores logísticos fossem considerados âncoras no âmbito de uma estratégia pautada pela redução do chamado “custo Brasil” e na geração de sucessivos superávits no balanço de pagamento, na prática, a efetiva implementação, tanto dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento” como dos “Corredores Logísticos e Informacionais”, ficou muito aquém do esperado, mantendo-se, propriamente, no nível do discurso (KLINK, 2013).

Para Brandão (2013, p. 157), a partir do final dos anos 1980, os processos de abertura comercial e financeira, desmonte das capacidades estatais de intervenção, entrega do patrimônio público à “iniciativa privada”, a internacionalização de parcela fundamental do parque produtivo nacional, dentre outros fatores, “determinaram importantes transformações nas relações entre as regiões brasileiras”. Ao tempo em que, as opções conservadoras de política econômica que se seguiram “determinaram o comprometimento da construção nacional, que foi interrompida durante duas “décadas perdidas”, e o abandono das estratégias de combate às iniquidades inter-regionais”. Destarte, nos vinte anos desde a crise da dívida até o final do governo FHC,

as transformações do quadro regional brasileiro resultaram de forças inerciais, involuções e desconstruções do que de alguma decisão autônoma de mudança, ou de uma política regional institucionalizada e explícita. Ou seja, as transformações regionais decorreram mais da “desestruturação”, dos impactos diferenciados espacialmente da crise econômica e das opções conservadoras de políticas macroeconômicas, privatizações, abertura dos mercados etc. levadas a cabo, do que de qualquer “reestruturação” ou intencionalidade (BRANDÃO, 2013, p. 158).

Essas palavras do professor Carlos Brandão são o fiel concatenamento em torno do que se sucedeu dentro do período qual chamado de integração inercial, que ele mesmo chamou “duas décadas perdidas”.

7.3 Conjuntura geral durante a integração obstruída (2003 a 2016)

A partir de 2003 inicia-se um processo difuso de intervenção territorial. Buscou-se elaborar políticas territoriais explícitas, como a PNDR a partir de 2003, e até mesmo utilizou-se de políticas sociais de efetividade regional, como o programa Bolsa Família, que acabou se tornando um eficiente instrumento de redução das desigualdades sociorregionais.

Para Brandão (2013 p, 158),

a partir do governo Lula, em 2003, mas, sobretudo no período de crescimento 2004-2008, uma série de políticas de desenvolvimento foram implementadas, mesmo que a política econômica tenha se mantido, em sua essência, de cunho ortodoxa. Caberia destacar a expansão do ensino superior, o crescimento formal do emprego, o avanço das políticas de transferência de renda, a valorização do salário-mínimo, a expansão do volume e das linhas de crédito e a luta pela permanência das conquistas e dos ganhos sociopolíticos da Constituição cidadã. Foram promovidos intentos de implementação de estratégias de cunho territorial e se iniciou uma luta para buscar vencer o caráter setorial e fragmentado das políticas públicas.

A importância como marco histórico da retomada do Estado progressista que estas e outras políticas tiveram, foi enorme. Abstrai-se daí o resultado prático, tanto sobre o espaço, quanto sobre o crescimento econômico, e, especialmente, sobre a melhoria das condições de vida do povo brasileiro. Conforme destacaram Bielschowsky (2005; 2012) e Bielschowsky e Mussi (2005) uma forma vigorosa de expressão das transformações vigentes a partir de 2003 foi a “expansão do mercado interno”.

Para Bielschowsky (2005, p. 6) “o Plano Plurianual [...] (2004-2007) apresentaria uma estratégia originada na tradição desenvolvimentista “crítica” brasileira dos anos 1960 e 1970: a do desenvolvimento pelo mercado de consumo de massas”, configurando o que o próprio autor chamaria, posteriormente, de as “três frentes de expansão” (BIELSCHOWSKY, 2012).

No entanto, a expansão do mercado nos moldes vividos, fortemente associada aos programas de ampliação da renda e geração de emprego, repercutiu, e ainda repercute, verticalmente no funcionamento da economia no tempo, como também, horizontalmente sobre o espaço – como de fato ocorreu. E neste sentido, cabe destacar a face espacial da expansão do mercado interno brasileiro durante a integração obstruída (2003-2016).

Cabe destacar ainda, a centralidade da infraestrutura nas “três frentes de expansão”, que segundo Bielschowsky (2012), eram compostas por: consumo de massa; recursos naturais, e; infraestrutura.

Isso reforça que, para além das políticas e programas de cunho regional e social, a partir de 2003, a infraestrutura física fora recolocada no centro da pauta da

intervenção do Estado brasileiro. Desse modo, algumas das ações mais importantes promovidas no sentido do regate do planejamento federal e do provimento das infraestruturas (inclusive, infraestruturas de circulação) foram:

- i. o Plano Nacional de Logística e de Transportes (PNLT) do Ministério dos Transportes, concebido em 2005. Neste, segundo o documento oficial, passa-se a considerar a questão da territorialidade e dos impactos da infraestrutura no desenvolvimento das diversas regiões do país;
- ii. o Programa de Aceleração do Crescimento. Divido em duas fases PAC 1 (2007-2010) e PAC 2 (2011-2014). No primeiro ciclo, a previsão de investimento foi de R\$ 657 bilhões, e no PAC 2, os investimentos previstos somavam R\$ 955 bilhões até 2014¹¹;
- iii. o Programa de Investimento em Logística (PIL);
- iv. a Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Esta mudança fundamental da atuação do Estado rendeu novos e acalorados debates em torno do que, de fato, estaria ocorrendo na trajetória histórica do país. Dois dos termos bastante utilizados nesse debate são: “novo-desenvolvimentismo”, e “social-desenvolvimentismo”. Independentemente da interpretação que se dê à trajetória do país a partir de 2003, e até 2014, não restam dúvidas de que a condução do “navio” se deu por outras mãos, e o trajeto tomado foi bastante diferente do trajeto seguido desde 1980. Sobre esses temas, os trabalhos de Nelson Barbosa e José de Souza (2010), Bresser-Pereira e Paulo Gala (2010), Fabio Erber (2011), André Singer (2012), Fernando Costa (2012), Ricardo Carneiro (2012), Boito Júnior (2012), Luiz Filgueiras (2013) e Filgueiras et. al. (2012), são leituras esclarecedoras. Nesta contenda, dois determinantes fatores externos devem ser destacados: o “efeito China” na demanda global e o chamado “*boom* das *commodities*” (MEDEIROS, 2006; 2011; BARBOSA, 2011; PINTO, 2013).

Sobre o ponto de vista da circulação (espaço e tempo), avanços econômicos com base na expansão do mercado interno, tal como o promovido no país – e em

¹¹ O PAC, lançado em 2007, foi realmente emblemático. “Inicialmente dotado com um orçamento estimado de trezentos bilhões de dólares (dois terços destinados para energia e logística e o restante alocado para habitação e urbanização de assentamentos precários), o programa, no melhor estilo nacional-desenvolvimentista conhecido dos anos 1970, adotou um *approach* de grandes projetos estruturantes” (LEITÃO, 2009; KLINK, 2013, p. 22).

suas diversas regiões – a partir de 2003, necessariamente, ocasiona vultosos aumentos nos fluxos internos; seja de informações (fluxo imaterial), seja de mercadorias, pessoas, etc. (fluxo material). Neste domínio a atuação do Estado foi acertada sob o ângulo das questões centrais na teoria keynesiana. Pois, direta e indiretamente, aspirou-se: i) ampliar os investimentos públicos em infraestrutura, eliminando estrangulamentos pré-existentes; ii) acelerar o crescimento econômico via criação de efeitos multiplicadores a jusante e a montante nos diferentes setores da infraestrutura; iii) potencializar a expansão do mercado através do aumento da renda e do emprego gerados com os novos investimentos; iv) desobstruir e ampliar os sistemas de circulação, de modo a permitir a expansão do mercado interno e o bom andamento da economia vis-à-vis o anterior crescimento do mercado.

7.4 Os sistemas de circulação material terrestre durante a integração inercial e a integração obstruída

7.4.1 O sistema ferroviário

Após a década de 1980 ter se configurado como uma década de desalento para o setor de transportes, a conjuntura, que já era de pouquíssimas expectativas, caminhou para um rumo ainda mais calamitoso na década seguinte. A rápida transição do desenvolvimentismo para as neoliberalizações abriu a década de 1990 com a implantação de um novo PND, desta feita, o Programa Nacional de Desestatização. Essa mudança afetou diretamente o setor de transportes, principalmente, o setor ferroviário.

A justificativa para a entrega da Rede Ferroviária Federal à “iniciativa” privada não fugia da cartilha privatista em geral. Alegando endividamento, incapacidade e ineficiência de gestão, o governo pretendia se recolher deste setor permitindo que os capitalistas usufruíssem do sistema em troca de prometidos investimentos, modernização e ampliação do sistema, o que teoricamente teria inúmeros benefícios ao país. Como de costume, a vala entre o discurso e a prática foi bastante larga. Na prática, houve alguma modernização, mas, sobretudo, intensificação do uso da capacidade instalada (que como se sabe, era baixíssima), de modo que a extensão da rede ferroviária brasileira acabou sendo reduzida; os investimentos no setor foram mínimos; empresas alegaram falência; e o país continuou (a ver vagões) estagnado em termos de integração ferroviária.

Assim, a malha ferroviária em tráfego no Brasil, que em 1980 era de 29.659 km, teve leve aumento naquela década, atingindo 30.322 km em 1990. Após a primeira rodada de privatizações, iniciada, de fato, em 1996 e finalizada em 1999, foram concedidos 25.599 km. No ano seguinte, em 2000, a malha ferroviária total em tráfego no país já havia sido reduzida para 29.283 km. Ou seja, a malha ferroviária brasileira fora diminuída em mais de 1.000 km, durante a década das privatizações.

Este cenário de movimento inercial passou a ser diretamente confrontado durante os mandatos dos presidentes Lula e Dilma Rousseff. Conforme enumerados acima, vários foram os projetos que visaram eliminar os estrangulamentos dos sistemas de circulação nacionais e a infraestrutura de modo geral.

Especificamente com relação ao sistema ferroviário, ousou-se, pela primeira vez desde 1952, alterar os padrões espaciais deste sistema, elevando a integração e as possibilidades do crescimento brasileiro, primeiramente com o PAC 2, e posteriormente com o PIL. O Mapa 7.1 foi elaborado no contexto do PIL e traz um esboço, que se não houvesse o rompimento democrático de 2016, e o projeto tivesse sido executado, os resultados para o desenvolvimento do país poderiam ter sido revolucionários.

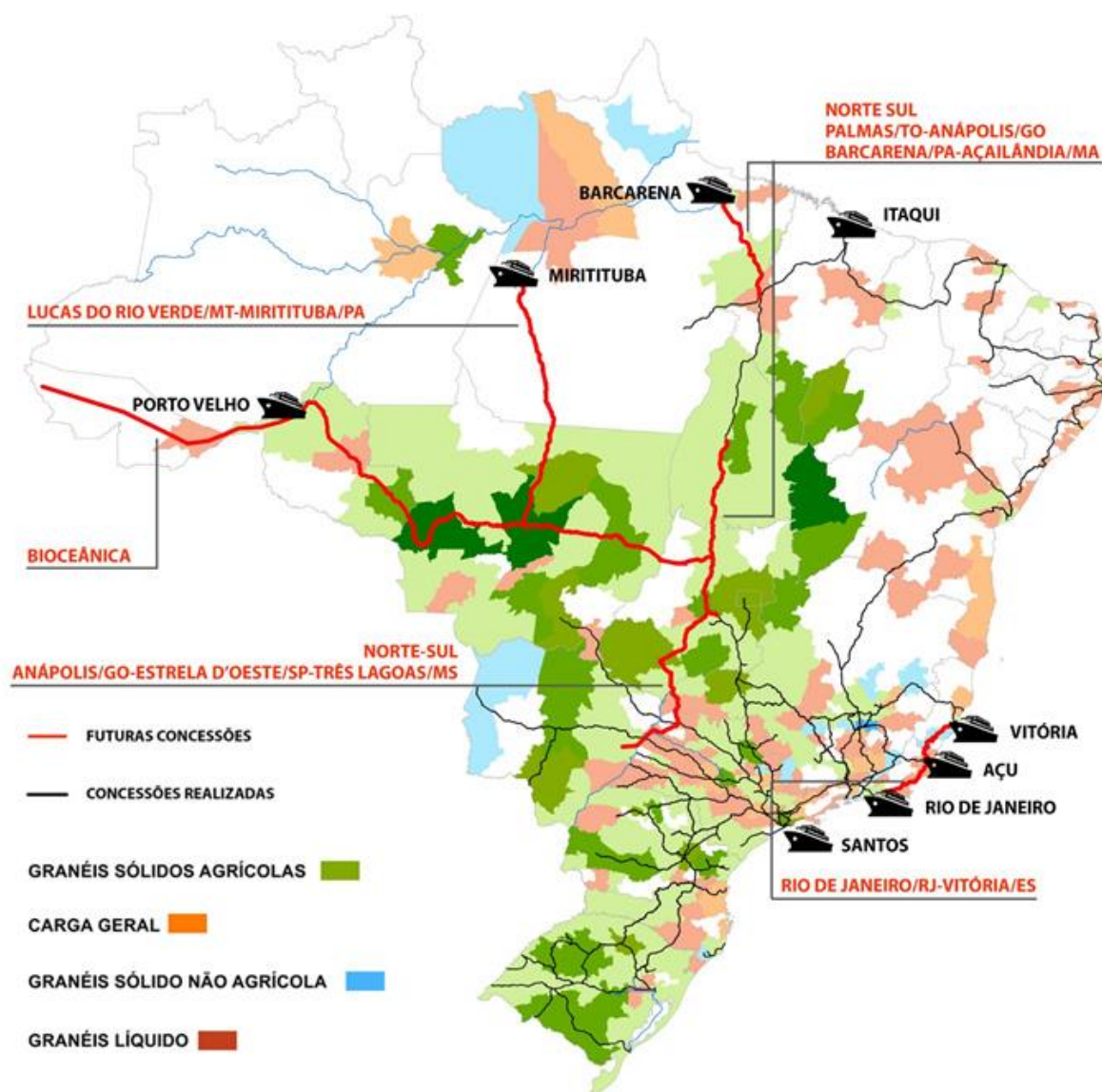
Contudo, mesmo com a violenta obstrução do reinvento de integração, que apenas para o setor ferroviário previa 86,4 bilhões em investimentos, as vias ferroviárias puderam reverter a tendência de queda registrada até 2002 e foram ampliadas em cerca de 1.300 km (4,4%) até 2015. Ainda que estes números pareçam singelos em comparação aos do início do século passado, representam uma mudança de trajetória, e simbolizam muito ao país, visto que são relativos a dois canais ferroviários fundamentais para o interior e o país como um todo: o canal norte da ALL e a Ferrovia Norte-Sul.

O Mapa 7.1 ilustra bem esses avanços. Veja que, conforme o Programa, já estavam em operação o Eixo Norte concedido à América Latina Logística – ligando Rondonópolis, no Mato Grosso, ao norte do Mato Grosso do Sul e a São Paulo e o Porto de Santos – e a parte norte da Ferrovia Norte-Sul, ligando o Tocantins ao Maranhão e ao Porto de Itaquí. Ambos os trechos concluídos com verbas do PAC já assumindo função fundamental na realidade econômica das regiões onde incidem.

No Mato Grosso (maior produtor de grão do país), calcula-se que aproximadamente 40% dos grãos produzidos no estado já são transportados pela ferrovia.

Esses fatos reforçam a suspeita de que a atual queda na demanda por frete rodoviário, e mesmo por caminhões, seja decorrente da presente crise econômica (maior da história brasileira), mas também, do próprio crescimento do sistema ferroviário, especialmente, nos últimos quatro anos.

Mapa 7.1 – Mapa intermodal do PIL.



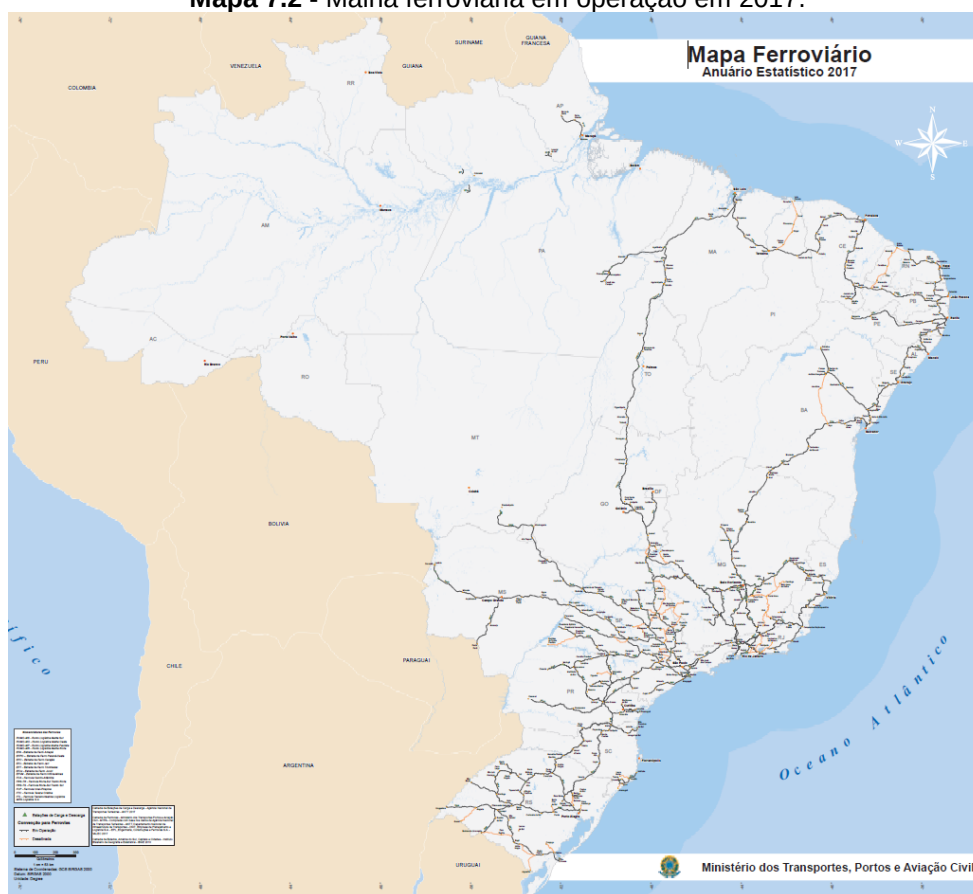
Fonte: Brasil – EPL.

Os fatores que dão ao PIL caráter revolucionário, primeiramente é o deslocamento dos fluxos, circulação e da geopolítica comercial nacional e da América Latina. Ao integrar Lucas do Rio Verde-MT ao porto de Miritituba-PA, e

após a construção da audaciosa Ferrovia Bioceânica (que já se encontrava em fase avançada de planejamento através de parceria com o governo chinês, o qual já havia se comprometido a investir 10 bilhões de dólares na obra), que abriria uma rota robusta de comunicação material com o Peru a Bolívia, abrindo as portas do oceano pacífico ao país. Em segundo, através das economias de comunicação geradas com as obras, pelas quais se “alargariam os horizontes de possibilidades” (FURTADO, 1961) no interior do país se alargaria imensamente.

Porém, a despeito da interrupção das obras e da integração, não se pode ignorar outros efeitos espaciais que entrelaçam esses dados com a questão da integração do espaço nacional. Assim, a retomada da integração do espaço nacional por ferrovias ocorreu, ainda que mais contida, foi importante no sentido de adensar os eixos de integração, interiorização, e expansão capitalista, representados pelas BR-153 e BR-364. O Mapa 7.2 ilustra esse avanço.

Mapa 7.2 - Malha ferroviária em operação em 2017.



Fonte: Brasil – MTPAC (2017).

De modo geral, devem ser destacadas pelo menos três importantes ferrovias construídas durante a integração obstruída: i) a Ferrovia Norte-Sul (paralela à BR-

153 e ao Rio Tocantins, adensando o eixo norte-sul); ii) a Ferrovia Eixo Norte (ALL), de sentido diagonal reforçando o eixo-364; e, iii) a Ferrovia Transnordestina, ainda inconclusa, mas com papel fundamental no interior nordestino.

Há também casos como o da Ferrovia Norte-Sul, que teve suas obras totalmente concluídas, e, no entanto, ainda possui trechos, nos estados de Goiás e Tocantins passivos de concessão.

Enfim, com relação à malha ferroviária brasileira, pôde-se registrar um ligeiro aumento de sua extensão, visto que em 2000 a mesma totalizava 29.283 km, enquanto em 2015 atingiu total de 30.576 km – repondo os níveis anteriores às privatizações.

Em relação ao material rodante, ou seja, aos meios de circulação, os resultados também não foram os melhores durante o período inercial da integração nacional, muito pelo contrário, assim como nas vias férreas, registrou-se redução em todos os meios de circulação: locomotivas, carros e vagões. A redução foi de 22%, 9% e 13%, respectivamente, como mostra a Tabela 7.3.

Tabela 7.3 – Brasil, frotas dos meios de circulação ferroviários (1980 a 2015).

Ano	Locomotivas	Carros	Vagões
1980	2.001	1.499	68.497
1990	1.811	1.178	61.158
2000	1.566	1.368	59.874
2006	2.231		72.158
2009	2.908		91.642
2012	3.235		105.906
2015	3.377		101.779

Fonte: IBGE (AEB - vários anos) e CNT (2017)

Entretanto, apesar da ausência dos dados relativos ao número de carros após 2000, para os demais meios de circulação ferroviários o crescimento foi bastante vigoroso nos anos seguintes, demonstrando a retomada do setor, que certamente respondia aos aumentos dos fluxos provocados pelo crescimento econômico durante a integração obstruída. A expressiva ampliação dos meios de circulação ferroviários após 2000 evidenciam tanto a retomada da integração do espaço nacional quanto do próprio sistema ferroviário brasileiro. O crescimento proporcional dos meios de circulação, em termos superiores ao crescimento das vias de circulação, indica a intensificação do uso da capacidade instalada, a intensificação

dos fluxos espaciais de matéria e uma possível resposta derivada às demandas do sistema econômico em dinamização.

No caso das locomotivas, somente entre 2000 e 2006 o crescimento foi de 42%, enquanto o número de vagões cresceu metade, 21%. Se comparados os dados entre o início da retomada da integração do espaço nacional com o último ano antes da obstrução provada em 2016, os resultados são ainda mais significativos. Assim, tem-se que a frota de locomotiva foi mais que duplicada, visto que cresceu 116%, já o total de vagões foi aumentado em 70%.

Por fim, cabe destacar o fortíssimo avanço do setor industrial ferroviário. Neste, que a produção está mais vinculada ao mercado externo, a série histórica durante a integração obstruída indica aumento de 566,2% na produção de carros de passageiros (vagões de passageiros), de 2001 (quando foram produzidas 71 unidades) para 2016 (cuja produção foi de 473 unidades). Em relação aos vagões de carga, o aumento de 2001 (748 unidades) para 2016 (3.903 unidades) foi de 421,8%.¹²

7.4.2 O sistema rodoviário

Em termos de expansão viária, o sistema rodoviário praticamente atingiu a estabilidade desde o fim da década de 1970. Em 1980 o país atingiu o total de 1.398.557 km de rodovias. Desse total, apenas 89.960 km eram de jurisdição federal, 128.224 km de jurisdição estadual e o restante dos municípios, ou seja, aproximadamente 85%. De toda a malha rodoviária brasileira naquele ano menos de 10% era pavimentada.

Em 2002, mais de duas décadas depois, o quadro ainda era parecido com o anterior, pois foram registrados 1.748.268 km de rodovias em todo o país. Nesse intervalo, o maior crescimento foi relativo à malha municipal. A malha federal atingiu total de 116.689 km em 2002, e a estadual 247.774 km. Coincidentemente, a malha municipal em 2002 atingiu número bem próximo à malha total de 1980, 1.383.805 km. Assim, os municípios permaneceram com cerca de 80% da malha viária nacional.

¹² <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/anuario-cnt-2017-serie-historica-dados-transporte>

Sobre o aspecto da pavimentação, o total de vias pavimentadas registrado em 2002 foi de apenas 172.880 km. Isso significa que, durante mais de duas décadas, houve um ligeiro crescimento da malha pavimentada, mas, ainda assim, a parcela de rodovias pavimentadas no Brasil permanecia inferior a 10% da malha total (9,9%).

Já durante a integração obstruída, ocorreu fato curioso, a malha rodoviária total foi reduzida. Após atingir recorde histórico em 2008, ao alcançar 1.765.278 km, a malha começou a ser reduzida muito discretamente, chegando a 2015 com 1.720.643 km. Isso pode significar vários processos, um deles, o próprio descaso dos governantes, ou a própria maturação do sistema.

No entanto, embora tenha sido reduzida em quantidade, a malha rodoviária voltou a receber a atenção qualitativa e de investimentos por parte do governo federal a partir de 2003. Em que pesem as privatizações de algumas vias importantes, deu-se prosseguimento na pavimentação e na duplicação de outras vias fundamentais.

Caso exemplar e impressionante se deu no Acre, onde somente em 2014, mais de 5 décadas após a criação da (vital rodovia do estado) BR-364, as obras de abertura e pavimentação da mesma foram concluídas. Outra obra viária importante durante o período foi a duplicação da BR-060 no trecho entre Jataí-GO e Brasília-DF. Esta rodovia é de grande importância estratégica para o país e o Centro-Oeste, ao conectar os três eixos de integração e interiorização nacional (BR-153, BR-364 e BR-163).

Conforme recente pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (2017), do total de cerca de 1,7 milhão de km de rodovias no país, chegou-se a 2015 com 12,2% (210.618,8 km) pavimentados. Aumento considerável em relação ao período de integração inercial, porém, ainda distante do ideal. Em relação à qualidade, considerou-se que um pouco mais de 40% das rodovias era boa qualidade.

Pelo lado dos meios de circulação, no entanto, a frota de veículos automotores continuou sua expansão vigorosa, mesmo na integração inercial. A frota total, que em 1980 era de 10.826.198 veículos chegou a 34.284.967 unidades em 2002. Ou seja, mais que triplicou no período 1980-2002.

Contudo, e apesar desse crescimento vigoroso da frota de automóveis durante as “duas décadas perdidas” (BRANDÃO, 2013), os dados relativos ao período da integração obstruída são, realmente, alarmantes. De 2003 a 2015, praticamente metade do tempo do período anterior, a frota automobilística brasileira cresceu em 56,4 milhões de unidades, ou seja, 165%.

Esse crescimento impressionante na frota automobilística do Brasil a partir de 2003 foi reflexo direto do aumento e do acesso ao crédito, do aumento da renda, do crescimento econômico registado no período, e das isenções fiscais, sobretudo no governo Dilma.

No entanto, são vários os problemas gerados por um crescimento tão rápido da frota desacompanhado da respectiva resposta viária. A análise da série histórica mostra, por exemplo, que a qualidade e o crescimento da malha rodoviária não acompanham a demanda de infraestrutura para o escoamento da produção nem para o deslocamento de pessoas. Vale reforçar que o passivo ambiental desse sistema é também elevadíssimo.

Assim, entre evoluções e retrocessos, e, não obstante do que já acontecia há algumas décadas, o Brasil atingia o ano de 2017 com seu sistema de circulação rodoviário ainda hegemônico no transporte de cargas.

Tabela 7.4 - Brasil, participação (%) dos sistemas de circulação no transporte de cargas em 1980 e 2017, e total transportado em 2017.

Modal	Milhões (TKU) 2017	1980	2017
Rodoviário	485.625	59,3	61,1
Ferrovário	164.809	24,5	20,7
Aquaviário	108.000	12,5	13,6
Dutoviário	33.300	3,4	4,2
Aéreo	3.169	0,3	0,4
Total	794.903	100	100

Fonte: Barat (1978); Barat (1991); CNT - Boletim Estatístico (jan. 2018).

Vale destacar que, conforme demonstrado na tabela, o setor ferroviário viria sofrer novo encolhimento de sua participação nos sistemas de transporte brasileiros; caindo cerca de 4% entre 1980 e 2017. Importante mencionar, também, que após os investimentos oriundos do PAC e dos programas de investimento em logística houve leve recuperação do sistema aquaviário, bem como, ocorreu com o sistema

dutoviário – provavelmente, relacionado a investimento do PAC na cadeia de petróleo e gás.

7.5 Dados gerais da integração nacional pós 1980

7.5.1 A interiorização

Os processos econômicos e as transformações nos sistemas de circulação durante o que está se chamado de “integração inercial” e “integração obstruída”, naturalmente, arrolaram desencadeamentos sobre a interiorização, a urbanização e na economia regional e espacial.

Quanto à interiorização, é possível verificar, a exemplo da urbanização, dois ciclos interessantes em direção ao interior (NO e CO). O primeiro correu rumo ao Centro-Oeste, e foi discutido no quarto capítulo. Neste ciclo, durante a integração profunda, houve forte crescimento da participação do Centro-Oeste na população total do país, visto que, essa taxa passou de 3,1% para 6,3%. O segundo ciclo de interiorização pôde ser verificado em direção à região Norte, durante a integração inercial, onde houve notável crescimento na taxa de participação populacional daquela região a partir de 1980, especialmente, na própria década de 1980. Nesta mesma década a taxa para o Centro-Oeste esteve mais estável, conforme pode ser verificado na Tabela 7.5.

Em razão da extinção dos investimentos em infraestrutura em geral, e em especial, em infraestruturas de circulação, os principais motivos para o crescimento da participação da região Norte na população brasileira após 1980 estão diretamente ligados ao próprio movimento inercial migratório anteriormente desencadeado em direção ao interior, e às transformações de cunho político, como a própria criação e elevação de Territórios à condição de estados. Este processo vinha ocorrendo desde a década de 1970, quando das tratativas para a efetivação o estado de Rondônia. Logo no início da década de 1980 aquele estado foi criado e os processos de ocupação foram intensificados. Grandes obras sendo construídas, dentre elas a pavimentação de trecho do eixo-364 (BR-364). O custo ambiental também foi uma marca neste processo. Grandes áreas de terras improdutivas foram desmatadas e incêndios gigantescos, de comoção internacional, eram frequentes.

Ao final da década de 1980 a separação da área referente ao Tocantins do estado de Goiás e sua inserção na região Norte também teve passo importante.

Tanto pelo incremento imediato, quanto pela própria dinamização da criação de uma nova capital e um novo estado. Neste mesmo processo, também veio a mudança de patamar para os Territórios de Roraima e Amapá, que passaram a estados.

Tabela 7.5 – Brasil, participação das regiões na população total.

UT	1900	1940	1980	1991	2000	2010
Norte	4,1	3,6	4,9	6,8	7,6	8,3
Nordeste	38,8	35,1	29,3	28,9	28,1	27,8
Sudeste	44,6	44,4	43,5	42,7	42,6	42,1
Sul	10,3	13,9	16,0	15,1	14,8	14,4
Centro-Oeste	2,1	3,1	6,3	6,4	6,9	7,4
Brasil	100	100	100	100	100	100

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

Também durante a década de 1970 iniciou-se a construção da rodovia BR-230, conhecida como transamazônica e da BR-163 (o eixo-163). Cada uma, a seu modo e intensidade, repercutiram (suas economias de comunicação) diretamente não só sobre a interiorização populacional do Brasil, mas, como também, sobre a urbanização do interior, conforme pode ser relacionado com os dados da Tabela 7.6.

Fazendo um balanço do litoral (regiões SU, SE e NE), nota-se que as três regiões litorâneas tiveram participação populacional reduzida, em praticamente 1,5%, cada uma. Isso demonstra que todas elas foram, de algum modo, tensionadas pelo crescimento do interior, não apresentando crescimento populacional muito acima da média. No entanto, o Sudeste, por concentrar mais de 43% da população nacional (em 1980) não fora tão impactado pela interiorização populacional quanto o Nordeste e o Sul.

7.5.2 A urbanização

Conforme foi visto, o Brasil abriu o século XX com um total de 1.121 municípios. Destes, apenas 50 estavam localizados no Centro-Oeste, enquanto 74 pertenciam à região Norte. Deste modo, o interior somava, tão somente, 124 municípios. Ou seja, uma área correspondente a cerca de 65% do território brasileiro sediava apenas 11% dos municípios.

Quando se deu início à integração profunda do espaço nacional a urbanização no Brasil – com exceção do Sudeste – pouco avançou, e essa realidade interiorana tão pouco mudou. Assim, quatro décadas após, e já durante a industrialização nacional, o litoral continuava com uma concentração da urbanidade

brasileira. Desta feita, de 1.574 municípios totais no Brasil em 1940, o litoral concentrava 1.406, exatamente os mesmos 89% de 40 anos antes. Contudo, a região Sudeste, durante as primeiras décadas do século XX, apresentou urbanização bastante acelerada e se tornou a região com maior número de municípios no país.

Ao final da integração profunda o quadro, enfim, fora alterado drasticamente. Somente nestes 40 anos analisados, o número de municípios cresceu uma vez e meia o que havia crescido em 440 anos. Para ser mais exato, o número de municípios brasileiros cresceu 154% entre 1940 e 1980.

O impacto dessa municipalização (que aqui é sinônima de urbanização) sobre o espaço, sobre a economia, e sobre a sociedade foi, realmente, revolucionário. Conforme tem sido argumentado ao longo deste trabalho.

No entanto, também, como demonstrado, a década de 1970 foi a década de menor urbanização durante essa fase da integração do espaço em termos de crescimento percentual. Isso foi em grande parte devido à centralização da questão sobre o poder dos governos militares. Com a redemocratização essa condição seria radicalmente alterada. O que terminou por ocasionar não só a criação de novos municípios, milhares deles, mas até mesmo de estados, sobretudo, na região Norte, que esteve muito dinâmica nestes aspectos a partir da década de 1980.

Tabela 7.6 - Brasil, número de municípios por região.

UT	1900	1940	1980	1991	2000
Norte	74	88	153	298	449
Nordeste	490	584	1375	1509	1787
Sudeste	375	641	1410	1432	1666
Sul	132	181	719	873	1159
Centro-Oeste	50	80	334	379	446
Brasil	1121	1574	3991	4491	5507

Fonte: IBGE - Censo Demográfico Brasileiro.

Assim, entre 1980 e 1991, já sob os desdobramentos da Constituição de 1988 – que criou o estado do Tocantins e elevou os territórios do Amapá e de Roraima à condição de estados – o número de municípios que era de 3.991 em 1980 foi acrescido de 500 novos, chegando a 4.491 em 1991; crescimento de 12,5%. Só nesse período a região Norte praticamente dobrou o total de seus municípios.

Novamente, durante a década de 1990 o ímpeto municipalista esteve forte, e foram criados mais do que o dobro de municípios criados na década anterior (1.016), fechando o século XX com 5.507 municípios no país – dos quais pouco mais de 32% estavam no Nordeste, 30,3% no Sudeste, 21% no Sul, e, Norte e Centro-Oeste percentualmente empatados, com 8,1% em cada região. Estas duas regiões (o interior) chegavam ao ano 2000 com 16,2% dos municípios do país, demonstrando pela ótica urbana a dinamização ocorrida após a integração profunda do espaço nacional.

A Tabela 7.7 ilustra o processo de urbanização da população nas diferentes regiões do país. A taxa de urbanização, conforme demonstrado no quarto capítulo cresceu rapidamente durante a integração profunda, se tornando maior do que a taxa de moradia rural.

Tabela 7.7 – Taxa de urbanização, Brasil e regiões.

UT	1940	1980	1991	2000	2010
Norte	27,7	51,6	59,0	69,9	73,5
Nordeste	23,4	50,5	60,7	69,1	73,1
Sudeste	39,6	82,8	88,0	90,5	92,9
Sul	27,7	62,4	74,1	80,9	84,9
Centro-Oeste	21,5	67,8	81,3	86,7	88,8
Brasil	31,28	67,59	75,59	81,25	84,36

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

Portanto, a taxa de urbanização continuou crescendo até 2010, quando a região de maior taxa de população urbana era a região Sudeste, seguida pelo Centro-Oeste e o Sul. Importante destacar que a partir de 1950 as trajetórias das regiões Norte e Nordeste são bem parecidas. Em termos gerais, a taxa de urbanização populacional teve grande índice durante a década de 1980; para o Centro-Oeste o incremento chegou a 13,5%, demonstrando uma transformação em ritmo veloz.

7.5.3 A economia regional e espacial

Conforme discutido anteriormente, o desmonte da capacidade estruturante e sistêmica do Estado, a morte do pensamento desenvolvimentista a partir da crise da dívida externa e interna nos anos 1980, e as reformas liberalizantes nos anos 1990 (privatizações e abertura comercial e financeira), as quais impuseram as “minirreformas” (BIELSCHOWSKY, 1999) e processos de reestruturação produtiva

“defensiva”, resultaram em estagnação econômica, baixa geração de emprego e renda, na fragmentação regional, e na integração de característica inercial.

Após mais de duas “décadas perdidas” em termos de crescimento econômico, em um contexto de intensificação da globalização econômica e maior exposição à concorrência internacional, foram interrompidos processos socioeconômicos estruturantes (diversificação da estrutura produtiva, organização dos mercados de trabalho, integração regional etc.) (BRANDÃO, 2013, p. 76).

Neste quadro de inércia e “não-planejamento” (REZENDE e NUNES, 2015) urbano e regional, de ausência estatal, de guerra fiscal, e de inserção internacional abrupta, submissa, e fragmentada, a seletividade dos investimentos foi bastante acentuada, “definindo tendências pontuais tanto de desconcentração como de (re)concentração regional, de acordo com padrões locais setoriais específicos e amplos benefícios fiscais e financeiros por parte dos governos subnacionais” (SIQUEIRA, 2013, p. 67).

Nesta tormenta, cabe relacionar (reforçar) o protagonismo das deseconomias de aglomeração – tipicamente presentes nos grandes centros urbanos e econômicos nacionais (DINIZ, 1993; DINIZ e CROCCO, 1996) – em tensão com as economias de comunicação no interior do país; criadas a partir da grande transformação infraestrutural ocorrida, especialmente, entre 1940 e 1980, e onde os eixos de integração, interiorização e expansão capitalista (eixo norte-sul, eixo-364 e eixo-163) são elementos-chave no reordenamento espacial, na seletividade locacional dos investimentos capitalistas, e na urbanização.

A Tabela 7.8 apresenta a evolução da participação dos estados e regiões na composição do PIB brasileiro durante os anos das integrações inercial e obstruída. Nestes períodos os eixos da expansão capitalista foram, de fato, as fronteiras da interiorização nacional e da cristalização dos capitais produtivos e especulativos, como será demonstrado no Mapa 7.3.

Os dados demonstram que a desconcentração iniciada em meados do século XX, e acentuada a partir de 1970, seguiu seu movimento inercial (regido pela “lógica do capital”) a partir das crises dos anos 1980, se rearranjando e transformando a estrutura econômica dos estados das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Conforme descreveu Brandão (2013, p. 71), a partir da década de 1980 “é possível identificar uma sofisticação e aprofundamento na divisão inter-regional do trabalho

no Brasil levando em consideração as mudanças no contexto nacional e a inserção do país no contexto internacional”. Essa sofisticação à qual o autor se refere, seguramente, não só está diretamente ligada às formas de inserção das regiões no contexto internacional, mas, como também, às estruturas circulacionais e economias de comunicação particulares a cada região. O que, por sua vez, influi no próprio modelo de inserção internacional das regiões.

Por exemplo, “o dinamismo da região Centro-Oeste está claramente vinculado ao aprofundamento da especialização do país em commodities agrícolas e minerais e à expansão da fronteira de recursos naturais” (BRANDÃO, 2013, p. 71). Contudo, tanto a expansão da fronteira de recursos naturais e o aprofundamento da especialização da região Centro-Oeste, em particular, em commodities agrícolas e minerais, são desdobramentos dos processos de integração e interiorização desencadeados a partir da construção dos eixos. Do mesmo modo, processos similares estariam ocorrendo na região Norte, onde estados como Rondônia e Pará, delineados pelos eixos, também passariam por processos de inserção e especialização.

Assim, as duas regiões do interior, que em conjunto produziram 8,7% do PIB brasileiro em 1980, conseguiram ampliar consideravelmente suas participações individuais, que juntamente resultaram em 15,1% do PIB brasileiro em 2015. Ao todo o crescimento durante esses 35 anos, chegou próximo a 100%. Embora os números sejam maiores para o Centro-Oeste, ambos tiveram desempenhos muito similares.

A região Nordeste, que havia passado a absorver muito da desconcentração em desfavor do Sudeste, a partir de 1975, teve forte crescimento de participação até 1985. Já para 1996 registrou-se perda significativa, e partir de então voltou a crescer lentamente, produzindo 14,2% do PIB brasileiro em 2015, ante 12% de 1980.

O desempenho da região Sul foi o mais irregular dentre as regiões. Teve bom crescimento entre 1980 e 1996, depois forte queda nos dez anos seguintes, voltando a registrar crescimento em 2010 e 2015, e fechando a série com participação correspondente a 16,8%, levemente inferior à registrada em 1980.

A região Sudeste, que vinha perdendo participação produtiva desde a entrada dos anos 1950, continuou reduzindo seu peso na composição do produto brasileiro também durante esta série (1980-2015). No entanto, houve um único ano (2006) em

que a região ensaiou uma leve mudança de trajetória, que não se confirmou nos anos seguintes. A explicação para esse fato talvez seja a aceleração do crescimento econômico do país, que após décadas de baixo desempenho, pode ter impactado mais positivamente a economia do Sudeste.

Tabela 7.8 - Participação no PIB (a preços correntes de 2000).

UT	1980	1985	1996	2002	2006	2010	2015
Rondônia	0,3	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6
Acre	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Amazonas	1,1	1,3	1,4	1,5	1,7	1,6	1,4
Roraima	0,0	0,1	0,6	0,2	0,2	0,2	0,2
Pará	1,6	1,8	1,5	1,8	1,9	2,1	2,2
Amapá	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Tocantins	0,2	0,1	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5
Norte	3,3	4,1	4,5	4,7	5,0	5,3	5,4
Maranhão	0,8	1,0	0,9	1,1	1,2	1,2	1,3
Piauí	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7
Ceará	1,5	1,7	1,9	1,9	1,9	2,0	2,2
Rio Grande do Norte	0,6	0,9	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0
Paraíba	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Pernambuco	2,5	2,4	2,6	2,4	2,3	2,5	2,6
Alagoas	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8
Sergipe	0,4	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6
Bahia	4,3	5,2	3,8	4,0	4,0	4,0	4,1
Nordeste	12,0	13,6	12,6	13,1	13,2	13,5	14,2
Minas Gerais	9,4	9,8	9,4	8,3	8,8	9,0	8,7
Espírito Santo	1,5	1,7	1,8	1,8	2,2	2,2	2,0
Rio de Janeiro	13,7	12,3	12,2	12,4	12,4	11,6	11,0
São Paulo	37,7	35,4	34,6	34,9	34,2	33,3	32,4
Sudeste	62,3	59,1	58,0	57,4	57,7	56,1	54,0
Paraná	5,8	6,1	6,0	5,9	5,7	5,8	6,3
Santa Catarina	3,3	3,2	4,0	3,7	3,8	4,0	4,2
Rio Grande do Sul	7,9	7,9	7,8	6,6	6,1	6,2	6,4
Sul	17,0	17,1	17,7	16,2	15,6	16,0	16,8
Mato Grosso do Sul	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	1,4
Mato Grosso	0,6	0,8	1,0	1,3	1,3	1,5	1,8
Goiás	1,7	2,0	2,1	2,6	2,5	2,7	2,9
Distrito Federal	2,0	2,2	3,0	3,6	3,5	3,7	3,6
Centro-Oeste	5,4	6,0	7,2	8,6	8,4	9,1	9,7
Brasil	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: IBGE

Ao final do período da integração obstruída, a região de maior representatividade no PIB brasileiro (Sudeste) ainda mantinha sua participação acima dos 50%. Porém, deve ser destacado que a mesma sofreu queda bastante significativa entre 1980 e 2015, saindo de uma taxa de participação de 62,3% para 54%. Pode-se considerar uma redução importante, principalmente, quando considerado o cenário de inércia durante as “décadas perdidas” (1980 e 1990).

No entanto, ao mesmo tempo em que se confirma a desconcentração da produção entre as regiões e estados, diversos estudos têm identificado e enfatizado uma crescente diferenciação interna nas macrorregiões brasileiras. Dentre estes estudos destacaram-se os estudos elaborados por Carlos Américo Pacheco. Este autor interpretou o processo de desconcentração da economia regional brasileira alertando para o aumento da heterogeneidade intrarregional. Pacheco (1996a; 1998) concluiu que o desenvolvimento da agricultura e da indústria “periférica” não apenas modificou a dimensão dos fluxos de comércio, mas transformou as estruturas produtivas de diversas regiões, resultando em maior diferenciação do espaço nacional, com aumento da heterogeneidade interna e reforço de certas “especializações”, gerando o surgimento de “ilhas” de prosperidade, mesmo em contextos de estagnação.

Para compreender um pouco mais a respeito das diferenças intrarregionais surgentes na “periferia”, sobretudo nas regiões Norte e Centro-Oeste, é fundamental recorrer aos pressupostos fixados no início do presente trabalho. É preciso olhar diretamente para o espaço, e não apenas para as divisões político-administrativas, e, do mesmo modo, direcionar cuidado especial para as estruturas de circulação.

Assim, assimilando a importância das estruturas de circulação e de suas correspondentes economias de comunicação sobre a transformação do espaço e na manifestação espacial do capitalismo, é possível lançar um novo olhar para o processo de desconcentração produtiva regional no Brasil e suas formas de manifestação e conformação espacial.

Deste modo, apesar se constatar um ritmo menor de desconcentração produtiva (CANO, 2008; REZENDE, 2011; REZENDE *et al.*, 2012) inerente ao processo de integração inercial em curso a partir da década de 1980, as economias de comunicação – tão centrípetas e estruturantes durante o processo de interiorização vigente até por volta de 1980 – continuaram exercendo função determinante na estruturação do espaço, mesmo durante a integração inercial.

Assim, cabe importante reformulação à interpretação de Pacheco (1996a; 1998), em que concluiu o autor, figurar no âmbito da desconcentração regional crescente diferenciação econômica inter e intrarregional com o surgimento de “ilhas”

de maior dinamismo convivendo com regiões estagnadas e de menor dinamismo no interior das cinco macrorregiões brasileiras¹³.

Conforme sugerido no início deste trabalho, as “ilhas” tendem a ser conformações com profunda correlação com a exploração de recursos naturais bastante localizados, como no caso das jazidas minerais. Foi o que aconteceu durante o ciclo da mineração no Brasil. Surgiram várias ilhas, que tinham como único motivo de ser, a própria atividade mineral. Neste caso, a cronologia se inicia com a formação de ilhas que, por carecerem de comunicação, possibilitam a abertura de canais de comunicação (que podem, ou não, se tornarem eixos de expansão capitalista). A partir das ilhas, podem se constituir polos (como ocorreu com Goiás e Cuiabá), que por expansão contígua podem encadear desdobramentos sobre grande área ao seu contorno.

No caso da desconcentração brasileira, seria mais adequada a assimilação através de um modelo de desconcentração estruturado por “eixos” – como ficou demonstrado nos capítulos anteriores. Assim, o protagonismo econômico no interior do Brasil não só estaria sobre os eixos naturais representados pelos cursos dos grandes rios, mas como também, e especialmente, sobre os eixos artificiais, formados no adensamento das margens das rodovias BR-153, BR-364 e BR-163 (todas idealizadas no Plano Rodoviário Nacional de 1944, e concretizadas ao longo da integração profunda e da integração obstruída).

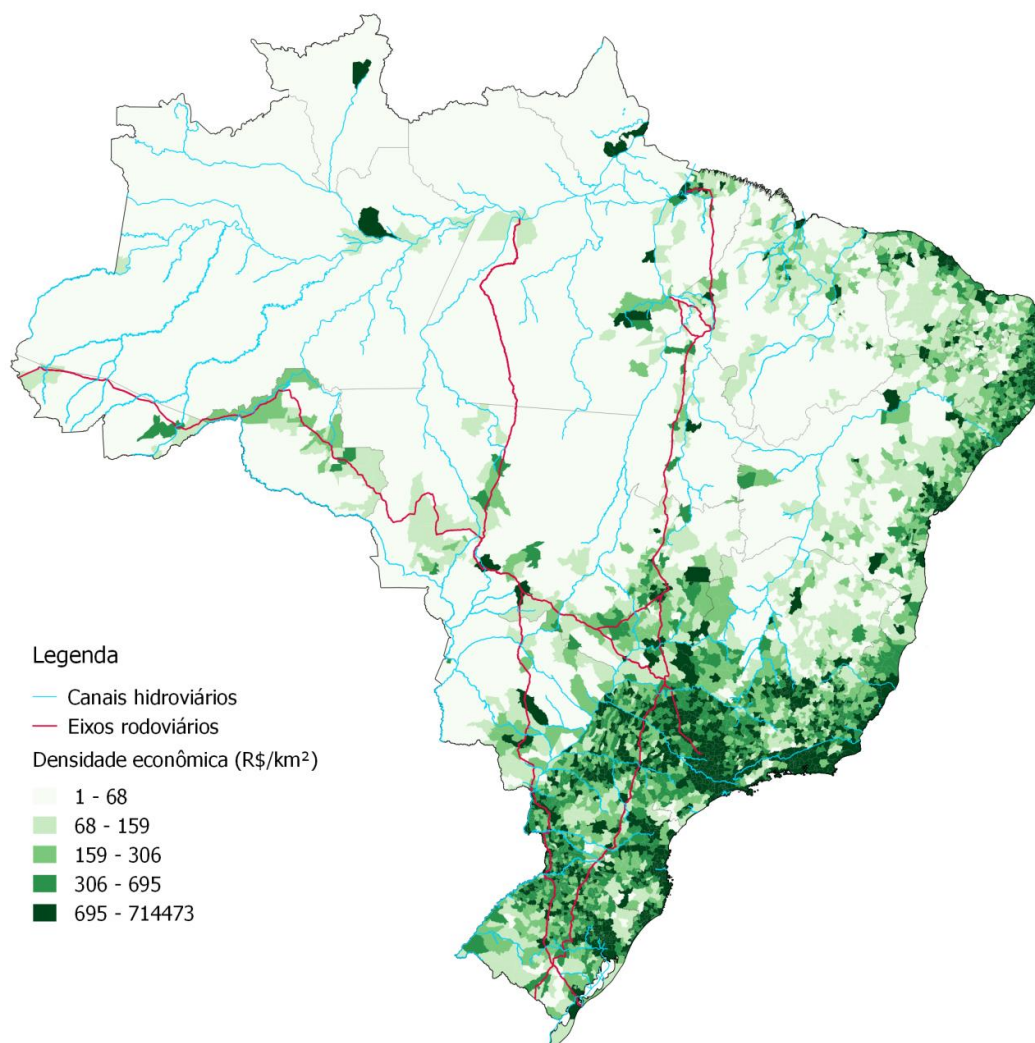
O Mapa 7.3 confirma essas abstrações, destacando com vigor a relevância dos eixos na desconcentração econômica brasileira. Ademais, pode ser constatada ainda a importância dos canais (eixos potenciais) de comunicação para a conformação espacial do sistema capitalista em geral. Os canais da integração do espaço nacional, construídos durante a integração profunda, foram se adensando ao longo do tempo, permitindo a interiorização demográfica, a expansão do sistema capitalista, e a desconcentração produtiva, a partir do litoral em direção ao interior.

As economias de comunicação geradas e potencializadas nestes eixos permitiram a transformação do espaço nacional. Contudo, conforme já alertava

¹³ Araújo (1999, p. 146) concordando com Pacheco (1998) afirma que: “no Nordeste e no Norte, por exemplo, essa diferenciação interna se ampliou muito nas últimas décadas”.

Perroux (1967), a economia não se manifesta em todos os lugares com a mesma intensidade. Neste sentido, as economias de comunicação se irradiam com intensidade inversamente proporcional à distância em relação ao traçado do canal de comunicação. Essa característica seria a principal razão pela qual as diversidades e desigualdades intrarregionais estariam em constante transmutação.

Mapa 7.3 – Brasil, densidade econômica dos municípios, 2010.



Fonte: Elaboração própria.

Desta forma, conforme alertou Oliveira (1977b), embora a lógica da acumulação fosse a mesma no imenso território do País, e estivéssemos construindo uma “economia nacional, regionalmente localizada”, as heterogeneidades internas às macrorregiões não diminuíram. Muito ao contrário, tenderam a se ampliar, sobre a própria base da desconcentração a partir dos anos 1950. Assim, com a integração produtiva comandada pelo grande capital industrial e pelo Estado decorrente da consolidação da integração físico-territorial, passa-se da

mera articulação comercial entre as regiões, à unificação da “lógica da acumulação”, enquanto tornam-se as regiões mais complexas e internamente diferenciadas (GUIMARÃES NETO, 1989).

Por fim, haveria uma nova tendência decorrente do constante crescimento da economia brasileira e do aumento da renda, registrados ao longo dos anos de integração obstruída. Neste caso, estariam em confronto as tendências desconcentradoras, reconcentradoras, de re-especialização produtiva (DINIZ e CAMPOLINA, 2007), e uma nova vertente, que seria a relitoralização da produção nacional (DINIZ, 2012; ARAÚJO, 2013).

Dentre os fatores que podem ser numerados como causas das tensões entre desconcentração e relitoralização da economia nacional, especialmente durante a integração obstruída,

merecem destaque as possíveis transformações determinadas pela implementação dos programas de exploração da camada pré-sal, biocombustíveis e dos grandes projetos de infraestrutura e de energia do PAC e dos novos programas no âmbito do Plano Brasil Maior (PBM) do governo federal, com o objetivo de estimular alguns setores considerados estratégicos, tais como o Programa Inova Petro, Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) e o novo regime automotivo (Inovar-Auto) que entrou em vigor em 2013 (BRANDÃO, 2013, p. 75).

Ou seja, neste movimento mais recente, estaria ocorrendo a regressão em relação ao movimento de desconcentração e interiorização que vinha ocorrendo, e que se expressa pela reconcentração do dinamismo na faixa litorânea brasileira (SIQUEIRA, 2013), também com base nos investimentos realizados/projetados especialmente para a exploração da camada do pré-sal, infraestrutura de transportes, indústria naval etc. Pode-se cogitar também o surgimento de uma “sociedade do turismo” (ou do lazer e da aparência) que empoderados pelo aumento real da renda durante os governos Lula e Dilma, e fortemente influenciados pelas mídias sociais, estejam mudado seus padrões tradicionais de consumo, potencializando o turismo e o rol de setores prestadores destes serviços, que, sobretudo, estão localizados nas praias e regiões metropolitanas do litoral.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história confirma, categoricamente, a importância das vias de circulação (como por exemplo: os mares, rios, lagos, ferrovias, rodovias etc.) para a fixação e a atividade humana. Verifica-se uma consistente tendência para que pessoas e a produção se concentrem em locais com alguma densidade prévia de recursos, mercados, serviços etc.; mas, sobretudo, onde existam boas estruturas e/ou possibilidades de circulação. Tal capacidade circulacional, aqui chamada de “fluidez espacial”, seria responsável por conceber uma modalidade crucial das economias externas, que, por sua vez, agiria diretamente sobre a localização espacial. A esta externalidade, inerente às estruturas de circulação, nomeou-se nesta Tese: “economia de comunicação”.

Neste sentido, ao se proceder à pesquisa empírica para o sistema capitalista, em geral, e para o caso brasileiro, em particular, os resultados confirmaram a hipótese central desta Tese, demonstrando que, de fato, e sobretudo, no modo capitalista de produção, as pessoas e o capital se movimentam e se fixam no espaço – condicionados às variadas determinações ambientais, fisiográficas e políticas – sobre estruturas de circulação (capital fixo social), que são moldadas por diferentes níveis de economias de comunicação.

Destarte, a partir do entendimento da centralidade da circulação na vida humana e no contexto do sistema capitalista de produção, e efetuando-se as análises sobre a história dos sistemas de circulação ao longo do território brasileiro, foi possível compreender, como tem ocorrido (no tempo) e se conformado (no espaço) o capitalismo histórico-espacial brasileiro e o processo de integração nacional. No núcleo destes processos destaca-se a ação centrípeta e agregadora das economias de comunicação advindas da instalação de canais artificiais de circulação material – tais como rodovias e ferrovias – ordenando o território, agindo sobre a ocupação do espaço, sobre a produção, sobre as decisões de investimento e determinando as possíveis aglomerações espaciais, a urbanização e a própria rede urbana brasileira.

Por conseguinte, viu-se impossível desvencilhar o lento e controverso processo de integração das macrorregiões e unidades federativas brasileiras das transformações promovidas nas estruturas de circulação e seus consequentes

desdobramentos espaciais. O sistema ferroviário, por exemplo, principal sistema de circulação material terrestre entre a segunda metade do século XIX e meados do século XX, jamais logrou atingir a Bacia Amazônica ou o coração do Planalto Central, tendo permanecido excessivamente concentrado e fragmentado nas regiões do litoral leste, o que foi determinante à integração e aos rumos da nação.

Assim, em termos gerais, constituíram-se, portanto, quatro macroespaços de circulação interna no país, “quatro Brasis”: Bacia Amazônica (especialmente: navegação fluvial), Planalto Central (circulação primitiva em transição para a rodoviária), Sul-Sudeste (multimodal, com predomínio ferroviário), e o Nordeste (multimodal, com ligeiro predomínio ferroviário – em função de forte desigualdade intrarregional). Esta conformação se consolidou na história e imperou até meados do século XX. Em menor grau, suas consequências ainda estão presentes, no entanto, em determinado momento, estabeleceram os limites à integração nacional e ao avanço do capitalismo no país. Deste modo, o Brasil acabou adentrando sua “era da industrialização” não só tardiamente, mas, ainda, profundamente fragmentado, sob resquícios da desagregadora herança da ocupação por Capitanias, e submetido a estruturas de circulação insuficientes e incompatíveis – quando existentes.

De fato, somente após a introdução dos automóveis e do protagonismo desenvolvimentista do Estado brasileiro que as barreiras circulacionais da solidez do espaço nacional foram enfrentadas. A despeito de seus custos ambientais e da deformação causada à matriz de transportes brasileira (um dos grandes problemas atuais do país), os automóveis simbolizaram para o Brasil a possibilidade do encontro consigo mesmo; impuseram a fluidez sobre a solidez e promoveram uma integração inédita das diversas economias regionais – constituindo e ampliando o mercado nacional, e, permitindo a intensificação e a consolidação da industrialização brasileira.

Notadamente, além de sua grande importância no setor dos serviços, o sistema rodoviário concebe uma das indústrias mais importantes da economia capitalista – dados seus efeitos de encadeamento a jusante, a montante e intersetores. No entanto, a relevância do sistema rodoviário na história do Brasil reside, também, em uma característica fundamental ao próprio sistema, que além de reivindicar a construção de vias e pontos de circulação, impõe uma modalidade

muito específica de “costuração” do espaço. Particularmente, há na circulação rodoviária, em seu movimento (em seu fluxo), grande potencial de encadeamento sobre uma série de feitorias, que, por sua vez, são dotadas de efeitos espaciais irradiantes (e urbanizadores), como por exemplo: postos de combustíveis, restaurantes, borracharias, oficinas-mecânicas etc.

Neste sentido, dentre “revoluções” procedentes da implantação do sistema rodoviário no Brasil, uma – deveras importante – adveio da construção de canais de penetração do território. Estes canais, à medida com que foram sendo concluídos, e em função de suas economias de comunicação, foram também se tornando verdadeiros “eixos de integração e interiorização nacional”. Neste caso, identificou-se três grandes eixos rodoviários no interior do Brasil: eixo norte-sul, eixo-364 e eixo-163.

Todavia, em decorrência do conjunto das transformações ao longo da trajetória histórica brasileira, considerou-se a proposição de cinco momentos para a integração territorial do país. Deste modo, compreendeu-se que, após vários séculos de uma “integração periférica” (ou semi-integração), definida pelos padrões de navegação (especialmente por cabotagem), a implantação de ferrovias e rodovias, dadas as fortes restrições internas e externas das primeiras décadas do século XX, teria restado apenas em uma “integração restringida”, que prevalecera entre os anos 1870 até meados da década de 1940. Já nas décadas seguintes, as ações de Estado deflagradas, sobretudo, entre as décadas de 1940 e 1970, foram bastante efetivas no ataque à fragmentação da nação, originando um importante período da história brasileira: a “integração profunda”. Este período de grandes “revoluções estruturais” deu-se com a ascensão dos automóveis e a consolidação do sistema rodoviário como o principal sistema de transportes no país. A despeito deste feito, o Estado integracionista-desenvolvimentista (instalado já em 1930), foi contestado a partir de 1980, seguindo-se vários anos de uma “integração inercial”, bastante nociva ao desenvolvimento econômico e à justiça sócio-regional no país. Somente no início deste milênio, a partir de 2003, durante o chamado novo-desenvolvimentismo (ou social-desenvolvimentismo), novamente ousou-se confrontar o isolamento e a desintegração do espaço nacional. Entretanto, quando, recentemente, os resultados desse reordenamento territorial começaram a se tornar efetivos, foram brutalmente obstruídos por interesses escusos e antinacionalistas.

Conjecturou-se ainda – haja vista a dinâmica das economias de comunicação no desenvolvimento capitalista, as transformações processadas nos circuitos e estruturas espaciais da circulação, e as próprias transformações no interior dos sistemas circulacionais –, a possibilidade de “dois Brasis”; em lento processo de integração. Ambos, decorrentes de uma existencial relação entre suas vias de circulação material e o processo de ocupação do território. Em um deles, as vias artificiais de circulação material foram definidas a partir do processo de ocupação do território; no outro, o contrário, seu processo de ocupação territorial é que foi determinado pelas vias artificiais de circulação material – construídas pelo Estado (integracionista-desenvolvimentista).

Acerca dos processos e formas de manifestação e materialização espacial do sistema capitalista, constatou-se, em linhas gerais, a sobreposição da contiguidade (expansão pelo alargamento da fronteira, da borda) e da penetração (expansão através de eixos) sobre o respingamento (expansão através de enclaves: ilhas e polos econômicos).

Finalmente, a partir da própria observação acerca da importância dos sistemas de circulação para funcionamento e o desenvolvimento do sistema econômico baseado em trocas, e, com base nos resultados debatidos ao longo desta Tese, é possível afirmar que os sistemas de circulação não são meros elementos passivos, ou reativos, no modo de produção capitalista – como sustenta grande parte dos pesquisadores –, mas sim, fatores decisivos do desenvolvimento das nações; embora insuficientes. Especialmente a respeito do sistema de circulação rodoviário, é possível destacar quatro atributos fundamentais que embasam a afirmação anterior: i) o potencial de encadeamento *forward* e *backward*; ii) os multiplicadores sobre as inter-ramificações econômicas e a economia como um todo; iii) a importância particular do setor de transportes e comunicações como um importante setor econômico, e, especialmente; iv) o extraordinário poder de transformação (fluidificação) espacial.

REFERÊNCIAS

ABREU, J. Capistrano. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1988. (Coleção Reconquista do Brasil).

_____. **Capítulos de história colonial**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha (Grandes nomes do pensamento brasileiro), 2000.

ARRAIS, Tadeu Alencar; CASTILHO, Denis; AURÉLIO NETO, Onofre Pereira. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. **GEOgraphia**, v. 18, n. 36, p. 62-85, 2016.

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. Por Uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional. **Revista Econômica do Nordeste** (REN), Fortaleza, v. 30, n. 2, p. 144-161, abr.-jun. 1999.

_____. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro**: heranças e urgências. Rio de Janeiro: Revan, 2000.

_____. Tendências do desenvolvimento regional recente no Brasil. In: BRANDÃO, Carlos A.; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

AZZONI, Carlos Roberto. Indústria e reversão da polarização no Brasil. **Ensaio Econômico**, São Paulo, n. 58, IPE-USP, 1986a.

_____. A lógica da dispersão da indústria no Estado de São Paulo. **Estudo Econômico**, São Paulo, FIPE, n. 16 (número especial), p. 45-67, 1986b.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: FIBGE/IPEA, 1978.

_____. **Transportes e industrialização no Brasil no período 1885-1985**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991.

_____. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico – visão histórica** (v. 1). São Paulo: Editora CLA, 2007.

BARBOSA, Nelson. Oportunidades e desafios criados pelo desenvolvimento chinês ao Brasil. In: Fundação Alexandre de Gusmão. **Brasil e China no reordenamento das relações internacionais**. Brasília, 2011.

_____.; SOUZA, José Antônio Pereira de. A inflexão do governo Lula: política econômica, crescimento e distribuição de renda. In: SADER, Emir; GARCIA, Marco Aurélio (Org.). **Brasil entre o passado e o futuro**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010. p. 57-110.

BASTOS, Humberto. **ABC dos transportes**. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1955. (Coleção Mauá).

BERTRAN, Paulo. **Formação econômica de Goiás**. Goiânia: Oriente, 1978.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. Investimentos na indústria brasileira depois da abertura e do Real: o mini-ciclo de modernizações, 1995-97. CEPAL, **Série reformas econômicas**, Santiago do Chile, n. 44, 1999.

_____. **O pensamento desenvolvimentista no Brasil: 1930-1964 e anotações sobre 1964-2005**. Escritório da CEPAL no Brasil, Brasília, Julho de 2005.

_____. Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil: um desenho conceitual. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 729-747, 2012.

BIELSCHOWSKY, Ricardo; MUSSI, Carlos. **O pensamento desenvolvimentista no Brasil: 1930-1964 e anotações sobre 1964-2005**. Brasília: Escritório da CEPAL no Brasil, 2005. (Texto preparado para o Seminário “Brasil-Chile : Una Mirada Hacia América latina y sus Perspectivas”).

_____. **Padrões de investimento e de transformação estrutural na economia brasileira: a era desenvolvimentista (1950-1980) e depois (1981-2003 e 2004-2010)**. Brasília: CGEE-CEPAL, 2012.

BOITO JUNIOR, Armando. As bases políticas do neodesenvolvimentismo. In: FÓRUM DE ECONOMIA DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS, 9, 2012, São Paulo. **Coleção FGV EESP - 09º Fórum de Economia da Fundação Getúlio Vargas**. São Paulo: FGV EESP, 2012.

BONELLI, Regis; PESSOA, Samuel de Abreu. **Desindustrialização no Brasil**: um resumo da evidência. Brasília: IBRE/FGV, 2010. (Texto para Discussão, n. 7).

BOULDING, Kenneth E. **Análisis Económico**. Madrid: Revista de Occidente, 1954.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Telecomunicações e dinâmica regional do Brasil**. 1996. 244 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.

_____. **A dimensão espacial do subdesenvolvimento**: uma agenda para os estudos urbanos e regionais. 2004. 200 f. Tese (Livre Docência) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004a.

_____. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.107, p.57-76, 2004b.

_____. [2007]. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

_____. Estratégias hegemônicas e estruturas territoriais: o prisma analítico das escalas espaciais. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, v. 21, n. 1, p. 303-313, abr./jun., 2011.

_____. Pacto federativo, reescalonamento do Estado e desafios para a integração e coesão regionais e para a legitimação de políticas regionais no Brasil. In: BRANDÃO, Carlos A.; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

_____. Espaços da destituição e as políticas urbanas e regionais no Brasil: uma visão panorâmica. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v.26, n. especial, p.1097-1132, 2016.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Planos de viação** - evolução histórica, 1808-1973. Rio de Janeiro, 1974.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Plano Plurianual 1996-1999**. Brasília: MPOG, 1996.

_____. _____. **Plano Plurianual 2004-2007**. Brasília: MPOG, 2003.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos; GALA, Paulo. Macroeconomia estruturalista do desenvolvimento e novo-desenvolvimentismo. **Revista de la Cepal**, N. 100, 2010.

CAIRNCROSS, Alec K. The place of capital in economic progress. In: **Economic Progress**. Louvain, 1955.

CAMPOS, Flávia Rezende. **A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano**. 2015. 160 f. Goiânia; Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.

_____. Getúlio Vargas e a formação e integração do mercado nacional. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR, 11, 2005, Salvador. **Anais...**, Salvador: ANPUR, 2005.

_____. [1985] **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970**. 3. ed. São Paulo: UNESP, 2007.

_____. **Desconcentração produtiva regional do Brasil: 1970-2005**. São Paulo: UNESP, 2008.

_____. Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional e a política nacional de desenvolvimento. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 35, n. 3 (140), pp. 444-460, 2015.
<<http://dx.doi.org/10.1590/0101-31572015v35n03a04>>

CARDENAS, Henrique; OCAMPO, José Antonio; THORP, Rosemary (Org.). **An Economic History of Twentieth-century Latin America**. Volume 1. London: Palgrave-Macmillan, 2001.

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio**: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Editora Brasiliense, 1982.

CARNEIRO, Ricardo de Medeiros et al. O desenvolvimento brasileiro: temas estratégicos. **Rede Desenvolvimentista**, IE-UNICAMP, 2012.

CARVALHO, Osvaldo Ferraro de. **Ensaio sobre a problemática dos transportes**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1957.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona, v. 16, n. 418 (67), nov. 2012.

CASTRO, Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**, v. 1. Rio de Janeiro: Forense, 1969.

_____. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**, v. 2. Rio de Janeiro: Forense, 1971.

_____. Renegade development: rise and demise of state led development in Brazil. In: SMITH, W. (Org.). **Democracy, Markets and Structural Reforms in Latin America**. New Jersey: Transaction Publishers, 1993.

_____. A hipótese do crescimento rápido. Novos argumentos. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 32, n. 1, 2012.
< <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-31572012000100001> >

CHAUL, Nasr. **Caminhos de Goiás**: da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

_____. **A construção de Goiânia e a transferência da capital**. Goiânia: UFG, 1999.

COSTA, Fernando Nogueira da. **Desenvolvimento do desenvolvimentismo**: do socialismo utópico ao social-desenvolvimentismo. Campinas: IE/UNICAMP, 2012. 36 p. (Texto para discussão, n. 205).

DICKEN, Peter. **Mudança global**: mapeando as novas fronteiras da economia mundial. Porto Alegre: Bookman, 2010.

DINIZ, Clélio Campolina. **Capitalismo, recursos naturais e espaço**: análise do papel dos recursos naturais e dos transportes para a dinâmica geográfica de produção agropecuária e mineral no Brasil e seus efeitos no padrão regional brasileiro. 1987. 271 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1987.

_____. **Dinâmica regional da indústria no Brasil**: início de desconcentração, risco de reconcentração. 1991. Tese (Titular) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1991.

_____. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 3 n. 1, p. 35-64, 1993.

_____. A nova geografia econômica do Brasil. In: VELLOSO, João. P. R. (Org.). **Brasil: 500 anos**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2001.

_____. O risco da relitorialização. **Carta Capital**, n. 705, p. 37, 2012.

_____.; LEMOS, Maurício Borges. Dinâmica regional e suas perspectivas no Brasil. In: IPEA/IPLAN. **Para a década de 90**: prioridades e perspectivas de políticas públicas. Brasília, v. 3, p. 161-199, 1989.

_____.; CROCCO, Marco Aurélio. Reestruturação econômica e impacto territorial: o novo mapa da indústria brasileira. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 6, n. 1, 1996.

_____.; CAMPOLINA, Bernardo. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções. **Revista EURE**, Santiago de Chile, v. 33, n. 98, p. 27-43, maio 2007.

ERBER, Fabio. As convenções de desenvolvimento no governo Lula: um ensaio de economia política. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 31, n. 1, p.31-55, 2011.

ESTEVAM, Luis. **O tempo da transformação**: estrutura e dinâmica da formação econômica em Goiás. Goiânia: Editora da UCG, 2004.

FARIA, Vilmar. O processo de urbanização no Brasil: algumas notas para seu estudo e interpretação. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 1, 1978. **Anais...**, ABEP, 1978, p. 89-108.

FERNANDEZ, Victor Ramiro. Global Value Chains in Global Political Networks: Tool for Development or Neoliberal Device? **Review of Radical Political Economics**, Vol. 47(2) 209–230, 2015.

FILGUEIRAS, Luiz et al. O desenvolvimento econômico recente: desindustrialização, reprimarização e doença holandesa. **Desenbahia**, Salvador, v. 9, n. 17, p. 119-154, 2012.

FILGUEIRAS, Luiz. A natureza do atual padrão de desenvolvimento brasileiro e o processo de desindustrialização. In: CASTRO, Inez Silvia Batista (Org.). **Novas interpretações desenvolvimentistas**. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado/E-papers, 2013. (Coleção Pensamento Crítico).

FORD MOTOR COMPANY – BRASIL. **História**. Disponível em: <<https://www.ford.com.br/sobre-a-ford/historia/>>. Acesso em: 23 set. 2017.

FONSECA, Edgard Fróes da. **Uma política nacional de transportes**. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1955. (Coleção Mauá).

FURTADO, Celso [1959]. **Formação econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

_____. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

_____. **Brasil: a construção interrompida**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

_____. **O longo amanhecer**: reflexões sobre a formação do Brasil. São Paulo, Paz e Terra, 1999.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina**. Porto Alegre: L&PM, 2012.

GALVÃO, Olímpio José de Arroxelas. Integração econômica, comércio e desenvolvimento regional. In: SUDENE. **Desigualdades regionais no desenvolvimento brasileiro**, Recife, v. 1, cap. 5, p. 302-375, 1984.

_____. Comércio interestadual por vias internas e integração regional no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA DA ANPEC, 21, 1993, Belo Horizonte. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPEC, v. 1, 1993. p. 257-279.

_____. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, IPEA, n. 13, 1996.

GEREFFI, Gary. International Trade and Industrial Upgrading in the Apparel Commodity Chain. **Journal of International Economics**, vol. 48, n. 1, p. 37-70, 1999.

_____. Beyond the producer driven/buyer-driven dichotomy. The Evolution of Global Value Chains in the Internet Era. **IDS Bulletin**, vol. 32, n. 3, p. 30-40, 2001.

_____. Global Value Chains in a post-Washington Consensus World. **Review of International Political Economy**, vol. 21, n. 1, pp. 9-37, 2013.

GORDILHO, Osvaldo. **Os transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1956. (Coleção Mauá)

GUIMARÃES NETO, Leonardo. **Introdução à formação Econômica do Nordeste**. Recife: Ed. Massangana, 1989.

_____. Questão regional no Brasil: reflexões sobre processos recentes. **Cadernos de Estudos Sociais**, Recife. Fundaj, v. 6, n. 1, 1990.

_____. Desigualdades regionais e federalismo. In: AFFONSO, Rui de Brito A.; SILVA, Pedro Luiz B. (Org.). **Desigualdades regionais e desenvolvimento - Federalismo no Brasil**. Fundap, Ed. Unesp, p. 13-59, 1995.

_____; BRANDÃO, Carlos Antônio. A formação econômica do Brasil e a questão regional. In: ORDEM DOS ECONOMISTAS DO BRASIL. **Celso Furtado e a Formação Econômica do Brasil**, 2009.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. [1989]. **Condição pós-moderna**. 25. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014a.

_____. **Para entender O capital**: Livros II e III. São Paulo: Boitempo Editorial, 2014b.

_____. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

HIRSCHMAN, Albert Oliver [1958]. **Estratégia do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

KUBITSCHKE, Juscelino. **Diretrizes Gerais do Plano Nacional de Desenvolvimento - 1956-1961**. Belo Horizonte: Livraria Oscar Nicolai, 1955.

JACOBS, Jane. **The economy of cities**. Middlesex: Penguin Books, 1969.

KEYNES, John Maynard [1936]. **A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

KLINK, Jeroen. A escalaridade e espacialidade do (novo) desenvolvimentismo, uma exploração conceitual para o debate. In: BRANDÃO, Carlos A.; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

LESSA, Carlos. Quinze anos de política econômica. **Cadernos IFCH/UNICAMP**. Campinas/São Paulo: 1975.

LOPES, Miguel Victor Tavares; GODOY, Marcelo Magalhães. Estado, transportes e desenvolvimento regional - a "era rodoviária" em Minas Gerais, 1940-1980. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12, CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 13, 2017, Niterói. **Anais...**, Niterói: ABPHE, 2017.

MALAN, Pedro S. et al. **Política econômica externa e industrialização no Brasil (1939-52)**. 2. ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1980.

MARSHALL, Alfred [1890]. **Princípios de economia**: tratado introdutório. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MARX, Karl. **Grundrisse**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

_____. **O capital** (livro II). São Paulo: Boitempo Editorial, 2014.

MEADE, James. E. External Economies and Diseconomies in a Competitive Situation. **The Economic Journal**, v. 62, n. 245, p. 54-67, 1952.

MEDEIROS, Carlos Aguiar. A China como duplo polo na economia mundial e a recentralização asiática. **Revista de Economia Política**, v. n. 2006.

_____. A China e as Matérias-Primas. In: FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO. **Brasil e China no reordenamento das relações internacionais**. Brasília, 2011.

MELLO, Sérvulo de. [1962] **Belém-Brasília: rodovia da unidade nacional**. Rio Filmes Ltda. In: Arquivo Nacional, 2009. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=mDs6PJLYVEc>

MELLO, José Carlos. **Transportes e desenvolvimento econômico**. Brasília: EBTU, 1984.

MISHAN, E. J. The Postwar Literature on Externalities: An Interpretative Essay. **Journal of Economic Literature**, v. 9, n. 1, p. 1-28, 1971.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: ISEB, 1960.

MORCEIRO, Paulo César. **Desindustrialização na economia brasileira no período 2000-2011**: abordagens e indicadores. 2012. 206 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2012.

NASH, Roy. **A conquista do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1939.

NASSER, Bianca. Economia regional, desigualdade regional no Brasil e o Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. **Revista do BNDES**, v. 7, p. 145-178, 2000. Disponível em:< <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/885> >

NATAL, Jorge Luiz Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: história e perspectivas. 1991. 370 f. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

NEGRI, Barjas. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. 1994. 268 f. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

NORMANO, João Frederico. **Evolução econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional. 1939.

NURKSE, Ragnar. International investment today in the light of nineteenth century experience. **Economic Journal**. n. 64, p. 744-758, 1954.

OCAMPO, José Antonio. **Globalização e desenvolvimento**. CEPAL, N. U: 2002.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977a.

_____. **A economia da dependência imperfeita**. Rio de Janeiro: Graal, 1977b.

_____; REISCHSTUL, Henri Plhilippe. Mudanças na divisão inter-regional de trabalho no Brasil. **Estudos CEBRAP**, São Paulo, CEBRAP, n. 4, 1973.

OREIRO, José Luis; FEIJÓ, Carmem A. Desindustrialização: conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v.30, n.2, 2010.

PACHECO, Carlos Américo. **A questão regional brasileira pós 1980**: desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. 1996. 334 f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 1996a.

_____. Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. **Economia e Sociedade**, n. 6, p. 113-140, 1996b.

_____. **Fragmentação da Nação**. Campinas: IE-Unicamp, 1998.

PALACÍN, Luiz. **Fundação de Goiânia e Desenvolvimento de Goiás**. Goiânia: Oriente, 1976.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, 2010.

PERREIRA, Fabiano. A pré-história da indústria automobilística no Brasil. **Quatro Rodas**, 17 jun. 2016. Disponível em: <<https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil/>>. Acesso em: 25 set. 2017.

PERIS, Alfredo Fonseca. **Trilhas, rodovias a eixos** - um estudo sobre desenvolvimento regional. Cascavel: Edunioeste, 2002.

PERROUX, François. **A economia do século XX**. Lisboa: Herder, 1967.

PIGOU, A. C. **The economics of welfare**. London: Macmillan, 1946.

PINTO, Eduardo Costa. Dinâmica econômica e regional no Brasil dos anos 2000: efeito China, desconcentração espacial e bloco no poder. In: BRANDÃO, Carlos A.; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

POLANYI, Karl [1944]. **A grande transformação** – as origens de nossa época. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

POULANTZAS, Nicos. **Poder político e classes sociais**. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

PREBISCH, Raúl. **Dinâmica do desenvolvimento latino-americano**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964.

RANGEL, Ignácio. Relatório ao Ministro da Viação e Obras Públicas – Povoamento dos eixos rodoviários [1958]. In: **Financiamento dos empreendimentos regionais**. BNDE, 1959.

_____. Características e perspectivas da integração das economias regionais. **Revista do BNDE**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 43-71, dez. 1968.

RAVENSTEIN, E. G. The Laws of Migration. **Journal of the Statistical Society of London**, Londres, v. 48, n. 2, p. 167-235, 1885.

REDWOOD III, John. Reversión de polarización, ciudades secundarias y eficiencia en el desarrollo nacional: una visión teórica aplicada al Brasil contemporáneo. **Revista EURE** - Revista de Estudios Urbano Regionales. Santiago do Chile, v. 11, n. 32, 1984.

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO RODOVIÁRIA INTERNACIONAL, 7, 1973. Munique, 1973.

REZENDE, Autenir Carvalho de. **Clusterização e localização espacial da indústria de transformação no Brasil**. 2011. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2011.

_____. Desconcentração produtiva e os eixos de interiorização nacional e inserção regional: desenvolvimento?. In: SEMINÁRIO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, ESTADO E SOCIEDADE (SEDRES), 3, 2016. **Anais...** GT 4. Blumenau: FURB, 2016.

_____; CAMPOLINA, Bernardo; DA PAIXÃO, Adriano Nascimento. Clusterização e localização da indústria de transformação no Brasil entre 1994 e 2009. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 43, n. 4, p. 27-50, 2012. Disponível em: <<https://ren.emnuvens.com.br/ren/article/view/250/228>>

_____; NUNES, Wellington. (Não)planejamento central e implicações regionais: uma sintética apreciação histórica do planejamento econômico no período democrático recente no Brasil. In: ENANPUR, 16, 2015, Belo Horizonte. **Anais...**, Belo Horizonte: ANPUR/UFMG, 2015.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SCITOVSKY, Tibor. Two Concepts of External Economies. **The Journal of Political Economy**, v. 62, n. 2, p. 143-151, 1954.

SCHUMPETER, Joseph Alois [1926]. **A teoria do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1997.

_____. [1942]. **Capitalism, socialism and democracy**. New York: Harper Perennial Modern Thought. Third edition, 2008.

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia – IBGE, 1949.

SILVA, Robson Dias da. Recursos naturais não renováveis e desenvolvimento regional: apontamentos para o caso brasileiro. In: BRANDÃO, Carlos A.; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional/Edusp, 1968.

SINGER, André. **Os sentidos do lulismo**: reforma gradual e pacto conservador. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

SIQUEIRA, Hipólita. **Desenvolvimento Regional Recente no Brasil**. Rio de Janeiro: Epapers, 2012.

_____. Dinâmica regional brasileira (1990-2012). In: BRANDÃO, Carlos A.; SIQUEIRA, Hipólita (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

SOUZA, Ronivalter de. **Infraestruturas de logística e transporte em Mato Grosso: uma leitura geográfica**. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Mato Grosso, Rondonópolis, 2016.

SOUZA, Jessé de. **A elite do atraso: da escravidão à Lava Jato**. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

SQUEFF, Gabriel Coelho. **Desindustrialização, luzes e sombras no debate brasileiro**. Brasília: IPEA, 2012. (Texto para discussão, n. 1.747).

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1983.

_____. A retomada da hegemonia americana. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 5, n. 2, Brasiliense, 1985.

_____; FIORI, José Luís. **Desajuste global e modernização conservadora**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

_____. A retomada da hegemonia norte-americana. In: TAVARES, Maria da Conceição; FIORI, José Luís (Org.). **Poder e dinheiro: uma economia política da globalização**. Petrópolis: Vozes, 1997. p. 27-53.

TINOCO, Alexandre. Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento: por uma releitura de São Paulo. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S.l.], v. 5, n. 1, maio 2003.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida – uma interpretação da Amazônia**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina Vergolino. **A rodovia Belém-Brasília – estudo de geografia regional**. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.

VIANNA, Hélio. **História da viação brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert Limitada, 1949.

WERNER, Marion; BAIR, Jennifer; FERNÁNDEZ, Víctor Ramiro. Linking up to development? Global value chains and the making of a post-Washington Consensus. **Development and Change**, 45(6): 1219–1247, 2014.

WYTHE, George. **Brazil, an expanding economy**. 2. ed. - New York: Greenwood Press Publishers, 1968.