

# **CONSTITUIÇÃO E DIFUSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA: UM PROCESSO DE INTEGRAÇÃO E FRAGMENTAÇÃO DO TERRITÓRIO.**

Carlos Eduardo dos Santos, Prof<sup>a</sup>.Dr<sup>a</sup>.  
Samira Peduti Kahil, Rafael Magno Alves. – Geografia – Geografia – Departamento de Planejamento Territorial e Geoprocessamento – Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro.

## **Introdução**

Nossa proposta aqui é apresentarmos algum resultado de nossas pesquisas de Iniciação Científica e discussões em grupo sobre o tema “integração do território brasileiro” supondo que o processo de constituição e difusão da malha rodoviária no país foi e é ainda um processo que promove desigualdade regional e, portanto, fragmentação do território.

A instalação da malha rodoviária no território nacional é tomada por nós como exemplo do conjunto de ações governamentais que historicamente têm seguido planos e metas de desenvolvimento econômico, muito ritmado pela lógica e interesses do mercado, mais do que a lógica e interesses da sociedade brasileira como um todo. Assim a instalação da malha viária do país, se por um lado promove corporativa e seletivamente a integração de mercados regionais, por outro lado cria desigualdades sociais e conseqüentemente fragmentação do território.

Sustentando nossas discussões de método numa teoria crítica do espaço geográfico que leva em consideração a formação territorial como “um sistema objetos indissociável de um sistema de ações que historicamente vão constituindo os espaços nacionais” (Santos, 2001), metodologicamente optamos por elaborar uma gênese da instalação da malha rodoviária no Brasil e o correspondente contexto político que a cada momento de nossa história, pensamos, poderão indicar as peculiaridades da atual dinâmica do território brasileiro.

## **1- Um esforço de periodização pelo território**

O Brasil, durante a década de 1970/80, teve um crescimento de aproximadamente 10% ao ano<sup>1</sup> em virtude de uma maior abertura ao capital externo e de maiores investimentos em infra-estruturas por parte dos governos municipais, estaduais e federal. Dentre esses investimentos estão os projetos das construções das grandes rodovias federais e estaduais (Transamazônica, Bandeirantes, por exemplo) que se deram no decorrer do período tratado.

Embora nosso trabalho abranja a análise, da década de 1970 ao momento atual, período em se constitui o “*meio técnico-científico informacional*” (Santos e Silveira, 2001), optamos em analisar o processo histórico, para que possamos compreender melhor como se deu a integração de nosso território via a expansão de alguns sistemas de engenharia. Segundo Xavier (2001, p. 329), são exemplos de sistemas de engenharia “portos, barragens, estradas de rodagem, usinas hidrelétricas e equipamentos de telecomunicações, que são multiplicados e sobrepostos de forma articulada em escalas cada vez mais amplas, possibilitando a integração do território e seu uso seletivo, graças à unificação técnica e organizacional desses sistemas”. A partir dessa possibilidade de uso seletivo dos sistemas de engenharia, entra em questão o uso corporativo do território como forma de fragmentação do mesmo. Esse uso, no que diz respeito aos sistemas viários, está ligado a investimentos também seletivos no território. Desse modo, o Estado visa atender setores da produção destinados à exportação, criando-se no território áreas com maior densidade viária e infoviária a serviço de um dos aspectos da economia nacional (Santos e Silveira, 2001, p. 261), ou seja, principalmente a serviço das grandes empresas exportadoras.

A contar pela densidade, sucessão e consecução dos sistemas técnicos, a integração do território brasileiro, compreende segundo Santos e Silveira (2001, p. 31) três momentos distintos. O primeiro momento em que o território brasileiro assemelha-se a um arquipélago, com manchas de mecanização (engenhos e casas de fundição) concentradas em porções específicas do território. Um segundo

---

<sup>1</sup> Embora o país tenha crescido 10% ao ano, este crescimento não garantiu um desenvolvimento econômico que se caracterizaria por uma maior distribuição da renda gerada pelo país. Vale lembrar que a dívida externa brasileira dobrou seu valor em relação ao que era em períodos anteriores. Este crescimento, segundo O.S. Lorenzo Fernandez (1980, p.240), foi sustentado pelos maciços investimentos dos governos desde 1964.

momento, em que a industrialização se inicia, exigindo alargamento da circulação da produção. E num terceiro momento, a implementação de rodovias nacionais e a extensão de ferrovias permitem uma intensa integração do mercado. Este processo começa por volta de 1920, ganhando força somente na década de 1950.

No primeiro período, momento da produção canavieira, a interiorização das atividades no território é pequena, só se intensificando com a mineração e posteriormente com a criação de portos, ferrovias e algumas usinas de eletricidade, o que, segundo os autores supra citados, constituíram os primeiros sistemas de engenharia do território brasileiro.

As estradas de terra desse período permitiam apenas o tráfego de animais e mesmo as que permitiam a passagem de carruagens, como algumas no Sul e no Sudeste, não foram suficientes para superar a eficiência das ferrovias no escoamento da produção. Entretanto cabe aqui dizer que, durante os primeiros séculos da história econômica do país, muitos projetos de estradas para o escoamento da produção nacional foram sugeridos ao governo por vários engenheiros brasileiros, mas não puderam ser realizados por total falta de viabilidade econômica. Dois exemplos podem ser citados: em 1838, a tentativa de integrar o território nacional por meio de estradas de rodagem antes mesmo da construção das primeiras ferrovias no país, e outro, de 1869, com o projeto de aproveitamento viário da hidrografia como alternativa para a criação de uma rede de transportes multimodal no território brasileiro, naquele momento. O primeiro, de 1838, o *Plano Rebelo*, propunha a construção de três estradas que, partindo da capital do Império, atingissem o Sudeste, o Noroeste e o Norte do País. O outro, de 1869, é o ousado estudo do engenheiro militar Eduardo José de Moraes, que propunha (...) “a interligação de todas as bacias hidrográficas do país — a do rio Amazonas e seus afluentes, no Norte, com a do rio da Prata, no Sul, através dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, e a desses rios com a do São Francisco, no Sudeste e Nordeste, e, finalmente, a ligação desta última bacia com a do rio Parnaíba e seus afluentes, na porção mais ocidental da atual região Nordeste” (Olímpio, 1996, p. 187-88).

## **1.2 – Os Inícios da Integração do Território**

No início da década de 1930, com a chamada “industrialização não intencional” em São Paulo (Santos e Silveira 200, p. 43), o mercado precisava ser ampliado. Dava-se início então ao embrião da integração nacional, com o incremento da rede de transporte marítimo e rodoviário, estimulando grande fluxo de imigração, principalmente, de nordestinos para São Paulo. A partir de 1940-45, o uso dos transportes terrestres foi valorizado, o caminhão surgiu como principal meio de transporte, devido aos altos custos de manutenção de navios e a lentidão do transporte ferroviário. As estradas, mais do que nunca, obedeciam às rotas da produção industrial, o que fortaleceu a posição do Estado de São Paulo como região polarizada (Santos e Silveira 2001, p. 44).

## **1.3 – Um Projeto Modernizador para o Brasil**

A construção de Brasília em 1960 exigiu a expansão da rede rodoviária em proveito da ampliação do mercado consumidor, ampliação muito impulsionada pelo crescimento da produção industrial que se concentrava já em São Paulo. O projeto modernizador do território brasileiro iniciado pelo então presidente Juscelino Kubitschek teve como intuito integrar as regiões país, dando maior fluidez, ou seja, estruturando o território para atender a necessária dinamização dos mercados que a conjuntura econômica da época exigia. Visando aliar a integração territorial com a oportuna chance de crescimento econômico, Kubitschek, com seu *plano de metas* implantou uma malha rodoviária que interligou o território de norte a sul e de leste a oeste, saindo da capital do país com uma expansão radial.

No ano de 1956, o presidente Juscelino Kubitschek assina o Decreto 39.412, que lança as bases para a fabricação de veículos automotivos nacionais. Tal projeto de remodelação do território via a instalação de equipamentos e estradas de rodagem impulsiona o processo de industrialização brasileiro privilegiando a região Sudeste e principalmente o Estado de São Paulo aonde as montadoras de veículos viriam se instalar de forma concentrada. Esse processo dinamizou a economia brasileira

acentuando ainda mais as diferenças regionais. Consecutivamente tal modelo de industrialização seguiu na sucessão dos governos posteriores e segundo dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores – (ANFAVEA) o número de caminhões vendidos em 1957, dois anos depois do início da venda desse tipo de veículo no Brasil, foi de 8.106 unidades; em 1964 o número caiu para 5.492 unidades vendidas e a partir de 1965 (10.334 unidades vendidas) as vendas voltaram a subir, chegando a 53.551 unidades em 1975, período em que o país apresentava as maiores taxas de crescimento decorrentes dos fortes investimentos dos governos militares.

Na década de 1970, os governos militares também criam seus Projetos de Integração Nacional, sustentando-os em políticas que alargassem o mercado automobilístico para o Nordeste, Centro-Oeste e Norte do país (ANDRADE, 1995, p. 25). A construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém são exemplos dessa proposta de integrar o território nacional, assim como a construção de estradas que ligaram o Centro-Sul às principais cidades da Amazônia. Nesse período também é adensada ainda mais a malha rodoviária do Estado de São Paulo, em busca de atender as exigências do mercado interno e externo. São exemplos de rodovias construídas nesse período a Castelo Branco (1971), a Imigrantes (1974) e a já citada Bandeirantes (1970).

Nesse período o território brasileiro passa por grandes transformações, mas todos os novos investimentos, em infra-estrutura tanto para instalação das empresas industriais quanto a infra-estrutura rodoviária têm como finalidade a viabilização e expansão do mercado. De outra parte, as infra-estruturas e equipamentos urbanos que poderiam trazer vida melhor à sociedade que se urbanizava, não se instalavam na mesma velocidade e mais que isso, o desenvolvimento econômico de algumas regiões em detrimento de outras, acaba por aprofundar as diferenças regionais o que nos permite interpretar como falido o Projeto enquanto projeto de integração e considerá-lo um projeto de fragmentação do território nacional.

## **2 - Considerações Finais**

Após muitas discussões e reflexões sobre o tema e os questionamentos que nos instigou, pudemos considerar que o modelo de integração através dos projetos de implantação de rodovias e seu uso privilegiado, não viabilizou o desenvolvimento social brasileiro e ainda “hoje, o papel da circulação de mercadorias é imprescindível para garantir a produção e o lucro das empresas. A questão logística nas estratégias políticas dos Estados e das empresas é cada vez mais marcante”. (Genaro, 2005, p.33). Assim, ao que tudo indica é que a opção de integrar o território por meio das rodovias acentuou as diferenças regionais e sociais no país, tendo algumas “regiões ganhadoras” marcadamente em seu favor, os sistemas de ações hegemônicos da economia e da política.

Passamos então a questionarmos, que tipo de desenvolvimento social trouxeram tais modelos de integração ao país como um todo? Aparentemente, não outro além do “desenvolvimento econômico” pautado na absurdamente injusta concentração de renda que se aprofunda no país no longo período considerado em nosso trabalho de pesquisa. De outra parte, é preciso considerarmos que como todos esses investimentos são feitos pela sociedade, ou seja, a riqueza alocada para a construção das rodovias é retirada do erário público e seu uso é privatístico, corporativo e seletivo. Assim, estamos longe de alcançarmos um desenvolvimento que queira significar “homogeneização social” (Furtado, 1999).

As rodovias, enquanto um belo sistema de articulação, onde o horizonte se faz poético quando, num carro, uma família canta e viaja ao encontro dos saudosos parentes de uma cidade distante, são atores de momentos felizes e memoráveis na vida de algumas pessoas, porém essas mesmas pessoas fazem parte de uma menor minoria da sociedade nacional que se apropriam da maior parte da riqueza do país. O processo de fragmentação social, o uso desigual dos investimentos públicos, quer significar também fragmentação territorial. Infra-estrutura instalada seletivamente no território indissociavelmente do uso corporativo dessa materialidade, resulta uma nação enfraquecida, um país injusto e fragmentado territorialmente.

A impressão que nos causa a modernização das estradas, principalmente as do estado de São Paulo, equipadas com câmeras, radares e aparelhos de tecnologia de ponta é a de que vivemos num

país moderno e desenvolvido. Obviamente, como o uso é seletivamente caro, o direito de uso é restrito à menor minoria da sociedade. Pode-se assim dizer que se trata de uma violação do direito ao entorno, privados que estamos da liberdade e do direito essencial de ir e vir.

### **Referências Bibliográficas**

ANDRADE, M. C. de. **A Questão do Território no Brasil**, São Paulo, Hucitec, 1995.

FURTADO, CELSO. **O longo amanhecer. Reflexões sobre a formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

GALVÃO, O. J. A. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – Uma Perspectiva Histórica**, in Planejamento e Políticas Públicas, Nº 13, Jun. 1996.

GENARO, E. de. **As Redes Hidroviárias no Transporte de Cargas em Território Brasileiro: Uma análise a partir da configuração territorial. O Exemplo da Hidrovia do Madeira-Amazonas**, UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2005.

LORENZO-FERNANDEZ, O. S. **A Evolução da Economia Brasileira**, Rio de Janeiro, Zahar, 1980.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI**. 5º ed, Rio de Janeiro, Record, 2001.

XAVIER, M. “*Os Sistemas de Engenharia e a Tecnicização do Território. O Exemplo da Rede Rodoviária Brasileira*”, in: SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI**. 5º ed, Rio de Janeiro, Record, 2001.

### **Sites Consultados**

*Veículos/ set./ 2006* - [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br) – link *Produção nacional de veículos*

*Estradas/set./ 2006* - [www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br)- link *História das rodovias*

**Bolsa: BAAE** da própria UNESP

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.