

A integração regional sul-americana pelos transportes terrestres — uma perspectiva histórica

Sérgio Paulo Muniz Costa¹

RESUMO

As modernas concepções de desenvolvimento não se reduzem mais aos aspectos econômicos, sendo bastante abrangentes quanto a outros fatores, políticos, humanos e sociais, que o viabilizam. O transporte terrestre, entendido normalmente como um elemento da infraestrutura indutor do crescimento econômico, não é devidamente valorizado pela sua capacidade de promover o desenvolvimento. A experiência do desenvolvimento brasileiro na segunda metade do século XX, inspirada em uma vocação de integração continental, demonstra que o transporte terrestre tem utilidade e importância situadas além de seus propósitos imediatos. A História serve como meio de apreciação dos tempos mais longos, em que se construíram estruturas sociais e políticas que devem ser tomadas em conta na formulação de propostas de superação de antigos obstáculos ao desenvolvimento. Por essa via, outras ciências sociais podem vir a se juntar ao esforço de compreensão e prospectivo, que deve compor a formulação de projetos de desenvolvimento regionais. A retrospectiva do processo de integração do Brasil permite estabelecer relações entre o meio físico, as condicionantes econômicas e as resultantes sociais esperadas da implementação de sistemas de transporte terrestres, especificamente o rodoviário. O presente ensaio propõe uma forma de pensar o desenvolvimento e a integração do continente sul-americano com base no transporte terrestre, emulando políticas e estratégias que levem em consideração aspectos históricos, geográficos e culturais das populações e regiões intermediárias aos grandes centros econômicos.

Introdução

As pessoas que têm os seus produtos embarcados em um caminhão de uma grande empresa de logística brasileira com destino a qualquer cidade da América do Sul, ou vice-versa, têm pouco interesse na história e na geografia das regiões que separam os armazéns de origem e destino dos

bens que comercializam. O custo do frete — para falar somente em um dos aspectos que incidirão sobre a formação dos seus preços — é calculado a partir de dados quantitativos que incluem desde o combustível até a remuneração do capital investido na empresa prestadora dos serviços de transporte, sendo esse conjunto condicionado por fatores políticos e econômicos. Além disso, as próprias

¹ Historiador e consultor empresarial. Foi delegado, chefe de divisão e da Seção do Estado-Maior Internacional na Junta Interamericana de Defesa (JID). É autor do livro *Os Pilares da Discórdia*, sobre relações internacionais, geopolítica e equilíbrio internacional.

estradas são construídas a partir de estudos de retorno de investimento e do atendimento às demandas criadas pela atividade econômica.

No passado, os desertos, as montanhas, os mares, enfim, as barreiras e distâncias isolaram populações, mesmo dentro de países de grande extensão territorial. No caso brasileiro, depois da Segunda Guerra Mundial, foi notável a intensificação do fluxo migratório no sentido NE-SE e, posteriormente, nos anos 70, para os grandes centros nacionais, estimulada pelo desenvolvimento econômico, pela disseminação da informação por intermédio da televisão e pela disponibilidade das vias de transporte. Independentemente dos desequilíbrios sociais que esses fluxos migratórios possam ter gerado, ninguém contestaria a decisiva contribuição para a integração e atenuação dos desníveis regionais prestada por eles próprios e pelas estradas através das quais se deram.

Perspectivas de desenvolvimento

Sob qualquer ângulo que se aprecie a questão do desenvolvimento, fica claro que o conhecimento se afigura como aspecto essencial de sua promoção. Nos últimos anos do século XX, o sucesso da sociedade do conhecimento na parte mais desenvolvida do mundo pressupôs que sua lógica fosse estendível aos países em desenvolvimento e subdesenvolvidos.

Si Latinoamérica continúa sufriendo fluctuaciones económicas extremas a fines del siglo XX, la razón principal está en no haber realizado la transición de la dependencia de recursos naturales a una economía basada en el conocimiento. El gran desafío al que se enfrenta Latinoamérica en las próximas décadas es la transición a una sociedad rica de conocimiento, basada en una gran expansión de la educación, la ciencia y tecnología, y la democratización. (SACHS, 1999, p. 24)

[Se América Latina continua sofrendo flutuações econômicas extremas ao final do século XX, a razão

principal está em não ter realizado a transição da dependência de recursos naturais para uma economia baseada no conhecimento. O grande desafio enfrentado pela América Latina nas próximas décadas é a transição para uma sociedade rica de conhecimento, baseada em uma grande expansão da educação, ciência e tecnologia, e a democratização. (SACHS, 1999, p. 24)]²

É difícil discordar do diagnóstico acima. No entanto, é forçoso reconhecer que o conhecimento não conduz diretamente ao desenvolvimento, levando-se em conta que é inevitavelmente antecedido por fatores humanos, geográficos e econômicos — em suma, materiais. Outros menos tangíveis, mas nem por isso menos importantes, influem também na capacidade de uma determinada sociedade produzir conhecimento, em particular os culturais.

Cada uma dessas quatro concepções do desenvolvimento [biológica, econômica, política e cultural] tem uma ponta de verdade: não há desenvolvimento sem progresso biológico, econômico, político e cultural. A indústria e o comércio modernos demandam mão de obra saudável e competente, e a educação — que é tanto um meio quanto um fim — exige apoio econômico e liberdade. Por sua vez, esta última não se usufrui como um bem cultural: não é uma coisa, mas sim um estado de coisas; não substitui a abundância ou a cultura, e sim é um meio para se usufruir uma e de outra. E a cultura não se pode desenvolver vigorosamente e com continuidade onde não existe um mínimo de folga econômica e de liberdade de criação e divulgação. O desenvolvimento autêntico e constante é, pois, integral: biológico, econômico, político e cultural. Esta é, em resumo, a concepção integral do desenvolvimento. (BUNGE, 1980, p. 22, grifo do autor)

A proposição de uma sociedade baseada no conhecimento é um fim, que precisa viabilizar-se também por meios materiais, o que leva à questão da acumulação de capital capaz de sustentar educação, pesquisa, produção, renda e consumo, que caracterizam tal modelo de sociedade. Hoje, a acumulação de capital não é apenas financeira, mas

² Tradução da editora.

é também humana e deve evoluir *pari passu* com a primeira. Essa acumulação é virtuosa quando suas componentes financeira e humana se complementam reciprocamente.

Passado recente

Historicamente, consolidou-se a ideia de que a geopolítica estaria ligada às políticas de defesa, uma vez que ela prescreve a aplicação de poder em um determinado espaço. No entanto, nem sempre a aplicação desse poder se dá por meio militar, com vistas ao predomínio ou à hegemonia. Essa foi a tendência na América do Sul, onde o subdesenvolvimento, a enormidade dos espaços e a carência dos recursos de toda ordem inspiraram uma geopolítica de organização dos espaços. Orientada para a aplicação do poder dos estados nacionais por meio de infraestrutura, implantação de polos de desenvolvimento regionais e articulação de blocos econômicos, essa escola geopolítica sul-americana permeia vários tratados regionais, alguns dos quais esquecidos. A geopolítica sul-americana é sustentável e promissora porque se apoia nos aspectos geohistóricos do desenvolvimento: recursos naturais, população, espaços e ligações físicas.

Durante os anos sessenta, o Brasil absorveu a metodologia utilizada pelas agências internacionais que trabalhavam com o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, realizando um amplo levantamento dos transportes no país segundo uma visão predominantemente técnica e econômica, que perduraria por um bom tempo e influenciaria outros estudos até a década de 80. Da análise desses estudos, em particular no “*Region A São Paulo, Mato Grosso, Goiás*” (BRASIL, 1968), é possível verificar, no agrupamento das regiões estudadas, a preocupação da articulação do núcleo econômico-industrial do país com o interior, uma

reiteração do papel geopolítico da “placa giratória” (BARRETO, [?]) do planalto brasileiro na formação territorial nacional.

The study was developed in three distinct phases. The first phase involved an analysis of the existing highway system, a survey of traffic and a detailed study of the economies of the three states. Work in this phase resulted in the development of a network of a new and improved highways to be studied in the second phase. In the second phase, the highway network was analyzed with the aid of digital computer, and a schedule of economically justified investments was prepared by order of priority based on the optimal year of making each investment. The third and final phase of the study was the preparation of a financial program that would provide income for all the recommended expenditures from the existing and new user charges, loans and other budget services. (BRASIL, 1968, p. I-4)

[O estudo foi desenvolvido em três fases distintas. A primeira fase envolveu uma análise do sistema rodoviário já existente, um levantamento de tráfego e um estudo detalhado das economias dos três estados. O trabalho nesta fase resultou no desenvolvimento de uma rede de estradas novas e melhoradas a serem estudadas na segunda fase. Na segunda fase, a malha rodoviária foi analisada com o auxílio de um computador digital, ao mesmo tempo em que um cronograma de investimentos economicamente justificados foi preparado com a ordem de prioridade baseada no ano ideal para a realização de cada investimento. A terceira e última fase do estudo foi a elaboração de um programa financeiro que geraria renda para todas as despesas, empréstimos e serviços orçamentários, novos ou já existentes. (BRASIL, 1968, p. I-4)]³

Utilizando levantamentos e análises feitos pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a metodologia aplicada produziu resultados importantes a respeito das relações entre o transporte e a economia, confirmando o papel do transporte como indutor de crescimento econômico.

³ Tradução da editora.

The evolution of the transport sector is evidently caused by structural change in economy and increasing specialization and urbanization, which have led to a higher rate of growth of transport services than the rates of growth of real product in others sectors. (BRASIL, 1969, p. 66)

[A evolução do setor de transportes é evidentemente causada pela mudança estrutural na economia e a crescente especialização e urbanização, que levaram a uma taxa de crescimento de serviços de transporte mais elevada do que as taxas de crescimento do produto real em outros setores. (BRASIL, 1969,p.66)]⁴

Chama também a atenção o levantamento por zonas de tráfego e suas projeções no crescimento das cidades e municípios, ao longo dos eixos de ligação terrestre no estado de São Paulo, o que evidencia os traços de uma geografia humana ainda não tão valorizada no contexto das grandes obras de engenharia da época. Orientado por uma visão de demanda de tráfego, o estudo chegou a conclusões prospectivas a partir das relações estabelecidas entre migração, demografia, crescimento econômico e projeções de tráfego.

The transition from the rural to urban, however, is not proceeding without problems. Unevenness in resources among traffic zones account for differences in economic development. In some instances, the actual population is expected to decline. (BRASIL, 1968c, p. III-3-10)

[A transição do rural para o urbano, no entanto, não está progredindo sem problemas. A desigualdade de recursos entre as zonas de tráfego são responsáveis por diferenças no desenvolvimento econômico. Em alguns casos, a população real deve diminuir. (BRASIL, 1968c, p. III-3-10)]⁵

Outro aspecto relevante do estudo foi a intenção de aumentar a capacidade dos estados menos desenvolvidos para realizar a manutenção das rodovias. Goiás, Mato Grosso e São Paulo,

⁴ Tradução da editora.

⁵ Idem.

⁶ Idem.

ainda que articulados geopoliticamente na expansão da fronteira brasileira — histórica e agrícola — eram nos anos 60 bastante desiguais em termos de desenvolvimento.

The objectives of this study of highway department organization of Mato Grosso are (1) increase operational and administrative efficiency, and (2) provide for the gradual transfer of all services relating to construction, maintenance, and policing of national highways within the state from the National Highway Department (DNER) to the State Highway Department (DERMAT). The specific areas for analysis, evaluation and planning, as outlined in the terms of Reference for this study, are (1) a maintenance program, (2) maintenance operation, (3) maintenance equipment, (4) bidding and contracting procedures, and (5) administration. (BRASIL, 1968b, p. I-3)

[Os objetivos deste estudo do departamento de rodovias do Mato Grosso são (1) aumentar a eficiência operacional e administrativa, e (2) providenciar a transferência gradual de todos os serviços relativos a construção, manutenção e policiamento das rodovias federais no interior do estado, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) para o Departamento de Estradas de Rodagem do Mato Grosso (DERMAT). As áreas específicas para análise, avaliação e planejamento, conforme descritas no Termo de Referência para este estudo, são (1) um programa de manutenção, (2) operação de manutenção, (3) equipamentos de manutenção, (4) procedimentos de licitação e contratação, e (5) administração. (BRASIL, 1968b, p. I-3)]⁶

O levantamento de transportes realizado no Brasil durante os anos 50 e 60 é um exemplo de análise sobre o desenvolvimento nacional fundamentada geopoliticamente. Era uma visão que haveria de privilegiar o transporte e, ao voltar sua atenção também para as regiões intermediárias ou periféricas aos grandes centros econômicos, ensejou uma perspectiva de integração calcada na descentralização e na difusão de capacidades e competências.

Transportes terrestres — a experiência brasileira

Evolução do Transporte no Brasil

Desde que o Imperador D. Pedro I sancionou a Lei de 29 de agosto de 1828, “estabelecendo regras para a execução de obras públicas que tivessem por objeto a navegação dos rios, abertura de canais, construção de estradas etc.,” (BRASIL, 1973, p. 31), o Brasil teve treze propostas de planos de viação (oito no Império e cinco na Primeira República), que intentavam ligar as diversas regiões do país, e mesmo ligá-lo aos vizinhos, antes de vir a ter um plano de viação oficialmente aprovado, o Plano de Viação Nacional de 1934.

Consideradas dissociadas das realidades políticas e econômicas do país, essas propostas anteriores ao Plano de Viação Nacional/1934 deixavam, no entanto, antever as grandes linhas longitudinais das rodovias Transbrasiliana e Belém-Brasília e as extensas transversais que hoje cortam o Brasil de leste a oeste.

A expansão no Pós-Guerra

Antes que o sistema de comboios escoltados proporcionasse alguma segurança ao transporte marítimo de cabotagem — abalado pelos ataques do submarino germânico U-507 à navegação brasileira em agosto de 1942 —, o nordeste brasileiro experimentou a sensação de um bloqueio em relação ao restante do país. Isso gerou um forte impacto nas lideranças políticas brasileiras, que se deram conta da precariedade da articulação terrestre do sudeste do país com as demais regiões, particularmente o N e NE. Ainda durante a guerra, tentou-se viabilizar a ligação entre o núcleo econômico do Sudeste com o Nordeste por intermédio de uma via composta pelo Rio São Francisco e a rodovia Transnordestina, que cruzava transversalmente o interior de Pernambuco. Falta de investimentos anteriores em equipamentos

de manutenção e de transportes tornou incipientes os resultados dessa operação.

Em 1940, durante a inauguração da cidade de Goiânia, Getúlio Vargas lançou a Marcha para o Oeste, um programa de integração que viabilizaria a construção de Brasília quase duas décadas depois. Em 1944, o Brasil adotou o seu primeiro plano rodoviário (Decreto-Lei de 23 de março de 1944), baseado no Plano de Viação de 1934 e, em 1945, a Lei Joppert (Decreto-Lei 8.463, de dezembro de 1945), que criava o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e o Fundo Rodoviário Nacional, constituindo-se ambos naquilo que se pode considerar o ponto de partida da recente história dos transportes no Brasil. Em 1951, o novo plano de viação integrou o Plano de Viação de 1934 e o Plano Rodoviário de 1944.

Os Planos de Viação de 1964 e 1973 integraram as rodovias, ferrovias, terminais marítimos e vias navegáveis e os terminais aéreos, proporcionando sustentação ao surto de desenvolvimento experimentado pelo Brasil à época. Mas, para os fins deste estudo, é importante reconhecer que o perfil da sociedade brasileira mudou nos anos 50, 60 e 70 do século XX, em boa parte, devido ao transporte terrestre. Desde as dificuldades na implantação do Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte, Energia), no imediato pós-guerra, até os Planos de Desenvolvimento dos anos 70 e 80 — uma era marcada pelo planejamento governamental do desenvolvimento — o transporte ocupou uma posição relevante, que aos poucos foi deixando de ser subjacente à infraestrutura para influir em outros aspectos, como se pode apreciar nas considerações a respeito dos benefícios sociais colimados pelo Programa de Integração Viária da Fronteira Noroeste Brasileira:

As repercussões esperadas com a implementação do Subprograma Rodoviário se refletem nos níveis nacional, regional e local, sendo importante citar, dentre eles:

- melhoria das condições de vida da população rural, tanto ao nível de saúde e escolaridade, quanto na correção de perfil de sua distribuição de renda;
- criação de maior número de empregos no meio rural;
- redução das tensões sociais nos meios regionais, pelas facilidades de retorno das famílias marginalizadas às atividades rurais;
- redução das possibilidades de danos ecológicos nos ecossistemas amazônicos, pelo direcionamento de frentes pioneiras para áreas com melhores condições de adaptação do Homem ao meio ambiente;
- redução das tensões sociais nas áreas mais densamente povoadas do centro-sul do país, pela indução à oferta de terras na fronteira agrícola;
- contribuição à melhor distribuição da renda nacional, em decorrência do maior acesso da população mais carente aos alimentos básicos, pela redução do seu custo de transporte. (BRASIL, 1984(?), p. 8.3.2)

Articulação com os vizinhos

Em algumas das propostas que antecederam o Plano de Viação Nacional de 1934, verifica-se a preocupação com a integração sul-americana, seja pela previsão de ligação das ferrovias e rodovias nacionais às dos países vizinhos, seja pela ambiciosa concepção de ligações bioceânicas, com destaque para o Plano Rebouças:

Em 1874, o engenheiro André Rebouças apresentou um esboço de mais um plano de viação que contemplava as ligações entre o Atlântico e o Pacífico. Nele, concebeu o país como um grande triângulo, tendo sua base assentada sobre o Rio Amazonas e seus catetos representados pela costa atlântica e pela Bacia do Prata. (BRASILEIRO, 2001, p. 105)

Um pouco antes, em 1871, o Brasil assinou um contrato para estudos da viabilidade de uma via férrea ligando Curitiba, no Brasil, a Sucre, Potosi e Oruro, na Bolívia, permitindo o atingimento da costa do Pacífico, um plano que recebeu o apoio de Mauá, o grande pioneiro industrial e desenvolvimentista brasileiro. O plano na verdade se inspirava

no feito geopolítico que os Estados Unidos estavam completando na América do Norte. Vislumbrava-se papel semelhante para o Brasil, na articulação das duas costas oceânicas do continente sul-americano, pela integração de distintas soberanias num projeto para o qual faltavam à época não somente os indispensáveis conhecimentos técnicos, mas principalmente os ideais políticos da confluência e integração regionais.

Foi um estrangeiro, Christian Palm, imbuído das ideias grandiosas inoculadas pelas experiências da América do Norte sobre o fator econômico das estradas de ferro, o qual aportou ao Brasil com o pensamento que nos cumpria no continente sul, realizar a ligação entre o Oceano Pacífico e o Atlântico, mais fácil e menos longe do que se acabava de fazer no continente norte". (FARIAS, 1933, p. 534)

Aos poucos, as ideias de integração nacional e articulação continental foram tomando forma. O Plano de Viação Schnoor, uma proposta apresentada em 1927, foi o primeiro que previa a capital no Planalto Central, em Goiás, e a ligação terrestre com Santiago e Valparaíso, no Chile. Nos anos 70, atingidos os grandes objetivos de integração nacional, o Brasil passou a dar mais atenção à articulação de suas ligações terrestres com os países vizinhos, em particular o Paraguai, e procedeu a estudos mais profundos nesse sentido, aplicando a metodologia que havia absorvido dez anos antes.

Para as rodovias, o critério de fixação de prioridades foi o de identificar-se o ano-ótimo de abertura, quando os benefícios gerados por vantagens decorrentes da redução do custo operacional dos veículos em tráfego atingissem 10% do custo de implantação dos melhoramentos. (IPEA/GEIPOT, 198(?), p. 27)

No início dos anos 80, o Brasil cometeu um grande esforço de exportação, com a finalidade de equilibrar sua balança comercial, desestabilizada pela alta dos preços do petróleo, seu balanço de

pagamentos por ela comprometida e pela crise da dívida externa. Houve um incremento nas relações comerciais com os países vizinhos, em particular a Argentina. Em uma manifestação de correspondência às iniciativas brasileiras de integração econômica regional pelos transportes, algum tempo depois, o governo argentino se manifestou a respeito das perspectivas do transporte de cargas rodoviário entre os dois países, acentuando seu peculiar crescimento e contribuição para a “criação de um espaço competitivo comum”.

Em resumen, el transporte carretero de cargas há tenido una evolución muy positiva, em especial a

partir de 1989 en el sentido Argentina-Brasil e desde 1991 en el sentido inverso, para luego equilibrar-se a partir de 1993 y durante 1994. Dicho modo de transporte está mostrando una gran flexibilidad y adaptación en la captación de nuevas cargas y acentuado incremento del intercambio comercial en los años recientes. No solo este médio aumentó en forma notória su participación en el tonelaje transportado en ambos sentidos, sino que, si se toma em valores, el crecimiento de éste fué más que proporcional. (EMBAJADA ARGENTINA, 1995, p. 166)

[Em resumo, o transporte rodoviário de cargas tem uma evolução muito positiva, especialmente a partir de 1989, no sentido Argentina-Brasil, e desde 1991 no sentido inverso, para logo equilibrar-se a partir de 1993 e durante 1994. Este modo de trans-



Editorial 2011

Coleção General Benício

A ESTRADA PARA FORNOVO

A Feb – Força Expedicionária Brasileira, outros exércitos & outras guerras na Itália

Fernando Lourenço Fernandes

É obra com conteúdo de grande interesse profissional para a área da História Militar. O valor do trabalho está na contextualização do fato histórico na valorização do pano de fundo, dando a verdadeira dimensão da participação brasileira na Segunda Grande Guerra. O autor fez uma descrição pormenorizada da geografia do teatro de operações, analisando o terreno e a sua influência nas operações desenvolvidas, e enriqueceu a obra, ao estudar as diferenças de personalidade dos comandantes beligerantes, em diversos escalões. Tentou, dessa forma, explicar o desconhecimento acerca da participação brasileira naquele conflito, comparando-a com o desempenho das tropas americanas do V Exército, do qual fez parte. O autor é pesquisador de História Marítima e da II Guerra Mundial e possui inúmeros artigos e ensaios publicados no país e no exterior, além de ser membro do Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal.

porte está mostrando uma grande flexibilidade e adaptação na captação de novas cargas e acentuado incremento do intercâmbio comercial nos recentes anos. Este meio não somente aumentou de forma notória sua participação na tonelada transportada em ambos os sentidos, como também, caso se considerem os valores, o crescimento foi mais do que proporcional. (EMBAJADA ARGENTINA, 1995, p. 166)]

A atual situação do transporte terrestre entre Brasil e países sul-americanos

O Brasil “chegou” a todas as suas fronteiras (MAGALHÃES, 2009). Paulatinamente, desde o Acordo de Mar del Plata, firmado em 1977 e modificado em 1989, concretizaram-se acordos de transporte terrestre com oito países vizinhos (BRASIL, 2008, p.1), cujo espírito é o respeito pela regra de origem.

Os acordos bilaterais de transporte com os países vizinhos se orientam pelo que deu certo, caracterizando-se pela flexibilidade no seu detalhamento (MAGALHÃES, 2009).

A sua importância para as populações fronteiriças e mesmo dos países vizinhos pode ser avaliada no exemplo da Bolívia, cujos caminhões fazem uso das rodovias brasileiras em extensos trechos para atingir pontos de seu território nacional inacessíveis internamente.

Com a reunião dos chefes de estado da América do Sul em Brasília, em 2000, foi lançada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com finalidade de definir os corredores internacionais e as ações entre os países. O Mercosul assumiu o Acordo de Transportes do Cone Sul, e a ideia prevalecente hoje é de que alguns corredores de transporte regionais “deverão evoluir naturalmente para bioceânicos” (Ibid.), à medida que a demanda de carga se impuser.

Internamente, o Brasil tomou uma série de medidas para facilitar o transporte terrestre feito por pequenos transportadores locais e esporádicos, como as viagens ocasionais de carga própria. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) implantou em todos os pontos de fronteira o sistema *on-line* de controle de empresas e frotas habilitadas, que, mediante integração com a Receita Federal, diminui a burocracia e facilita a emissão de manifestos internacionais de carga.

No entanto, é importante lembrar que o alcance e a importância da modalidade de transporte rodoviário na América do Sul para as exportações brasileiras se colocam na dimensão do Brasil como ator global, o que abre novas perspectivas de riqueza compartilhada pelos seus vizinhos:

Para o agronegócio nacional, o ganho estaria na possibilidade de embarcar grandes volumes de carga do outro lado da América do Sul, como em San Juan de Marcona. A profundidade das baías de Marcona chega a 30 metros, o que permitiria a atracação de navios de 300 mil toneladas de capacidade. Os navios que atracam no porto de Santos, o maior do país, são carregados com apenas 60 mil toneladas de carga. Considerando um navio carregado em Xangai, na China, a diferença entre sair de Santos ou de um porto no lado do Pacífico é de quatro dias de navegação — uma economia estimada por uma grande companhia de navegação transoceânica em US\$177 mil. (BRITO, 2009)

Outra perspectiva

Nas próximas décadas, o desenvolvimento no cenário sul-americano deve ser contextualizado com bastante atenção, à medida que puder vir a gerar fluxos migratórios muito difíceis de lidar, para todos os envolvidos, como já ocorre em outras geografias. O melhor caminho para o desenvolvimento da América do Sul é o compartilhamento dos avanços, em função das possibilidades de

organização do espaço que ele proporciona e da vantagem que ele oferece em não estabelecer ou acirrar desníveis regionais. Ele não desloca populações, leva em consideração seus hábitos e cultura, sem rupturas de mudança, e potencializa as vocações regionais.

O desdobramento dessas ideias permite inferir uma opção pela **contiguidade** como política desenvolvimentista regional e pela **continuidade** como estratégia de sua implementação. **Contiguidade** pela intensificação da vizinhança, pela tomada em consideração dos polos de desenvolvimento nacionais e fronteiriços segundo uma visão integrada. **Continuidade** pela interligação material vocacionada para atenuação de diferenças entre polos de desenvolvimento e as realidades nacionais. O efeito vislumbrado é o de teia, continuamente expandida e adensada, promotora de riqueza e renda, mas também da presença dos estados nacionais soberanos trabalhando segundo os respectivos marcos constitucionais e os acordos regionais.

O transporte é uma via para o desenvolvimento, uma vez que a sua versão terrestre estimula a criação de polos difusores de emprego e renda, pelo surgimento de prestadores de serviços diversos (como oficinas, estabelecimentos comerciais diversos, veículos de autônomos e empresas e os serviços de manutenção das vias), que progressivamente criam suas próprias redes pelo nexos comercial e reforçam solidariedades funcionais e culturais. Para que cumpra essa vocação, há que se levar em conta o levantamento do potencial de expansão econômica *das e nas* rotas, bem como as necessidades de capital humano para operá-las localmente, incluindo administração e treinamento.

Mais dependente dos aspectos humanos, o transporte terrestre aproxima as populações, segundo as suas respectivas culturas, e demanda a presença do Estado, uma condição desejável à segurança e sustentabilidade das ações de desenvolvimento. Transportar, segundo essa concepção, é mais do que fazer “passar” pessoas

e cargas por determinadas regiões. É fazê-lo com eficácia e eficiência, aos melhores custos, continuamente, sem interrupções e sobressaltos; é “passar” deixando benefícios locais que trarão mais qualidade

ao transporte que por ali transita. É possível enxergar além do imediato.

Uma metodologia para a prospecção de rotas de transporte integradoras e promotoras de desenvolvimento, a exemplo da proposta referente às políticas e estratégias, contemplaria três etapas: levantamento das características geográficas, históricas e culturais das regiões em pauta; levantamento da situação efetiva e potencial de equipamento nessas regiões; levantamento do potencial de expansão econômica *das e nas* rotas de ligação.

Integrar pelo transporte terrestre polos irradiadores de desenvolvimento é um corolário natural. Dessa maneira, regiões geograficamente isoladas, caras de serem transpostas, podem vir a encontrar sua vocação como articuladoras de rotas de integração, contribuindo para o desenvolvimento regional e o seu próprio. Mas para isso é preciso compreender as regiões a serem ligadas, descentralizar atividades, atribuir missões compatíveis com as vocações locais, mobilizar as populações a participar do esforço e estabelecer marcos legais, jurídicos e internacionais plenamente compatíveis com as realidades locais.

*Regiões geograficamente isoladas
podem vir a encontrar sua vocação
como articuladoras de rotas de
integração*

Conclusão

Não é difícil diagnosticar que alguns programas de integração regional não se desenvolveram à altura das expectativas dos acordos e interesses econômicos reais. Persistem, muitas vezes, zonas de resiliência geográfica e cultural entre os polos de troca, impondo custos imprevisíveis, retardos e mesmo resistências inexplicáveis à passagem mais desimpedida possível de cargas e pessoas rumo a outros destinos. Isso faz parte dos obstáculos invisíveis que se efetivam, via de regra, a partir de um sentimento de alienação e não compromisso dominante nas regiões intermediárias entre os principais polos de desenvolvimento e comércio.

O caminho evidente para a superação dessas dificuldades nasce das vantagens percebidas na produção de bens e prestação de serviços de apoio ao transporte, bem como do convencimento dos polos principais da conveniência de descentra-

lizar seus aparatos de apoio e dispor parte deles nessas regiões, estimulando melhores padrões de educação, ensino profissional e renda. Seria o desenrolar do tapete do desenvolvimento regional, progressivamente adensado.

A tecnologia oferece hoje novas perspectivas para a superação dos desertos de homens. Bons portos, estradas, depósitos, oficinas, garagens, estações de passageiros e atrativos turísticos e hoteleiros podem viabilizar uma rede sul-americana de transporte que contribua para atenuar os desníveis regionais e aproximar as populações envolvidas. No entanto, em qualquer caso, o processo tem de florescer localmente, para avançar com segurança, sem retrocessos. O respeito aos acordos é indispensável, e sem isso dificilmente acontecerá uma nova onda integracionista com base nos transportes terrestres. Porém, consensos devem ser construídos localmente para que subsistam regionalmente. As considerações de natureza histórica e cultural serão sempre essenciais a esse processo. ☉

Referências

BARRETO, Flamarion. **Formação Territorial do Brasil**. ECEME [?].

BRASILEIRO, Anísio et al. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT); Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001. 525 p.

BRITO, Agnaldo. Nova rodovia dará ao Brasil acesso limitado ao Pacífico. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 21 jun. 2009. Caderno Dinheiro.

BRASIL. Grupo de Estudos para Integração da Política de Transporte. **BRAZIL TRANSPORT SURVEY: Phase II Highway Studies, Volume XIII-A, Transport and the Growth of the Economy – Text**. [S.I.]: KAMPSAX, 1969.

_____. Highway Master Plan – Common Studies and Methodology, Volume XIV-A, Region A São Paulo – Mato Grosso – Goiás. [S.I.]: E.K. Parson, Brickenhoff, Quade & Douglas, Inc – Edwards and Kelsey, Inc, 1968.

_____. Volume XIV-B, Region A São Paulo. [S.I.]: E.K. Parson, Brickenhoff, Quade & Douglas, Inc – Edwards and Kelsey, Inc, 1968.

_____. Volume XIV-E, Region A Mato Grosso. [S.I.]: E.K. Parson, Brickenhoff, Quade & Douglas, Inc – Edwards and Kelsey, Inc, 1968.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Planos de Viação: evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro, 1973. 554 p.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Sistema de Transportes Brasileiro e sua Articulação com os Países do Cone Sul**. Assunção. 1982.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Fronteira Noroeste Brasileira: Programa de Integração Viária e sua Vinculação com o Sistema Interamericano de Transporte**, Volume I - Apresentação, Resumo e Repercussões do Programa. [S.I. s.n.] [1984?]

_____ : Volume III – Programa – Custos e Financiamento. [S.I. s.n.] [1984?]

_____ : Volume IV – Avaliação Socioeconômica do Programa e sua Execução. [S.I. s.n.] [1984?]

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo, Séculos XV-XVIII**: Volume I, As Estruturas do Cotidiano: O Possível e o Impossível. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 541 p.

BUNGE, Mario. **Ciência e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Ltda; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1980. 136 p.

Embajada Argentina en Brasil. **Argentina-Brasil: comercio, inversiones e integración física, hacia una nueva relación en la construcción de un espacio competitivo común**. 3. ed. Brasília, 1995.

FARIAS, Alberto. **Mauá: Ireneo Evangelista de Souza, Visconde de Mauá 1813-1889**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Coleção Brasileira – Volume 20, 1933.

IPEA e GEIPOT. **Plano Diretor de Integração dos Sistemas de Transportes do Brasil e do Paraguai: Volume 1 – Síntese e Recomendações**. [S.I. s.n.] [198-?]

MAGALHÃES, Francisco – Superintendente Substituto de Serviços de Transporte de Cargas da ANTT. **Entrevista concedida ao autor em 21 de julho de 2009 na sede da ANTT**, Brasília, DF.

SACHS, J.F. Desarrollo en el Mundo: Latinomérica y el Desarrollo Económico Global. In: PRUDENCIO, F.C. (Org.). **Bolivia em el Siglo XX: La Formación de la Bolivia Contemporánea**. La Paz: Harvard Club de Bolivia, 1999.



Editorial 2011

Coleção General Benício

DA CASA DO TREM À AMAN

Fragmentos da história da AMAN na visão de um cadete fundador

Gustavo Lisboa Braga

Obra que, nas palavras do autor, “visa à preservação da história da Escola Militar, tanto do passado — Casa do Trem, Largo de São Francisco, Praia Vermelha e Realengo —, quanto da atualidade — Academia Militar das Agulhas Negras”. Aqueles que um dia foram cadetes passarão pelas páginas desse trabalho, colocando as suas próprias lembranças sobre a narrativa do autor.

Edição comemorativa do bicentenário de criação da Academia Militar das Agulhas Negras.
