

# UMA HISTÓRIA DA LONGA CONSTRUÇÃO DA UNIDADE NACIONAL: NOTAS SOBRE A NATUREZA DA FORMAÇÃO E INTEGRAÇÃO DO MERCADO NACIONAL.

CARLOS ANTÔNIO BRANDÃO<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

Este ensaio trata da formação regional brasileira, procurando demonstrar o peso do nosso legado histórico na configuração espacial do desenvolvimento capitalista no Brasil. Trata, portanto, das heranças deixadas por uma história complexa de ação de forças dispersivas, próprias de um país continental, e examina, em traços largos, processos de longa duração que legarão uma "fisionomia territorial" peculiar ao País. Configuração "sócio-espacial" esta que trará limites (mas também possibilidades) para a efetiva construção da unidade e da integração nacional.

A vastidão do território, e o pouco interesse inicial por sua efetiva ocupação, determinou o estabelecimento de habitantes e algumas vias de comunicação apenas na costa litorânea<sup>2</sup>, exigência momentânea da natureza de uma colonização inicial meramente protetora e que só posteriormente se tornou exploratória.

O País será cicatrizado pelas especificidades históricas de ter construído instituições de âmbito nacional com enormes descontinuidades, defasagens e hiatos temporais: de ter demarcado um território nacional, depois "arrumado" população nacional para este imenso espaço, em seguida erigido um Estado nacional, e só depois estabelecido um mercado de trabalho nacional (primeiro escravista<sup>3</sup>, depois capitalista), e muitas décadas depois articulado um mercado nacional e, em cima desta potencialidade de articular tão importante mercado interno, montar uma máquina capitalista "nacional", dinâmica e de crescimento "artificial", enquanto deixava (sempre) para depois a construção da Nação. Como afirmou Alberto Torres (1914) "fixamos os limites de nosso território antes de ocupá-lo, tivemos território nacional antes de habitantes para ele. Isto foi, convém reconhecer, uma grande ousadia de nossos antepassados. Mas complica um pouco nossos problemas..."

Em que pese as facilidades possibilitadas pela unicidade e homogeneidade lingüística e religiosa, "forças centrífugas" irão conspirar para a desintegração e dispersão das heterogêneas porções territoriais da colônia.

Posta a natureza da colonização exploratória que se processou no Brasil, a anexação econômica de áreas remotas se tornava crítica<sup>4</sup>. A força do localismo inerente aos fundamentos da civilização brasileira, erigida a partir de uma sociedade híbrida, oriunda de

um complexo cultural agrário, patriarcal, escravocrata e monocultor, cristalizava uma semi-autonomia que freava a propagação dos mores civilizatórios<sup>5</sup>. Consolidou-se uma verdadeira constelação de núcleos regionais, em que vigoravam rarefeitas relações mercantis.

Em um país de dimensões continentais<sup>6</sup> como o Brasil, desde o período da ocupação colonial, a própria integração física encontrava limites. A precariedade dos transportes e comunicações se apresentou como um enorme obstáculo ao desenvolvimento e produziu conseqüências seculares:

"Houve quem afirmasse que 'o caminho cria o tipo social'; certo ou errado uma coisa entretanto é sem dúvida verdadeira : a influência considerável que as comunicações e os transportes exerceram sobre a formação do Brasil. As distâncias enormes, os obstáculos opostos ao trânsito num território como o nosso, de relevo acidentado, de coberturas florestais, nos pontos estratégicos, de difícil penetração, com uma linha costeira tão parcamente endentada, e rios, com poucas exceções, de curso cheio de acidentes e traçado infeliz para os rumos que a civilização tomou ; de tudo isto vão resultar comunicações difíceis e morosas que imprimem nas relações da colônia um ritmo lento e retardado, responsável certamente em grande parte por este tom geral de vida frouxa que caracteriza o país". Prado Jr.(1945, 109).

#### DA HERANÇA COLONIAL À CONSTITUIÇÃO DE UMA ECONOMIA EXPORTADORA CAPITALISTA.

A imensidão territorial apresentava enormes discontinuidades geográficas, impermeáveis ao avanço do progresso material<sup>7</sup>. Este arquipélago regional, verdadeiro mosaico<sup>8</sup> de economias regionais fragmentadas, foi sendo cristalizado em processos de longa duração associados ao nascimento, auge e declínio dos diversos "ciclos" econômicos. A dispersão geográfica, cravada pelas diversas experiências de produção, orientada ao exterior, fincava núcleos, que retinham algum excedente, mas que não se estruturavam com "densidade capitalista".

A pecuária, ao infiltrar-se pelo *hinterland*, entalhava diversas rotas interioranas, que se constituía em elemento pioneiro para o trânsito de informações entre os diversos recantos do País<sup>9</sup>.

A crescente mercantilização interna potencializa elementos contraditórios que indicam a premência em se constituir um espaço econômico nacional. A retenção interna de excedentes, articuladora de interesses antagônicos ao poder metropolitano, tem uma nítida expressão espacial, pois se acha ancorada fundamentalmente na circulação mercantil centro-sulina da colônia.

O deslocamento do eixo da "civilização colonial brasileira" da órbita setentrional para a meridional foi um longo e contraditório processo que deixou, evidentemente, seqüelas históricas para o posterior "pacto federativo" da nação independente.

Ao emancipar-se<sup>10</sup>, o País necessitou articular sua unidade. Assim, a formação do Estado nacional deveria manifestar-se também enquanto controle - com algum grau de centralização, soberania e repressão - sobre seus diversos espaços regionais.

A preocupação recorrente com a unidade e integridade de um território continental e insular requeria que se promovesse a conquista e a interiorização, construindo as vias de penetração necessárias ao rompimento da fragmentação e do isolacionismo da nascente nação<sup>11</sup>.

Durante o Período Regencial, as sublevações provinciais serviram como um alerta e se constituíram no primeiro abalo que conspirava contra a unidade (nacional e territorial) que se encontrava em construção, sob um Estado que ainda se compunha. Assim, entre 1831 e 1848, cerca de duas dezenas de revoltas, com grande expressão política, se espalharam por todas as regiões do País. Tiveram maior vulto as seguintes: Cabanagem no Pará (1835-1840); Sabinada na Bahia (1837-1838); Balaiada no Maranhão (1838-1841); Farroupilha no Rio Grande do Sul (1835-1845) e Praieira em Pernambuco (1848).

O contato inter-regional era fortuito. O País era composto de economias auto-referidas, confinadas em seus estreitos horizontes. Existia pouca necessidade concreta de vinculação entre si. Os meios para esta articulação eram escassos e incertos.

"Para realizar este pensamento de unificação, os grandes homens fundadores da nacionalidade tiveram que reagir justamente contra a pesada herança do período colonial, contra as condições sociais e políticas da nossa população por aquela época, a sua imensa dispersão através de um território quase deserto, a estrutura ganglionar dos grupos provinciais, a tendência centrífuga por eles revelada desde os dias de independência. Tudo isto, concorrendo para tornar os problemas da nossa organização nacional um problema ingente, pela sua complexidade, cuja solução encontrava dificuldades quase insuperáveis, entre as quais a exigência de um sistema, mesmo rudimentarmente organizado, de meios de comunicação material e espiritual" (Oliveira Vianna, 1935).

O Brasil se constituía de inúmeras células exportadoras espalhadas, formando um compósito de unidades regionais esparsas: o todo não era maior do que a soma das partes, como o é numa economia integrada.

Assim, tivemos a produção açucareira nordestina nos séculos XVI e XVII; a mineração mineira, depois, goiana e mato-grossense, no século XVIII; a pecuária estendendo-se pelo *hinterland* e terras rio-grandenses; a madeira e o mate em áreas paranaenses e do Centro-Oeste, o café no sudeste, no século XIX, a economia do aviação da borracha na Amazônia do último quartel do século, para a virada do atual...e outros menos importantes e mais localizados.

Não se poderia, entretanto, fazer *tabula rasa* das marcantes diferenças de natureza entre estes "complexos regionais". Dessa forma, por exemplo, cumpre ressaltar o papel desempenhado pela economia mineratória, que se constituiu no primeiro ensaio de articulação inter-regional, estabelecendo uma incipiente divisão territorial do trabalho no Brasil, interiorizou contingentes populacionais e disseminou inúmeros núcleos urbanos. Mas será o complexo cafeeiro a forma superior e acabada de complexo regional, como veremos em seguida.

## NATUREZA E DINÂMICA DOS DIVERSOS COMPLEXOS REGIONAIS

A inserção de uma região num contexto maior, via alguma *commodity*, que articula interesses em torno de si, formando um "conjunto econômico integrado", gerando nexos mais duradouros entre seus vários componentes e atores, pode ser denominado de "complexo regional" (Cano, 1977). A noção é importante por possibilitar o contraste com os diversos enclaves, vazios econômicos e núcleos de subsistência.

A estrutura e dinâmica do "complexo regional" se encontra duplamente determinada: pela forma e natureza do engate de cada complexo com o exterior; e pelo modo singular como o capital invade e atravessa as diferentes localidades e atividades produtivas regionais. No caso brasileiro, torna-se obrigatória a contraposição entre o complexo cafeeiro - a forma superior e acabada de complexo regional - com as outras experiências regionais.

Na Amazônia, a expansão da extração da borracha, baseada na economia do aviação, gerou ponderável excedente, sobretudo entre 1890 e 1920, mas teve dificuldades de retê-lo e diferenciar sua economia, constituindo, assim, um complexo econômico sólido. O capital comercial atravessador dos inúmeros produtores independentes pulverizou-se em aplicações que não se dirigiam para a sua metamorfose em capital produtivo.

No Nordeste, também com sua economia fundada em débeis relações capitalistas de produção, a concentradíssima estrutura de propriedade e de renda, a vulnerabilidade de sua inserção internacional através do açúcar e do algodão, etc. Fatores diversos que acarretarão limites estruturais à sua diversificação interna e obstaculizarão suas vinculações com as economias do centro-sul. Como afirma Cano (1977: 97), "no Nordeste, a dispersão urbana

envolve um sério problema de deficiência de economias externas e de economias de escala, principalmente quando o sistema local de transportes é deficiente".

No Extremo Sul, com sua estrutura fundiária bastante desconcentrada, e com estabelecimentos manufatureiros pequenos e médios, que produziam principalmente banha, couros, charque e extraíam erva-mate, não conseguiram sustentar a contento sua histórica vocação de "celeiro" e abastecedor nacional, tendo crescentes dificuldades para diversificar sua "economia pulverizada".

Ademais, é importante lembrar que a Guanabara se encontrava dominada e estrangulada por seu capital comercial e financeiro que drenava o excedente da cafeicultura fluminense, capixaba e parte da mineira. Além do café, Minas Gerais desenvolveu expressiva pecuária e uma ponderável agricultura de alimentos. O Centro-Oeste estava pouco ocupado economicamente. Assim, fica patente que "os complexos regionais eram pouco integrados, tendo cada região sua 'própria' economia". (Cano, 1985: 63).

Em São Paulo, uma economia fundada em avançadas relações capitalistas e privilegiada conjugação de fatores dinâmicos, pode forjar capacidade para uma expansão diversificada e concentradora, alargando recorrentemente seus horizontes de acumulação. O capital mercantil cafeeiro desdobrou-se em múltiplas faces: café, ferrovias, bancos, comércio, indústria, infra-estrutura, etc. O pólo dinâmico da acumulação de capital aí formado irá exercer uma potente sobre-determinação sobre as outras economias regionais.

No período anterior à integração do mercado nacional, havia uma grande precariedade de nexos mais permanentes entre as regiões. Faz-se mister alertar para os determinantes e condicionantes emanados das "lógicas oligárquicas locais/regionais", que não possuíam maiores interesses nacionais e tinham como um dos alicerces de seu poder o fechamento e o isolamento do espaço regional de acumulação. Os segredos -base de sustentação do capital mercantil- são preservados e utilizados na constituição e manutenção de canais especiais para acessar privilégios e benesses junto ao Poder Público e para consolidar o "fechamento" das regiões, circunscrevendo a seu domínio àqueles espaços de acumulação mais atrativos para a valorização de suas massas de capital, mantendo-os sobre o controle da classe dominante local<sup>12</sup>.

Como exemplo, nota-se que nos complexos rurais autarquizados<sup>13</sup>, a circulação de informações era extremamente precária<sup>14</sup>; nos diversos complexos regionais brasileiros a comunicação intra-regional -entre as partes componentes do complexo- era elevada, embora entre os complexos -comunicação inter-regional- a informação pouco circulasse, o que não ocorria na relação de cada complexo com o mercado internacional<sup>15</sup>.

A informação pouco extravasava o complexo. Não havia interesse, nem potência econômica sólida, para se invadir as células regionais. Só posteriormente a economia paulista, operando na base de relações de produção privilegiadas, pode hegemonizar as economias regionais, granjeando informações estratégicas para a conquista do mercado nacional. Cabe destacar, neste contexto histórico, o papel desempenhado pela integração física entre as diversas regiões, como destacaremos a seguir.

## TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES E A DIVERSIDADE REGIONAL BRASILEIRA.

À medida que eclodia e generalizava a mercantilização interna do País, tornava-se cada vez mais patente a inadequação do sistema de transportes baseado nas tropas de mula. Era necessário que as mercadorias circulassem com maior desenvoltura. E a intensificação da mobilidade destas exigia que se procedesse a um esforço de redução dos custos de transporte, que se aumentasse a rapidez e a regularidade das entregas e que a capacidade de transporte se avolumasse, devendo-se acrescentar ainda, a melhoria das estradas, como urgente. Todos estes requisitos apontam o entrave em que se constituía o escoamento das mercadorias por intermédio de animais.

Com o advento das estradas de ferro, o crescimento econômico poderia "interiorizar-se", afastando-se mais e mais do litoral e dos portos do Rio e de Santos. Dessa maneira, a ferrovia contribuiu para estender a fronteira agrícola, criando e ligando, com seu traçado, pontos de produção agropecuária. As características extensivas então prevalecentes na agricultura brasileira, determinaram um contínuo deslocamento espacial da fronteira, o que provocava o aumento progressivo da distância entre os centros produtores e os centros de consumo.

A ferrovia concorria, também, para a centralização mercantil em pontos discretos do espaço. Ao passar "preferencialmente" pelas grandes propriedades e pelas localidades, onde estavam instalados os maiores comerciantes, exercia sobre estes pressão para que se tornassem pólos mercantis. O movimento de propagação a partir destes focos e a concomitante repercussão sobre as outras órbitas (não-mercantis) foi bastante lenta, embora significativa e contínua.

Cumprir observar as profundas alterações decorrentes desta revolução nas condições de transporte. Os fundamentos da vida econômica do País foram sacudidos. A possibilidade de contar com este ágil meio de transporte levou a uma acirrada disputa pelos caminhos a serem alcançados pelo trem. As fazendas e os lugarejos que conseguissem o privilégio, viam asseguradas invulgares vantagens comparativas econômicas e políticas. A valorização das terras onde se assentavam os trilhos e a possibilidade de romper a rotina autárquica, predominante na maioria das fazendas, são apenas dois aspectos das múltiplas transformações operadas pelas vias férreas.

A construção de ferrovias faz parte da própria gênese do processo de constituição do mercado nacional, permitindo a absorção das mercadorias mais elaboradas que vinham dos núcleos urbanos mais avançados e viabilizando o escoamento dos bens agropecuários as outras regiões. A melhoria das condições do traslado das mercadorias induz à maior especialização produtiva de diversas áreas geográficas, possibilitando uma crescente complementaridade entre suas estruturas produtivas. Assim, o papel do aperfeiçoamento das comunicações entre diferentes áreas vai desenhando uma divisão inter-regional do trabalho.

Entretanto, a história dos transportes no Brasil é marcada pela impossibilidade da constituição de um articulado Sistema Ferroviário Nacional, estigmatizado pela dicotomia entre a "ferrovia do Leste", com claros objetivos de transladar mercadorias e acumular capital e a "ferrovia do Nordeste", com traçados ("irracionais"), múltiplas bitolas, etc., racionais apenas segundo a lógica dos capitais (essencialmente estrangeiros), que buscavam mais a garantia de juros sobre o capital invertido (sem riscos)<sup>16</sup> do que transportar cargas e pessoas.

Ao falarmos em "ferrovias do leste" estamos negligenciando as profundas diferenças de natureza entre, por exemplo, as vias fluminenses do Vale do Paraíba e as vias paulistas do Oeste. Estas últimas expandiram o gradiente da acumulação cafeeira, reduzindo custos, alargando fronteiras, constituindo-se em espaço adicional de inversão e, em muitos casos, apresentando lucratividade expressiva.

A expansão das ferrovias se mostrou bastante concentrada tanto no tempo, quanto no espaço. Assim, por exemplo, tínhamos apenas 744 quilômetros de estradas de ferro em 1870, mas foram construídos 14.572 quilômetros nas três últimas décadas do século passado. Naturalmente, a direção que tomava a ferrovia era determinada pela busca de potencial produtivo das regiões, por isso o centro dinâmico da economia, São Paulo, chegou a deter 35,7% da rede ferroviária brasileira, estabilizando depois sua participação em pouco mais de 1/4 do total do País.

TABELA 1  
**EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA (1854-1930)**

Anos	Extensão (Km)	Acréscimo no período/Km	São Paulo	São Paulo Brasil
1854	14	14	-	-
1860	222	208	-	-
1870	744	522	139	18,7
1880	3.398	2.653	1.212	35,7
1890	9.973	6.575	2.425	24,3
1900	15.316	8.740	3.373	22,0
1910	21.325	6.009	5.204	24,2
1920	28.535	7.209	6.616	23,2
1930	32.478	3.943	7.101	21,9

FONTE: Diniz(1987: 213) e Saes(1981: 24)

As ferrovias, que se expandiram no período 1870-1930, com um surto ferroviário a partir de 1870/80, não puderam cumprir um papel mais integrador do mercado, à medida que a produção se diversificava (o que ocorreu sobretudo a partir da segunda década do século atual), posto que possuía um tráfego de cargas quase que unidirecional, orientado para os portos do litoral. Com traçados ditados pelos interesses imediatos da monocultura: estradas adequadas ao trânsito de mercadorias de uma economia capitalista exportadora cafeeira nacional, portando, vias com capacidade instalada sub-utilizadas, praticamente sem fluxo litoral-interior.

Da mesma forma que ocorreu com a expansão dos meios de comunicação (telégrafo e depois telefone) as ferrovias conformavam verdadeiras ilhas dentro do continental território brasileiro. Mesmo para um período bem posterior -1935- onde avançava celeremente a integração do mercado nacional, a rede ferroviária era uma clara expressão dos profundos desníveis regionais do Brasil. Nota-se na Tabela II.2 que, por exemplo, Minas Gerais detinha 7.522 quilômetros de estrada, enquanto Goiás contava apenas com 386 quilômetros e o Rio Grande do Norte, com 138.

TABELA 2  
EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA POR UNIDADES DA FEDERAÇÃO (1935)

Unidades da Federação	Km
Piauí	49
Ceará	1.240
Rio Grande do Norte	138
Paraíba	471
Pernambuco	901
Alagoas	359
Sergipe	298
Bahia	1.501
Espírito Santo	609
Rio de Janeiro	2.553
Distrito Federal	213
Minas Gerais	7.522
São Paulo	6.294
Paraná	1.167
Santa Catarina	1.079
Rio Grande do Sul	3.024
Goiás	386
Mato Grosso	809



BRASIL	28.613
--------	--------

Fonte: Diniz(1987:215)

Era preciso romper a carência de capital social básico para que se possibilitasse à periferia absorver padrões mais avançados de produção e de circulação de mercadorias por meio de mercadorias. Entretanto, a passagem dos fluxos uniformizados/exogeneizados para o fluxos diversificados/endogeneizados, que conformam um mercado nacional, ainda teria que enfrentar inúmeros obstáculos.

"O baixo grau de mercantilização da produção voltada para o consumo interno e a inexistência ou deficiência do sistema de comunicações eram ao mesmo tempo consequência e impedimento para uma maior integração econômica e geográfica nacional". (Diniz & Lemos, 1986: 32).

Na década de 20, estão amadurecendo as pré-condições para a ruptura do padrão de acumulação do capital: circulação mais ampliada de mercadorias, diversificação produtiva, complexidade social, com o surgimento de novas frações de classe, etc. . Conjunção de fatores que irão balançar e solapar os fundamentos da vida das diversas regiões, mudando suas fisionomias internas. Ampliam-se e diversificam-se as funções urbanas, com a aceleração da divisão do trabalho. Transformações de uma "década de transição" que foram magistralmente examinadas por Sérgio Buarque de Hollanda (1936: 105), que enfatiza o papel da urbanização - indissociável para ele do desenvolvimento de meios de comunicação - minando as tradições :

"No Brasil, onde imperou, desde tempos remotos, o tipo primitivo da família patriarcal, o desenvolvimento da urbanização - que não resulta unicamente do crescimento das cidades, mas também do crescimento dos meios de comunicação, atraindo vastas áreas rurais para a esfera de influência das cidades - ia acarretar um desequilíbrio social, cujos efeitos permanecem vivos ainda hoje".

O crescimento das cidades e sua afirmação, enquanto centros de decisão, regulação e gestão mercantis, terão no desenvolvimento dos meios de comunicação um poderoso aliado para potencializar sua capacidade aglutinadora e incrementar a integração dos mercados e de contingentes populacionais à órbita cultural dominante.

Malgrado o marcante avanço geográfico da rede de comunicações, sua extensão não seguia qualquer racionalidade, direcionando-se ao sabor de disputas políticas e do poder local. Cada Câmara Municipal votava seu próprio valor tarifário, geralmente sub-avaliando os custos que permitiriam o retorno necessário, desestimulando, assim, os investimentos de maior vulto no setor<sup>17</sup>. A pulverização de esforços e inversões geraram centenas de sub-redes

formando "ilhas de comunicação", "interligando-se por linhas físicas de baixa qualidade e sistemas de rádio, operados manualmente por telefonistas, que gastavam horas para completar as ligações" (Prates, 1991: ).

Neste primeiro momento, a trajetória geográfica dos meios de comunicação coincide com o traçado das vias de transporte. Ferrovias, telégrafo e telefone estão quase "unificados". A infra-estrutura apresenta uma clara espacialidade, indicativa do sentido dos fluxos mercantis e de informações.

A direção geográfica dos meios de comunicação articula-se com a densidade econômica e com o potencial produtivo de cada ponto no espaço e deve ser congruente com a hierarquia de centros urbanos posta em cada período.

No período anterior à integração - que se consolidará apenas a partir da "crise de 1929"<sup>18</sup> - só muito precariamente eram colocadas em contato as estruturas produtivas e mercantis de cada espaço regional. Não estava posta a questão do enfrentamento entre as diversas "unidades de propriedade de riqueza" (capitais) localizadas nos diversos pontos do continental espaço regionalizado brasileiro. Diversos e potentes obstáculos se antepunham ao avanço da concorrência inter-capitais locais/regionais. Era preciso romper o arquipélago nacional. A precariedade dos transportes e comunicações estabelecia condicionalidades (ao) e, ao mesmo tempo, era resultante do débil estabelecimento de laços de complementaridade inter-regionais.

Procuraremos a seguir examinar as transformações ocorridas no processo de integração do mercado nacional, desde aquele momento comandado pelo comércio inter-regional de mercadorias, até aquele momento comandado pela acumulação de capital.

Deve-se iniciar pelo esclarecimento da natureza da integração, que não tem nada de idílico, pois o processo de construção e soldagem de mercado(s) não tem nenhuma naturalidade, como a visão conservadora nos tenta apresentar. A integração é sempre um processo contínuo e de difícil reversão o qual exerce influência complexa e contraditória sobre as regiões aderentes, que serão engolfadas em adaptações recíprocas, com intensidades e naturezas diversas, destacando-se, evidentemente, a potência do vetor centro dinâmico => periferia, embora tal processo nunca possa ser encarado como unidirecional.

Maximova (1974 :395) nos diz que, a integração capitalista assenta-se em bases objetivas, as exigências das forças produtivas: "alarga as capacidades dos mercados, modifica a estrutura econômica geral e setorial e tende a aproximar e adaptar mutuamente suas economias". Ou, como afirmou Ignácio Rangel em seu perspicaz artigo de 1968, "o problema da integração das economias regionais [processa-se...] no sentido de incorporá-las mais estreitamente a um esquema único de divisão nacional do trabalho". Dessa forma, insere-as

num processo de recondicionamento, forçando-as à convergência e à reacomodação das estruturas produtivas regionais.

Quando acelera-se o processo integrativo, acirra-se a concorrência inter-regional, os mercados, dominados em sua maioria por capitais mercantis locais, passam a se expor à pluralidade das formas superiores de capitais forâneos. Na esteira da incorporação, promovida pelo “desenvolvimento para dentro” do País, multiplicam-se as interdependências e as complementaridades regionais.

#### A ARTICULAÇÃO COMERCIAL: O PERÍODO DA INTEGRAÇÃO DO MERCADO NACIONAL VIA COMÉRCIO DE MERCADORIAS (1930-1955).

Na experiência específica do Brasil, a economia de São Paulo, alicerçada em privilegiadas relações capitalistas de produção, em relação ao resto do país, pode alavancar sua economia, diversificando-a e dinamizando-a à frente das demais, ampliando seu mercado interno e arvorando-se à conquista e ao domínio dos até então mercados “regionalizados”<sup>19</sup>. Há uma clara sobre-determinação da economia de São Paulo sobre as outras regiões, “imprimindo-lhes, em grande medida, uma relação comercial de ‘centro-periferia’ ” (Cano, 1977: 15). Assim, a capacidade de expansão e extroversão da economia paulista, buscando espaços de valorização renovados para seu imenso potencial de acumulação de capital, unificou o mercado nacional.

Consolidado o processo de formação e integração do mercado nacional, as economias regionais periféricas foram impedidas de levar à frente qualquer projeto de “repetir os passos” de São Paulo. Restava integrar-se complementarmente à economia do pólo dinâmico da acumulação, submetendo-se e enquadrando-se a uma hierarquia comandada por aquele centro do processo de decisões atinentes ao processo de acumulação de capital que ditaria o ritmo e a natureza da incorporação de cada região no “*ranking*” nacional, vetando o que não fosse aquela ‘articulação possível’ em cada momento, e, eventualmente, gerando efeitos de destruição naquelas regiões que ousassem enfrentar os requerimentos emitidos pelo núcleo da acumulação de capital do País.

Cabe destacar que as unidades produtivas paulistas foram consolidando porte adequado para operar em escala nacional, enquanto os capitais periféricos, possuíam escala proporcional à seus restritos mercados localizados. Em tal contexto, a acumulação capitalista ampliada se processou com grande concentração espacial.

“Na etapa inicial da industrialização, só se poderia imaginar desconcentração com uma efetiva distribuição de renda e de terra, de tal forma a ampliar novos mercados consumidores, como em parte ocorreu na economia norte-americana, que incorporou significativas quantidades de imigrantes em quase todo o território. No Brasil ocorreu

exatamente o contrário: não se fez nenhuma reforma agrária e o acesso à terra encontrava-se bloqueado, mesmo com a fronteira agrícola absorvendo contingentes expressivos de mão-de-obra. A escravidão tardia e, mais tarde, o perfil extremamente concentrado da distribuição de rendas e salários, com enorme quantidade de população em miseráveis condições de vida, cerceavam a expansão industrial. Em função disso, o desenvolvimento destes mercados ficava restringido a algumas áreas e o restante do território nacional integrava-se, apenas parcialmente, aos circuitos mercantis que se formavam nas regiões mais atrasadas e mais pobres do país; praticamente obstaculizava-se a expansão industrial regionalizada” (Negri, 1994: 135 – grifos nossos)

Os capitais mercantis hegemônicos na periferia não se dispuseram a empreender sua metamorfose em capital industrial. Ao contrário, criaram garantias e salvaguardas de alta lucratividade em órbitas não-industriais. Esta equação econômica será sustentada politicamente por poderosas forças de controle, cristalizando uma potente inércia política ultra-conservadora e de mandonismo local, que irá lotear seus espaços de valorização nos diversos recortes territoriais e de representação política nos três níveis de poder.

Segundo Wilson Cano (1998) esta integração se deu de forma bastante distinta em dois momentos, que serão analisados a seguir:

. da crise de 29 à segunda metade da década de 1950, a industrialização se encontrava restringida e a articulação inter-regional, a conquista e o alargamento dos mercados se deu via comércio de mercadorias (integração mercantil, ou seja, "via dominação do mercado de mercadorias").

. do período 1956/1962 em diante, sob as determinações da industrialização pesada, a integração do mercado nacional se processou “via acumulação de capital”, em um contexto em que “estabeleceram-se os determinantes da acumulação à escala nacional” e procedeu-se ao transplante do capital produtivo, entre as regiões, na direção da periferia (integração produtiva), transformando totalmente o "padrão de dominação do mercado nacional" e as relações centro-periferia dentro do País.

Do momento de "desenvolvimento para fora" para o de consolidação da complementaridade inter-regional, haveria de transcorrer processos conflituivos de longa duração e de enfrentar-se diversos obstáculos.

Romper as "barreiras à livre movimentação econômica entre as regiões" (Cano, 1985: 186) requeria avançar e modernizar a rede de transportes e comunicações. Tornava-se imperativa a ação decisiva do Estado para enfrentar estas deficiências.

Neste momento, as principais frações regionais da classe dominante perdem muito de seu poder de vocalização de interesses, com o Estado logrando minimamente "nacionalizar" questões regionais, com a criação de toda uma institucionalidade federal.

A periferia abria seus mercados regionais, estabelecendo uma expressiva vinculação mercantil com o pólo. Transportes e comunicações desempenharam papel importante neste processo. A Guanabara "modernizou" e diversificou sua especialização em serviços comerciais e financeiros. Minas Gerais ampliou sua articulação com o pólo e especializou-se na oferta de bens intermediários. As frentes avançadas do "capitalismo paulista", algumas frações territoriais de Minas, Paraná, Goiás e Mato Grosso (do Sul), ataram-se decididamente a São Paulo. Promoveu-se a colonização do Paraná entre 1930 e 1950. Assim, estas economias "adjacentes" a São Paulo, sofreram os impactos mais imediatos do avanço da infra-estrutura de transportes e comunicações.

Um continental "*hinterland*" -o Centro-Oeste, a região Norte, e o interior nordestino- se encontrava bastante "dessintonizado" desta expansão. Cabe destaque, neste momento, às preocupações com a "Marcha para o Oeste" do Governo Vargas<sup>20</sup>, que posicionaram importantes questões acerca da necessária incorporação daquela vasta área. Impregnada de uma série de objetivos econômicos e estratégicos, ao nível do discurso oficial, esta questão estava posta, sobretudo durante o Estado Novo, como necessidade de integração nacional e de deslocamento da fronteira. Vargas(s/d: 284) afirmava que "o verdadeiro sentido da brasilidade é o rumo ao Oeste (...) a fim de suprimirmos os vácuos demográficos do nosso território e fazermos com que as fronteiras econômicas coincidam com as fronteiras políticas".

Assim, neste período da integração do mercado nacional, as conveniências mais imediatas da valorização do capital de comércio de mercadorias se impõem. Neste momento de articulação mercantil dos mercados, afirmam-se novas (em intensidade e natureza) pautas, fluxos e circuitos de comércio inter-regional que acabam pondo em xeque o anterior padrão de transporte e comunicações do país. O traçado radiais porto-fazenda<sup>21</sup>, herdado do período da expansão do complexo cafeeiro (1880-1930), era incompatível com uma economia que diversificava rapidamente sua produção.

Assim, antes de apresentarmos a natureza da nova integração do mercado nacional que se consolidará a partir de meados da década de 50, cabe contrastar o papel diferencial do modal de transporte símbolo da "Era JK", o rodoviário *vis-à-vis* o modal ferroviário. O desenvolvimento rodoviário veio trazer um novo e expressivo poder vinculador inter-regional. Desde o final da década de 20 aumentam as preocupações com as rodovias. Jardineiras e carros de passeio crescem seu trânsito. Apesar disso as condições das estradas eram precárias: apenas 0.5% tinham pavimentação, por exemplo, em 1942. Tinham, naquele momento, estado de conservação deploráveis, entregues em sua maioria à administração municipal e estadual.

Será apenas a partir do Governo JK, que o território nacional será recortado pelas vias rodoviárias. Assim, "em 1955, as rodovias federais existentes alcançavam 13.994 Km, enquanto em 1958 atingiam 28.065 Km. Ou seja, em um espaço de três anos aumentaram aproximadamente em 100%..." (Natal, 1991: 146).

Cumprir observar que o potencial integrativo de mercados regionais das rodovias é imenso *vis-à-vis* o das ferrovias. Estas dirigem-se por pontos discretos no espaço, um novo ramal significa vultosos investimentos, significa cristalização longamente durável de fluxos no espaço. O custo de oportunidade de cada desvio da rota principal é imenso. Com o passar do tempo, muitos fluxos são desatualizados pelo movimento da acumulação de capital, persistindo ramais que se tornam obsoletos e anti-econômicos. Já as rodovias possuem maior flexibilidade e são descentralizadoras, adaptáveis a circuitos mercantis fragmentados, pois desloca-se com maior continuidade no espaço. Assim, quando da possível desativação de um fluxo, a rodovia pode se readequar melhor e mais rapidamente. Entretanto, "a malha viária condiciona o sentido dos fluxos: decidida a construção de determinadas vias, estas cristalizam o sentido dos fluxos e os rumos geográficos do desenvolvimento econômico" (Diniz & Lemos, 1989: 185). É claro que as ferrovias condicionam o sentido dos fluxos com maior intensidade do que as rodovias.

"Embora a unificação do mercado brasileiro tenha se processado ao longo de todo o século XX, só se consolidou nas últimas décadas, com a construção e ampliação da malha rodoviária, levada a efeito a partir da década de 1950; com a ampliação e melhoria da frota de veículos; e com desenvolvimento e modernização das telecomunicações" (Diniz, 1993a: 27).

#### A INTEGRAÇÃO PRODUTIVA: O PERÍODO DA INTEGRAÇÃO DO MERCADO NACIONAL VIA ACUMULAÇÃO DE CAPITAL (1956-1964).

Com a implementação do Plano de Metas da gestão de Juscelino Kubitschek (1956-60) promoveu-se uma verdadeira revolucionarização do sistema produtivo que foi comandada pelo departamento de bens de produção, e coadjuvada pela implantação do de bens de consumo duráveis (fundamentalmente indústria automobilística). A mutação tecnológica empreendida e a magnitude da capacidade instalada (abruptamente) geram um abalo violento - graças à materialização simultânea de vários projetos de grande porte -principalmente nas indústrias de material de transporte, material elétrico e metal-mecânica que possibilita ondas inovativas primárias ("schumpeterianas") que se disseminam pelos elos mais dinâmicos da malha industrial.

A correlação de forças postas naquele momento logrou driblar obstáculos para a consecução da gigantesca empresa posicionada. A ideologia "desenvolvimentista" auxiliou a enublar as contradições inerentes à industrialização pesada em condições de subdesenvolvimento, ampliando a base social de apoio, legitimação e sustentação do governo. Com o alargamento dos mercados, todos os interesses postos encontram e demarcam seus

espaços de valorização e reprodução. Evitavam-se pontos explícitos de coalizão, escamoteavam-se conflitos abertos.

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). Destacam-se políticas para o Nordeste e o Norte, subsidiando pesadamente os investimentos naquelas áreas.

Com o avanço da industrialização pesada, a periferia nacional é "reinventada" para o capital do centro hegemônico, transformando totalmente o "padrão de dominação do mercado nacional": agora ele se processa via acumulação de capital. O pólo "conduz a forma e o ritmo da acumulação" (Cano, 1985). Amplificam-se os fluxos de capital produtivo e as relações centro-periferia ganham nova dinâmica e natureza.

“Unidades de poder de valorização e expansão econômicas” -capitais- se disseminaram e se defrontaram em todo o território nacional, conformando uma estrutura produtiva densa, integrada, complexa e diversificada, que se localiza em diferentes parcelas do espaço geográfico nacional.

Os problemas e contradições no funcionamento da economia eram resolvidos pragmaticamente quando com eles se defrontasse. Desse modo, para avançar em tão extenso e profundo projeto de industrialização percorreu-se as linhas de menor resistência, evitando-se tensões com flexibilidade. A ampla onda expansiva se encarregava de dissolver fricções.

Os requisitos financeiros para deslançar um ciclópeo bloco de investimentos eram colossais e teriam que contar com o aporte do capital estrangeiro, em uma ambiência internacional favorável, marcada pela reação oligopólica ao desafio americano. Os oligopólios que para cá se dirigiram já se implantaram com ponderável capacidade ociosa planejada, "com vistas tanto à expansão do mercado paulista quanto à completa conquista do mercado nacional" (Cano, 1998: 87).

A acelerada modernização capitalista imprimia uma dinâmica urbano-industrial inédita no País, conformando uma incipiente sociedade de massas, trazendo novos elementos de conflito. As inversões do Plano concentradas em São Paulo, renovavam os velhos discursos regionalistas e ameaçavam o pacto federativo e exigiam investimentos "compensatórios" na periferia.

A rapidez das transformações capitalistas operadas naquele momento, desencadeou um processo avassalador de migração, urbanização-metropolização e burocratização,

constituindo celeremente uma sociedade industrial de massas, sobretudo a partir da virada para os anos 60.

O processo de urbanização a partir da industrialização “restringida” e “pesada” alcançará patamares superiores de diferenciação, sofisticação e de conflitos pela não-resolução de questões estruturais como as questões fundiárias rural e urbana.

A situação só não se tornou extremamente “explosiva”, porque se conviveu com o que Wilson Cano (1998) denominou de “50 anos de acomodação social e regional (1924-1974)”. Vários fatores amortecedores do “caos social” foram criados e aperfeiçoados. Sobretudo conheceu-se uma enorme (talvez uma das maiores do mundo) mobilidade social e espacial.

Dentre estes amortecedores cabe destaque às fronteiras agrícolas, que se constituíram em verdadeiras “válvulas de escape”. Neste contexto, os processos que desenrolaram no Paraná (1940-1960); Maranhão (1950-1960); Centro-Oeste (1960-1980), são ótimos exemplos de como se amenizaram as pressões advindas do não-enfrentamento do “peso do passado” e do ajuste de contas com o atraso estrutural. Tal atraso, como dissemos, esteve marcado pela preservação de uma estrutura fundiária (rural que se reproduziu também no urbano) extremamente arcaica e pela manutenção dos espaços privilegiados para a reprodução do capital mercantil.

Estes fatores determinaram que o processo de urbanização, antes suportável (no período 1930-1960) chegasse aos níveis da verdadeira “arrebentação urbana”.

A estrutura fundiária arcaica e a preservação clientelística dos espaços de reprodução do capital mercantil em suas diferentes faces (imobiliário, comercial, transportes urbanos e outros serviços, etc.) foram responsáveis pela explosão dos custos da urbanização brasileira e pela periferização da população de baixa renda (que se “horizontalizou” pelo espaço urbano, enquanto os estratos de mais alta renda se “verticalizaram” em espaços privilegiados e bem dotados de infra-estrutura).

Em um contexto de modernização conservadora e de taxas milagrosas de crescimento pode-se proceder a uma exitosa “fuga para a frente”, sancionando os interesses representativos do atraso estrutural, a partir do alargamento e da integração de um mercado interno complexo, típico de um país de dimensões continentais.

### **Referências Bibliográficas**

BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio (1936). Raízes do Brasil. Rio de Janeiro, José Olympio, 23ª edição, 1991.



- CANO, Wilson (1998). Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil – 1930-1995. Campinas, Editora do Instituto de Economia da Unicamp.
- CANO, Wilson (1977). Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. Campinas, Editora do Instituto de Economia da Unicamp.
- DRAIBE, Sônia (1985). Rumos e metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil - 1930/60. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- FERNANDES, Florestan (1976). “A sociedade Escravista no Brasil”. In: Circuito Fechado. São Paulo, Hucitec.
- FREIRE, Gilberto (1933). Casa Grande e Senzala Rio de Janeiro, José Olympio, 25ª edição, 1987.
- FURTADO, Celso (1961). Formação Econômica do Brasil. São Paulo, Editora Nacional.
- GONÇALVES, Maria Flora (1995). O novo Brasil urbano: impasses, dilemas, perspectivas. Porto Alegre, Mercado Aberto.
- GUIMARÃES NETO, Leonardo (1989). Introdução à Formação Econômica do Nordeste. Recife, Massangana.
- KAGEYAMA, Angela & SILVA, José Graziano (1985). A dinâmica da agricultura brasileira: do complexo rural aos complexos agroindustriais. Campinas, IE-Unicamp. (mimeo).
- MACHADO, A. (1972). Vida e morte de bandeirante. São Paulo, Martins/INL.
- MAXIMOVA, M. (19724). Problemas Fundamentais da Integração Capitalista. Lisboa, Livros Horizonte.
- MORAES, A.C.R. (1991). Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI. São Paulo, FFLCH-USP. (tese de doutoramento). (mimeo).
- MORI, K.K. (1988). "Notas sobre a formação do espaço brasileiro". Espaço & Debates n.25.
- NATAL, Jorge L. A. (1991). Transportes, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil - história e perspectivas. Campinas, IE-Unicamp. (Tese de doutoramento). (mimeo).
- OLIVEIRA, Francisco de (1977). Elegia para uma Re(li)gião. São Paulo, Paz e Terra.
- OLIVEIRA, Francisco de (1977). “Mudanças na Divisão Inter-regional do Trabalho”. In: Economia da Dependência Imperfeita. Rio de Janeiro, Graal.

- OLIVEIRA VIANNA, F.J. de. (1935). "Os regionalismos e a unidade nacional". O Jornal, 17 de setembro. Reproduzido em OLIVEIRA VIANNA Ensaios Inéditos. Campinas, Editora da Unicamp, 1991.
- PACHECO, Carlos A. (1998). Fragmentação da Nação. Campinas, Editora do Instituto de Economia da Unicamp.
- PRADO Jr., Caio (1942). Formação do Brasil Contemporâneo – Colônia. São Paulo, Brasiliense, 20ª Edição, 1987.
- RANGEL, Ignácio (1968). "Características e perspectivas da integração das economias regionais". Revista do BNDE, Rio de Janeiro, 5(2): 43-71, jul/dez.
- SAES, Flávio A.M. (1981). As ferrovias de São Paulo: 1870/1940. São Paulo, Hucitec.
- SAES, Flávio A.M. (1986). A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira. São Paulo, Hucitec.
- SANTOS, Ronaldo M. (1985). O Rascunho da Nação: formação, auge e ruptura da economia colonial. . Campinas, IE-Unicamp. (Tese de doutoramento). (mimeo).
- SIMONSEN, Roberto (1937). História econômica do Brasil: 1950-1820. São Paulo, Companhia Editora Nacional.
- TORRES, Alberto (1914). O Problema Nacional Brasileiro. São Paulo, Nacional/INL, 1978.
- VARGAS, Getúlio (s/d). As Diretrizes da Nova Política do Brasil. Rio de Janeiro, José Olympio.

## NOTAS:

---

<sup>1</sup> Professor do Instituto de Economia da Unicamp.

<sup>2</sup> “Durante os primeiros tempos da colonização do Brasil, os sítios povoados, conquistados à mata e ao índio, não passam, geralmente, de manchas dispersas ao longo do litoral, mal plantadas na terra e quase independentes dela. Acomodando-se à arribada de navios mais do que ao acesso do interior, esses núcleos voltam-se inteiramente para o outro lado do oceano”. (Buarque de Holanda, 1933: 11).

<sup>3</sup> Pode-se extrair de Florestan Fernandes (1976) a interessante idéia de que o escravismo foi nossa primeira construção institucional que mereceria o adjetivo de nacional, dada sua “influência construtiva homogeneizadora (...) se inserindo entre os pré-requisitos para a eclosão capitalista modernizadora”

<sup>4</sup> Freire (1933: 26-7) afirma: "Tendo por base física as águas, ainda que encachoeiradas, dos grandes rios, prolongou-se no brasileiro a tendência colonial do português de derramar-se em vez de condensar-se (...) derramamo-nos em superfície antes de desenvolvermos 'em densidade e profundidade' ".

- 
- <sup>5</sup> Buarque de Holanda (1936:42-94) apresenta várias passagens onde mostra sua preocupação com a precariedade das comunicações: "Falta de recursos que provinham, por sua vez, da falta de comunicações fáceis ou rápidas dos centros produtores mais férteis, se não mais extensos, situados no planalto, com os grandes mercados consumidores de além-mar"(...). "As facilidades de comunicações por via marítima e, à falta desta por via fluvial, constituiu, pode-se dizer que o fundamento do esforço colonizador de Portugal". Assinala que "a abreviação e o incremento dos negócios [poderiam ser] favorecidos pela rapidez maior na circulação de notícias".
- <sup>6</sup> "O Brasil é um dos poucos países do mundo atual a não ter seu território ainda plenamente constituído, conhecendo fronteiras em movimento. A história brasileira é um contínuo processo de expansão territorial, ainda em curso na atualidade. Tal situação marca profundamente nosso desenvolvimento. Já em termos genéricos, a história do Brasil remonta ao expansionismo lusitano. O País tem, assim, por antecedente o signo da conquista territorial. O imperativo da apropriação (territorial) constante pode mesmo ser considerado um dos fios condutores da formação brasileira". (Moraes, 1991: 10).
- <sup>7</sup> Não obstante, segundo Caio Prado Jr., as precárias vias transitáveis, mesmo assim, coesionaram os "esparsos núcleos de povoamento".
- <sup>8</sup> Expressão não muito precisa, na medida em que as diversas regiões são "peças", neste momento, que não se "encaixam" devidamente.
- <sup>9</sup> "Eram as correntes de gado que mais concorriam, sob o ponto de vista econômico, para a permanência de comunicações interiores entre vastas regiões do País" (Simonsen, 1937: 379).
- <sup>10</sup> Como afirma Fernando Novais, a própria independência guarda relação com a precariedade das comunicações, pois, naquele momento revolucionário, as notícias da colônia demoravam pelo menos dois meses para chegarem na metrópole.
- <sup>11</sup> "Estas vias protetoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas, independentes entre si, vão dar numa disposição fragmentária das comunicações em que cada qual, por si e sem conexão direta com as demais, forma um pequeno sistema autônomo constituído de seus dois extremos, litoral e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte (...) à medida que se o povoamento penetra o interior, e com ele as vias que o acompanham, estas, embora partindo de pontos do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior. Este fato terá grande importância na sedimentação interna e unidade do País". (Prado Jr, 1945: ).
- <sup>12</sup> "O 'fechamento' de uma região pelas suas classes dominantes requer, exige e somente se dá, portanto, enquanto estas classes dominantes conseguem reproduzir a relação social de dominação, ou mais claramente as relações de produção. E nessa reprodução, obstaculizam e bloqueiam a penetração de formas diferenciadas de geração do valor e de novas relações de produção. A 'abertura' da região e a conseqüente 'integração' nacional, no longo caminho até a dissolução completa das regiões, ocorre quando a relação social não pode mais ser reproduzida, e por essa impossibilidade, percola a perda de hegemonia das classes dominantes locais e sua substituição por outras, de caráter nacional e internacional" (Oliveira, 1977: 31-2).
- <sup>13</sup> Apenas em um período posterior é que "a expansão das atividades não-agrícolas engendradas no seio do complexo cafeeiro paulista não podia mais ser satisfeita internamente em nível das próprias fazendas, obrigando a um aprofundamento da divisão do trabalho 'delegando' novas funções às cidades. Estabeleceu-se assim uma mudança fundamental com a passagem de uma economia rural fechada e assentada em bases naturais para uma economia aberta para um mercado interno que começava a estruturar-se a partir das indústrias montadas nas cidades, mas ainda voltada à demanda dos segmentos da própria agricultura" (Kageyama & Silva, 1985: 12).

- 
- <sup>14</sup> "Os meios de comunicação e transporte é a fazenda que os mantém pelo ministério de suas canoas, de seus veículos, de suas tropas, de seus mensageiros"(Machado, 1972: 156).
- <sup>15</sup> Sobre esta lógica, registre-se a preocupação em estabelecer ligação com a Europa, através da instalação de um cabo submarino ligando o Brasil a Portugal, já na década de 70 do século passado, enquanto no País apenas Rio, Bahia, Pernambuco e Pará dispunham desse serviço.
- <sup>16</sup> As estradas de ferro no Brasil nasceram e se desenvolveram altamente subsidiadas. Além da garantia de juros de 5%, concedida pelo Governo Imperial e de mais 2 % por parte das províncias, sob o valor despedido na construção da linha, outros favores, como isenção de impostos para importação de materiais ferroviários e o privilégio de exploração de 5 léguas de cada lado da via férrea.
- <sup>17</sup> Hobson (1906, 102) destaca a forma concentrada necessária para se empreender os investimentos em infra-estrutura: "Em todas as nações industriais avançadas, o transporte de pessoas, mercadorias e notícias, por ferrovias, navios a vapor, oleodutos, serviços telegráficos e telefônicos passou para o controle de grandes companhias."
- <sup>18</sup> Quando o mercado nacional torna-se "cativo", podendo ser capturado pela produção da indústria nacional. (Cano, 1977).
- <sup>19</sup> Chega um momento em que a capacidade de acumulação da economia paulista 'reclama' o alargamento do mercado, esta "contradição só pode ser resolvida por um processo de conquista de 'mercados externos'. Tais mercados, obviamente, estariam representados pelas demais regiões e sua conquista seria acelerada à medida que o processo de formação do mercado nacional pudesse ser implementado por melhores meios de comunicação e de transporte" (Cano, 1977: 218).
- <sup>20</sup> Vargas (s/d), ainda durante o seu primeiro governo, afirmava: "o problema da ocupação econômica do nosso território é um postulado da própria criação do Estado Nacional. Estamos fazendo a estruturação dos núcleos básicos do nosso crescimento, não apenas da faixa marítima, mas abrangendo a totalidade do país. E essa obra, que há de ser o maior título de glória da geração atual, porque significa unir e entrelaçar as forças vivas da Nação, retomou o sentido dos paralelos e retomou o lema bandeirante da marcha para o Oeste".
- <sup>21</sup> "O ferroviarismo, constituído no último quartel do século XIX, era expressão da natureza oligárquico-capsular da economia e da sociedade de então" (Natal, 1991).