

# O RIO GRANDE DO SUL NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO DO MERCADO NACIONAL

*Luiz Roberto Pecoits Targa*<sup>\*</sup>  
*Paulo Sérgio Sampaio Ribeiro*<sup>\*\*</sup>

## **Abstract**

In this article, we treat about the integration of the Rio Grande do Sul State economy with the centre of Brazil. The question of the Brazilian market integration, has caused high discussions among the scientists that treat about the theme. Many are those that mention specific dates for its occurrence, and many others that worry to indicate this was a long process, which advanced while broke the barriers that obstructed it. Our intention is to demonstrate the integration was a slow process, just realized after the barriers, represented by the precariousness and desarticulation of the transportation system, were finally thrown down, what happens just a after the decade of 50. While this barriers weren't vanquished, Rio Grande do Sul had a own trajectory of industrial development which sought to attend its intern market, while the business of food and raw materials was its principal way of economic articulation with the rest of the country.

Nossa questão neste texto é detectar o período a partir do qual a economia regional do Rio Grande do Sul foi integrada ao mercado interno brasileiro na sua expressão mais radical: a da submissão da reprodução dos capitais da região à reprodução do capital total da economia brasileira. Esta detecção interessa para indicar o momento a partir do qual rompeu-se a integração entre a instância econômica regional e a sua instância política. Na verdade é o momento a partir do qual perdeu-se a autonomia integrada do político e do econômico no Rio Grande do Sul, ou seja, o da desintegração dessa totalidade histórica regional.

Sobre a questão existem posicionamentos clássicos que sustentam duas posições diversas: na primeira, a integração deu-se a partir de 1930; na segunda, ela veio a ocorrer bem mais tarde, pelo menos, a partir de 1955. Vamos apresentar argumentos no sentido de que ela ocorreu somente após os anos sessenta. E isso por dois motivos básicos: em primeiro lugar era necessário que o núcleo mais denso da indústria nacional — o formado pelos capitais instalados principalmente no território de São Paulo — estivessem aparelhados para/e necessitados de conquistar os mercados meridionais. Em segundo lugar, e é um argumento

---

\* Técnico da FEE, Historiador e pesquisador da FEE/NEHESP e da FAPERGS.

\*\* Licenciado em História pela UFRGS, pesquisador da FEE/NEHESP e bolsista da FAPERGS.

fundamental e primário, que houvessem meios materiais para a circulação das mercadorias. A existência deste meio material é o pressuposto do primeiro item, ou seja, sem ele o primeiro não poderia cumprir-se. Pois é através dele que se encaminha o processo mais decisivo de totalização da reprodução do capital no território do Brasil. Neste segundo item, que é o que nos ocupará neste ensaio, aportaremos evidências no sentido de que nem a navegação de cabotagem nem a ferrovia foram capazes de viabilizar essa integração. Esta vai ocorrer no tempo das estradas de rodagem asfaltadas e com as obras de arte realizadas, ou seja, ao tempo dos canais de transporte eficientes que permitem o fluxo contínuo das mercadorias.

Neste sentido, nossa posição perfila-se ao lado das defendidas por Luciano Martins que disse que a burguesia industrial paulista só possuía como horizonte o seu próprio mercado regional em 1930 (MARTINS, 1976; p. 112-113); por Paul Singer que vê a formação do mercado nacional como um longo processo necessariamente precedido pela integração física do território nacional só foi efetivada a partir da segunda metade da década de 50, com o programa do Presidente Juscelino Kubitschek para a mudança da Capital e para a construção de ampla rede rodoviária (SINGER, 1984); por Limeira Tejo, que a princípio é um apologista da integração (1939), prevendo grandes benefícios para a economia gaúcha, e no momento em que começa a sentir os primeiros efeitos da concorrência dos produtos paulistas no mercado gaúcho (1945), demonstra temor e faz um alerta para a possibilidade de que isso resulte numa desestruturação do sistema produtivo do Rio Grande do Sul; e por Paulo Renato de Souza que identifica as relações econômicas do Rio Grande do Sul com o centro do país, até os 50 quando se consolida o sistema rodoviário, como articulação e não integração. Vai contra as defendidas por Paul Singer que sugerem uma integração a partir da surgimento das indústrias e da implantação do sistema ferroviário indicando que já em 1910 a indústria gaúcha sofre com a concorrência das mercadorias produzidas em São Paulo onde está a maior concentração industrial do país (SINGER, 1977); assim como as teses de Wilson Cano que considera o mercado integrado mesmo antes de 1930 quando indica uma forte competição intercapitalista inter-regional na segunda metade da década de 20 (CANO, 1985; p. 160) e vê a década de 30 como o período em que todas as barreiras à integração foram superadas.

O posicionamento que aponta o mercado nacional já integrado a partir de 30, passa, a partir desse momento, a receber nossa principal atenção, sendo que centralizaremos nossa análise no trabalho de Wilson Cano (1985). Esse autor aponta a questão do transporte como a principal barreira a ser removida para que ocorresse a integração dos estancos mercados regionais do Brasil do final da década de 20 e na década de 30. A solução para o problema dos transportes permitiria a fácil circulação das mercadorias de produção nacional (CANO, 1985; p.188). A importância dessa questão, para Cano, é evidente, quando ele afirma que, enquanto o sistema de transportes não estivesse articulado no sentido de integrar as regiões, as economias regionais estariam a salvo da concorrência das mercadorias produzidas em São Paulo (CANO, 1985; p. 194), ou seja, manteriam uma dinâmica própria de desenvolvimento. “A carência de meios de transporte que integrassem as regiões constituía natural barreira à competição inter-regional” (CANO, 1985; p. 193).

Pois bem, estamos em total acordo com essa idéia, acreditamos que, enquanto as dificuldades de transporte para as mercadorias produzidas no centro do País foram significativas, as economias de regiões como o Rio Grande do Sul, distantes de São Paulo, tiveram uma certa autonomia no seu desenvolvimento, experimentando um crescimento industrial que se voltava prioritariamente para o atendimento ao mercado regional, nele colocando seus produtos, sem chegar a sofrer a pressão da concorrência daqueles produzidos em São Paulo, e articulando-se à economia do restante do país, no caso gaúcho, através da exportação de matéria primas e produtos alimentícios, e da importação de mercadorias que não eram produzidas aqui.

As nossas divergências com relação à tese de Cano sobre a remoção da “barreira” representada pela deficiência na estrutura de transportes aparece quando ele diz que, no início dos anos 30, ela já havia sido removida em grande parte. É surpreendente ele dizer que, em 1929, a “ (...) rede ferroviária nacional já estava praticamente implantada” (CANO, 1985; p.188) e tomar tal fato como um sinal de superação da barreira dos transportes. Porém, o sistema ferroviário não poderia ter viabilizado a integração do mercado nacional, pois, como aparece exaustivamente em grande parte da bibliografia sobre os transportes no Brasil, as ferrovias brasileiras foram estruturadas no sentido de atender à demanda gerada pelos sistemas agroexportadores regionais, o que os ligava ao exterior e não entre si. Os mais importantes ramais ferroviários foram construídos para ligar internamente as regiões produtoras do Interior com os portos. Esse sistema ainda apresentava uma outra grande deficiência para que pudesse proporcionar a integração entre as economias regionais, representada pela variação da bitola dos trilhos utilizados nos diferentes sistemas regionais, o que obrigava à complicadas e dispendiosas operações de transbordo das cargas. A gravidade desse problema é abordada em uma palestra, mais tarde publicada, sobre sistemas de transportes no Rio Grande do Sul e no Brasil proferida pelo Ten. Cel. João Baptista Santiago Wagner em 1965:

“A diferenciação de bitolas não permite que se utilize o transporte ferroviário em casos em que tal transporte deveria ser o lógico. E isto porque, nesse caso há necessidade do transbordo das mercadorias, com uma série de inconvenientes: aumento dos fretes da ordem de 20 a 30%; perda de tempo; possibilidades de avarias; maiores exigências do seguro, etc. O caso do ferro que vem de Volta Redonda para o Rio Grande do Sul, é típico” (WAGNER, 1965; p.24).

Segundo Wagner, o Governo militar estava, naquele momento, discutindo seriamente a integração do sistema ferroviário nacional. O que, conforme sua avaliação, seria muito dispendioso, pois o Plano Nacional de Viação vigente na época, determinava que as 5 diferentes bitolas de trilhos, do sistema, fossem substituídas por uma (1,60 m), o que implicaria na “necessidade de fazer, praticamente, tudo de novo, ou seja”, tanto “a via permanente” quanto “o material rodante” deveriam “ser construídos quase partindo da estaca zero” (WAGNER, 1965; p. 25). É importante salientar que estamos analisando só um dos problemas do sistema ferroviário, um problema estrutural, e este atravessou diversas gerações e chegou em meados dos anos 60 sem qualquer solução.

Só por essa deficiência, já é fácil entender que quando se tratava de comércio inter-regional, o transporte ferroviário assumia um papel complementar à cabotagem, ou seja, os produtos eram transportados até os portos regionais e destes viajavam por mar até um porto da região de destino, onde, por ferrovias, chegavam até os mercados locais (BARAT, 1978).

Segundo Cano,

“ (...) ferrovias e navegação de cabotagem consistiam no principal meio de transporte de carga do País até 1940 — na década de 40, a expansão rodoviária se faz sentir; entre 1937 e 1949, aumentava a rede de estradas em 72%, enquanto o número de veículos de carga aumentara 7 vezes; em 1951, esse transporte abarcava 40% das mercadorias transportadas” (CANO, 1985; p.188).

Wilson Cano sugere que uma primeira etapa de integração do mercado nacional (1930 a 1945, segundo ele) foi propiciada pelo sistema ferroviário e pela cabotagem (CANO, 1985; p.161), e que na segunda fase, Pós Segunda Guerra, a ligação entre as diferentes regiões ficou a cargo de um sistema rodoviário em expansão. Se analisarmos com atenção os próprios números apresentados no argumento de Cano, poderemos perceber que, até 1951, os principais meios de transporte para o comércio inter-regional ainda eram as ferrovias e a

cabotagem, — ainda que pouco eficientes — abarcando, em 1951, 60% das mercadorias transportadas. Evidentemente, entendemos que cabotagem e ferrovias desempenhavam, embora de forma precária, papel fundamental para a sobrevivência do comércio inter-regional, mas, no que Cano vê integração, nós vemos articulação, já que, no mais das vezes, cada região importava aquilo que não poderia produzir internamente, pois a precariedade e a irregularidade do sistema de transportes encarecia enormemente as mercadorias deslocadas de uma região para outra.

É importante salientar mais uma vez que, para o comércio entre regiões distantes, a cabotagem era o principal sistema utilizado, cabendo às ferrovias um papel complementar. Para o Rio Grande do Sul, a navegação de cabotagem foi o sistema que predominou até 1949, pois, nesse ano, em termos de peso, 80,5% das exportações e 79,2% das importações do Estado foram feitas via cabotagem, ficando 19,4% das exportações e 20,7% das importações distribuídas entre ferrovias e rodovias — vias internas. Em termos de valor, a situação alterou-se um pouco, mas o predomínio da cabotagem ainda aparece, com 70,7% das exportações e 60,7% das importações, enquanto o transporte por vias internas ficou com 29,2% das exportações e 39,2% das importações. Em 1959, embora a cabotagem preponderasse em termos de peso, transportando 70,8% das exportações e 52,8% das importações do Rio Grande do Sul, o mesmo não ocorria com o valor das mercadorias transportadas. As vias internas já suplantavam a cabotagem, transportando 51% das exportações e 79,8% das importações desse estado (LEITE, 1985; p. 13).

Podemos perceber, assim, a grande importância que tinha a navegação de cabotagem para o Rio Grande do Sul até a década de 50. Essa importância poderia ser estendida, até mesmo, para outras regiões do Brasil, já que, segundo Villela e Suzigan, para as 18 principais unidades da Federação ela atendia, em 1949, em torno de 45% da demanda por transportes gerada pelo comércio interestadual e, “pelo menos até a Segunda Guerra Mundial”, constituía “ (...) o único sistema integrado de transporte inter-regional, ligando as várias zonas econômicas do País” (VILELLA e SUZIGAN, 1973; p. 385).

Dessa forma, concluímos que, para o mercado gaúcho integrar-se ao mercado do centro do País até meados da década de 50, caberia à navegação de cabotagem o papel de maior relevância. Mas os dados apontam graves problemas para que a cabotagem tivesse condições de desempenhar esse papel.

Durante o período de crise nas exportações, o sistema de navegação sofreu duplamente: por um lado, a queda das operações nos portos reduziu significativamente as receitas e, por outro, cresceu o obsolescência da estrutura, pelas restrições que impediam a importação de novos equipamentos ou até mesmo de peças para reposição (BARAT, 1994; p.12). Em 1937 e em 1942, o Governo Federal reagiu a essa deterioração da cabotagem encampando as duas maiores empresas que operavam no setor (Lloyd-Brasileiro e a Companhia de Navegação Costeira). De qualquer maneira, houve um crescimento significativo do comércio de cabotagem na década de 30, até por ser esse, como vimos antes, o principal meio de transporte inter-regional, mas, durante o período da Segunda Guerra, ocorreu uma forte redução nessa atividade, pela falta de segurança — a marinha mercante brasileira perdeu, no período do conflito, 26 navios num total de 100.000 t (WAGNER, 1965; p. 10) — e pelo recuo das importações, o que expôs ainda mais as deficiências do sistema. Villela e Suzigan fazem um apanhado da situação precária na qual operava essa modalidade de transporte:

“O tráfego marítimo de cabotagem no Brasil era executado, até o final da II Guerra Mundial, em cerca de metade do movimento total, por duas grandes empresas (Cia. Lloyd Brasileiro e a Cia. De Navegação Costeira) e, no restante, por um grande número de empresas menores. Tradicionalmente deficitárias, à exceção das empresas particulares, operavam com navios obsoletos, muitos

queimando carvão, ou com caldeiras adaptadas à queima de óleo e máquinas alternativas à vapor. A despesa de combustível desses navios excedia em sete a oito vezes o gasto com navios modernos da mesma capacidade. (...) a frota de um modo geral era constituída (...) de navios com mais de 40 anos de uso (...) o que prejudicava a rentabilidade do comércio de cabotagem e impedia a exploração eficiente das linhas. (...) apesar do desenvolvimento verificado, os portos brasileiros, ao final da II Guerra Mundial, não atendiam às necessidades do País. Com pequenas extensões de cais e sem as técnicas modernas de movimentação de mercadorias, já eram comuns os congestionamentos, principalmente nos portos de maior movimento, como os de Santos e Rio de Janeiro” (VILELLA e SUZIGAN, 1973; p. 388)

Preocupado em coordenar e desenvolver o sistema de transportes brasileiro e pensando em solucionar os problemas do setor, o Governo Federal, após a Segunda Guerra, adquiriu boa parte dos ativos fixos, tanto das ferrovias quanto da cabotagem. Josef Barat, em seus estudos sobre a evolução dos transportes no Brasil, considera que essa medida não contribuiu de forma alguma para a recuperação e o desenvolvimento do setor, porque tais ativos eram obsoletos, e o Governo não teve condições de operá-los com eficiência. Então, Barat expõe os motivos que levaram o Governo a adquirir os ativos de ferrovias e cabotagem numa passagem que retrata bem a degeneração desses sistemas:

“No setor transportes, os Estados Unidos lideram a violenta expansão do transporte rodoviário que suplanta tecnologicamente as ferrovias para muitos tipos de carga, principalmente carga geral. Esta alteração nos transportes atinge as regiões exportadoras do Brasil justamente no momento em que se desarticulam os sistemas ferroviário e portuário, cujos ativos fixos eram em sua grande maioria de propriedade inglesa. Após a Segunda Guerra Mundial, uma importante parcela das reservas cambiais acumuladas durante o conflito fora utilizada pelo Governo Federal para a aquisição destes ativos, muitos dos quais obsoletos e em acelerada desagregação. As razões da aquisição foram, em parte, a existência desta disponibilidade de divisas que possibilitaria efetivamente ao Governo Federal centralizar sob seu comando e adaptar a rede marítimo-ferroviária às novas condições de desenvolvimento do País e, em parte, as **pressões dos proprietários dos ativos visando a reconvertê-los em outras possibilidades de investimento com maior rentabilidade**” (BARAT, 1969; p.35) (grifo nosso)

Essa exposição de Barat nos leva a compreender que a crise no sistema de navegação de cabotagem era de tal ordem que provocava o desinvestimento e a busca de alocações lucrativas. É evidente houve uma contribuição fundamental do espaço ganho pelo transporte rodoviário no centro do País para aprofundar a decadência da navegação. As estradas de rodagem começavam a ligar as diferentes regiões. Se considerarmos que o setor estava nas mãos de poucas empresas e que, portanto, uma empresa poderia operar em todo o território nacional, essa perda de espaço, com conseqüente queda nos lucros nas regiões onde o transporte rodoviário já estava se consolidando, repercutiria também no serviço prestado em outras, onde ainda era o principal meio utilizado para o comércio com o resto do País, com conseqüente encarecimento dos fretes e dificuldades para renovação da frota, por exemplo.

Como já vimos, até os anos 50 é possível notar a importância da navegação de cabotagem para o nosso comércio interestadual e, logo no final da década, acreditamos que, imediatamente após a conclusão dos grandes troncais rodoviários ligando o Rio Grande do Sul a São Paulo, ela foi, em grande parte e rapidamente, substituída pelo transporte rodoviário. Os dados apresentados por Leite (1985) na Tabela 3, mais adiante, retratam esse rápido processo de substituição, o que demonstra, mais uma vez, a fragilidade do sistema de

cabotagem. Wagner, analisando essa modalidade de transporte já em 1965, afirma que nossos navios operavam, em média, com o dobro da tripulação verificada em outros países, caracterizando baixa produtividade, o que também seria a realidade dos portos brasileiros. Portanto, esse sistema de transporte não poderia ter propiciado a integração do mercado nacional, por estar operando de forma precária e com poucas possibilidades de superar suas deficiências.

Quanto às rodovias, Wilson Cano afirma que elas tiveram uma evolução já bastante significativa durante a década de 30 (CANO, 1985; p. 190). João Baptista Wagner entende que essa evolução do transporte rodoviário foi em grande medida motivada pela decadência do nosso sistema ferroviário (WAGNER, 1965; p. 42). De qualquer forma, houve um incremento grande em termos de extensão rodoviária, mas vemos dois problemas para que as rodovias já se tornassem, no período que vai da década de 30 até o final da década 50, o fator de integração do mercado nacional. Em primeiro lugar, conforme os dados apresentados na Tabela 1, podemos perceber que as condições de tráfego na maior parte das rodovias brasileiras dos anos 30 e 40 até a década de 50 deveriam ser as piores possíveis, pois, entrando nos anos 60, já com a indústria de automóveis implantada, somente 11,5% das estradas estavam pavimentadas. Esse fato ganha maior importância para nossa análise sobre a integração do mercado se levarmos em consideração que, segundo Wagner, a pavimentação de uma estrada de terra poderia reduzir os custos relativos ao frete em 40%.

**Tabela 1**

**Extensão do sistema rodoviário no  
Brasil - 1939-1970**

DISCRIMINAÇÃO	1939	1952	1960	1965	1970
<b>Rodovias pavimentadas (Km)</b>	1.500	2.218	12.500	25.546	48.577
Participação % na extensão total	2,8	3,5	11,5	18,9	26,9
Índice (1939=100)	100	147,9	833,3	1.703,1	3.238,5
<b>Rodovias não pavimentadas (Km)</b>	52.831	61.129	96.112	109.192	132.333
Participação % na extensão total	97,2	96,5	88,5	81,1	73,1
Índice (1939=100)	100	115	181	206	250
<b>Extensão total (federal e estadual) – Km -</b>	54.331	63.347	108.600	134.738	180.910
Percentual total	100	100	100	100	100
Índice (1939=100)	100	117	200	248	333

**FONTE:** IBGE/DNER apud Barat (1994).

Evidentemente, a evolução rodoviária entre 1939 e 1960 foi bastante grande, dobrando a quilometragem global e crescendo em oito vezes os quilômetros pavimentados, mas é importante notar que esse maior incremento foi a partir da década de 50, em caráter quase emergencial. Vejamos o que diz Wagner sobre isso, analisando o caso das rodovias gaúchas e o papel do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER), órgão do Governo do Estado do RS:

“ (...) malgrado o grande esforço despendido nesses 26 anos de trabalho ininterrupto, ainda não pôde o DAER oferecer uma rede rodoviária que possa suportar tráfego intenso e pesado em qualquer época do ano. Vários fatores têm contribuído para que isso se tenha verificado.

“Em primeiro lugar, o vulto do trabalho a realizar, desde a criação da autarquia estadual, comparado com os recursos com que tem contado, não permitiram que a rede fosse elevada de padrão, na sua totalidade.

“Em segundo lugar, logo após a criação do DAER, quando estavam seus trabalhos começando a tomar um ritmo mais intenso, veio a guerra, que teve reflexos em todos os setores da vida do país. Assim, além da exigência, em maior escala dos meios de transportes terrestres, acentuou-se a deficiência dos

transportes ferroviários, impotentes para dar vazão à enorme demanda de meios para escoar a produção gaúcha, já em franca ascensão. As rodovias, no entanto, não estavam em condições de dar uma cooperação eficiente a essa demanda. Se fosse o DAER começar a construir novas estradas, particularmente numa época em que era difícil obter máquinas em quantidade, não daria transporte com a rapidez necessária para o escoamento da produção. Urgia, pois, tomar uma decisão. E foi o que fez o DAER. Assim, tratou de aproveitar a rede existente, isto é, começou a melhorar os ‘corredores’ ou estradas coloniais que já existiam. Poucas foram as rodovias totalmente construídas. Essa, a razão pela qual, hoje, grande parte da rede rodoviária é constituída de estradas cujas condições técnicas muito deixam a desejar. Assim mesmo, os traçados de várias estradas têm sido, paulatinamente, melhorados e colocados dentro de um padrão moderno que condiz com as exigências do tráfego e as necessidades da economia estadual” (WAGNER, 1965; 45).

Pois bem, Wagner está tratando aqui somente das obras a cargo do DAER, ou seja, das estradas que fazem as ligações internas do Estado. Mas, vejamos na tabela abaixo os dados relativos a estradas federais no Rio Grande do Sul, apresentados por esse mesmo autor:

**Tabela 2**

**Rodovias Federais  
no Rio Grande do Sul - 1965**

(extensão em Km)

RODOVIAS	TOTAL PREVISTO	EM OPERAÇÃO	TERRENO NATURAL	CASCALHO OU SAIBRO	ASFALTO OU CONCRETO	EM CONSTRUÇÃO	EM PROJETO
BR-101*	99,5	99,5		50,8	48,7		
BR-116*	660,0	525,0			525,0	7,0	128,0
BR-153*	654,6	156,7	20,0	128,7	8,0		497,9
BR-158*	535,2	218,6		218,6			316,6
BR-285	564,2	204,9		148,9	56,0		359,3
BR-290	719,0	496,0		446,0	50,0	28,0	195,0
BR-293	554,5	139,9		139,9			414,6
BR-377	489,0	98,0		98,0			391,0
BR-386*	432,0	220,0		220,0		35,0	177,0
BR-392	503,0	119,0		119,0			384,0
BR-453	188,5	0,0					188,5
BR-466	110,0	0,0					110,0
BR-470*	80,0	13,0	13,0				67,0
BR-471	687,0	255,0		163,2	91,8		432,0
BR-472	243,5	231,5		223,5	8,0	12,0	
BR-473	200,0	0,0					200,0
BR-480*	70,0	0,0					70,0
TOTAL	6.790,0	2.777,1	33,0	1.956,6	787,5	82,0	3.930,9

FONTE: 10º DRF/DNER apud Wagner (1965)

\* Rodovias que estabelecem ligação do estado com o resto do país

Chamamos a atenção para o fato de que os dados apresentados nessa tabela constam no trabalho de Wagner como atualizados até 30 de setembro de 1965. A partir de uma primeira leitura desses dados podemos perceber que já entrando no último trimestre de 1965 apenas 40,9% dos 6.790 km de estradas federais a serem construídas no Rio Grande do Sul estavam efetivamente em uso, sendo que somente 28,4% destas já contavam com pavimentação de asfalto ou concreto. Uma outra conclusão extremamente significativa, que podemos tirar dos dados apresentados por Wagner, é de que as ligações rodoviárias do Rio Grande do Sul com os outros estados brasileiros ainda eram bastante precárias em 1965. Vejamos as condições de algumas das rodovias que deveriam realizar essa conexão: a BR-101

embora estivesse pavimentada em quase metade de sua extensão, estava ligada à Porto Alegre apenas por uma estrada estadual com mínimas condições de tráfego e sua continuação no território catarinense ainda não estava concluída (WAGNER, 1965; 56); da BR-153, somente 24% de sua extensão estava em funcionamento e apenas próximo à Bagé existia um trecho asfaltado representando 5,1% da extensão já construída; mais da metade da BR-158 estava ainda no papel, sendo que só existiam os segmentos entre Santana do Livramento e Rosário do Sul, e entre Santa Maria e Cruz Alta; a BR-386 estava com mais da metade de sua extensão prevista já em uso, mas com revestimento primário e ainda sem ligação com a fronteira Norte do Estado, chegando somente até Sarandi. Essas informações podem ser verificadas em um mapa, no final desse artigo. Por fim, restava a BR-116, implantada em quase toda a sua extensão e completamente asfaltada, mas vejamos como Wagner descreve as condições de tráfego dessa estrada, mais precisamente na fronteira com Santa Catarina:

“ (...) Outro ponto que merece ser citado, é a precariedade das ligações rodoviárias do Rio Grande do Sul com o norte do País. Quando das recentes enchentes, que provocaram a queda da ponte do Passo do Socorro, isso ficou evidente.

“Não fôra a ação enérgica e oportuna da Comissão do Controle dos Transportes do Sul do País, e teríamos presenciado o verdadeiro colapso da economia do Estado” (WAGNER, 1965; 56).

Para entendermos o segundo fator que aponta para a impossibilidade de uma integração do mercado nacional através do sistema rodoviário antes do final da década de 50, é pertinente seguir a periodização apresentada por Josef Barat (1978) para os investimentos no sistema rodoviário. Conforme o autor, na década de 30 e na de 40, os investimentos teriam sido no sentido de melhorar a integração dos mercados regionais e complementar as ligações ferroviárias interior-litoral. Nesse período, foram construídas as rodovias Rio-Petrópolis, São Paulo-Santos e Rio-São Paulo. A partir da década de 50, iniciou-se o investimento nos grandes eixos troncais ligando as regiões mais distantes e industrializadas, passando o sistema rodoviário a concorrer com a cabotagem. Na década de 50, implantaram-se as ligações São Paulo-Curitiba, Curitiba-Porto Alegre e Rio-Salvador. Essa periodização apresentada por Barat e que aparece também em Cano (1985; p.190) nos interessa na medida em que responde de forma satisfatória à questão de **a partir de quando e através de que tipo de transporte se deu a integração do mercado gaúcho ao mercado nacional**. Observando a Tabela 3, podemos perceber o momento em que começou a substituição da cabotagem pelas vias internas, ou seja, pelas rodovias, que estavam recebendo grandes investimentos até porque as ferrovias já estavam em decadência. Pelos dados que apresentamos sobre as condições das rodovias no Rio Grande do Sul, já na década de 60, podemos perceber que essa substituição da cabotagem pelas rodovias, no estado, pode ter se dado muito mais pela decadência daquele sistema do que pela evolução deste.

**Tabela 3**

**Comércio interestadual do Rio Grande do Sul segundo as diferentes correntes –  
1949 e 1958**

DISCRIMINAÇÃO	VIAS INTERNAS		CABOTAGEM		TOTAL	
	Valor (Cr\$ 1.000,00)	Peso (t)	Valor (Cr\$ 1.000,00)	Peso (t)	Valor (Cr\$ 1.000,00)	Peso (t)
<b>1949</b>						
Exportação	1.423	146.021	3.435	605.162	4.858	751.183
Importação	1.346	102.386	2.087	391.698	3.433	494.084
Total	2.769	248.407	5.522	996.860	8.291	1.245.267
<b>1958</b>						
Exportação	17.287	441.799	16.601	1.074.732	33.888	1.516.531
Importação	21.483	435.591	5.427	488.236	26.910	923.827
Total	38.770	877.390	22.028	1.562.968	60.798	2.440.358



**FONTE:** BALANÇO de pagamentos do Rio Grande do Sul apud Leite (1985).

Acreditamos que a efetiva integração do mercado nacional dependeria da evolução do sistema de transportes, ou seja, da remoção da “barreira” constituída pela deficiência em transportes. O Governo brasileiro, em diferentes momentos, investiu nesse sentido, e o sistema rodoviário recebeu a maior parte desses investimentos. Esse privilégio dado às rodovias deveu-se ao fato de as outras modalidades de transporte — ferrovias e cabotagem — exigirem o investimento de um grande volume de capitais, enquanto, no sistema rodoviário, os maiores investimentos seriam na pavimentação de estradas e na construção de pontes, porque todo o material rodante dependeria de investimentos privados e fragmentados. Vejamos o que Barat fala sobre os motivos do Governo para priorizar o investimento no sistema rodoviário:

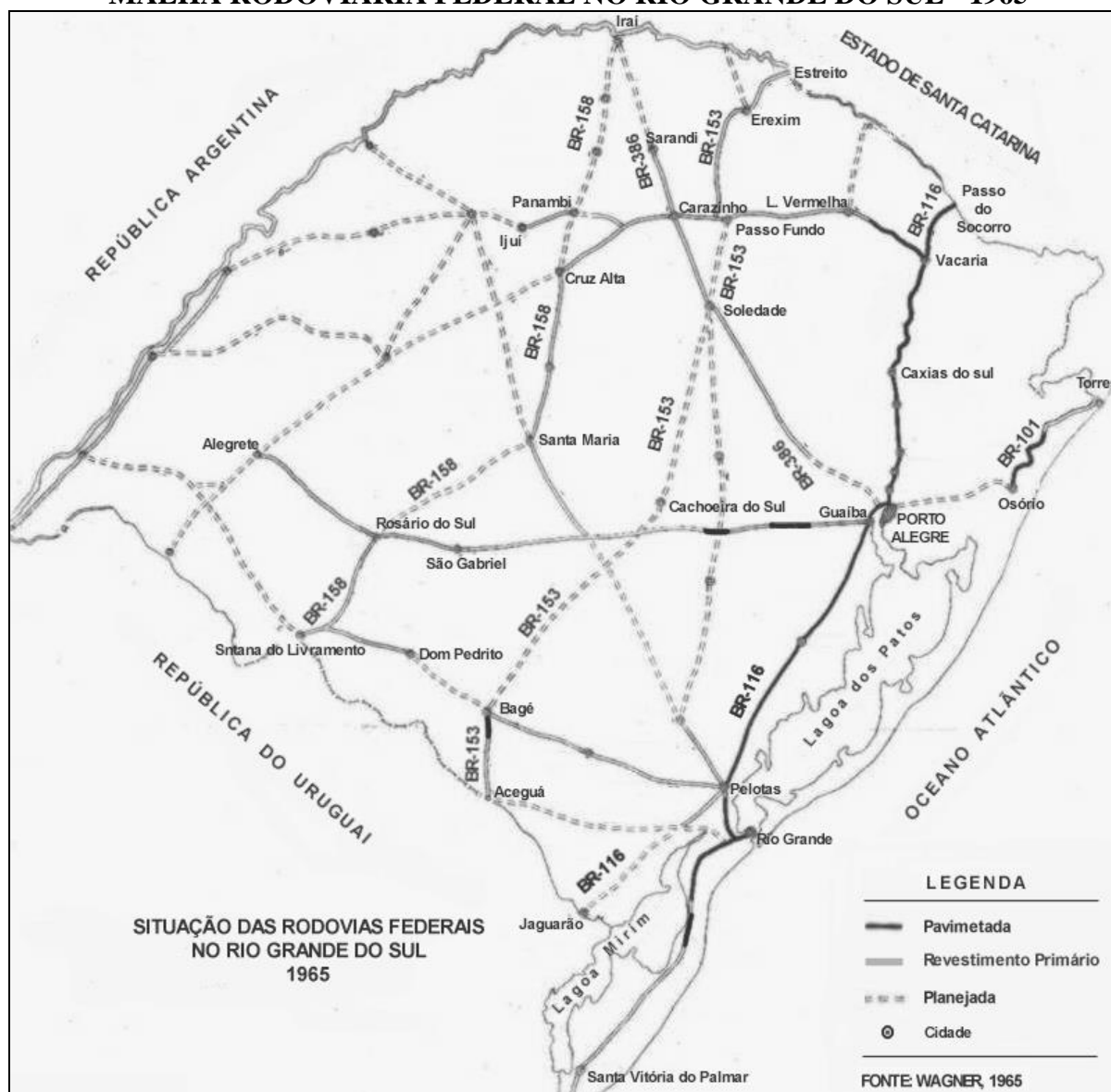
“As ferrovias e a navegação de cabotagem, com suas deficiências, fizeram com que o transporte rodoviário começasse a ser visto, já nos anos 30, como meio necessário para a suplementação de capacidade e maior abrangência espacial no deslocamento dos fluxos resultantes da expansão da oferta final” (BARAT, 1994; p.13).

Assim, a “barreira” dos transportes só estaria definitivamente removida quando o seguinte conjunto de problemas fosse resolvido: os grandes troncais rodoviários concretizassem a ligação entre as distantes economias regionais; passassem a existir boas condições de tráfego nessas estradas, com o progresso da pavimentação; a indústria automobilística e de autopeças fosse implantada; e fossem reduzidos os gastos em combustíveis com a criação da Petrobrás para controlar a pesquisa, a extração e o refino de petróleo. Em conjunto, essas condições só seriam dadas a partir da década de 60, quando entendemos que passou a efetivar-se a integração do mercado nacional e as economias regionais já não estavam mais a salvo da concorrência com os produtos vindos do centro do País.

## **Conclusão**

Os anos 30 assinalaram a mudança de eixo da economia do plano externo para o plano interno, mas o mercado distribuía-se por um amplo território diante das capacidades instaladas das indústrias regionais e, assim, era tênue a concorrência capitalista inter-regional. Ainda não estavam configurados os ramos nacionais da indústria, sobretudo porque as bases materiais do capitalismo brasileiro, inclusive a infra-estrutura física dos transportes inter-regionais, eram muito precárias. Ainda assim, as economias regionais articularam-se mais profundamente. No caso gaúcho, isso ocorreu sobretudo através da produção e da exportação interna de alimentos e de matérias primas (articulação tipo 2), o que, entretanto, já caracterizava essa economia mesmo no século passado (articulação tipo 1). Mas os anos 30 assinalaram uma mudança de perspectiva, por força da crise e de uma consciência política materializada nas diretrizes do Governo, no sentido de buscar deliberadamente a integração econômica do País. Houve um propósito explícito de integrar espacialmente as regiões através do desenvolvimento tanto da infra-estrutura quanto dos transportes e das comunicações. Principiou o processo de industrialização, restringido justamente pela insuficiente base técnica e financeira. Mesmo dispondo da cabotagem e das ferrovias, foi o transporte rodoviário que acabou se expandindo ao ritmo da economia, primeiro regionalmente, depois inter-regionalmente até o estabelecimento das ligações rodoviárias do centro - sul, em meados dos anos 50, e de praticamente todas as regiões em torno de Brasília, ao findar da década de 60. Um dos desideratos formulados em 1930 — o de constituir uma base física para a circulação inter-regional das mercadorias — consumou-se nestes anos 60. A partir de então, puderam-se pôr em marcha, paulatinamente, a concorrência industrial inter-regional e o conseqüente processo de integração da economia gaúcha ao mercado nacional.

## MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL NO RIO GRANDE DO SUL - 1965



### Abstract

In this article, we treat about the integration of the Rio Grande do Sul State economy with the centre of Brazil. The question of the Brazilian market integration, has caused high discussions among the scientists that treat about the theme. Many are those that mention specific dates for its occurrence, and many others that worry to indicate this was a long process, which advanced while broke the barriers that obstructed it. Our intention is to demonstrate the integration was a slow process, just realized after the barriers, represented by the precariousness and desarticulation of the transportation system, were finally thrown down, what happens just a after the decade of 50. While this barriers weren't vanquished, Rio Grande do Sul had a own trajectory of industrial development which sought to attend its intern market, while the business of food and raw materials was its principal way of economic articulation with the rest of the country.

### Bibliografia

BARAT, Josef (1969). O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional: uma análise da expansão rodoviária no Brasil. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro, Fundação Getulio Vargas, v. 23, n.3, p. 25-52.

BARAT, Josef (1978). **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro : IBGE/IPEA.

- BARAT, Josef (1994). Avaliação e perspectivas do setor de transportes e a questão federativa. In: **PROJETO Balanço e perspectivas do federalismo fiscal no Brasil** (1994). São Paulo : FUNDAP. V. 3, t. 5.
- BOBBIO, Norberto, MATTEUCCI, Nicola, PASQUINO, Gianfranco (1991). **Dicionário de política**. Brasília : UnB.
- CANO, Wilson (1985). **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-19 0**. Rio de Janeiro : Global/IPEA.
- CASTRO, Antônio Barros de (1971). **7 ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro : Forense.
- LEITE, Manoel Marques (1985). **Relações externas da economia do Rio Grande do Sul – 1949/79**. Porto Alegre : Ed. da Universidade UFRGS.
- MARTINS, Luciano (1976). **Pouvoir politique et développement économique: formation et évolution des structures politiques au Brésil**. Paris : Anthropos.
- MELLO, J.M.C. de (1984). **O capitalismo tardio**. 3.ed. São Paulo : Brasiliense.
- REICHEL, Heloísa (1978). **A indústria têxtil do Rio Grande do Sul: 1919-1930**. Porto Alegre : Mercado Aberto.
- SINGER, P. (1984). Interpretação do Brasil: uma experiência histórica de desenvolvimento. In: FAUSTO, Boris, org. **História geral da civilização brasileira**. São Paulo : DIFEL. t.3, v.4, p.211-268.
- SINGER, Paul (1977). Porto Alegre. In: \_\_\_\_\_. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo : Nacional.
- SOUZA, P.R.C. (1973). **Un modelo primario exportador regional: el caso de Rio Grande do Sul, Brasil**. Santiago : Universidad de Chile/Facultad de Economia Politica. (Dissertação de mestrado, mimeo.)
- TAVARES, M.C. (1986). **Acumulação de capital e industrialização no Brasil**. 2.ed. Campinas : Editora da Unicamp.
- TEJO, Limeira (1982). Contribuição à crítica da economia rio grandense. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v.3, n.1, p.79-108.
- TEJO, Limeira (1939). **A indústria riograndense em função da economia nacional**. Porto Alegre : Globo.
- TEJO, Limeira (1945). Contribuição à crítica da economia rio grandense. **Província de São Pedro**, Porto Alegre, n.1, p.81-90, jun., n.3, p.74-91, dez.
- VARGAS, Getúlio (1943). **As diretrizes da nova política do Brasil**. Rio de Janeiro : José Olympio.
- VILLELA, Annibal Villanova, SUZIGAN, Wilson (1973). Política do governo e crescimento da economia brasileira 1889-1945. Rio de Janeiro : IPEA/INPES.
- WAGNER, João B. Santiago (1965). **Aspectos dos transportes no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial.