

## *O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS*

### **O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS**

Sebastião Perez Souza<sup>1</sup>

Eliuvomar Cruz da Silva<sup>2</sup>

Wendell Teles de Lima<sup>3</sup>

**RESUMO:** Este artigo desvenda o modelo de transporte adotado no Brasil para seu escoamento dos fluxos, a partir dos anos de 1930 foi adotado as rodovias em todas as regiões, para promover a coesão territorial, tentando captar as regiões mais distantes de Brasília, como é o caso da Amazônia e a região Centro - Oeste, que passaram a orbitar com o restante do território brasileiro, através das rodovias federais e estaduais e municipais, que terminou repercutindo no solidariedade territorial, tendo como metodologia artigos de revistas indexadas e trabalhos acadêmicos sobre o assunto, no sentido de amenizar os gastos para opção do modelo rodoviarista o país tenta fazer uma gestão pública e privada para diminuir gasto na manutenção de estradas pelos governos.

**Palavras- chave:** modelo rodoviário, Brasil, geopolítica

### **THE COUNTRY'S ROAD MODEL**

**ABSTRACT:** This article unravels the transport model adopted in Brazil for the flow of flows, from the 1930s onwards, highways were adopted in all regions, to promote territorial cohesion, trying to capture the most distant regions of Brasília, as it is the case of the Amazon and the Midwest region, which began to orbit with the rest of the Brazilian territory, through federal, state and municipal highways, which ended up having repercussions on territorial solidarity, using articles from indexed magazines and academic works on the subject as a methodology. subject, in the sense of softening the odds for the option of the road model, the country tries to carry out public and private management to reduce spending on road maintenance by governments.

**Keywords:** road model, Brazil, geopolitics.

### **INTRODUÇÃO**

Estradas são fundamentais na coesão de grandes espaços geográficos, elas têm inúmeras consequências com as suas implicações, como o escoamento dos pontos territoriais, como o deslocamento de populações, de um ponto ao outro, como no caso das cidades amazônicas, promovendo o desenvolvimento da região.

---

<sup>1</sup>Especialista em libras, especialista em EAD, especialista em Neuropsicopedagogia, professor da SEDUC-AM, [perezsouza1810@gmail.com](mailto:perezsouza1810@gmail.com)

<sup>2</sup> Doutor em educação, professor da SEDUC-AM, [eliuvomar9@gmail.com](mailto:eliuvomar9@gmail.com)

<sup>3</sup> Pós Doutor em Geografia, Professor de Geografia da UEA, [wlima@uea.edu.br](mailto:wlima@uea.edu.br)

## *O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS*

O modo rodoviário no Brasil faz parte do principal sistema logístico do país, por onde passam mais de 60% de todas as cargas movimentadas no território brasileiro. A importância desse tipo de transporte se dá desde o início da República, quando os governos começaram a priorizar o transporte rodoviário, em detrimento ao transporte ferroviário e fluvial. No entanto, boa parte de toda a extensão da malha viária brasileira possui problemas relacionados à manutenção, o que resulta em prejuízos para o transporte de cargas. As rodovias do país que se encontram em boas condições, geralmente, foram concedidas à iniciativa privada. Assim, embora apresentem melhor qualidade, estão sujeitas a pedágios (BOLETIM DE LOGÍSTICA, 2022, p. 32).

Com vemos na citação acima, o nodal rodoviário foi escolhido pelo país para promover a coesão territorial, tendo em vista, o grande espaço brasileiro, e as constituições regionais, com grande extensão territorial, que termina implicando na configuração das disposições das cidades no país.

O setor de transporte está diretamente vinculado ao progresso de uma nação, proporcionando acessibilidade e mobilidade entre pessoas e mercadorias, evidenciando o seu grau de importância na economia, viabilizando o progresso nos diversos setores de um país. Um país torna-se competitivo, na medida em que sua infraestrutura viária possa atender as necessidades e demandas para escoamento de sua produção. Desta forma, a compreensão e conhecimento das relações entre as diferentes características dos modais de transporte, passam a ser imperativo na gestão eficaz do transporte de cargas com objetivo de garantir que as mercadorias cheguem ao destino final, com qualidade e custos competitivos (COLAVITE; KONISHI, 2015, p. 1).

Tendo em vista a dimensão territorial do país, buscou-se nesse modelo rodoviário, uma melhoria nas estradas existentes, outra preocupação, foi fazer estradas continentais, tendo em vista que o país, faz fronteiras com inúmeros países na América do Sul, tendo a necessidade de promover a integração por rodovias.

No Brasil, no período de 1985 a 2005, a queda dos investimentos públicos levou a uma crescente deterioração da qualidade dos serviços de utilidade pública, especialmente o transporte rodoviário, exigindo vultosos recursos para recuperação, manutenção, operação e ampliação destes serviços. Por isso, e em face da pequena capacidade de poupança do governo, o setor privado passou a ser considerado uma alternativa para elevar os investimentos. Assim, as parcerias entre os setores público e privado, especialmente por meio de concessão da infraestrutura econômica, passaram a ser vistas como uma solução para superar a crise fiscal, aumentar a eficiência dos serviços públicos e universalizá-los. (CAMPOS NETO, 2014, p. 10).

## *O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS*

Tendo em vista a construção de rodovias transcontinentais e outras que caracteriza também o território brasileiro, que é pensado pelo estado brasileiro as rodovias transcontinentais, como as rodovias internas do país.

O território brasileiro é composto por algumas rodovias federais, estas estão distribuídas em várias regiões do território brasileiro, como foco central temos a capital de Brasília onde todas as rodovias federais convergem, podemos perceber na figura abaixo.

Podemos perceber na figura acima, que rodovia BR-230 que deveria ser uma importante artéria de integração territorial do país, sendo assim com a região Amazônica e as demais regiões do Brasil, não foi concluída dada a crise financeira do estado brasileiro repercutindo a sua finalização.

Levando em consideração o tamanho do espaço brasileiro o império brasileiro para promover a coesão territorial do Brasil, pensou a constituição das ferrovias em grande parte do país para conecta grande parte do país, em vez de rodovias.

O sistema de viação férrea deve ser sempre considerado um ramo de grande importância para a expansão do comércio mundial. A ferrovia foi a invenção símbolo do progresso e da industrialização no século XIX, pois sua eficiência nos transportes terrestres de passageiros e mercadorias em grande quantidade, cortando longas distâncias em um curto espaço de tempo e a custos competitivos revolucionou o mundo através de uma nova dimensão de tempo e espaço. Não é por acaso que Eric Hobsbawm define “a primeira máquina a vapor, um maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora, fazendo seu caminho onde nada havia passado antes, exceto animais e carroças” (HOBSBAWM, 2005, p- 89). Graças aos caminhos de ferro que cortaram o globo mercados foram unificados e expandidos e o capitalismo pode alcançar regiões até então inóspitas aos seus domínios. Companhias de estradas de ferro são empresas essencialmente capitalistas, e como tal, por onde passaram, levaram consigo os princípios do próprio capitalista, com novas relações de produção e as sensíveis transformações das estruturas econômicas e sociais. A ferrovia foi apenas um dos instrumentos do avanço do capitalismo industrial no século XIX, porém um instrumento de vital importância (NATERA; COSTA, 2015, p. 2).

Podemos perceber que o império brasileiro, tinha uma visão de coesão do território e ao mesmo tempo de dinamizar o país com o pano de fundo capitalismo, ou seja, o império pensava para além da república, como vemos na citação acima.

## *O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS*

Como vemos a predominância, do modal rodoviário terminou predominando no país, tentando as diferentes regiões brasileiras, com a capital do país, como foi o caso da Belém – Brasília.

A implantação da rodovia Belém-Brasília foi um marco não só para a integração da Amazônia com o Centro-Sul do Brasil, como também dinamizou o desenvolvimento urbano do Centro-Norte do Estado de Goiás além de outras áreas do Norte e Centro-Oeste brasileiros.

Ligando a primeira metrópole da Amazônia à nova Capital Federal, essa rodovia, também chamada de Rodovia da Unidade Nacional, representou ainda uma estratégia geopolítica de ocupação de uma enorme região localizada no interior do país caracterizada pelo grande “vazio demográfico” (SOUSA; PACHECO, 2013, p. 247).

Uma das formas de tentar integrar o território nacional foi a incorporação da rodovia Belém- Brasília, que retratou a captação da Amazônia através dessa grande rodovia que acaba interligando a região com o restante do território pela cidade de Belém a única nesse momento metrópole da região.

Como vemos que essa rodovia foi criada em 1974 A Rodovia Belém-Brasília é uma importância rodovia brasileira construída a partir da década de 1950, e inaugurada em 1974. Atravessa os estados do Pará, Maranhão, Tocantins e Goiás, integrando-se a trecho das rodovias BR-316, BR-010, BR-226 e BR-153.

Essa rodovia foi essencial para a região, como o todo não somente o Estado do Pará, outras áreas próximas ou não, dinamizam com essa abertura dessa rodovia, abrindo espaço para a produção capitalista na Amazônia.

Em 1965 os geógrafos do Conselho Nacional de Geografia (CNG) Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias, contando com uma equipe de pesquisadores, fruto da parceria entre a Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e o IBGE, percorreram o longo trecho da Rodovia Belém-Brasília com a finalidade de construir um relatório para a RODOBRÁS, então filiada à SPVEA, no intuito de apresentar um quadro situacional que auxiliasse esses institutos no melhoramento na malha rodoviária. Esse relatório apresentava não apenas um quadro explicativo das condições da estrada, dividindo o trecho percorrido em três seções de abrangência da rodovia (Norte, Central e Sul), como também trazia dados socioeconômicos das áreas, zonas e subzonas de influência da rodovia (VALVERDE e DIAS, 1967). Algumas dessas referências formam uma fonte privilegiada para o estudo da História Ambiental, mas o que me remete ao relatório, como parte da proposta de trabalho a ser apresentada, diz respeito ao conteúdo político-ideológico da imagem da rodovia como um traçado geográfico e simbólico. Não apenas um traço no mapa, mas a conquista de um

## O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS

território historicamente almejado, uma cicatriz na floresta intransponível e o sentido dessa conquista para a sociedade brasileira nas décadas de 1950/60, período de hegemonia dos discursos desenvolvimentistas. A citação de Deffontaines no início do texto, retirada da obra de Valverde (1967), retrata a visão da impotência humana frente os desafios da floresta no que diz respeito à circulação e transporte. Impotência essa que alimentava grande obsessão de bandeirantes, desbravadores e estadistas que, em diferentes momentos da história brasileira e com objetivos muito diversos entre si, buscavam a integração territorial ou o atendimento a interesses meramente privados, seja por meio da comunicação fluvial, projetos de ferrovias, projetos híbridos ferro-fluviais ou outras formas de caminhos e deslocamentos. Em todos esses projetos os desafios se apresentavam gigantescos, devido em parte ao grande território como também pelas condições ambientais (SILVA, 2014, pp. 22-23).

Podemos perceber na citação acima, que o país na escolha de seus meios de transportes deve atender as condições naturais que formam seu território, com isso o país pode desenvolver vários meios de transportes, conforme seu território.

O Brasil optou para modal viário o certo deveria atender as necessidades de transportes conforme o seu território, sendo assim o modelo que deveria ser sugerido era o transporte multimodal que abrangeria toda a realidade do território.

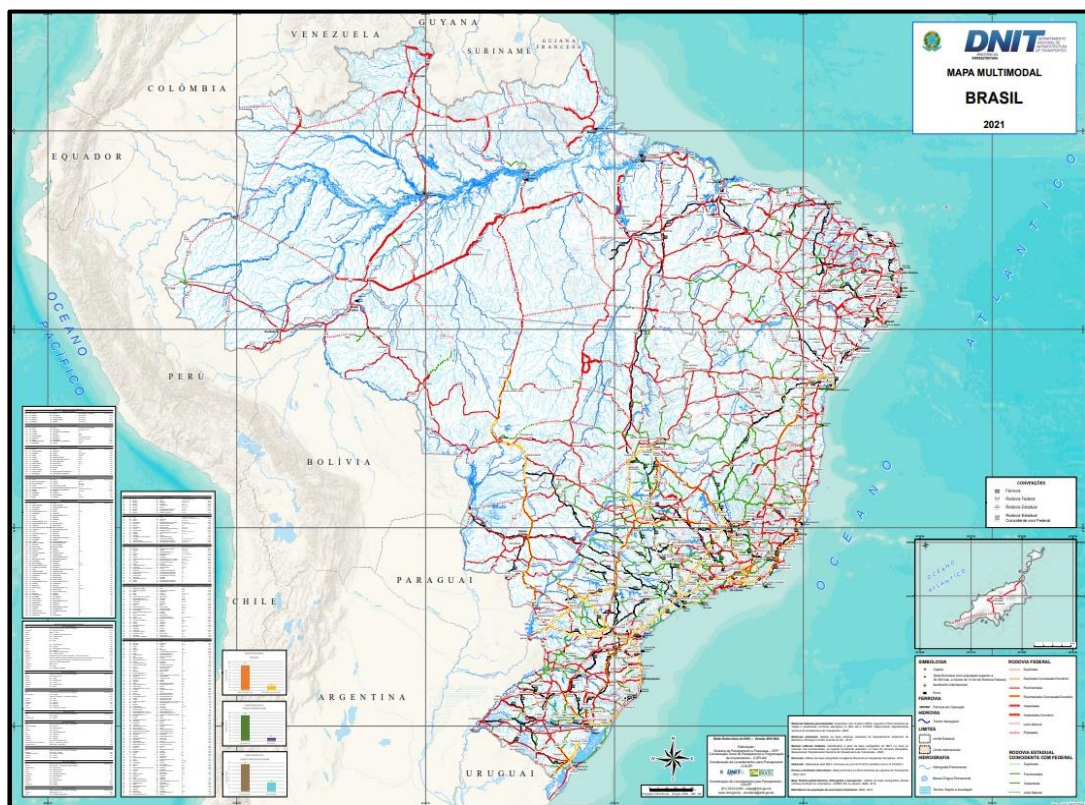


Figura 1. Mapa do Brasil dos transportes multimodais. Fonte: DNIT.

## ***O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS***

Tendo em vista a configuração enorme do país, o Brasil deve ter como meta os transportes multimodais para atender a demanda do território onde melhor o transporte é mais adaptável, não tendo a ideia da centralização do modelo rodoviário para todo o país, pelos seus gestores públicos.

A deterioração da infraestrutura de transporte e logística do Brasil e a retração da capacidade de investimentos públicos têm levado o governo federal e vários governos estaduais a buscar novas estratégias que permitam a melhoria do desempenho logístico e de transporte. Planos de ações que deem suporte às decisões relativas a esta questão ganharam importância nos últimos anos e passaram a constituir a pauta dos programas de governo (LUMA, *et al*, 2010, p. 1).

Tendo em vista o planejamento estatal em pensar o setor de transporte como todo o Brasil e suas unidades federadas, deve ter um norte para esse setor, como nos estados devem atender as peculiaridades regionais, para se ter um pensamento estratégico para esse setor conforme a citação abaixo.

Os inúmeros problemas referentes à questão do modelo rodoviário no país, mesmo se procurando a parceria com a iniciativa privada isso demonstra que vem parte a melhoria desse sistema teve uma melhoria.

Buscando a diminuir o custo para o erário estatal, começou a se incentivar no país as parcerias privadas, com o objetivo de melhorar as estradas, repassando o custo para iniciativa privada em diferentes regiões do país, o que notamos ao longo do tempo, é que de maneira geral não ocorreu de certa forma melhorias, e sim alguns trechos começou a se pagar pedágio isso não ocorria quando a concessão era pública.

Este modelo tende a se propagar por todo o país, como modelo gestor de estradas pelo país, como em estradas como a região amazônica, no entanto o Governo Federal deve tornar essas estradas atrativas, nessas regiões para o capital financeiro.

O interesse recente, no Brasil, pela utilização de arranjos de parceria público-privada (PPP) – entendida em seu sentido mais estrito – foi despertado pelo sucesso da experiência internacional. Além disso, no plano doméstico, alguns casos bem-sucedidos, embora envolvessem pequena monta de recursos, permitiram que se vislumbrassem possibilidades de aplicação em grandes obras de infraestrutura, como estradas e geração de energia, bem como em projetos de desenvolvimento urbano no sistema viário, no saneamento, na instalação de equipamentos públicos e na habitação (PRINCHAK, 2016, p. 201).

## *O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS*

Como vemos a parceria pública e privada, tende a se tornar fundamental no país com suas grandes dimensões territorial, como é caso das estradas e outro setor é o aeroviário que tenta potencializar as áreas mais distantes, como é caso das estradas com o incentivo de estradas em regiões mais distantes ou não atrativas pelo capital, como vemos na citação acima.

Quando pensamos sobre o rodoviarismo nos vêm à mente, mais forte e imediatamente, os anos 1950, Brasília, as montadoras de automóveis e o governo JK. De fato, durante o governo Juscelino Kubitschek (1955-1960) foi implementada uma articulada política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística – em 1956. Mas se fortaleceu, igualmente, uma outra tendência no setor de transportes: a do desmonte das ferrovias. A política rodoviária/automobilística veio acompanhada de uma progressiva desativação de ramais e de estradas de ferro. Tal diretriz foi executada durante a ditadura civil-militar (1964-1984), em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para transporte de grãos e de minérios, enquanto se extinguiram mais de 10 mil quilômetros de trilhos de ramais do interior, notadamente de passageiros (PAULA, 2010, p. 4).

Tendo em vista o processo de construção do Brasil e suas devidas dimensões geográficas e seu distanciamento regional, começou a se pensar na integração do país com presidente Juscelino Kubitschek (1955-1960), como visto na citação acima tentando capturar as regiões “marginais” para o crescimento econômico, através do rodoviaríssimo pelo país.

Vemos na figura abaixo que o ponto central que terminam todas as rodovias do Brasil é a cidade de Brasília, que convergem a ligação de todas as regiões do país, esse arcabouço foi finalizado e fomentado pelo governo de Juscelino Kubitschek (1955-1960), que adotou o rodoviaríssimo para a conexão de todas as regiões, com a nova capital do país, trazendo para o crescimento econômico as regiões mais distantes, como foi o caso da Amazônia e região Centro-Oeste, conforme a figura abaixo.

Com a construção da nova capital do país começa a se pensar o país numa visão de modernidade, como a construção dessa cidade e ao mesmo tempo, interligando a capital com as demais regiões, por isso, todas as vias rodoviárias convergem para essa cidade.

Com a estrutura de uma nova capital, se deve pensar um novo modo de organização do território modelo, pensado com o rodoviaríssimo, que serve para interligar todo o país, promovendo a coesão territorial.

## O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi exatamente em 1937 que foi criado o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), que até hoje tem a gestão de inúmeras estradas. A expansão se consolidou no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), que investiu pesado em infraestrutura com o lema: “cinquenta anos em cinco”.

Podemos perceber nos anos de 1930, começa a preocupação com coesão territorial do Brasil o modelo decidido para esse fato foi as rodovias implantadas no país, ganhou vulto, com a mudança da capital do país, fazendo todas as regiões se ligar com Brasília, procura-se uma coesão territorial em busca de uma solidariedade territorial com as rodovias.

Com esse modelo, inúmeras formas de gestão de estradas visavam a sua melhoria, para diminuir os encargos públicos em sua manutenção e qualidade.

### REFERÊNCIAS

BRASIL. Boletim de Logística a Importância do modo Rodoviário para o Brasil. 2022. <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2022/10/A-Importancia-do-Modo-Rodoviario-para-o-Brasil.pdf>.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva. Investimentos na infraestrutura de transportes: avaliação do período 2002-2013 e perspectivas para 2014-2016. Texto para discussão: IPEA, 2014. [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td\\_2014.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_2014.pdf)

COLAVITE, Alessandro Serrano; KONISHI, Fabio. A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. 2015. <https://aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf>

LUNA, Mônica Maria Mendes; LUNA, Paulo de Tarso Mendes; FRIES, Carlos Ernani; DA MOTTA, Karla Souza. Planejamento de logística e transporte no Brasil: uma análise dos planos nacional e estaduais, <https://nures.ufsc.br/wp-content/uploads/2010/10/PLANEJAMENTO-DE-LOG-C3%8DSTICA-E-TRANSPORTE-NO-BRASIL-UMA-AN-C3%81LISE.pdf>

NATERA, Rafael da Costa; COSTA, Hernani Maia. Primeiros passos e primeiros problemas da questão ferroviária no Brasil (1835 – 1852). 2015 [https://www.abphe.org.br/arquivos/rafael-da-costa-natera\\_hernani-maia-costa.pdf](https://www.abphe.org.br/arquivos/rafael-da-costa-natera_hernani-maia-costa.pdf)

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil, Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010.

PASIN, Jorge Antônio Bozot; BORGES, Luiz Ferreira Xavier. A nova definição de parceria pública e privada e sua aplicabilidade na gestão de infra-estrutura. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, p. 173-196, 2003.



*O MODELO RODOVIÁRIO DO PAÍS*

PRINCHAK, Rogério de Faria. As parcerias público privadas – uma breve abordagem teórica. 2016, [https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/planejamento/assuntos-internacionais/SEAIN\\_Infraestrutura\\_PPP\\_web\\_8fev2017.pdf](https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/planejamento/assuntos-internacionais/SEAIN_Infraestrutura_PPP_web_8fev2017.pdf)

SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araújo. A influência da rodovia Belém Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do centro-norte de Goiás, **Revista Eletrônica Georaguaia**. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 – 262, 2013.

SILVA, Sandro Dutra. O desbravador do Oeste e as narrativas do enfrentamento e devastação da natureza na construção da Rodovia Belém-Brasília; *Fronteiras: Revista Catarinense de História* [on-line], Florianópolis, n.23, p. 21-36, 2014.

VALENTE, José Augusto; (org.). *Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial*, – São Paulo: **Editora Fundação Perseu Abramo**, 2013