

ESTRADAS-EIXO: FATOR DETERMINANTE DE NOSSA CICLICIDADE DESENVOLVIMENTISTA

João de Oliveira Júnior
Economista-Pós graduado em Planejamento estratégico e SI

CONCLUSAO INICIAL

Após inúmeros estudos inter-relacionais, análises e observações dos fatos, comprova-se que a região central mineira tem posição ímpar no desenho geográfico brasileiro, sendo importante elo de ligação sul/norte, estando no centro do Estado mais central brasileiro, criando assim inúmeras vantagens competitivas em relação a outros pontos, gerando a partir disto, oportunidades para toda região.

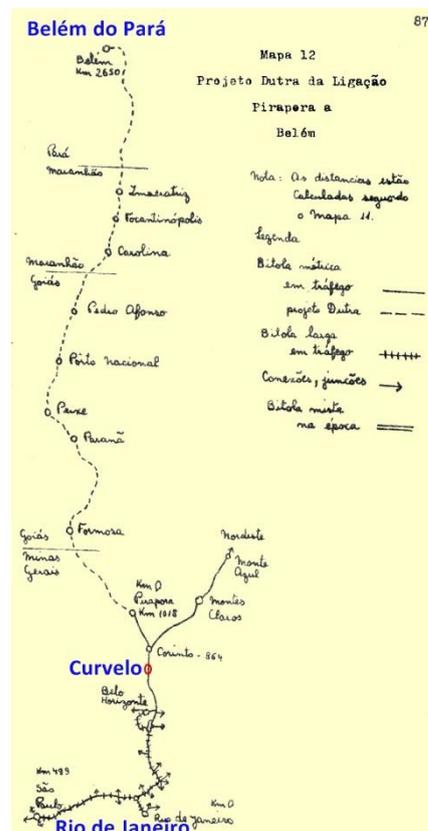
Fato é que no Brasil império já se comprovava tal vocação com o **planejamento e execução** de um projeto de integração do território nacional tendo como eixo principal a **Ferrovia Dom Pedro II**, pretendendo cruzar o País de sul a norte, passando pelo Brasil Central (estando ai Curvelo). Estrada esta que teve seu marco inicial na capital Rio de Janeiro (RJ), (Estação Central), até seu destino final que seria Belém do Pará (PA). Com a proclamação da República em 1889, o projeto teve continuidade mas com o nome de **Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB**.

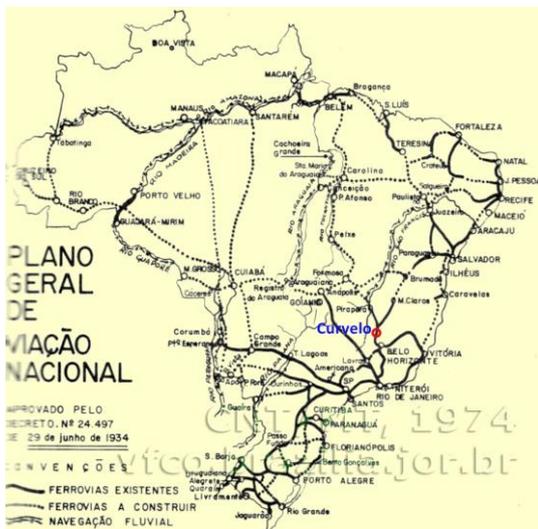
Como podemos verificar no mapa planejado em 1890 pela comissão técnica, Curvelo estava na seletíssima rota interestadual agraciada pela seu maior trunfo que é sua localização geográfica. Projeto elaborado, colocado em execução através de financiamento via **capital inglês** incentivado pela garantia do juros aqui oferecidos para tal execução, bem como por 30 contos de reis por Km executado.

Fato é que em 1904, inaugurava-se a estação ferroviária de Curvelo, estrada que por anos foi fator determinante para que aqui se instalassem empresas, tanto no ramo industrial quanto no ramo comercial (distribuição). Prosseguindo a execução da obra buscava-se o rumo em direção a Pirapora, onde transporiam o Rio São Francisco, (ponte inaugurada em 1922, Pirapora-Buritizeiro), construindo a ferrovia até um distrito de Buritizeiro chamado, Paredão de Minas, (84 Km de Buritizeiro). De lá seguiriam rumo a cidade de para Formosa (GO), Palmas até Belém (PA). Ressalta-se que em Pirapora poderiam se utilizar da navegação via Rio São Francisco em sentido litoral nordeste.



Estrada de ferro Dom PEDRO II – futura Estrada de ferro Central do Brasil EFCB



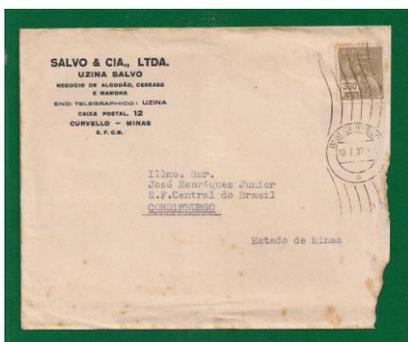


PLANTA GERAL DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II E DAS OUTRAS ESTRADAS DE FERRO DAS PROVÍNCIAS DO RIO DE JANEIRO, SÃO PAULO E MINAS GERAIS DO IMPÉRIO DO BRASIL - 1821
Fonte: COSTA, Antônio Gilberto et al. Cartografia das Minas Gerais da Capitania à Província, 2002.

Projeto RIO-Belém do Pará

Curvelo e os efeitos da mudança modal brasileira – ferrovia para rodovia

Com o advento da EFCB em Curvelo mais tarde surgem as oportunidades de investimentos em nossa região ao longo da ferrovia, dando como exemplo os armazéns de algodão, fábrica de óleo, fábrica têxtil, charqueadas, cerealistas, bebidas, laticínios, sem dúvida prenunciando um ambiente econômico dos mais promissores, pois estávamos na artéria principal do Estado sendo o modal férreo um dos principais indutores do desenvolvimento, culminado com a necessidade do Brasil em substituir suas importações por produtos nacionais.



Empresa de negócios de cereais, fábrica de óleo Tempero, estação de Curvelo

Eis que após a conclusão da ponte no São Francisco (1922), o capital internacional estava extremamente escasso, paralisando os investimentos na ferrovia no sentido Belém (PA), além do mais o borracha, maior item exportado pelo Brasil perde sua força econômica, mercado também incentivador deste projeto. Em suma no entremeio temporal entre a 1ª guerra mundial ,crise econômica mundial de 1929 (crak da bolsa de Nova York), estendendo até a 2ª guerra mundial, além de termos um esvaziamento financeiro, tivemos também uma mudança de posicionamento modal, entrava-se de fato com toda plenitude o **modal rodoviário**.

Com esta alteração de projetos e modais, mudava-se totalmente o destino daquelas regiões às margens do projeto ferroviário, reduzindo consideravelmente suas vantagens competitivas, inibindo assim futuros aportes de investimentos bem como retirando-os em parte. Pois mudava-se os pontos de fluxos econômicos, mesmo estando-nos bem localizados geograficamente.

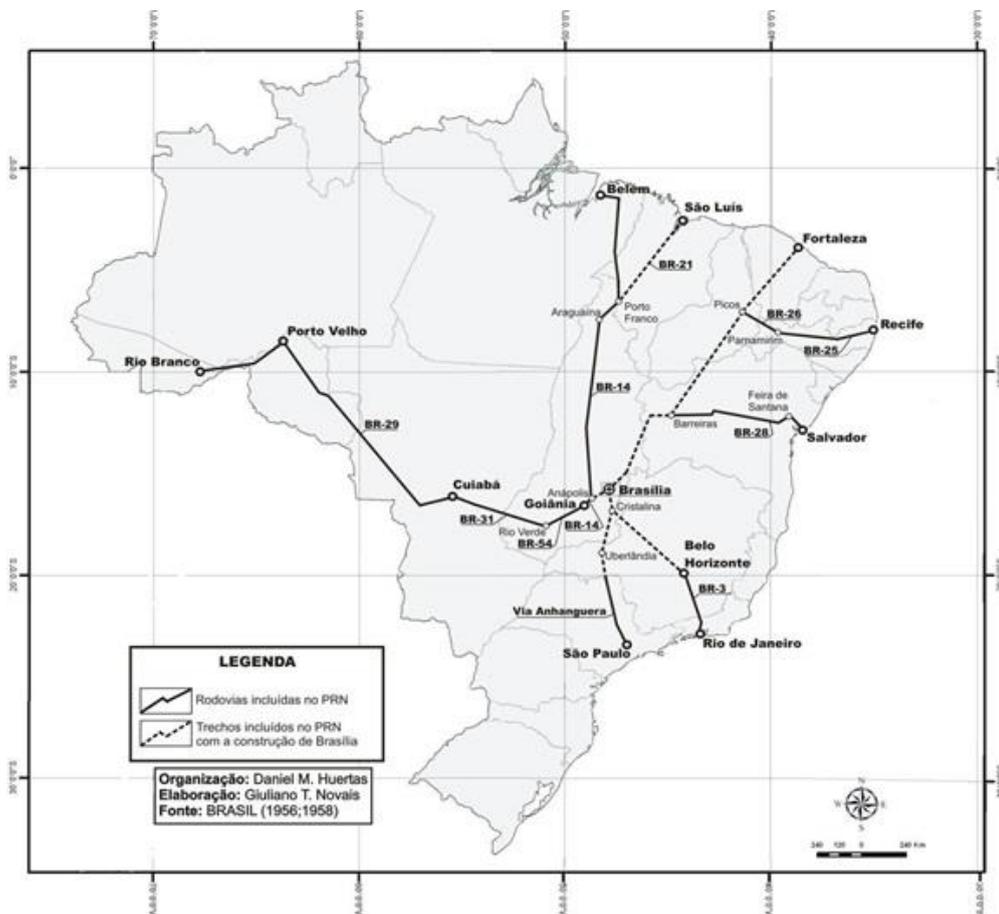
Na década de 40/50, surgiam projetos de integração nacional com uma clara destinação dos investimentos para as **ESTRADAS RODOVIÁRIAS**, mudando radicalmente o conceito modal de ferrovia para rodovia. Fato comprobatório foi a execução do **PLANO NACIONAL RODOVIÁRIO (PNR)**, decreto nº 15.093/44, (mapa anexo), buscando fluidez territorial. Fato que estava diretamente ligado ao futuro de Curvelo, pois incentivava-se a ligação do Rio de Janeiro (capital), ao norte, Salvador pelo leste brasileiro, incentivando-se a BR 116 como o grande eixo rodoviário nacional. Além do mais ao sul do Rio de Janeiro, interligava-

ciclo de desenvolvimento. Exatamente neste momento após a elaboração deste plano, definindo o modal rodoviário como prioridade e que a localização da rodovia interligando sul /norte seria mais ao leste de Minas, são eliminadas grande parte de nossas vantagens competitivas, fazendo com que a ambiência externa determinasse os futuros caminhos da industrialização, comercio, serviços e por fim no ritmo do desenvolvimento de Curvelo. **Portanto fatores externos tiveram papel determinante em nossa ambiência interna econômica no pós-guerra, e não fatores locais como muito são alardeados.** Qualquer outra natureza de fatores têm pouco peso perante tamanha mudança.

Plano rodoviário de JK e o início da inclusão de nossa região

Com a mudança da capital Federal do Rio de Janeiro (RJ) para Brasília, e Curvelo fazendo-se valer de nosso maior capital que é a localização, JK faz importantes inclusões no Plano Nacional Rodoviário (PRN), inserindo dentre outras a rodovia que interligava o Rio de Janeiro (RJ) à Belo Horizonte (MG), BR 3, à Brasília (DF), futura BR 040. Com esta rodovia, dávamos mais um enorme passo ao resgate da realidade de nossa posição geográfica, bem como seu futuro papel na logística e seus benefícios, pois teríamos uma importante rodovia interestadual asfaltada, cruzando nosso município, a exatos 50 Km de nossa sede. Mais um importantíssimo passo ao resgate de nossa importância geográfica, de fato e de planejamentos.

Além do mais o Rio de Janeiro (RJ) perderia importância político-econômica, pois com Brasília (DF), deslocava-se o eixo mais a oeste brasileiro inserindo ainda mais nossa região no contexto nacional, incrementando acentuadamente várias cidades a oeste, citando como exemplo Uberlândia (MG).

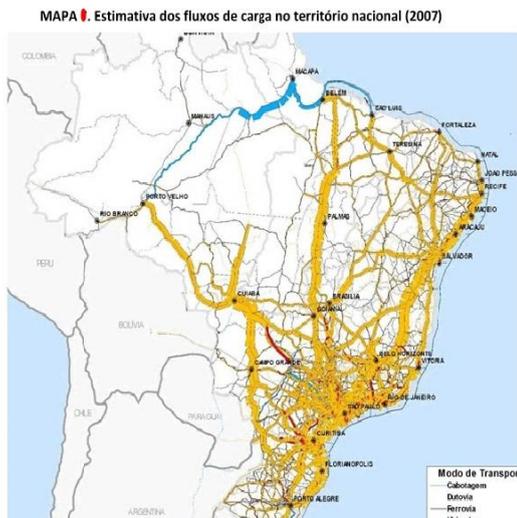


MAPA: 'Cruzeiro rodoviário' de JK (1956-58)

Governo militar – asfaltamento da BR 135 – trecho Curvelo/Montes Claros

Já em 1972, seguindo a linha de integração nacional, o **governo militar** planeja e executa a obra de asfaltamento da estrada que interligava o trevo de Curvelo/BR 040 até Montes Claros (MG), BR 135,

elevando nossa importância na malha rodoviária nacional, elevando nosso papel de centralidade. Naquele momento ainda não sentiríamos os efeitos imediatos de tal asfaltamento, em indicadores econômicos e sociais, pois como a rodovia BR 116 (Rio/Bahia), já estava consolidada além do mais o fluxo proveniente do sul produtor em direção ao norte trafegava via Dutra, (São Paulo/Rio), pois a outra opção que era a rodovia Fernão Dias (São Paulo/BH) além de não ser duplicada, não tinha boas condições. Mas o importante é que neste momento já tínhamos a BR 135, INTERLIGANDO Curvelo à Montes Claros asfaltada.



Simulação de como seria o transporte em MG em 2019 – PEL Minas

Análise conclusiva - retorno das oportunidades - 100 ANOS

Com a término da **duplicação da Rodovia Fernão Dias** (São Paulo/BH), sendo importante alternativa para quem transitava sul para norte, transformando-se em melhor opção para o trecho, transformando Curvelo-Montes Claros como um verdadeiro prolongamento da Fernão Dias (sentido sul/norte), pois desta forma sai da intrincada rota Belo Horizonte-Ipatinga para alçar a BR 116, mais ao norte depois de Montes Claros.

Importante fato comprobatório é o enorme fluxo de veículos que hoje passa em Curvelo, incrementado após a conclusão das obras de duplicação Fernão Dias (São Paulo/BH), fluxo este buscando norte nordeste, sendo Curvelo um importante entroncamento rodoviário, podendo prosseguir via BR 135 norte ou seguir BR 259 oeste, ou seguir buscando a BR 040 a oeste.

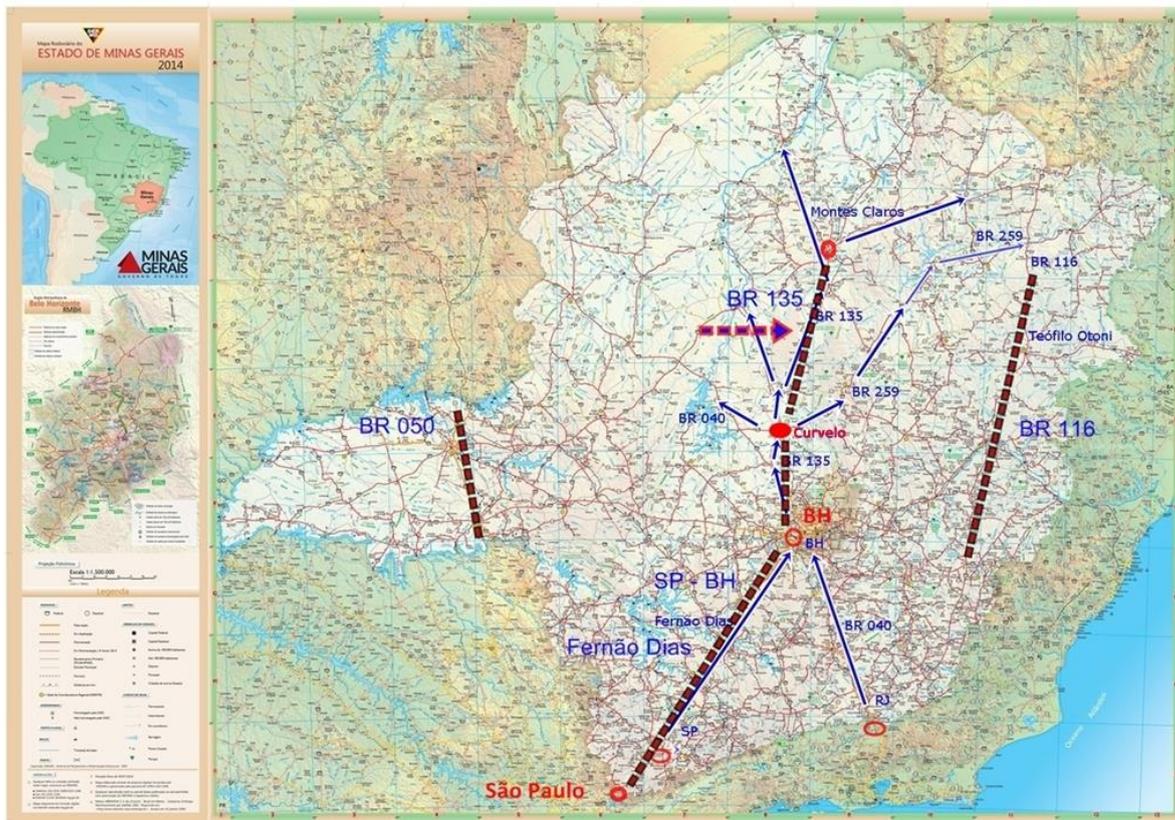
Outro fato relevante que materializa esta linha de pensamento foi a escolha deste trecho da BR 135, (Curvelo-Montes Claros), ter sido escolhido para ser concessionado dentre vários trechos mineiros, obtendo amplo sucesso na realização de leilão público (2018). Foi arrematado por R\$ 2 bilhões por uma empresa de capital Italiano, (Grupo Gávio-Ecorodovias), buscando aqui, após seus investimentos, seus retornos financeiros. Observa-se que este grupo tem larga experiência nacional e internacional neste segmento, tendo grande parte do PIB brasileiro trafegando em suas rodovias.

Verifica-se no bojo deste ponto que novamente o capital intelectual financeiro europeu busca fazer investimentos na mesma região, em épocas distintas com modais diferentes, mas com os mesmos fundamentos. Pois para projetos serem exequíveis têm de serem sustentáveis financeiramente, ainda mais em um momento de instabilidade econômica mundial como o atual. E neste ambiente macroeconômico de logística, a posição geográfica é fundamental. Não foi por coincidência que há 100 anos este mesmo capital europeu veio aqui fazer seus investimentos.

Como a ambiência externa voltou a nos brindar, fator decisivo para nossa alavancagem, é de suma

importância entendermos tal dinâmica e estarmos preparados para tais oportunidades fazendo **nosso futuro ser agora**. Futuro este através da geração de renda pelas oportunidades de estarmos bem localizados, retornando a fazermos parte da artéria principal, além do mais temos uma cidade pronta para tal momento. Nestes tempos de incertezas sociais e econômicas o capital se escasseia, torna-se mais calculista, ficando o recurso público mais disputado, mais reduzido.

Sabemos que investimentos para a execução de obras em infraestrutura são de ordem volumosa, tendo sua retomada de forma extremamente lenta, e que nestes momentos faz-se valer todos os pontos positivos acima descritos, e que principalmente neste momento onde tudo terá que ser sustentável, teremos nossa posição de vantagens competitivas de 1904 integralmente restabelecidas. **Surtindo imediatamente os efeitos desta nova fase de nosso novo ciclo econômico.**



Mapa: com os 3 grandes fluxos longitudinais sul norte do Brasil
Destaque para a rodovia Fernão Dias/BR 040/BR135

Análise complementar - FATOR DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

As estradas e rotas inserem-se como fator determinante de desenvolvimento a nível regional, conseqüentemente determinando em sua somatória o nacional. Sua estruturação no território brasileiro foram acompanhadas por um processo de seletividade espacial que privilegiou certos pontos e áreas em detrimento de outros. Fato é que esta lógica do modal brasileiro, sempre influenciou as transformações estruturais e conjunturais de todas as regiões e cidades brasileiras, considerando suas condições históricas.

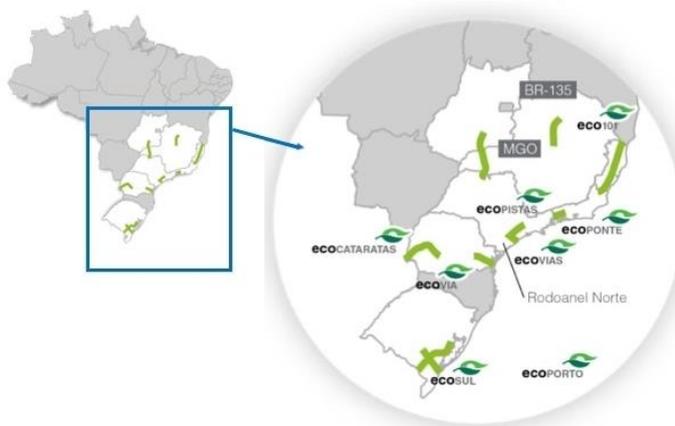
O transporte desenha uma configuração, traçando linhas que no seu bojo modelam uma rede territorial determinante para o desenvolvimento onde elas passam, alterando o desenvolvimento onde elas são alteradas e findando o desenvolvimento onde elas findam. Considerando que somos um país de porte continental, evidenciando a correlação de forças, a hierarquia dos lugares e o território e suas diferenças.

Jamais as desigualdades regionais podem ser explicadas alheias ao vertiginoso crescimento do transporte no

Brasil, em toda a complexidade que a temática implica. **Em outras palavras, para compreender as contradições do Brasil no período atual, a evolução e a decadência de regiões é necessário um entendimento geográfico mais completo do enraizamento e capilaridade do modal rododiferroviário**, dos investimentos neste setor, bem como da boa localização das mesmas e sobretudo da capacidade de cada região entender seu momento, buscando através de suas vantagens competitivas sua evolução.



approx 2.640 km
along the main trade corridors in the south and south-east of the country



LICENSEE	SECTION	KM
ECOPONTE	Rio de Janeiro Noteroi-State of Rio de Janeiro	23,0
ECOVIA CAMINHO DO MAR	Curitiba-Porto Paranagua	137,0
ECOCATARATAS	Paraná - «Tripolborder»	387,0
ECO101	Macuri/Ba - Rio de Janeiro border	476,0
ECOVIAS DOS IMIGRANTES	San Paolo-Porto Santos	177,0
ECOSUL	Pelotas - Porto Alegre - Porto Rio Grande	457,0
ECOPISTAS	San Paolo - Vale do Rio Paraiba	135,0
RODOANEL NORTE (*)	San Paolo Nortern Ring Road	48,0
MGO (*)	Cristalina (Goiás) - Delta (Minas Gerais)	437,0
BR-135 (*)	Montes Claros (Minas Gerais)	364,0

(*) awaiting authorisation for closing

Mapa da concessão da rodovia BR 135 (2018) / Rodovias no Brasil adm pela concessionária vencedora.

Curvelo, 04 de junho de 2018.