

# O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL (PIN) JUNTO AO PRIMEIRO PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO (1972/1974).

**Luiz Carlos de Oliveira<sup>1</sup>, Gercina Maria dos Santos<sup>2</sup>, Manoel Lemes da Silva Neto<sup>3</sup>**

1,2,3 – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento – IP&D – Universidade do Vale da Paraíba  
Av. Shishima Hifumi, 2911 – Urbanova – 12244-000 – São José dos Campos – SP - Brasil  
gercinasantos@zipmail.com.br, lucaol@uol.com.br, manuellemes@uol.com.br

**RESUMO:** Na década de 60/70, rodoviarismo passou a ser sinônimo de integração nacional, e no governo Médici, no I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento - 1972/1974), o modelo de desenvolvimento tinha como objetivo principal alterar o modo de organização do Estado e das instituições para transformar o Brasil, atendendo alguns objetivos: a) colocar o Brasil na categoria das nações desenvolvidas; b) duplicar até 1980 a renda per capita; c) crescimento anual do PIB entre 8% e 10% ao ano. Alguns programas de desenvolvimento regionais foram instituídos, como Proterra (Programa de Redistribuição de Terras) e de Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste, e o PIN (Programa de Integração Nacional) nele o Governo Federal elaborou e colocou em execução um ambicioso planejamento rodoviário que objetivou integrar todo o território nacional, o investimento previsto no sub-setor de transporte era de 9% do PIB. Este artigo visa, assim, analisar a estratégia de planejamento adotada pelo Governo Federal, no tocante ao transporte rodoviário, tentando identificar a ligação desta com as do governo do estado de São Paulo.

**Palavras-Chave:** Transporte, Rodoviarismo, Planejamento Regional, São Paulo.

**Área de Conhecimento:** Ciências Sociais Aplicadas.

## Introdução

Procurou-se resgatar, a seguir, de forma condensada o início da consolidação do sistema de transporte rodoviário no Brasil, salientando a importância do tema, e como refletiu nas estratégias de planejamento Urbano e Regional do estado de São Paulo. Sendo a constante busca de relações voltadas a estratégia de organização do espaço motivou este estudo.

O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1972/1974), assim como os planos anteriores e posteriores, permitem “esboçar tendências” referente à futura distribuição espacial das atividades no País. O planejamento é utilizado pelos governos como instrumento indicativo dos caminhos a serem seguidos para o desenvolvimento do país, indicando, também as possibilidades de organização futura do território, as possibilidades de valorização e desvalorização de regiões, a inclusão ou exclusão de cidades e de atividades econômicas, a integração ou a desintegração. O território é assim organizado, principalmente, pelas políticas relacionadas às infra-estruturas de transporte, comunicação e energia.

O sistema rodoviário, por exemplo, passa a ser definido de forma a promover uma das características inerentes ao planejamento regional, que é a relação inter-regional. Até então, os eixos de penetração do Estado eram paralelos, não havendo, por exemplo, comunicação entre as diferentes regiões do Estado.

No Brasil, o planejamento relacionado aos transportes é uma prática recente, o programa de integração nacional (PIN) definiu o sistema rodoviário federal, composto por (8) oito rodovias radiais, com ponto inicial em Brasília; (14) quatorze rodovias longitudinais, no sentido norte-sul; (21) vinte e uma rodovias transversais, no sentido leste-oeste; (29) vinte e nove rodovias diagonais e setenta e (8) oito rodovias de ligação entre as cidades. O DNER coordenou o planejamento das rodovias com os departamentos estaduais. Portanto, compreende (5) cinco tipos de rodovias federais: radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação, identificadas pelas letras “BR” seguidas de um número. Ver mapa – 01:

**Rodovias Radiais** – Prefixo BR – 0XX:



**Mapa – 01: Fonte:** Ministério dos Transportes.

**Rodovias Radiais** – partem da cidade de Brasília em qualquer sentido. Sua numeração vai de 1(um) a 100 (cem) aumentando a partir do norte no sentido horário. Ex.: Br –10 Belém-Brasília; Br – 40 Brasília – Rio de Janeiro; Br – 50 Brasília-São Paulo.

Rodovias Longitudinais – traçadas na direção dos meridianos (sentido norte-sul). Sua numeração vai de 101 (cento e um) a 200 (duzentos) aumentando de leste para oeste. Ex.: Br – 101 Osório (RS)-Fortaleza (CE); Br –116 Jaquarã (RS)-Fortaleza (CE); Br – 174 Manaus (AM)-Boa Vista (RR). Ver Mapa – 02:

Rodovias Longitudinais – Prefixo BR – 1XX:



**Mapa – 02: Fonte:** Ministério dos Transportes.

**Rodovias Transversais** – traçadas na direção dos paralelos (sentido leste-oeste). Sua numeração vai de 201 (duzentos e um) a 300 (trezentos) aumentando de norte para sul. Ex.: Br – 210 (Perimetral Norte): Macapá (AP)-Mitu (AM); Br – 230 (Transamazônica); João Pessoa (PB)-Benjamim Constant (AM). Ver mapa – 03: Rodovias Transversais – Prefixo BR – 2XX:



**Mapa – 03: Fonte:** Ministério dos Transportes.

**Rodovias Diagonais** – traçadas diagonalmente. Sua numeração vai de 301 (trezentos e um) a 400 (quatrocentos). Ex.: Br – 319 Porto Velho (RO)-Manaus (AM); Br-364 Cuiabá (MT)-Porto Velho (RO). Ver mapa – 04:

Rodovias Diagonais– Prefixo BR – 3XX:



**Mapa – 04: Fonte:** Ministério dos Transportes.

**Rodovias de Ligação** – ligam as anteriores entre si. Sua numeração vai de 401 (quatrocentos e um) a 500 (quinhentos).

**Mapa – 05:** Rodovias de Ligação – Prefixo BR-4XX:



**Mapa – 05: Fonte:** Ministério dos Transportes.

## Resultado

As políticas de desenvolvimento urbano e regional apresentam-se inicialmente, entretanto influenciadas pelo centralismo do governo federal. Nesse mesmo período à elaboração pelo governo do estado de São Paulo, de várias políticas de desconcentração industrial, com a preocupação em desenvolver regiões exteriores à região Metropolitana. Destaca-se como marco de referencial da regionalização no estado de São Paulo a oficialização da divisão do estado em dez Regiões Administrativas, através do Decreto N° 48.162, de 03 de Julho de 1967. Essa divisão foi o suporte territorial para desencadear a descentralização espacial da administração pública. Posteriormente, através do Decreto N° 52.576, de 12 de dezembro de 1970, essa divisão foi alterada para um novo sistema de unidades territoriais, em número de onze.

Na gestão Abreu Sodré (1967 a 1971), a divisão do estado em 11 regiões administrativas, com o objetivo da descentralização administrativa e conhecimento de exigências específicas do desenvolvimento de cada região (NEGRI, 1988).

O modelo proposto aos órgãos de Administração estadual desempenha, subsidiariamente, um papel de modelo para o planejamento indicativo, cumprindo, assim, uma dupla missão: o planejamento administrativo e o planejamento indicativo. Nota-se, que as divisões

regionais serviriam de base à descentralização administrativa e de elemento ativador da organização regional, fortalecendo os pólos e subpólos das regiões e sub-regiões definidas e, também, de parâmetro para a implantação de programas do Governo do Estado. O sistema rodoviário, por exemplo, passa a ser definido de forma a promover uma das características inerentes ao planejamento regional, que é a relação inter-regional. Até então, os eixos de penetração para o interior do Estado eram paralelos, não havendo, por exemplo, comunicação entre as diferentes regiões do Estado.

Tal estratégia do governo de São Paulo baseava-se na – já considerada como clássica – Teoria dos Pólos de Crescimento de Perroux. Com a escolha desta alternativa, torna-se claro a opção do estado de buscar o crescimento econômico através do setor secundário.

A Teoria de Perroux parte do princípio de que a instalação de um novo centro ou a ampliação de um já existente através da instalação direcionada de um complexo abrangente de atividades não básicas – em geral indústrias – leva a criação de um pólo espacial, ou seja, um ponto de adensamento de forças de desenvolvimento.

No governo paulista de Laudo Natel (1971 a 1975), o Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento (PROINDE) propôs a ampliação de 5,5 mil quilômetros de rodovias para facilitar as principais vias de penetração (Anhangüera, Washington Luís, Castelo Branco e Dutra) e de saídas da Região Metropolitana de São Paulo.

*Rodovia Anhangüera*, atualmente com duas pistas no trecho inicial, que liga a capital paulista a Campinas, prolongando-se no rumo de Ribeirão Preto e Igarapava;

*Rodovia Washington Luís*, que atinge Pereira Barreto através do Planalto Paulista;

*Rodovia Presidente Castelo Branco*, atualmente com duas pistas, triplas no seu trecho inicial, que parte das vizinhanças da capital paulista e atinge a fronteira mato-grossense;

*Rodovia Presidente Dutra*, que une Rio de Janeiro à cidade de São Paulo, através de duas pistas inteiramente asfaltadas, e que apresenta o tráfego mais intenso do país, uma vez que representa o elo de ligação entre as rodovias que se dirigem para ou procedem do Sul, do Centro-Oeste e do Nordeste, além da própria ligação entre as duas maiores cidades brasileiras;

No bojo dessas transformações, a implantação e pavimentação da Via Anhangüera, a reciclagem do sistema viário, articulando melhor o Interior e a Região Metropolitana de São Paulo – através de novas auto-estradas como a Bandeirantes, dentre outras – além do

adensamento da rede de estradas vicinais, contribuiu para a configuração de verdadeiros corredores de circulação, tanto de atividades econômicas como populacionais.

*Rodovia dos Bandeirantes ou Via Norte*, liga Campinas à Capital paulista;

Foram também criados os Escritórios Regionais de Planejamento (ligados à Secretaria do Planejamento do Estado) para elaboração de diagnósticos regionais visando a promover a industrialização nessas áreas.

A metodologia, elaborada pelo arquiteto Luiz Carlos Costa, para a identificação do escalão regional e escalão sub-regional definiu a região da Grande São Paulo como nível hierárquico superior do sistema regional paulista, sendo instituída como Região Metropolitana da Grande São Paulo através da Lei Complementar - Nº 94 de maio de 1974.

A interferência de políticas públicas do governo do estado de São Paulo em planejamento regionais ligados aos transportes, também para que não se concretize a integração a noroeste, junto às fronteiras Argentina, Bolívia, Peru... Quando proibiu neste período a construção de ferrovias, rodovias, portos e hidrovias, em rios da fronteira sem nenhum estudo sério a respeito dos impactos, não permitindo assim relações com países vizinhos, e convergindo os fluxos materiais e imateriais na lógica do planejamento voltado a Europa, desqualificou assim as forças produtivas de união dos países sul americano. O que mais tarde viria a desenvolver-se no Mercosul.

## Conclusão

A atual situação do transporte rodoviário no Brasil decorre, principalmente, das formas que vem apresentando o processo econômico e social no país. Com profundas desigualdades na distribuição das redes rodoviárias e na intensidade do tráfego entre elas, repetindo o que ocorre com os transportes ferroviário e aéreo, em que o sudeste e o sul aparecem como as regiões mais bem servidas.

Apesar da importância dos sistemas de transporte para a integração do território, a sua implantação no Brasil não ocorreu de uma forma regular e uniforme. O resultado foi à constituição de um território com uma distribuição muito desigual de densidades rodoviárias, ferroviárias e hidrovias, com fluidez insuficiente para promover o desenvolvimento econômico e social de várias regiões e a organização adequada do território.

A situação precária dos modais no território brasileiro poderia ser explicada pelos "inimigos da circulação" no território brasileiro, proposto por

MONBEIG (1971, p. 115) distâncias, clima tropical, relevo, natureza dos solos, falta de rocha sólida, vegetação vigorosa, povoamento desigual e disperso, entre outros. Mas será que a técnica não poderia superar estes inimigos? Os inimigos complementares, ou mais realistas, poderiam ser: dependência externa de investimentos; modelo adotado para a implantação dos sistemas de transportes; planejamento que considere a organização do território, como prioridade dos interesses privados sobre os da coletividade, entre outros.

## Referências

GORDINHO, M.C. (Org.) Transportes no Brasil,: A opção rodoviária, São Paulo, Marca D'Água, 2003.

Ministério dos Transportes – <http://www.transportes.com.br> - Acesso em 18 junho 2006.

MONBEIG, P. Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1984.

NEGRI, A. O empresário Público. In: COCCO, G; URANI, A; GALVÃO. A.P. Empresários e Empregos Nos Novos Territórios Produtivos. Rio de Janeiro:DP& A. 1999.

PERROUX, F. Note sur la notion de "pôle de croissance". Économie Appliquée, n.1, v.2, 1955.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.