

A LOGÍSTICA INTERMODAL GAÚCHA: AS RACIONALIDADES TERRITORIAIS NA REGIÃO DE CACHOEIRA DO SUL E RIO PARDO – RS

INTERMODAL LOGISTICS IN RIO GRANDE DO SUL: TERRITORIAL RATIONALITIES IN THE REGION OF CACHOEIRA DO SUL AND RIO PARDO – RS

INTERMODAL LOGISTICS IN RIO GRANDE DO SUL: TERRITORIAL RATIONALITIES IN THE REGION OF CACHOEIRA DO SUL AND RIO PARDO – RS

Leandro Daniel Trindade Morais - leandrotrindade@mx2.unisc.br
Virgínia Elisabeta Etges - etges@unisc.br

Submissão em: 12/11/2024

Aceito em: 24/11/2024

RESUMO

Este artigo aborda os principais aspectos de pesquisa realizada para elaboração de dissertação de Mestrado com a temática da Logística Intermodal. Nesta pesquisa foi abordado o processo técnico, político e econômico que levou ao abandono de estruturas físicas viárias de ferrovias e portos, construídos pelas iniciativas pública e privada nos municípios gaúchos de Cachoeira do Sul e Rio Pardo. Para tal buscou-se entender quais agentes estiveram envolvidos neste processo, bem como analisar empiricamente qual a situação contemporânea de tais estruturas e os projetos existentes para estas.

Palavras-chave: Racionalidades territoriais. Ferrovia. Hidrovia. Logística intermodal. Agentes públicos e privados. Abandono

ABSTRACT

This article discusses the main aspects of the research carried out for a master's dissertation on Intermodal Logistics. This research looked at the technical, political and economic process that led to the abandonment of the physical structures of railroads and ports, built by public and private initiatives in the Rio Grande do Sul municipalities of Cachoeira do Sul and Rio Pardo. To this end, we sought to understand which agents were involved in this process, as well as to empirically analyze the contemporary situation of these structures and the existing projects for them.

Keywords: Territorial rationalities. Railroad. Waterway. Intermodal logistics. Public and private agents. Abandonment

RESUMEN

Este artículo aborda los principales aspectos de la investigación realizada para la elaboración de una tesis de maestría sobre el tema de Logística Intermodal. Esta investigación abordó el proceso técnico, político y económico que llevó al abandono de estructuras viales físicas de ferrocarriles y puertos, construidas por iniciativas públicas y privadas en los municipios de Cachoeira do Sul y Rio Pardo en Rio Grande do Sul. Para ello, buscamos comprender qué agentes estuvieron involucrados en este proceso, así como analizar empíricamente la situación contemporánea de dichas estructuras y los proyectos existentes para las mismas.

Palavras chave: Racionalidades territoriais. Ferrocarril. Camino acuático. Logística intermodal. Agentes públicos y privados. Abandon

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa nasceu da necessidade de aprofundar e disseminar o debate em torno da política nacional de transportes que é, acima de tudo, de responsabilidade do Estado Brasileiro, juntamente com empresas privadas, empresas públicas, autarquias e a sociedade como todo. Tal demanda se coloca como relevante, tendo em vista que as políticas brasileiras para logística de transportes estão defasadas em comparação às nações que contam com sistemas mais eficientes em termos de custo, amplitude de alcance do serviço e sustentabilidade. Essa defasagem é decorrente da constituição dos modais brasileiros, historicamente voltados à exportação de produtos primários e, mais recentemente, aos diversos fluxos de mercadorias no contexto do mercado global.

No ano de 2018 uma greve dos caminhoneiros brasileiros, que durou apenas dez dias, foi responsável pelo estabelecimento de um nível altíssimo de tensão nacional no âmbito político e econômico, além do desabastecimento do comércio e indústria, evidenciando, assim, o tamanho de nossa dependência dos veículos que circulam no modal rodoviário. Mundo afora, especialmente nos Estados Unidos e na Europa, a dependência do modal rodoviário é bastante inferior à brasileira, sendo que nestes o modal rodoviário cumpre um papel de fechamento de gargalos logísticos e transporte de produtos agrícolas, tanto para exportação como para o mercado interno. O planejamento por parte do Estado, da esfera pública, é essencial para a consolidação do modal ferroviário e, igualmente, para o modal hidroviário, o qual por vezes é sazonal e tem de ser utilizado por períodos específicos, levando em conta questões econômicas e climáticas.

Um nível maior de integração dos distintos modais de transporte brasileiros acarretaria a redução de custos do transbordo de mercadorias, na diminuição da emissão de gases de efeito estufa, tão presentes no transporte rodoviário, na diminuição dos custos de manutenção de rodovias, impactando diretamente no “custo Brasil” e, da mesma forma, na capacidade de competição dos produtos brasileiros num contexto global. Outrora o Brasil esteve em posição concomitante às nações centrais no desenvolvimento das estruturas ferroviárias, construindo boa parte de suas malhas no 14 mesmo período da constituição de malhas estadunidenses e europeias.

No caso sul-rio-grandense, houve uma ação estatal para a construção da malha ferroviária, projetada com detalhamento, de forma que pudesse abranger as áreas de produção, importação e exportação, além de estabelecer ligação com os portos fluviais gaúchos. Contudo, a partir do contexto global pós-Segunda Guerra Mundial, no qual empresas transnacionais do setor rodoviário, especialmente escandinavas, alemãs e estadunidenses, buscavam ferozmente novos mercados, o Estado Brasileiro se moveu em favor de demandas internacionais, descartando boa parte da estrutura física e administrativa/burocrática existente para o transporte fluvial e, ainda mais, a da estrutura ferroviária, que já contemplava parte significativa do território nacional.

Ademais, fatores como o tipo de organização e ocupação territoriais distintas entre Brasil e outras nações americanas como os Estados Unidos, o qual integrou mais rapidamente seu território no que tange ao comércio e à administração, havendo rapidamente ocupado os territórios obtidos após a Guerra Mexicano-Americana pela via da imigração europeia massiva foram preponderantes para a consolidação do modal ferroviário, enquanto o Brasil centrava-se na produção agroexportadora da região Sudeste.

Já no caso europeu, a ampla urbanização da Ilha da Grã-Bretanha, Prússia (Depois Império Alemão) e França durante a Segunda Revolução Industrial levaram a uma demanda compulsória de trens para dar vazão a suas escalas produtivas. Tendo isto em conta, esta pesquisa analisou como se apresenta a integração dos modais de transporte, com enfoque nas cargas a granel (Soja, arroz e milho), na região de Cachoeira do Sul e Rio Pardo, no intuito de compreender a sua relevância para os diferentes segmentos da economia e da sociedade regional, averiguando, também, as racionalidades presentes no estabelecimento desses modais, e como as esferas pública e privada brasileiras deram vazão a estas como agentes de configuração.

Mais além, buscou compreender o processo histórico, em suas facetas política, econômica e burocrática, que contribuiu para a secundarização de estruturas físicas de transporte dos modais ferroviário e hidroviário e de todo um entorno econômico correspondente, com foco nos ramais logísticos de Cachoeira do Sul e Rio Pardo, nos quais os três modais em análise estão presentes. A escolha desse recorte territorial reside na sua potencialidade histórica, caracterizada pelo encontro entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, a partir da Ferrovia Norte-Sul com o porto fluvial de Cachoeira do Sul, o Porto de Rio Pardo e a Rodovia Transbrasiliana (BR-153).

2 METODOLOGIA

Para a realização desta pesquisa tomou-se como referência o pensamento do Materialismo Histórico-dialético, como método de abordagem, o qual permitiu a compreensão das estruturas históricas, da maneira como estas se configuraram e como hoje se manifestam no território. As contradições presentes no processo histórico, associadas aos dados, são capazes de trazer à tona os motivos pelos quais vivemos sob condições específicas, tendo em vista que tal processo caminha em direção a interesses particulares, pertinentes às elites político-econômicas de cada tempo histórico. A contribuição de Milton Santos para a análise da configuração contemporânea dos modais logísticos do Brasil foi imensurável nesta pesquisa, pois dispôs ferramentas de análise precisas, condensando perspectivas bastante amplas sob as quais foi possível analisar os entes e as relações interacionais entre os modais com o território e a sociedade, além de analisar como estes estão hoje inseridos em lógicas capitalistas distintas, que podem servir ou não às particularidades do território.

Os dados trabalhados nesta pesquisa foram obtidos por meio de levantamento bibliográfico, em teses, dissertações, livros e artigos científicos, bem como por meio de fontes documentais (poder público, empresas usuárias dos modais no eixo pesquisado). Também foram obtidos dados em fontes secundárias, como bancos de dados do IBGE, da FEE, e de órgãos governamentais.

Ademais, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com informantes qualificados vinculados direta ou indiretamente ao setor de transportes e, por fim, o uso de fotografias dos sítios onde estão localizadas as estruturas modais estudadas foram utilizadas.

A partir do ordenamento dos dados obtidos documentalmente, bem como da releitura das entrevistas realizadas e da bibliografia levantada, procedeu-se para uma análise dos dados a partir de indagações e pressupostos que deram origem a pesquisa. A epistemologia de Milton Santos e o método dialético foram ferramentas para que os dados fossem analisados e confrontados entre si, bem como com aqueles do projeto. Assim, as perguntas da pesquisa foram sanadas com base em seus objetivos e os dados ganharam sentido a partir de perspectivas específicas que vislumbram os diversos agentes da realidade analisada como parte de lógicas determinadas. O

paralelo histórico, as racionalidades presentes nos usos das estruturas de transporte, evidenciadas na pesquisa, e o aporte científico das fontes bibliográficas, foram ferramentas de análise para uma compreensão abrangente do paradigma contemporâneo dos transportes no Rio Grande do Sul, verificando os papéis da esfera pública (nas suas diversas hierarquias responsáveis pela gestão da realidade pesquisada) e da esfera privada (produtores rurais, indústrias de beneficiamento, empresas comerciais que lançam mão dessa estrutura), bem como suas motivações para descartarem a estrutura intermodal.

3 OS AMBÍGUOS PARECERES DAS INSTITUIÇÕES E EMPRESÁRIOS

De acordo com o Décimo-Terceiro Recenseamento Geral do Brasil, ocorrido em 2022, Cachoeira do Sul e Rio Pardo são municípios profundamente inseridos nas perspectivas que marcam todo o estado do Rio Grande do Sul; amplo envelhecimento populacional, diminuição da população jovem e o esvaziamento dos municípios. O estado gaúcho apresenta o maior índice de envelhecimento populacional brasileiro; as quedas das taxas de fecundidade bem como o acréscimo na expectativa de vida produziram uma pirâmide etária que já não apresenta o formato piramidal clássico visualizado no Brasil em todo território brasileiro até o início da década de 1990, sendo notável o crescimento do topo piramidal, reflexo da evolução da sociedade brasileira quanto ao acesso a saúde, seguridade alimentar, previdência social e relações entre gênero e trabalho, com as mulheres cada vez mais autônomas tanto na sua inserção no mercado de trabalho quanto na decisão de ter filhos.

Nos últimos 52 anos foram realizados seis recenseamentos gerais no Brasil, no decorrer dos quais o município de Cachoeira do Sul teve sua população reduzida de 94.270 habitantes para 80.070 em 2022. Entre os motivos para tal redução estão as emancipações dos municípios de Cerro Branco (1988) e Novo Cabrais (1995), adiminuição da taxa de natalidade e a migração de cidadãos, especialmente na faixa etária dos 18 aos 30 anos, para outras regiões do estado em busca de oportunidades de emprego ou melhores panoramas econômicos e sociais, sendo a Região Metropolitana de Porto Alegre e a Serra Gaúcha os principais destinos destas pessoas.

O decréscimo populacional cachoeirense apresentado no último recenseamento representa 4,48% em relação ao do ano de 2010. Porém, de acordo com o chefe da agência local do IBGE Miguel Moura em entrevista ao Portal O Correio há um clima favorável de crescimento econômico pelo menos no setor de serviços, graças a construção civil, ademais, o varejo cachoeirense experimentou um importante aporte de novas lojas nos últimos 10 anos, especialmente filiais de grandes franquias como Lojas Americanas, Casas Bahia, Magazine Luíza, Lojas Renner, Casas Pernambucanas, o que contribuiu para o aumento do consumo, bem como atenuou o êxodo dos jovens.

No município de Rio Pardo a diminuição populacional do recenseamento mais recente comparada a do ano de 2010 indicou uma redução de 7,81%, passando de 37.591 habitantes na década passada para 34.654, com a baixa taxa de fecundidade, o envelhecimento da população e a saída de cidadãos como as razões para tal decréscimo, sendo os municípios de Porto Alegre e Santa Cruz do Sul os principais destinos da migração rio-pardense. A baixa dinamização municipal, bem como o baixo número de empregos disponíveis faz parte da configuração regional que diz respeito tanto a Cachoeira do Sul como a Rio Pardo.

A principal consequência para tais municípios com forte diminuição populacional está na redução da participação no coeficiente do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), o qual é um mecanismo constitucional para transferência de recursos econômicos da União para os estados, municípios e o Distrito Federal, montante obtido a partir de 22,5% do valor do recolhimento do Imposto de Renda e do Imposto sobre Produtos Industrializados. Tal montante é repassado de acordo com as populações municipais em faixas fixas.

Com o recenseamento de 2022 Cachoeira do Sul caiu para uma faixa inferior do coeficiente do Fundo de Participação dos Municípios, que só poderia ter sido evitado caso a população houvesse atingido, no mínimo, 81.505 habitantes, tal qual o município de Rio Pardo, que também descendeu para uma faixa mais baixa do Fundo de Participação Municipal, sendo que a arrecadação pela via deste fundo diminuirá em Cachoeira do Sul e Rio Pardo em 20% e 11,11%, respectivamente. A baixa dinamização destes municípios não implica, necessariamente, em baixa qualidade de vida, porém, no que tange aos modais de transporte em tais municípios, fica evidente a existência em distintos âmbitos o empenho pela manutenção do monopólio do modal rodoviário, enquanto, por outro lado, o modal ferroviário que percorre os territórios desses municípios porta-se como uma verticalidade à qual suas populações e interesses sociais e econômicos estão completamente alheios. Quando, em 1992, a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) foi inserida no Programa Nacional de Desestatização, processo concluído em 1998, 22 mil quilômetros de ferrovias passaram a ser operados exclusivamente pela iniciativa privada, com o Estado ficando incumbido apenas de criar novas políticas para a manutenção e expansão do modal.

De acordo com Pradela (1998), tal processo de “desestatização” dizia respeito ao distanciamento das perspectivas de um Estado capaz de empreender o desenvolvimento e incumbido de intervir em determinados setores da sociedade brasileira para uma aproximação à uma lógica mais liberal, todavia, com a manutenção da propriedade do Estado, o qual apenas “cede” as operações a entes privados por prazos determinados. Assim, as agências de regulação tomaram as funções da administração pública direta outrora representada pela Rede Ferroviária Federal S.A, sendo incumbidas de, teoricamente, zelar pela contemplação do interesse público no uso das ferrovias.

A malha ferroviária brasileira hoje é operada por diversas empresas privadas seja em trechos cedidos pelo Estado, os quais são a ampla maioria, seja por trechos desestatizados ou novos trechos construídos pela Valec Engenharia (INFRA S.A), estatal ligada ao Ministério da Infraestrutura incumbida da construção, manutenção e operação de diversas malhas brasileiras, sendo elas as Ferrovia Norte-Sul (EF-151), Ferrovia de Integração Oeste Leste (EF-334), Ferrovia Transcontinental (EF-354) e Ferrovia do Pantanal (EF-267). Tal modelo verticalizado apresentou ganhos em relação a operação estatal de outrora, porém, o modelo de cessão também apresentou grandes pontos negativos que diminuíram a efetividade, o índice de cargas, a expansão do uso da malha e a concorrência com os demais modais.

A baixa qualidade dos serviços também foi um dos efeitos do processo de concessão e desestatização, com as empresas simplesmente fazendo uso dos trechos que lhes interessavam e abandonando os demais, gerando diversos litígios entre os estados e tais entes privados, tal qual entre a Rumo Logística e o estado do Paraná. No decorrer da pesquisa foi possível apurar junto a representações de entes públicos e privados ligados direta ou indiretamente aos modais de transporte fortemente utilizados no Rio Grande do Sul a existência de uma grande aceitação da importância e necessidade da ampliação do uso dos demais modais de estruturas consolidadas ou

não no estado. Todavia, a percepção de quais são as razões para que isso não ocorre divergem conforme o próprio âmbito no qual as representações entrevistadas estão inseridas, ainda que, de forma ampla, exista um conhecimento técnico e estatístico dos valores positivos dos modais ferroviário e hidroviário.

Os entrevistados ligados a grandes empresas cachoeirenses que exportam expressivo volume de cargas via modal rodoviário indicam a inexistência do interesse político estatal como fator decisivo para que na última década o terminal ferroviário de carga e descarga de Cachoeira do Sul pertencente a Rumo Logística tenha sido desativado, bem como o abandono das propostas de dragagem da hidrovia do Jacuí. Até meados do ano de 2010 a Trevisan S.A, de acordo com seu chefe de logística, ainda enviava grandes cargas de soja nos vagões da América Latina Logística em direção ao Porto do Rio Grande, no entanto, a elevação dos custos por parte da Rumo Logística e, mais relevante, o longo tempo tomado para preencher com soja os vagões da América Latina Logística, fizeram com que a opção rodoviária fosse mais eficiente, ainda que mais cara de acordo com a variabilidade do preço do diesel. O representante da Trevisan S.A entrevistado ressaltou ainda que a capacidade de cumprimento de prazos do modal rodoviário é seu grande ponto favorável, ainda que ele reconheça que isto seja possível graças à predição nacional em investir no mesmo a partir de determinado momento e histórico e, desta forma, torná-lo mais eficaz. A Trevisan S.A dispõe de um terminal de pesagem, secagem e carga de soja, que opera com um custo bastante baixo, sendo necessárias apenas manutenções periódicas nas esteiras que elevam a soja para que esta seja despejada já dentro dos caminhões, sendo tal estrutura fácil de reproduzirem instalações específicas de carga e descarga (Terminal) ao lado da ferrovia com baixocusto de construção e manutenção.

A não criação de um terminal deste tipo, segundo o entrevistado, por “razões políticas”, justificativa também citada pelo secretário local da Companhia Estadual de Silos e Armazéns (CESA) para a inexistência de investimentos no terminal portuário cachoeirense e na dragagem da Hidrovia do Jacuí. Neste mesmo contexto a Chefe de Transportes da Granol acredita que em um longo prazo, a partir de estudos técnicos e ampla cooperação público-privada, a ampliação do uso dos modais ferroviário e hidroviário será possível.

A própria Granol tem adjacente a sua estrutura fabril de Cachoeira do Sul o Porto de Cachoeira do Sul, o qual, segundo sua chefe de transportes, poderia ser utilizado pela empresa, todavia, o investimento necessário em dragagem e aquisição de embarcações demandaria investidores. A estrutura do Porto de Cachoeira do Sul não está sob o controle da Granol, o que ocorreu foi que a Granol restringiu o acesso pela estrada original que chegava à base portuária. Assim, o público tem de acessar o porto cachoeirense adentrando uma propriedade privada para, assim, contornar a fábrica da Granol. O secretário de Transportes e do Interior de Cachoeira do Sul relata que o porto cachoeirense foi usado de forma extremamente restrita em seus inícios, com algumas cargas de grãos (soja, trigo e arroz) advindas do próprio município ou de outros pela via ferroviária, a qual possuía uma estrutura de extensão de seu ramal que terminava a menos de 100 metros da plataforma portuária, facilitando o transbordo. No entanto, por questões políticas, de custo para transferência de cargas e da falta de interessados, as estruturas acabaram completamente abandonadas.

Já no município de Rio Pardo o secretário do Setor de Transportes relata que o grandioso projeto gaúcho-neerlandês da Hidrosul, o qual permitiria um amplo transbordo da produção regional de tabaco e madeira, não vingou devido aos custos que seriam repassados aos produtores e suas entidades representativas, já que a empresa neerlandesa especializada e o governo sul-rio-grandense não arcaiam com

todos os custos. Também segundo o secretário hoje boa parte dos produtores e suas representações demonstram arrependimento em relação a tal projeto. Tal afirmação é referendada pelo diretor da Federação de Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (Farsul), o qual relata que boa parte dos produtores outrora envolvidos com o projeto da Hidrosul gostariam de retomar tal empreendimento.

O representante da Federação de Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (Farsul) inquirido na pesquisa vai além quanto às questões políticas, pontuando que nas décadas de 1970 e 1980 ainda havia um amplo uso das ferrovias gaúchas, especialmente em áreas de planalto, para o transporte de cargas a granel, entretanto, com a consolidação estrutural, econômica e política do modal rodoviário a partir da década 1990, os demais modais foram deliberadamente abandonados, desconsiderando-se para tal, questões ambientais e econômicas.

A quilometragem dos modais, para efeito de comparação, já demonstra tal guinada; enquanto o modal hidroviário possui 400 quilômetros funcionais e o ferroviário 1100 quilômetros em operação no Rio Grande do Sul, o modal rodoviário possui cerca de 19 mil quilômetros operacionais. Ainda que a questão técnica de acesso muito superior no modal rodoviário justifique parte de tal disparidade, boa parte dela está ligada a opções políticas regionais. Mais além, o diretor da Farsul relata que a ALL Logística não cumpria e não cumpre partes de seus deveres ao ser detentora de concessão da malha ferroviária do sul brasileiro (ALL Malha Sul). Outrora, inclusive, a América Latina Logística prestava operações para a Coamo Agroindustrial Cooperativa, maior cooperativa agrícola do Brasil, entretanto, descumpria prazos ou não efetuava serviços já pagos, o que levou a eventual compra da ALL pelo Grupo Cosan e a transformação desta em Rumo Logística, isto porque o gigantesco Grupo Cosan está fortemente ligado ao transporte e exportação de açúcar, álcool e derivados para o setor energético.

Figura 1 - Malhas da ALL Logística/Rumo Logística no Brasil e Argentina



Fonte: Rumo Logística, 2023

Embora tal aquisição tenha melhorado a prestação de um serviço ainda bastante restrito, há trechos da malha que a Rumo Logística simplesmente não utiliza, levando a litígios judiciais, como com a Comarca de Curitiba, a qual demanda a retirada da concessão da Rumo Logística no estado devido ao não cumprimento de seus deveres ao “abandonar” determinados trechos ferroviários existentes neste território. O enfoque do Grupo Cosan no setor energético ligado ao açúcar e seus derivados, inclusive com a Camil Alimentos, proprietária do Grupo Cosan Alimentos e do Açúcar União contribuiu para o pouco interesse da Rumo no Rio Grande do Sul, sendo o Paraná e São Paulo seu principal território de interesse.

No que tange às hidrovias o diretor da Farsul relatou que empreendimentos recentes estão provando a necessidade da recuperação da malha hidroviária gaúcha como um todo. O Terminal Santa Clara (Tecon Santa Clara/Contesc) localizado no município de Triunfo foi construído exclusivamente para o transporte de cargas containerizadas e tem sido capaz de atender boa parte da produção que chega via Rios dos Sinos, fazendo com que as operações neste terminal aumentem cerca de 2,8% ao ano, com 3 a 4 barcaças operando semanalmente. Tal terminal está no caminho do que poderia ser uma hidrovia mais ampla caso houvesse a recuperação da hidrovia do Jacuí, pois o próprio município de Triunfo está entre os rios Taquari e Jacuí.

As mercadorias importadas e exportadas via Terminal Santa Clara (Teconsc) são oriundas de diversas partes do estado e do mundo. Boa parte dos produtos originam-se ou vão para nações como Marrocos (Frango para exportação), Peru, Colombia, Estados Unidos, Bélgica, entre outros. Sendo os principais municípios utilizadores do terminal Lajeado, Taquari, Caxias do Sul, Carlos Barbosa, Farroupilha, Veranópolis e outros. São exportadas cargas industriais como peças para maquinário industrial, resinas, equipamentos agrícolas, frango, graneis, entre outros; O secretário da Companhia Estadual de Silos e Armazéns (CESA) de Cachoeira do Sul relata que a Companhia entre os anos 2008 e 2010 realizou vários embarques de cargas de arroz no Porto de Cachoeira do Sul, sendo a Coriscal (Cooperativa Agrícola Cachoeirense Ltda) a principal usuária naquele momento. Tal transporte foi possível naquela época pela cooperação entre governo do estado do Rio Grande do Sul e a Navegação Aliança, a qual possui diversas embarcações voltadas ao transporte a granel. As cargas das embarcações variavam entre 830 e 1,1 mil toneladas, sendo que tal montante é o equivalente a cerca de 40 ou 50 carretas carregadas de arroz.

Naquele período a redução de custos foi benéfica para tais cooperativas, as quais representavam produtores menores de arroz, os quais eram clientes assíduos da CESA, a qual lhes possibilitava armazenar o arroz e aguardar o momento mais propício em termos de preço para vender o produto. Os custos para transporte da carga via hidrovia do Jacuí somaram, em média, 40% a menos que no modal rodoviário, sendo transportadas, além do arroz, cargas de milho e cevada. Contudo algumas questões impediram a continuidade do projeto, segundo o representante da CESA; devido aos seguintes fatores: a mudança de muitos produtores do arroz para a soja, a ampliação da silagem particular e a falta de investimento e interesse dos entes públicos em ajudar com os custos de dragagem, segurança e sinalização da hidrovia.

Todas estas mudanças fizeram com que a CESA fosse a leilão em 2018 e adquirida completamente em 2020 pela indústria de beneficiamento e armazenagem de grãos Pradozem, sediada no município de Passo Fundo, pelo valor de 5,2 milhões de reais, sendo que a mesma indústria já havia adquirido o polo de Bagé da CESA. A Pradozem enfrenta problemas de logística relevantes no polo cachoeirense, pois, ainda que próxima do rio, a estrutura de silos no município está na região central da área urbana, inclusive próxima do Hospital de Caridade e

Beneficiência, o que dificulta a logística dos caminhões que levam e retiram cargas do armazenamento. Por tal, seria muito interessante para a CESA/Pradozem o uso da hidrovía cachoeirense, a qual está a 30 metros de sua estrutura física, relatou o representante da CESA. É válido ressaltar que a unidade de silos da CESA cachoeirense pode abrigar até 70 mil toneladas de grãos, o que a faz a segunda maior estrutura de silagem do Rio Grande do Sul.

Figura 2 – CESA de Cachoeira do Sul e o Rio Jacuí ao fundo



Fonte: TV Cachoeira Novo Tempo – Ernani Marques - 2020

A Pradozem somente adquiriu a CESA de Cachoeira do Sul por acreditar no potencial da hidrovía do Jacuí, conforme o preposto da CESA inquirido. Uma das razões para que haja esta crença por parte da empresa é o baixo custo para a recuperação total de todos os trechos navegáveis da hidrovía sul-rio-grandense, o que coincide com o relatado pelo representante da Farsul, pelo chefe de logística da Screw Indústria Metalmeccânica e pelo Assessor Técnico da Diretoria de Operações da Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul (Superintendência). O inquirido representante da Autoridade Portuária gaúcha relata que o custo de manutenção das rodovias gaúchas é o segundo maior do Brasil, somente superado pelo estado de Minas Gerais.

Segundo pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 8,9 mil quilômetros de rodovias sob a tutela do governo estadual custariam 4.89 bilhões de reais para sua total recuperação, a qual, efetivamente, é feita de forma periódica em trechos específicos com alta demanda de reparos. Tal custo reside nas péssimas condições estruturais das estradas gaúchas, por tal, a CNT afirma que 1 a cada 10 pontos rodoviários críticos no Brasil ficam no estado do Rio Grande do Sul, com apenas dois estados apresentando mais pontos críticos que as estradas gaúchas. Estes impactos refletiram em um aumento próximo a 30% dos custos de transporte estaduais, fazendo com que, aos poucos, os empresários olhem de forma diferente para os demais modais.

A pesquisa da CNT também afirma que a situação das estradas gaúchas está piorando, sendo que 59,4% das estradas analisadas apresentaram problemas, 5% a

mais que na pesquisa do ano de 2018, enquanto apenas 40,6% demonstram condições adequadas, 5% a menos que na pesquisa anterior. Tal situação e a falta de investimento leva o estado a conceder trechos das rodovias sob a gestão da Empresa Gaúcha de Rodovias para a iniciativa privada, sendo esta considerada uma medida paliativa pelo representante da Farsul. O crescimento constante de frota doméstica gaúcha vai de encontro ao amplo domínio do modal rodoviário no setor de cargas, fazendo com que as perspectivas para a qualidade das rodovias sul-rio-grandenses sejam desfavoráveis.

De acordo como diretor da Farsul; o custo anual da manutenção por quilômetro de rodovia no Rio Grande do Sul equivale a um décimo do investimento necessário para a recuperação de todos os trechos navegáveis dos rios gaúchos. Estes números evidenciam, segundo o mesmo, a falta de vontade política para que ocorram avanços na superação da dependência do modal rodoviário. Já o representante da Secretaria de Logística e Transportes, em contraponto, diz que o governo estadual tem feito todo o possível dentro de suas limitações financeiras e gerenciais para o aumento do uso dos demais modais de transporte, sendo a questão burocrática e legislativa um dos grandes entraves, já que a legislação para qualquer embarcação comum, seja para graneis ou contêineres é equivalente, no Brasil, a de um transatlântico, dificultando o atraque de barcos e indo de encontro ao interesse privado em investir em tal setor. O mesmo sugere uma legislação semelhante àquela existente na Europa, onde é comum famílias viverem nas embarcações do Mediterrâneo como uma tradição secular e, assim, a União Europeia apresenta leis simplificadas para embarcações comuns, facilitando o trabalho dos portos e pilotos náuticos.

O porto de Cachoeira do Sul foi cedido, em parte, no ano de 1997 para a Granol, a qual não o utiliza, situação considerada irregular pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). O Secretário de Transportes e do Interior de Cachoeira do Sul relata que a área do Porto de Cachoeira do Sul pertence à União e tem pouco mais de 180 hectares, sendo que a Granol ocupa cerca de 40 hectares deste montante. Assim, uma porcentagem considerável da sucursal cachoeirense da Granol está em área pública. O repasse de tal área para a empresa ocorreu em 2005 e garante à empresa paulista plena posse do terreno, assim, fica isenta de qualquer solicitação aos entes públicos para construir e cercar a área. Ainda assim, há um outro grande montante da União ainda inutilizado, sendo que vários interessados nestes já apareceram, no entanto, muitos sem interesse em exercer funções ligadas à atividade portuária, o que é compulsório de acordo com a legislação já que o terreno é adjacente ao porto.

Um longo impasse entre os interesses da Granol e as possibilidades de novos empreendimentos portuários ocorre há décadas no município e não parece que será solucionado tão cedo. O ramal ferroviário de 2,5 quilômetros construído para conectar a ferrovia ao porto demanda total revitalização, assim como toda a estrutura do porto, o que dificulta o surgimento de empreendedores interessados. Na década de 1980 o investimento da prefeitura e do estado na construção das estruturas do porto e no ramal ferroviário foram altos e incluíram desapropriação de mais de 10 propriedades privadas na estrada da Volta da Charqueada, região cachoeirense onde localizavam-se as antigas charqueadas e compreendem propriedades com grandes áreas, outrossim, o investimento ainda não foi “recuperado” pelos entes públicos, ressalta o secretário.

Figura 3 - Limite entre o espaço da área portuária cachoeirense da União e a área concedida à Granol



Fonte: Acervo do Autor, 2023

Figura 4 – Ramal de extensão da ferrovia cachoeirense na Volta da Charqueada em direção ao Porto de Cachoeira do Sul (distante 50 metros da plataforma portuária)



Fonte: Acervo do Autor, 2023

A última ação em prol do porto cachoeirense ocorreu em 2017, quando a prefeitura buscou a realização de um estudo visando transformar a plataforma portuária e seu entorno dotado de muita natureza em uma área de lazer e turismo histórico, revitalizando os prédios da antiga charqueada (Charqueada do Paredão) localizados dentro da área do porto, a plataforma em si e a estrada férrea interna. Contudo, o projeto ainda não foi executado.

O secretário da Farsul reitera que projetos como o Porto Meridional de Arroio do Sal, já autorizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários representam o tipo de empreendimento a ser realizado em Cachoeira do Sul e Rio Pardo, porém, demandam enormes montantes de dinheiro privado, tendo em vista a falta de interesse público nestes empreendimentos, sendo que Cachoeira do Sul apresenta o entroncamento ferroviário-portuário, o que lhe daria destaque havendo produtores interessados em utilizá-lo.

Vários entrevistados salientaram a importância do Plano Estadual de Logística e Transporte de 2015 (PELT) como orientação técnica e política fundamental e para o estabelecimento de políticas e empreendimentos nos diversos modais de transporte existentes no Rio Grande do Sul.

Conforme o secretário da Farsul, o “desengavetamento” do PELT representaria uma redução bilionária nos custos públicos com transporte e melhorias evidentes para a população gaúcha e o fortíssimo agronegócio do estado, o qual ainda “anda 100% sobre rodas” poderia ampliar seu potencial fortemente com uma grande intermodalidade, gerando empregos e impactando em diferentes níveis o dinamismo de muitos municípios sul-rio-grandenses.

4 PLANO ESTADUAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

O Plano Estadual de Logística de Transportes (PELT-RS) tem por função diagnosticar os problemas e gargalos nos sistemas logísticos do Rio Grande do Sul, definindo e sugerindo cenários, além de planos para as esferas pública e privada articuladas para uma nova sistematização de suas cadeias de transporte, visando, assim, atingir o melhor equilíbrio possível entre os modais de transporte disponíveis no território sul-rio-grandense.

O PELT em seu escopo contempla a questão logística gaúcha até 2039, dando ferramentas de planejamento para a dinamização e Intermodalização dos transportes, contemplando um sistema duradouro que possa seguir diagnosticando e conduzindo as políticas para o setor logístico no decorrer das décadas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As racionalidades implicadas no estabelecimento da configuração até então existentes dos modais de transporte no Brasil e Rio Grande do Sul não são apenas aquelas hegemônicas dos sistemas político e econômico capitalistas neoliberais ocidentais, os quais originalmente fundamentaram o estabelecimento dos sistemas rodoviários no Brasil e nas nações outrora periféricas. O espaço geográfico brasileiro, no que tange às malhas de transporte teve sua constituição a partir de redes voltadas, essencialmente, para suprir as demandas do setor agropecuário e agroindustrial voltado para a exportação de commodities e, mais adiante, para dar vazão a novos setores industriais e às holdings globais que buscavam atingir o maior número de clientes e mercados possíveis.

Embora as ferrovias tenham surgido de forma adjacente ao capitalismo industrial anglo-saxão, para garantir sua expansão mundo afora, cumprindo com a lógica oriunda de Smith até Keynes, seus usos não foram iguais nos diversos territórios, nem mesmo seus fins. As locomotivas movidas a carvão e elétricas, tal qual os primeiros barcos movidos pela cinemática dos vapores que circulavam na ilha da Grã-Bretanha, das cidades de Liverpool até Manchester, não exerciam a mesma função que as locomotivas que iam dos municípios de Jundiá até Santos no sudeste brasileiro. As primeiras levavam em linhas diárias regulares trabalhadores para as pujantes indústrias inglesas, bem como minérios para sustentara produção destas fábricas.

Por outro lado, as ferrovias brasileiras tinham circulado em suas linhas vagões lotados de açúcar, café, algodão e couro. Isto exemplifica como o modal ferroviário constituiu-se em seus inícios como ferramenta tecnológica de consolidação do Capitalismo Industrial na Europa e América do Norte e como ferramenta de manutenção da economia agroexportadora brasileira. A mundialização da economia global esteve fortemente atrelada ao delineado das ferrovias, no entanto, especialmente nos contextos das nações colonizadas pelos Impérios Britânico e Francês, bem como na América Latina, as ferrovias formavam uma espécie de território alheio a seu entorno, sendo constituídas por terminais de carregamento junto às produções agropecuárias e outro terminal junto aos portos.

Além de inegável e triunfante, a tecnologia moderna era extremamente visível. Suas máquinas de produção, embora não fossem muito potentes pelos padrões atuais, na Grã-Bretanha a média de 20 HP em 1880, costumavam ser grandes, ainda feitas principalmente de ferro, como se pode constatar nos museus de tecnologia. Mas os maiores e mais potentes motores do século XIX eram os mais visíveis e audíveis de todos. Eram as 100 mil locomotivas (200-450 HP) que puxavam seus quase 2,75 milhões de carros e vagões, em longas composições, sob bandeiras de fumaça. Elas faziam parte da inovação de maior impacto do século, sequer sonhada cem anos antes ao contrário das viagens aéreas, quando Mozart escreveu suas óperas. Vastas redes de trilhos reluzentes, correndo por aterros, pontes e viadutos, passando por atalhos, atravessando túneis de mais de quinze quilômetros de extensão, por passos de montanha da altitude dos mais altos picos alpinos, o conjunto das ferrovias constituía o esforço de construção pública mais importante já empreendido pelo homem. Elas empregavam mais homens que qualquer outro empreendimento industrial. Os trens alcançavam o centro das grandes cidades, onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias igualmente triunfais e gigantescas, e às mais remotas áreas da zona rural, onde não penetrava nenhum outro vestígio da civilização do século XIX.

Por volta do início dos anos 1880 (1882), quase 2 bilhões de pessoas viajavam por ano pelas ferrovias, a maioria delas, naturalmente, na Europa (72 por cento) e na América do Norte (20 por cento). À época, nas regiões "desenvolvidas" do Ocidente, muito poucos homens, talvez mesmo poucas mulheres, cuja mobilidade era mais restrita, deixaram de entrar em contato com a ferrovia em algum momento de suas vidas. (Hobsbawm, 1987, p.30). Mais tarde, contudo, o principal produto de exportação brasileiro, o café, vivencia uma série de crises e mudanças que o vão desatrelando ao modal ferroviário, o qual vai saindo da esfera privada e tem uma ação cada vez mais relevante por parte do Estado, período no qual o ente público ficou incumbido de desenvolver o uso de tal modal e fazer com que este cumprisse funções sociais e econômicas relevantes, o que, segundo os agentes públicos envolvidos na Desestatização da Década de 1990 não ocorreu.

Tal conjuntura impressiona, haja vista que o surgimento de um órgão estatal voltado à gestão do modal, a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), ocorrera devido à incapacidade da esfera privada de gerir e produzir desenvolvimento econômico a partir destas estruturas. Assim, este processo culminaria com as concessões e a desestatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), legando novamente ao modal um caráter periférico e exclusivo, novamente alheio aos territórios que percorre e a seu potencial. É válido ressaltar, ademais, que parte dos territórios sobre os quais se assentam os trilhos das ferrovias brasileiras foram concedidos pela iniciativa do Estado e, depois, da República, pressupondo, assim, tratar-se de um empreendimento de interesse amplo e nacional.

No entanto, o processo histórico que determinou o “Fim da Era Ferroviária” esteve ligado ao alçamento de novas classes ao poder político brasileiro, os quais definiram a forma como o Estado trataria a relação entre os setores produtivos, a circulação de pessoas e cargas e as estruturas viárias disponíveis. Para Silveira (2007, p.12), o Estado tão somente entregou umbem público nas mãos da esfera privada quando realizou as concessões das malhas ferroviárias sob a justificativa de desonerar a máquina pública e de dinamizar a capacidade do uso das linhas férreas. Isto porque o desenvolvimento e recuperação destas estaria ligado ao aumento da produção e exportação de commodities agropecuárias e minérios e não ao tipo de gestão.

Por tal, fica claro que houve uma grande ingerência sobre o Estado para que este permitisse o uso exclusivo por determinadas empresas, *holdings*, empresários, produtores, entre outros, de estruturas gigantescas que percorrem inúmeros municípios e estados e fazem parte direta ou indiretamente da vida das pessoas que vivem próximas aos trilhos. Tal processo culminaria, posteriormente, no Novo Marco Legal das Ferrovias, o qual aumentará o exclusivismo do uso das ferrovias, bem como diminuirá a diversidade de cargas e de usuários. Com o Estado legando a outrem a função de dar uso a uma série de malhas tão relevantes em seus contextos regionais. Porém, neste contexto não é possível desvencilhar a figura do Estado das elites econômicas dominantes, muito porque fora a partir da articulação destas que os processos de concessões e do Novo Marco Legal das Ferrovias tiveram seus inícios.

A própria existência das primeiras estruturas portuárias e ferroviárias estiveram totalmente conectadas ao setor de exportação nacional, o qual viabilizaria sua capacidade de comercialização, pela integração de mercados regionais e globais, a partir da constituição de sistemas de transporte delineados sobre os territórios, especialmente ferrovias e portos. Tal processo demandava aportes financeiros das nações centrais e das oligarquias locais e concessões por parte do Estado para a construção destas estruturas. No entanto, o Estado Nacional monárquico existente no início das ferrovias e em seus primeiros momentos republicanos estava fortemente sustentado e balizado no apoio das oligarquias agrárias e exportadoras, fazendo com que não apenas o Estado ficasse submetido a conceder os espaços para a implementação destas estruturas como a, posteriormente, cedê-las de maneira exclusiva.

A maior parte das linhas férreas nacionais tiveram sua construção em um período anterior ao da Segunda Guerra Mundial e mesmo à Primeira Guerra Mundial, antes do surgimento da grande indústria automobilística nacional. Neste sentido as ferrovias sucumbiram ante um processo industrial que surgia visando a expansão de mercados, e a substituição de importações, dando espaço para uma nova elite industrial presente nas grandes regiões metropolitanas, a qual demandava do poder político uma nova malha de transportes capaz de atingir mais territórios e constituir novos mercados consumidores, o que estava além do alcance das malhas ferroviárias

desiguais, com pouca distribuição territorial e diversas estruturalmente (bitolas). Assim, boa parte do setor agropecuário também migrou para o novo modal rodoviário, marginalizando ainda mais o uso dos trilhos. Não é possível dizer que houve um findar das ferrovias, mas sim uma adaptação a novos interesses econômicos de entes específicos, os quais lançam mão destas estruturas para aumentar sua competitividade e consequente acumulação de capital.

Em certos momentos as linhas férreas estiveram sob o arrimo do Estado, posteriormente sob empresários e empresas e novamente sob o Estado que mais adiante as relegaria a novos entes privados. É questionável, porém, a afirmação de que o Estado nada fez com a Rede Ferroviária Federal S.A de 1957 até a década de 1990, mesmo porque as reformas, adequações e ampliações realizadas pelo Estado no período citado foram suficientes para despertar amplo interesse privado nos leilões das concessões das malhas.

O Estado Brasileiro, no contexto de substituição do modal ferroviário pelo rodoviário, exerceu função de resgatar as malhas que já não interessavam aos entes privados, já que boa parte das ferrovias, a partir de 1950, já não eram capazes de competir com as rodovias. Assim, houve inúmeras extinções unilaterais pelo Estado de contratos para uso de ferrovias por empresas privadas e neste momento o Estado assumiu o encargo de manter o funcionamento das malhas pela via do aluguel do uso, beneficiando determinados produtores e empresas, além de realizar reformas, ampliações e estações de troca de bitola (substituição dos truques). De certa forma, a União assumiu um risco e arcou com um prejuízo em prol de entes reduzidos, dando amostras de como o público costuma submeter-se ao privado quando esta forma parte da elite financeira.

O processo que resultou em seletivo uso das ferrovias brasileiras por parte de tão poucos clientes e produtos não fora criado pelas concessionárias usuárias a partir da década de 1990. Esse fenômeno, que transformou o mercado de cargas ferroviárias em oligopólio privado, já vinha sendo instituído desde os primeiros anos de operação tanto da RFFSA, quanto da FEPASA. O que era oligopólio de fato, torna-se, com a reconcessão, de direito. Desvenda-se, desse modo, a reapropriação das ferrovias brasileiras por parte de alguns grupos pertencentes à classe dominante que, desde implantação, delas se utilizam prioritariamente. Até por volta de 1950, era amplo o uso que se fazia das ferrovias como opção para a realização de transportes terrestres, e isso pode ser constatado pela expressiva participação que “mercadorias diversas” ocupavam na composição dos produtos transportados pelas ferrovias, das mais variadas categorias econômicas (primeira, segunda e terceira). Essa estrutura montada para a circulação de mercadorias, das mais diversas características, é que foi desmontada, dando lugar a uma nova forma focada nos transportes de alguns poucos clientes em cada uma das regiões atendidas pela nova empresa estatal.

As diversas ferrovias, que foram agrupadas para constituir tanto a RFFSA quanto a FEPASA, possuíam um histórico de transportes que reproduziam um modelo básico em que uma mercadoria, ou um pequeno conjunto de mercadorias, desempenhava papéis de “carros- chefes”, tais como madeira, café, milho, sal, arroz, algodão, açúcar, juntamente com uma parcela significativa (bem mais da metade, em 1940) de mercadorias diversas, podendo-se acrescentar a essa amplitude de uso os outros tantos serviços oferecidos, como os mencionados anteriormente. (Nunes, 2008, p.221).

No Rio Grande do Sul, a partir de inúmeros relatos de entrevistados, não somente a racionalidade do capital foi capaz de gerar o abandono estrutural de ferrovias e portos, mas, também, o surgimento de nichos econômicos na esfera

pública vinculada a terceirizados privados, os quais lucram e sustentam-se na manutenção da hegemonia do modal rodoviário e seus altíssimos custos de manutenção, a qual há de ser constante em toda sua extensão.

Em 2022 o Estado do Rio Grande do Sul leiloou 271,5 quilômetros de rodovias estaduais, sendo estes arrematados pela *holding* Via Central, pertencente ao grupo espanhol Sacyr, o qual, em contrapartida, deverá investir cerca de 3,4 bilhões de reais no estado nas próximas três décadas. O uso destes trechos por veículos de transporte de cargas, especialmente granéis, é um dos grandes causadores dos danos estruturais que demandam manutenção e elevam enormemente o custo das rodovias, os quais, caso fossem parcialmente substituídos pelo uso de modais alternativos existentes no território, impactariam nos valores arrecadados pelo Estado e as empresas que administram as concessões. Ainda assim, 72% das estradas gaúchas apresentam problemas estruturais de acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), sendo o 108 segundo estado com maior custo de manutenção para o modal (4,89 bilhões).

Em suma, o processo histórico e político que legou aos modais ferroviário e hidroviário presentes estruturalmente nos territórios dos municípios Cachoeira do Sul e Rio Pardo a uma função marginal e exclusiva no contexto econômico regional está atrelado a sua estruturação, a partir de uma economia agroexportadora, outrora calcada no sistema de “plantation” e, por fim, no agronegócio tecnológico de alta produtividade a partir da Revolução Verde e da expansão das fronteiras agrícolas.

Entretanto, não apenas estas verticalidades justificam esta configuração, mas a sujeição constante do Estado e das instituições públicas às elites agrárias, industriais e rentistas, em detrimento da nação como um todo e seu desenvolvimento como sociedade. Tudo isso em favor da perpetuação de projetos de poder político e econômico de cunho neoliberal, sob ampla influência do capital das nações centrais ocidentais e dos compradores de grãos e proteína animal das nações asiáticas. Os entes privados demonstraram, no decorrer da pesquisa, se não incompetência uma grande incongruência para com a lógica neoliberal que estabelece na iniciativa privada independente do auxílio estatal uma referência de ação.

Ao legar a responsabilidade ou culpa pelo uso marginal e monopolizado dos modais ferroviário e hidroviário para os entes públicos, bem como alegar que a estes cabe a recuperação das estruturas para que privados lancem mão delas é, no mínimo, desconexo da realidade. Ademais, isto deixa clara a enorme competência das transportadoras rodoviárias que enfrentam constantes aumentos de custos de combustível, manutenção estrutural, pedagiamento e operação. Ante a postura dos agentes privados locais, esperando sempre a ação do Estado ou culpando este pelas dificuldades do uso do transporte intermodal é possível inferir que não fosse o papel do Estado ao aceitar, compulsoriamente, a tarefa de manter as ferrovias operacionais, ampliando-as e realizando manutenções é possível que a iniciativa privada sequer a houvesse considerado, mesmo que para um uso reduzido e legado a poucos.

REFERÊNCIAS

- ANDERSON, P. **Tras las huellas del materialismo histórico**. 2a ed. México - Espanha: Siglo XXI, 1988.
- ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Ministério dos Transportes Indicadores de Desempenho Portuário – **Cartilha de Orientação**, 2012.
- AUGUSTO, W. Excedente e território: uma leitura das ferrovias brasileiras a partir do cruzamento entre direito econômico e geografia crítica. **Revista da Faculdade de Direito da UFRGS**, Porto Alegre. n. 38, p. 199-219, ago. 2018.
- BOTTOMORE, T. **Dicionário do pensamento marxista**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1987.
- PLANETA ARROZ. **Cachoeira do Sul não é mais o gigante do arroz**. Cachoeira do Sul, 4 de julho de 2020. Disponível em: <https://planetaarroz.com.br/cachoeira-do-sul-nao-e-mais-gigante-do-arroz/>. Acesso em: 29 jul. 2022.
- PREFEITURA DE CACHOEIRA DO SUL-RS. **Inventário turístico de cachoeira do sul, agosto de 2017**. Disponível em: <https://www.cachoeiradosul.rs.gov.br/portal/noticias/0/3/2114/smic-atualizou-inventario-turistico>
- COLLAZIOL, A. **Transporte hidroviário no Rio Grande do Sul**. UFRGS. 2003.
- DOURADO, A. Aspectos socioeconômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil. **Ciência e Cultura**, v. 36, n. 5, pp. 733-736, 1984.
- ELY, D. Reparo de rodovias do RS custaria R\$ 4,89 bilhões; valor é o segundo maior do Brasil. **Gaúcha Zero Hora**. Porto Alegre, 22 de out. de 2021. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/transito/noticia/2019/10/reparo-de-rodovias-do-rs-custaria-r-489-bilhoes-valor-e-o-segundo-maior-do-brasil-ck21s9icr08ei01n39gct53ki.html>. Acesso em 18 de out. 2023.
- ETGES, V. Desenvolvimento regional: a região importa? **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional G&DR**. Taubaté, São Paulo, v. 18, n. 1, p.313-319, 2022.
- IBGE. Cidades IBGE. **Cachoeirado Sul**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/cachoeira-do-sul/panorama>. Acesso em 18 de out. 2023.
- IBGE. Cidades IBGE. **Rio Pardo**. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/rio-pardo/panorama>. Acesso em 18 de out. 2023.
- LEFEBVRE, H. **Marxismo: uma breve introdução**. Coleção L&PM Pocket, 2009.
- NIETSCHE, M. **Avaliação das Condições de Manutenção e Segurança das Barragens e Eclusas do Fandango, Anel de Dom Marco, Amarópolis e Bom Retiro no estado do Rio Grande do Sul**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC, 2022.

PURPER, P. **Análise dos benefícios da utilização do multimodal de transportes do Centro do Rio Grande do Sul. Artigo**, Cachoeira do Sul; 2007.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Coordenação e Planejamento. Departamento de Estudos Econômicos e Sociais e Planejamento Estratégico. **Rumos 2015: estudo sobre desenvolvimento regional e logística de transportes no Rio Grande do Sul / SCP-DEPLAN; DCAPEP**. Porto Alegre: SCP, 2006. 5 v. Disponível em: <https://planejamento.rs.gov.br/upload/arquivos/201601/12102911-rumosvol1-1-001-298-red.pdf>. Acesso em 18 de out. 2023.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografiacrítica**. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1978.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço, técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

SANTOS, M e SILVEIRA, M. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Riode Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. O Retorno do Território. In: **Território: globalização e fragmentação** [S.l: s.n.], 2002.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

STEDILE, J. **A Questão Agrária no Brasil: O Debate na Esquerda: 1960-1980**. São Paulo, Editora Expressão Popular, 2012.

TARGA, Luiz R. P. **Le Rio Grande do Sul et la création de L'État "développementiste" brésilien**. Grenoble: Université Pierre Mendes. Ecole Doctorale d'Économie, 2002.

TREVISAN, N.; SOUZA, E.; ESTELLITA, M. **Um enfoque logístico com análise dedea sobre a integrabilidade modal da infraestrutura da Bacia do Baixo Jacuí**. Rio de Janeiro; SPOLM, 2006.

Triunfo: Terminal de Santa Clara completa 1,5 mil viagens. Portal de Notícias Região Carbonífera do Rio Grande do Sul. **Triunfo**, 14 de Abr. de 2021. Disponível em: <https://www.portaldenoticias.com.br/noticia/16442/triunfo-terminal-santa-clara-completa-1-5-mil-viagens.html>. Acesso em 18 de out. 2023

VERSANO, R. **A guerra fiscal do ICMS: quem ganha e quem perde**. Planejamento e políticas públicas. Brasília, Ipea, n. 15, p. 3-19, 1997.

VIEIRA, R. **Autorizações ferroviárias no Brasil:** desafios do novo modelo. Coletânea de Pós- Graduação. Especialização em Controle da Desestatização e da Regulação (CDR). Tribunal de Contas da União. Brasília, 2022.

VILAS BOAS, L. **A Natureza do Espaço:** Técnica, Razão e Emoção. Resenha de Milton Santos. 3ª Edição. São Paulo: Edusp (Editora da USP), 2003.

WAQUIL, P. D.; FILIPPI E. E. Desigualdades regionais e desempenho diferenciado dos municípios do Rio Grande do Sul: uma análise a partir de elementos rurais. In: PAIVA, C. Á. (org.). **Evolução das desigualdades territoriais no Rio Grande do Sul.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2008