

# As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais<sup>1</sup>

Dilma Andrade de Paula

Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Brasil

E-mail: dpaula@rondonet.com.br

## Resumo:

A história ferroviária brasileira foi marcada por uma fase de intensas construções de ferrovias, troncos e ramais ferroviários, entre finais do século XIX e início do XX, mas logo conheceu um descenso, após a década de 1930. A partir de 1960, as ferrovias começaram a sofrer o processo de erradicação de ramais, notadamente aqueles considerados pela fala oficial como "antieconômicos", devido à política governamental de incentivo às rodovias e pela própria concorrência do transporte rodoviário, além dos problemas técnico-operacionais-administrativos internos às empresas. O objetivo do trabalho é historicizar os principais momentos desse processo, mostrando as contradições do argumento "antieconômico", que tornou-se um tipo de "doxa" (no sentido atribuído por Pierre Bourdieu) na anti-política ferroviária brasileira.

## Trens: um assunto atual

No Brasil, a temática das ferrovias voltou a ocupar as atenções, multiplicando-se as reportagens sobre a desarticulação dessa modalidade de transporte e sobre o processo, em curso, de liquidação da *holding* Rede Ferroviária Federal S.A. (criada em 1957) e o abandono do seu patrimônio. Um dos motivos para o retorno dos debates foi a primeira grande greve dos caminhoneiros, deflagrada no dia 27 de julho de 1999, que evidenciou a vulnerabilidade do sistema de transportes brasileiro, calcado fundamentalmente no modal rodoviário. Nesse caso, vários são os motivos da greve, decorrentes da opção pelas rodovias: os altos pedágios cobrados nas estradas pelas empresas concessionárias, as multas, os constantes aumentos dos combustíveis, etc. Outro fator importante, mas de ordem cultural, para a retomada do assunto das ferrovias, é a existência de um "culto ao trem". A influência desse meio de transporte na formação cultural brasileira, ainda pouco estudada pelas ciências sociais, mas muito explorada pelo cancionário popular e por escritores, também é um aspecto a ser considerado. Segundo a escritora Rachel de Queiroz,

de todas as máquinas corredeiras, flutuantes ou voadoras que o homem tem inventado, nunca houve nenhuma que se comparasse à majestade de um grande trem, a correr com suas dezenas de vagões... botando fumaça e fogo pela chaminé, como um dragão das lembranças perdidas dos primeiros homens.<sup>2</sup>

A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital, trazia também os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos "encontros e despedidas". O apito do trem regulava os hábitos, conforme relata um cronista anônimo, "*o apito do trem marcava as horas... Muitas famílias esperavam que a '953' apitasse na encruzilhada, e quando a última vibração dissolvia-se em silêncio, alguém apagava as luzes e todos iam dormir*". (Idem:117)

Assim, nos perguntamos: o que teria favorecido a impregnação da memória social pela temática do trem? Sobre os mecanismos da memória, segundo Henri-Pierre Jeudy, o abandono, seja de lugares e/ou de objetos, é também um teatro de memórias plurais que tanto guarda ou preserva, quanto expurga os sentimentos que impulsiona. É um "*espaço de catarse social no qual a cólera e a revolta não têm por figuração mais que o eco das imagens mnésicas*".(Jeudy,1990: 129) Há uma estética do abandono: os objetos/lugares

abandonados resistem, evocando nostalgia, como se os eventos que haviam anunciado seu fim se tornassem os signos de sua transmutação em símbolos. E, ainda: “*heste vasto depósito do mundo, tudo é símbolo ao menos um instante*” (Idem: 126). Os trilhos arrancados, as antigas estações abandonadas, os maquinários jogados em algum depósito ou apodrecendo às vistas públicas, estimulam a produção de novos símbolos, ou de recordações, na produção de um sentido para o passado. O trem não mais existe, mas permanece na memória, como na letra da música *Ponta de Areia*, do cantor e compositor Milton Nascimento:

Ponta de areia, ponto final  
 Da Bahia-Minas, estrada natural  
 Que ligava Minas ao porto, ao mar  
 Caminho de ferro, mandaram arrancar  
 Velho maquinista, com seu boné  
 Lembra o povo alegre que vinha cortejar  
 Maria-Fumaça não canta mais  
 Para moças, flores, janelas e quintais  
 Na praça vazia um grito um ai  
 Casas esquecidas viúvas nos portais (*Ponta de Areia*. Milton Nascimento e Fernando Brant. LP *Minas*, 1975. CD remasterizado em Abbey Road, 1994)

A Estrada de Ferro Bahia Minas, que ligava os Estados de Minas Gerais e Bahia, (do sertão ao mar), mencionada pela música, teve os seus trilhos arrancados em 1966. As “casas esquecidas” e as “viúvas nos portais” sugerem sua sobrevivência enquanto símbolo de uma época. Hoje, são poucas as empresas que funcionam transportando passageiros em serviços interurbanos. A navegação e o transporte aéreo têm pouca participação no conjunto global dos transportes. Dados do ano de 1998 mostram a opção do país pelas rodovias, de forma generalizada: a extensão total de rodovias pavimentadas e não pavimentadas é de 1.658.677 km, enquanto a rede ferroviária estende-se por 29.577 km. A quantidade de carga transportada em toneladas-quilômetro é de 416.715 por rodovias e 138.724 por ferrovias. O número de passageiros-quilômetro transportados é de 806.921 nas rodovias e de 7.514 nas ferrovias (Geipot, 1998). Torna-se necessário, portanto, investigar o processo político-decisório que gerou tamanhas distorções.

### **Trajétória histórica das ferrovias brasileiras**

Até o surgimento das ferrovias, o transporte de mercadorias era precariamente realizado, enfrentando estradas de chão, do local da produção até os portos. A expansão da rede ferroviária respondeu, economicamente, à necessidade de exportação do café, paralelamente a um programa de melhoria dos portos como o de Manaus, Belém do Pará e o do Rio de Janeiro.

A história das ferrovias brasileiras começou efetivamente em 1852, quando o financista e industrial Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá, firmou um contrato com o Governo provincial do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada de ferro, que partindo da Praia de Estrela, no fundo da Baía da Guanabara, iria até a raiz da Serra de Estrela, contraforte da Serra do Mar, de onde prosseguiria ao vale do Rio Paraíba e à Província de Minas Gerais. Nesse mesmo ano foi organizada a “Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis” e iniciada a construção da ferrovia. Em abril de 1854 concluíam-se o primeiro trecho ferroviário do Brasil, com bitola de 1,676 e

extensão de 14,5 km, entre a praia, depois Porto Mauá e a localidade de Fragoso, a 1,733 km da raiz da Serra. A empresa possuía três locomotivas, uma das quais a “Baroneza”, fabricadas por Fairbann Sons, de Manchester. O trem inaugural, composto de locomotiva, três carros de passageiros e um de bagagem, fez o percurso até o ponto terminal do trecho de 25 minutos, numa média de 35 km/h. Fazendo um trecho de difícil acesso e pouca lucratividade econômica, a E. F. Mauá não se equilibraria financeiramente, sendo superada pela E. F. D. Pedro II (depois E. F. Central do Brasil), de 1855. Posteriormente, a E. F. Mauá seria incorporada à Leopoldina Railway. (Caldeira, 1995)

Dessa forma, é a partir de 1850, que o Estado brasileiro passou a coordenar e a incentivar a expansão ferroviária com o objetivo de propiciar o crescimento da economia agro-exportadora e de aumentar a entrada de investimentos estrangeiros no país, basicamente aqueles vindos da Inglaterra.

Começava, assim, a sinuosa trajetória desse meio de transporte no panorama nacional, por várias razões. Em primeiro lugar, porque o empreendimento ferroviário inseria-se no contexto de uma sociedade escravista, respondendo aos anseios de melhoria nos transportes dos gêneros de exportação das frações agrárias dominantes. Além disso, em algumas regiões, como a fluminense, o início do tráfego de uma linha coincidia com o início da decadência da região para a qual ela havia sido destinada (Rabello, 1996:26). As ferrovias paulistas também foram construídas para exportar o café, portanto, aos primeiros sinais da crise do produto, as ferrovias também sentiam seu efeito, iniciando a trajetória dos *déficits* (Saes, 1981:187). Com alguma frequência, as empresas constituíam-se de linhas que se tornavam obsoletas em pouco tempo.

Nesse jogo de contradições, percebemos a história ferroviária no Brasil vitimada pelos contrastes do Brasil "Moderno", atravessado pelo que havia de mais atual em termos de associação do capital financeiro, as sociedades por ações e, do outro lado, como a outra face da moeda, o trabalho escravo e toda a lógica de funcionamento de uma sociedade escravista. Almir Chaiban El-Kareh analisa o funcionamento de uma empresa capitalista no seio do Estado imperial escravista. Afirma que, na base desse Estado,

para o fazendeiro, o "lavrador" como era chamado, a estrada de ferro era uma dessas esperanças milagrosas. Se para a nação o trem era o símbolo do progresso, para ele representava a salvação. A revolução ferroviária significava muito mais do que o aumento da capacidade de transporte e velocidade; dela dependia sua sobrevivência como senhor de escravos, como classe. A ferrovia lhe permitia concentrar toda sua "energia negra" na plantação, seu último reduto. (...) A sociedade brasileira estava diante de algo novo, de uma empresa de tipo novo. Mas enquanto as novas relações capitalistas amadureciam rapidamente no setor ferroviário, ali no perímetro mesmo da estrada, e como que justificando a exploração do assalariado, estava o escravo, abrindo caminho para o trem passar ( El-Kareh, 1982: 56 e 83).

A fase de construção ferroviária explica-se pela necessidade de expansão do capital estrangeiro, britânico, em particular, pelas necessidades de acumulação interna e é claro, pelos interesses políticos nacionais. Segundo Ana Célia Castro, a *railroadization* do território nacional acontece em dois momentos: o primeiro de 1860 a 1880 e o segundo correspondente ao período anterior à Primeira Grande Guerra. O Governo brasileiro assegurava, a partir da legislação de 1857, garantia de juros de 7% sobre o custo estimado da ferrovia, vigorando pelo prazo da concessão da ferrovia, entre 50 e 90 anos. Havia, ainda, os subsídios para importação de equipamentos e trilhos; a gratuidade no transporte

de carvão; direito no uso de madeiras, desapropriações, inclusive de minas de carvão, areia, pedreiras, etc; a concessão para explorar as minas que porventura fossem encontradas no processo da exploração da estrada. Alguns desses privilégios eram comuns em qualquer país. Segundo Castro, o que diferenciava o sistema de subvenções no Brasil era a concessão de uma zona privilegiada, em torno de 30 quilômetros, por onde não passaria nenhuma estrada alternativa (Castro,1979:48).

Ana Castro divide as ferrovias em três grandes blocos: a) as do café; b) as da cana de açúcar; c) as de integração (pouco expressivas até 1900). A importância do capital estrangeiro seria bem maior nos dois últimos grupos, concentrando-se nas regiões do extremo Sul:

Os estrangeiros construíram, preferentemente, as estradas da "periferia", que se mostrariam as menos lucrativas; a região mais dinâmica, por sua vez, não só tinha condições de organizar e construir sua infra-estrutura, como tinha a necessidade premente de fazê-lo. O papel dos engenheiros nacionais é notável – são eles, em geral, que fazem os estudos preliminares, que controlam os orçamentos, analisam os custos e as próprias condições técnicas (1981:56).

O investimento nacional foi significativo nas ferrovias dos Estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro. Na área capixaba, dos 490 km construídos até 1886, apenas 218 correspondiam a investimentos ingleses. Também eram de capital nacional todas as 18 ferrovias fluminenses desse mesmo período. Totalizavam 1.471,541 km construídos por empresários brasileiros (Castro, 1981: 51). A relativa importância do capital estrangeiro, principalmente o britânico, nas ferrovias da região Sudeste é confirmada pelo estudo de Andréa Rabello. (1996:124). Segundo a autora, até o final do Império não houve investimentos da Inglaterra no setor ferroviário fluminense. A sua implantação contou basicamente com a participação do capital nacional, público ou particular. No entanto, a tecnologia, matéria-prima, maquinário e combustível utilizados, provinham de diferentes países, como a França e Estados Unidos e não somente da Inglaterra, como acreditava-se. Havia, ainda, as próprias oficinas nacionais para a manutenção e até construção de vagões para várias empresas.

Ainda que o *boom* das construções das ferrovias paulistas acontecesse no século XIX, o período de maior expansão nacional ocorreu de 1908 a 1914, em consequência da recuperação financeira no Brasil, após a crise do Encilhamento. Em um só ano, 1910, foram construídos 2.225 km de ferrovias, índice nunca mais atingido. (Telles,1984:35) Veja-se, por exemplo, através do Quadro 1, que o período de 1908 a 1914 alcançou o maior índice de construção, 22,2 % em relação ao ano de 1960 (ano em que a extensão ferroviária começou a decrescer). É interessante observar que o acréscimo de linhas foi geral em todo o continente Ibero-Americano, resultado, em grande parte, do afluxo de capital estrangeiro. No período de 1901 a 1915 foram construídas 45.936 km de linhas (o segundo maior índice foi no período 1881-90, com 26.606 km), representando mais de 3 mil quilômetros/ano, conforme o Quadro 2 abaixo. Como exemplo: no México, 7.603 km; no Brasil 7.944 km e na região Platina (Argentina, Uruguai e Paraguai) 19.489 km.

**Quadro 1:** Ritmo cíclico das construções ferroviárias Ibero-Americanas.

Ciclo	Km. Construídos	Media anual	Índice (média=100)
1837-55	657	34,6	2,2
1856-75	7.671	383,6	31,5
1876-80	2.764	552,8	45,4

Ciclo	Km. Construídos	Media anual	Índice (média=100)
1881-90	26.606	2.660,6	218,7
1891-00	17.390	1.739,0	143,0
1901-15	45.936	3.062,4	251,8
1916-20	1.091	218,2	17,9
1921-30	14.788	1.478,8	121,6
Média		1.216,3	100

Fonte: Dados extraídos de: Jesús Sanz Fernández. Los ferrocarriles iberoamericanos en perspectiva histórica. In: Jesús Sanz Fernández (coord.). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998, p. 23.

A Primeira Guerra Mundial (e a conseqüente dificuldade para importar equipamentos), a crise de 1929 (e com ela a crise do setor agroexportador) e o início da expansão rodoviária (além das questões ligadas à política interna, na administração dos órgãos e das empresas ferroviárias), fizeram com que a rede ferroviária, de modo geral, estagnasse. De acordo com o quadro acima, percebemos que o índice de novas construções nos anos 1916-20, foi dos mais baixos desde o período inicial das construções. No Brasil, especialmente, durante os anos da guerra, a rede brasileira aumentou em 12%, sendo que, após o conflito, não se produziu uma recuperação da anterior dinâmica construtiva. As empresas privadas deixaram de mostrar interesse pelas construções. As empresas menores porque careciam de recursos econômicos e as maiores, porque consideravam que seus sistemas estavam consolidados, absorvendo grande parte da produção exportadora, como de fato acontecia, não acreditando na necessidade de ampliação das redes. (Carrasco, in: Fernández, 1998:187)

Como avaliação geral desse período inicial de construções ferroviárias, Jorge Natal considera que:

[...] não há como negar: o surto ferroviário verificado, a partir de 1870, significou uma ruptura na história dos transportes no Brasil – a precariedade dos meios de transportes então existentes era notória. A ferrovia foi um avanço notável: ela se apresentava como real necessidade de transportes, acelerava a mercantilização da economia, abria espaços geo-econômicos dentro do país (ainda que limitadamente), constituía-se em espaço de aplicação de capitais (a nacionais e estrangeiros), possibilitava a integração da economia brasileira (exportadora) à economia mundial (basicamente ao centro hegemônico do capitalismo, a Inglaterra), etc. (1991:77-78).

Por outro lado, o modelo agro-exportador fez com que o país mantivesse relações mais intensas com o exterior do que com suas próprias economias regionais. Segundo Natal:

às economias insulares correspondia um transporte também capsulado. Ora, na medida em que aquele padrão de desenvolvimento exaure, também este tipo de transporte se mostre esgotado. Ou melhor: inadequado frente aos novos e crescentes fluxos de comércio inter-regionais que vão se estabelecendo. É verdade que a concentração geográfica das ferrovias na região cafeeira (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Guanabara), se bem que cumpria certo papel no desenvolvimento destes estados, particularmente de São Paulo, evidenciava sua relativa irrelevância no que tange ao restante do País, afora sua incapacidade de articulação com estas regiões. (1991:103)

É inquestionável que a mudança de eixo de uma economia voltada para exportação de produtos primários para outra baseada em substituição de importações, trouxe consigo também a queda do principal meio de transporte que garantia o modelo anterior (ferrovia),

abrindo caminho para o desenvolvimento de outro padrão (rodoviário-automobilístico). Todavia, há que se considerar que, embora desenvolvida em torno dos eixos cafeeiros, as ferrovias do Sudeste favoreceram a criação de toda uma rede de comércio, de serviços e de indústrias. Muitas das regiões que no passado dedicavam-se ao café, passaram a comportar uma policultura, indústrias de cimento, de derivados do petróleo, de interligação com áreas mineradoras ou mesmo da indústria turística que, se aproveitadas, realimentariam as ferrovias. Não foi essa a opção brasileira.

Sobre essa questão, normalmente repetida à exaustão por historiadores e economistas, de que não existiu no Brasil um conceito pré-fixado de uma rede nacional de ferrovias, pois elas teriam seguido o ritmo e a localização da expansão cafeeira e, por isso, assumiram uma forma desvertebrada e regionalizada. Dessa maneira, as ferrovias estariam impregnadas desse “vício de origem” e, portanto, fadadas ao fracasso. Ángel Carrasco faz uma importante crítica a essa visão, considerando os outros ângulos da questão, vejamos:

por lo anteriormente expuesto parece deducirse que el tren brasileño se limitó a cumplir un rol específico dentro de la economía agroexportadora. Esta visión tradicionalista le niega cualquier contribución en cuanto a la dinamización de la economía de puertas hacia adentro. Si bien, el ferrocarril nació pensado de puertas hacia afuera y las políticas ferroviarias fueran inspiradas por comerciantes y plantadores, cuyos intereses se centraban en el mercado mundial, no hay que despreciar los efectos indirectos que se derivaron de la implantación y expansión de un medio de transporte tan revolucionario. Está claro, a estas alturas de trabajo, que la propia configuración de un sistema desintegrado constituyó un serio handicap de cara a fomentar la integración de una economía nacional, e incluso se les puede acusar de haber debilitado los lazos comerciales del interior establecidos por los tradicionales arrieros al potenciar un tipo de economía más rentable.” (p. 190-191. Grifos meus)

A regionalização, ao contrário de ser potencialmente negativa, seria a indutora de um desenvolvimento regional. Embora sendo o café o produto mais valorizado a transportar, a ferrovia carreava muitos outros produtos fundamentais ao mercado interno, o que é tradicionalmente desconsiderado.

### **A anti-política ferroviária**

Com o processo de industrialização mais acelerado, após 1945, consolidou-se a passagem de uma economia voltada para a produção e exportação de produtos primários para outra mais voltada para o mercado interno, tendo na indústria seu carro-chefe. A partir de 1950, incrementava-se a entrada de maciços investimentos estrangeiros, principalmente de capital norte-americano.

Entre 1955 e 1959, entraram no país quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total dos investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis, contribuindo, assim, para consolidar a indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização (Dourado,1984:734). Embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, só a partir daí é que vai acontecer a construção de uma política anti-ferroviária, de desmonte de uma grande parte das linhas do setor. Um claro sintoma dessa política, é o decréscimo do volume de investimentos do BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, que, na sua maioria, foram aditamentos e complementação de recursos destinados a

projetos aprovados entre 1952 e 1955. De 1957 em diante, os investimentos do Banco no setor foram sensivelmente diminuídos, variando de ano para ano. No geral, o setor ferroviário foi o que apresentou pior desempenho em todo o período do governo Juscelino Kubitschek. (Dias, 1995:95-96)

Essa migração de investimentos para a rodovia em detrimento da ferrovia, não pode ser entendido se não levarmos em conta o movimento conjunto de política e economia. De acordo com José Luís Fiori, para entender a dinâmica específica do Estado brasileiro, inserido no contexto de sociedades periféricas, é preciso pensar a economia e a política enquanto formas de dominação que fazem parte de um único processo de reprodução e acumulação do capital, “*viabilizado pelas lutas e compromissos políticos consagrados nas várias formas ou regimes assumidos pelo Estado brasileiro*” (1995:76).

Em 1956, foi criada a primeira comissão para estudar e viabilizar a supressão dos chamados ramais antieconômicos, composta por membros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER. Várias outras comissões e grupos de trabalho seriam formados com a mesma finalidade e sempre com a participação do DNEF, DNER, consultores estrangeiros, e por membros da direção da Rede Ferroviária Federal S.A. As linhas erradicadas eram regulamentadas por resoluções do Conselho Ferroviário Nacional e homologadas pelo Ministério dos Transportes.

De forma geral, todos os projetos de extinção de ramais baseavam-se naqueles de 1952, realizados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, referentes ao sistema ferroviário em geral, e à E. F. Leopoldina e à Rede Mineira de Viação, em particular. Ao estudar a situação da E. F. Leopoldina, a subcomissão de transportes verificou que grande parte dos déficits era devida à manutenção do tráfego em linhas deficitárias e, ao que tudo indicava, "desnecessárias". Com a criação de novas estradas de rodagem e o melhoramento das rodovias existentes que incentivam o transporte rodoviário, tanto para carga como para passageiros, afirmavam os técnicos, era lícito esperar que as linhas enumeradas nesta parte do relatório venham a se tornar menos necessárias do que atualmente o são (CMBEU, Projeto 28). Deficitárias, desnecessárias, arcaicas e antieconômicas. Esses foram os termos lançados pelos estudos da Comissão Mista que seriam adotados pelos projetos posteriores.

O critério de viabilidade de uma ferrovia, em termos puramente contábeis, era medido pelo volume de carga transportado, assim, para que uma ferrovia pudesse apresentar resultados financeiros favoráveis ela deveria ter, no mínimo, um total de 420 mil t. Km/ano. A origem desse padrão é fruto de estudos do Banco Internacional em relação ao Congo Belga e à Colômbia que estabeleciam um limiar de rentabilidade para construção de ferrovias de 400 mil t./ano por quilômetro de linha construída. Reproduzidos estes estudos pelo Engenheiro Jancinto Xavier, no Banco de Desenvolvimento, com dados de 1956, chegou-se, para o Brasil, a um limiar de rentabilidade da ordem de 420 mil t./ano por km/linha. (Cf. Campos, 1963:311) Caso apresentasse índices diferentes dessa base a empresa seria deficitária e caso não houvesse interesses estratégicos, ela seria considerada antieconômica e, portanto, presente na lista da extinção recomendada. Portanto, cálculos de impacto social e da relação custo-benefícios não eram computados. Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil-econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem num vácuo, elas atendem, sobretudo, a interesses políticos determinados.

Os órgãos de divulgação do aparelho de Estado sintetizam no deficitário e, principalmente, no antieconômico toda a argumentação sobre a extinção de ramais, baseando-se, para isso, na suposta fraca produtividade dessa modalidade de transporte. A maioria dos periódicos editados pelos órgãos ferroviários, principalmente a partir da década de 60, são unânimes em justificar a extinção daqueles ramais condenados em função da categoria de antieconômico. Esse termo ganha força explicativa e de convencimento, transforma-se em *doxa*, no sentido atribuído por Pierre Bourdieu, ou seja, um conjunto de pressupostos dados como evidentes, "*aquém de qualquer discussão, porque constituem a condição tácita da discussão*"<sup>3</sup>. Tornou-se, simplesmente, senso comum, de fácil aceitação, devido à sua exaustiva repetição.

Através da construção de rodovias substitutivas aos ramais extintos, considerava-se resolvido o problema da ligação entre as regiões. Ideologicamente, de acordo com as informações contidas nos relatórios dos órgãos públicos do setor de transportes, a desativação dos trens tinha um caráter puramente técnico e inexorável: a marcha do progresso arrastaria consigo os trilhos e colocaria no seu lugar as modernas estradas de rodagem. Esse processo foi assim diagnosticado pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF:

Inegavelmente o ano de 1930 marcou o final de um período áureo do ferroparismo brasileiro. Daí surgiu a época do rodoparismo, num crescendo assustador, fazendo acentuar mais o estado de estagnação por que passavam as ferrovias, em função da perplexidade decorrente da eclosão de um verdadeiro *fenômeno técnico*, que contaminou de desânimo os meios governamentais. (MT/DNEF. Relatório de 1971:04)

Conforme a perspectiva acima, contaminados pelo desânimo, os sucessivos governos, não encontrando outra saída, deixaram os transportes rodoviário/ferroviário assumirem seus *caminhos naturais*. Assim, as questões econômicas e políticas são deslocadas em função do acaso. Evidentemente, que o desenvolvimento da indústria automobilística aliada aos déficits ferroviários foram fatores fundamentais para o abandono das ferrovias, mas, não são fatores naturais, tampouco, inexoráveis.

Progressivamente, os diversos Grupos Executivos e Grupos de Trabalho, ligados ao Conselho de Desenvolvimento, durante o governo Juscelino Kubitschek, assumiram funções que caberiam ao Poder Legislativo, sendo que as decisões se concentraram cada vez mais nos gabinetes dos técnicos. Os Grupos de Trabalho preparavam projetos de leis e decretos em linguagem política adequada para a sua tramitação no Congresso. Os Grupos Executivos aprovavam os projetos empresariais a eles apresentados, segundo os interesses do Plano de Metas. Controlavam a oferta de tecnologia e financiamento aos empreendimentos particulares, driblando os conflitos parlamentares (Mendonça, 1990:254). A formação desses grupos, experiência nova na administração brasileira, foi inspirada nas comissões conjuntas, formadas por empresários e burocratas no esforço de reconstrução europeia. (Leopoldi, 1991:75)

A existência desses técnicos e o poder que detinham na esfera das principais decisões da política econômica, é um dos pontos de união entre o regime democrático de Juscelino Kubitschek, e os sucessivos governos militares, após 1964. A questão da representatividade desses grupos técnicos é fato controvertido nas ciências sociais. Segundo Leopoldi:



O Estado não é aqui entendido como um bloco monolítico, que age coeso numa só direção. Ele é visto como uma arena, que abriga interesses contraditórios e complementares que se ajustam em alianças ou formam áreas de conflito. Não supomos, portanto, que as políticas governamentais sejam formuladas por uma equipe técnica do Estado, acima e no lugar das classes sociais, incapazes de organização e de ação. (Leopoldi, In: Gomes, 1991:95)

Longe de estarem isolados no governo ou de representarem a si mesmos, esses técnicos atuavam representando interesses de setores da classe dominantes. Sobre o papel político dos técnicos, a análise de Sônia Draibe também é interessante, pois mostra que eles atuam no processo de regulação estatal, no centro dos conflitos que atravessam os órgãos estatais. Segundo essa autora,

a força do técnico advém, de um lado, da incapacidade dos interesses econômicos se imporem antes e previamente ao nível das forças reguladoras do mercado. Trazidos para dentro do Estado, esta incapacidade se renova; os distintos interesses se defrontam em cada uma das arenas, e as alianças que se estabelecem em cada órgão são efêmeras pois construídas em torno de projetos ou medidas isoladas. Este é o espaço da atuação mais “independente” e politizada da burocracia. (Draibe, 1985:53)

Com o seu conhecimento e sua capacitação, os técnicos atuavam como intermediários centrais no jogo de forças de poder no interior do Estado. Essa atuação, no entanto, como já afirmamos anteriormente, não é neutra, funciona como instrumento para a constituição de interesses corporativos.

A ferrovia continuou sendo o meio de transporte mais importante para a região abrangida por muitas empresas ferroviárias, até a inauguração de várias estradas de rodagem que, em muitas das vezes, seguiam paralelas ao leito ferroviário. Com a intensificação do tráfego nessas estradas e nas marginais, e com o crescimento da indústria automobilística, muitas regiões que haviam sido servidas pela ferrovia durante 60 anos começaram a deslocar sua preferência motriz para as rodovias.

Esse deslocamento preferencial para as rodovias devia-se, principalmente, à falta de investimentos nas ferrovias. Com o sucateamento crescente, os trens começaram a se atrasar com frequência e os acidentes passaram a ser mais comuns. Com o material rodante obsoleto, os trens perdiam velocidade, tornando o transporte de bens perecíveis bem mais arriscado do que pelas rodovias. No período de 1957 a 1960 houve um surpreendente registro de crescimento no transporte de passageiros. Mas, apesar desse crescimento, esse tipo de transporte também foi afetado pela queda na qualidade dos trens e, mais do que isso, pela concorrência progressiva dos carros particulares (ainda privilégio para poucos brasileiros) e das linhas de ônibus interestaduais e intermunicipais.

Permitindo o sucateamento das ferrovias, o governo brasileiro incentivava, ao mesmo tempo, o transporte rodoviário. O golpe de misericórdia foi desferido quando as ferrovias começaram a perder seus passageiros e suas cargas. A justificativa oficial passou a ser a da ineficiência, do déficit e da dispendiosidade na recuperação do sistema. Por esses fatores o governo construiu todo um programa de erradicação dos ramais antieconômicos, fortalecido a partir da década de 60.

## **GESFRA – Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos**

Em 1966, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos – GESFRA. Esse Grupo passou a ter função permanente no comando das operações de desativação de ramais e sua atuação foi decisiva nesse processo. Sua composição envolvia o *staff* do DNEF, DNER – Departamento Nacional de Estradas de Ferro e RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. Pela composição, o alto escalão do Grupo revelava a lógica da associação tecnocrata inaugurada durante o Regime Militar (implantado através de um golpe político, em 31/03/1964), com a participação conjunta de militares e/ou engenheiros e economistas.

Ao GESFRA, competia: a) tratar de toda matéria relacionada com a política de erradicação de linhas férreas antieconômicas; b) providenciar e assessorar a implantação dessa política. A política de supressão era realizada pela decisão conjunta do DNEF, DNER e RFFSA, fazendo parte dessa comissão os respectivos diretores desses órgãos, sob a presidência do primeiro.

Em 1970 consolidava-se nova configuração administrativa da RFFSA, com a implantação de 4 sistemas regionais incorporando as antigas empresas. Juntamente com isso, progredia a extinção de linhas e ramais, de trens de passageiros de "*baixa produtividade*", o fechamento de estações (55, em 1970), de depósitos de locomotivas e das pequenas oficinas, com a centralização em âmbito regional, das grandes unidades de manutenção. O financiamento do BNDE (150,2 milhões) obtido nessa época foi destinado ao transporte de cargas (automóveis e grãos), para o oleoduto Santos - São Paulo e para a reforma operacional da 9ª Divisão<sup>4</sup>.

Os trabalhadores empregados nos chamados ramais antieconômicos, eram encaminhados para outras funções, por exemplo: aqueles que operavam telégrafos, eram transferidos para o Departamento de Correios e Telégrafos; os restantes, eram relacionados como disponíveis e a administração ferroviária entrava em contato com os órgãos federais da região para indicar o seu aproveitamento.<sup>5</sup> A retirada dos ramais e trechos ferroviários dependia, segundo a legislação atinente, da construção de rodovias substitutivas pelo DNER e DERs regionais. No Relatório de 1970, o Grupo afirmava que a maior dificuldade enfrentada era a erradicação de ramais férreos, sem as respectivas rodovias substitutivas, assim:

de um lado, comprova-se a absoluta necessidade de erradicar linhas férreas cuja operação vem se constituindo em sério prejuízo para os órgãos que a exploram, em contrapartida verifica-se a impossibilidade de se efetivar essa erradicação, antes da conclusão das respectivas rodovias substitutivas, sob pena de se provocar sérios problemas de caráter econômico para as regiões servidas.<sup>6</sup>

Citam a situação dos ramais de Governador Portela - Barão de Vassouras e Barão de Juparanã - Santa Rita de Jacutinga, em que foi recomendada e posta em prática a erradicação da linha férrea antes da construção das rodovias substitutivas, nos leitos em que se faziam necessários aproveitamentos total ou parcial do leito ferroviário para tal construção. Não cumprindo a programação estabelecida, houve um atraso: "ocasionando uma série de protestos das populações que eram atendidas pelas ferrovias".<sup>7</sup> A partir daí, segundo o documento, o GESFRA passou a agir mais cautelosamente erradicando a menor

extensão de linhas possível nesse período. É fácil imaginar (e comprovar) que muitos ramais foram "erradicados", sem a devida correspondência de rodovias substitutivas.

Na prática, muitas rodovias, quando existiram, ficaram só no revestimento primário, sem pavimentação. Isso é refletido no quadro abaixo:

**Quadro 2: Construção e Pavimentação de rodovias pelo DNER (1966-1975)**

Anos	Implantação (km)					Pavimentação (km)				
	DRF	DER	RFAE	DOC	Total	DRF	DER	RFAE	DOC	Total
1966	1.347,7	352,7	247,5	-	1.947,9	610,2	163,4	38,7	-	812,3
1967	1.299,4	947,4	339,2	-	2.586,0	662,1	327,2	47,6	-	1.036,9
1968	876,5	671,8	366,9	-	1.915,2	990,7	701,9	17,2	-	1.709,8
1969	434,1	1.441,3	142,6	-	2.081,0	1.607,9	725,7	7,9	-	2.341,5
1970	483,1	308,0	159,0	568	1.519,0	841,1	553,0	-	265,5	1.659,3
1971	2.291,8	253,6	189,8	619,9	3.355,1	856,1	304,5	-	285,0	1.445,6
1972	3.004,1	123,3	86,1	1.506,6	4.720,1	2.249,5	190,8	-	494,0	2.934,3
1973	4.109,7	310,4	101,8	971,4	5.493,3	4.665,2	361,2	-	337,1	5.363,5
1974	1.315,1	292,3	-	783,9	2.391,3	1.691,8	854,5	-	342,4	2.887,7
1975	995,6	290,3	137,5	892,9	2.316,3	1.595,0	53,6	-	263,7	1.912,3

Fonte: Dados extraídos de: MT. *Anuário Estatístico dos Transportes*, 1975-76, p. 71. OBS:

DRF - Produção da Administração do DNER diretamente ou por contrato sob jurisdição dos Distritos rodoviários Federais.

DER - Produção da Administração do DNER obtida por delegação de recursos aos órgãos rodoviários estaduais e municipais.

RFAE - Produção da Administração do DNER dentro do programa de construção de rodovias substitutivas de Ramais Ferroviários Antieconômicos.

DOC - Produção da Administração do DNER obtida por delegação de recursos à Diretoria de Obras e Cooperação do Ministério do Exército.

Em 1974, estavam erradicados 7.500 km de vias férreas e somente 1.770,4 km de rodovias substitutivas construídas. Destas, apenas 111,4 km pavimentadas!

De 1966 a 1975, houve um decréscimo substancial da quilometragem construída, enquanto aumentava a quilometragem erradicada. É verdade que muitas estradas de rodagem foram construídas paralelamente às vias férreas. Portanto, ao erradicar a ferrovia, a estrada já existia. As grandes vias de penetração, como a Rio-Bahia e a BR-101, também dispensavam a construção de outras vias. No entanto, o que é fundamental observar, é que muitas áreas do interior ficaram excluídas das novas fronteiras econômicas, devido, em parte, à ausência de vias satisfatórias de comunicação. Isso sem considerarmos as condições adversas para a locomoção das pessoas, pois sem ferrovia, com estradas de rodagem precárias, que tipo de veículo (carro ou ônibus) por lá trafegaria? Efetivamente, foi um retrocesso em termos de transportes e de integração.

Em maio de 1963, na *Revista dos Transportes*, os ferroviários eram acusados de fazerem greves pelo reajuste salarial e redução da jornada de trabalho, além de se mobilizarem contra o fechamento de alguns ramais "paralisados em virtude da ausência de qualquer sentido econômico, para não falar das despesas que acarretam para a empresa".<sup>8</sup>

Essa reação era também indicada pelo Presidente da RFFSA, em 1966, ao afirmar a necessidade de se extinguir os ramais antieconômicos: "quando se procura fechar um ramal antieconômico ou uma estação desnecessária, que nada arrecada - afirmou - é um Deus nos acuda. Surgem as pressões dos srs. Prefeitos, deputados, associações comerciais, etc"<sup>9</sup>. Na avaliação da *Refesa*, periódico de divulgação da RFFSA, o GESFRA

tinha "uma das tarefas mais árduas do Ministério dos Transportes, principalmente, pelo caráter muitas vezes antipopular de seu trabalho [...]"<sup>10</sup>.

Foram excluídos alguns ramais listados para a erradicação pelo GESFRA, pelo Conselho Nacional de Transportes e pelo Ministério dos Transportes, sob o argumento de serem de interesse militar, industrial ou em recuperação. Esse fato indicava um dissenso quanto à erradicação, em primeiro lugar. Em segundo lugar, mostrava que o "sólido" argumento da antieconomicidade poderia variar de acordo com os interesses em jogo. Essas "idas e vindas" nos projetos de linhas a erradicar justificavam a inclusão de novos ramais e excluía outros "que, por motivos diversos, não poderiam ou não deveriam ser erradicadas"<sup>11</sup>. A precisão técnica e a tão proclamada eficiência esbarravam em questões "diversas" que estavam ligadas a demandas políticas, militar-estratégicas ou mesmo às dificuldades de execução em face de pressões das populações locais.

Em 1972, de acordo com o Relatório do GESFRA, era um total de 792 km excluídos da listagem. Igualmente interessante, é a relação dos ramais "em recuperação" pois, primeiro decretava-se a extinção, depois verificava-se a sua possível recuperação. Se foram excluídos realmente devido a essas razões, não temos elementos para comprovar. Da E. F. Leopoldina, por exemplo, foram excluídos 95 km de linhas, por serem de "interesse industrial": Campos-Barcelos (20 km); Martins Lage-Usina Poço Gordo (9 km); Seguro-Sto Amaro de Campos (34 km) . E, por estarem "em recuperação": Saracuruna-Vila Inhomirim (15 km)) e Magé-Guapimirim (17 km)<sup>12</sup>. Os últimos, por exemplo, foram excluídos da relação de erradicação por estarem atendendo ao movimento de passageiros do subúrbio do Rio de Janeiro<sup>13</sup>. Daí, percebemos que, no mínimo, esses ramais eram selecionados sem uma avaliação exata das conseqüências de sua supressão. Ou, então, o capital político das áreas atingidas fazia com que a decisão fosse revertida. Padronizar a erradicação pelo coeficiente de exploração ou de densidade do tráfego é desconsiderar todo o restante de variáveis tão ou mais importantes do que esse fator, como: sua função social; a interligação regional; o abastecimento do mercado interno, etc.

No entanto, essas dificuldades, no geral, não impediram o sucesso do programa de erradicação. Em 1974, havia a seguinte posição:

**Quadro 3:** RFFSA – O Programa de Erradicação, em 31/12/74.

Ramais/classificação	Extensão – km
Tráfego suspenso	1.329
Erradicados	4.881
Em tráfego	1.845
Em observação	154
Em recuperação	205
Industriais (em tráfego)	105
Interesse militar	482
Fora de tráfego	6.210
Total programado	8.055

Fonte: Dados obtidos a partir de: MT/GESFRA. *Relatório de 1974*, Anexo II, p. 23.

De acordo com a seguinte avaliação:

[...] o Governo Federal vem pondo uma política verdadeiramente realística, no que tange à supressão de linhas férreas antieconômicas, através de medidas de natureza jurídica, técnica, econômica, social e estratégica. Dadas as implicações de natureza diversa, e conseqüentes de erradicação de ramais ferroviários, é que foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos - GESFRA"[...] <sup>14</sup>

Apesar de todas as exclusões, o programa de erradicação foi cumprido, graças à decisiva atuação do GESFRA. Os ramais com tráfego suspenso foram, na sua maioria, desativados em poucos anos. É importante observar que houve protestos populares e sindicais contra as desativações, mas esparsos e regionalmente localizados. A existência de uma ditadura militar também impedia maiores protestos. Não por acaso, o quinquênio mais ativo da erradicação foi durante o período de maior acirramento ditatorial, de 1966 a 1970. Segundo Carrasco, *“sólo desde un gobierno fuerte, capaz de contener la presión social, se podía acometer una política decidida de cierre de vías antieconómicas, cuya dimensión humana significaba la reducción de plantillas”* (In: Fernández, 1998, p. 203).

A concorrência rodoviária às ferrovias era um problema mundial, mais drástica nos países periféricos, que acabou atraindo a atenção de especialistas na teoria do desenvolvimento. O economista Albert Hirschman, por exemplo, num trabalho de 1967, estudou a deficiência das estradas de ferro na Nigéria frente à concorrência dos caminhões. Segundo o autor, mesmo no caso de uma carga como o amendoim proveniente de lugares longínquos e de elevado volume, cultivado no Norte da Nigéria, a cerca de 800 milhas dos portos de Lagos e Port d'Harcourt, era transportada em caminhões. Propôs a seguinte explicação para o "fenômeno":

a presença de uma fácil alternativa ao transporte ferroviário faz com que as falhas das ferrovias devam ser combatidas ao invés de perdoadas. Devido à existência de ônibus e caminhões para transporte, a deterioração do serviço ferroviário não é tão grave quanto seria se as estradas de ferro tivessem um monopólio do transporte entre grandes distâncias. Dessa forma, o público a suporta sem provocar as pressões difíceis e explosivas necessárias à reforma da administração. Pode ser essa a razão pela qual o empreendimento público, não só na Nigéria, mas também em muitos outros países, tem seu ponto fraco em setores como educação e transporte, onde está submetido à concorrência. Em vez de estimular um desempenho melhor ou um desempenho máximo, a presença do substituto acessível e satisfatório para os serviços oferecidos pelo empreendimento público priva-a de um precioso mecanismo de retorno, cuja efetividade máxima requer a ligação de clientes à firma. Isso porque a direção garantida pelo Tesouro Nacional é menos sensível a prejuízo na renda, causado pelas saídas dos clientes para um concorrente, do que aos protestos de um público revoltado, que não tendo outra alternativa, além da dependência, provocará um tumulto". <sup>15</sup>

Para além das ferrovias, essa parece ser a história da concorrência entre setores públicos e privados na área que deveria ser reservada à atuação (ou intervenção) do poder público: educação, saúde e transportes. Existindo um concorrente aparentemente eficiente ao do setor público, a população que pode pagar pelos serviços, corre sem maiores protestos para o concorrente do setor privado. Enquanto os preços não aumentam e a qualidade não se degrada acentuadamente, a alternativa prevalece. Enquanto isso, ocorre o lapso de tempo suficiente (e o esquecimento da população) para que aquele serviço do setor público seja desmontado e relegado ao abandono. Nesse caso, como analisa Hirschman, a saída é mais forte do que a voz. Num primeiro, momento, a saída representa

a reação à degradação, no entanto, é uma alternativa que, a médio prazo, conduz à acomodação. Ainda segundo Hirschman:

assim, enquanto a saída nada requer além da decisão por uma coisa ou por outra, a voz é, em essência, uma *arte*, que constantemente toma novas direções. Esta situação provoca um importante preconceito a favor da saída, quando as duas opções estão presentes: clientes-membros basearão sua decisão em experiências passadas com o custo e a efetividade da voz, sem levar em conta o fato de que a própria essência da voz é o possível aparecimento de um custo mais baixo e de uma maior eficiência. A presença da alternativa saída poderá, portanto, *atrofiar o desenvolvimento da arte da voz*. (Idem:50) [grifos do autor]

Acredito que no Brasil, tal como na Nigéria, caso analisado por Hirschman, a existência de ônibus e caminhões inicialmente mais abundantes, eficientes e baratos, fez com que o público – de forma geral –, preferisse abandonar o transporte ferroviário à reivindicar melhorias nesse modal. O desmonte ferroviário aconteceu com maior ênfase após 1960, quando as ferrovias já estavam muito desgastadas, com o transporte de usuários e de passageiros em franco declínio. Por outro lado, existia a força do arbítrio, capaz de sufocar quaisquer "vozes" que se apresentassem. Por isso, os sindicatos ferroviários tornam-se também alvos da repressão. Ainda que os ferroviários, envolvidos com as questões mais imediatas, parecessem não dimensionar o fim não somente da ferrovia, como da própria categoria, como se evidenciou no final dos anos 90, o desmonte os alcançou de forma surpreendente e avassaladora. Quanto aos usuários-passageiros, restou a alternativa da submissão à modalidade rodoviária, enfrentando passagens cada vez mais caras e empresas cada vez mais poderosas.

Dessa forma, era ferroviária chegava ao final no Brasil, com a desativação de quase 10 mil quilômetros de ferrovias. Não houve, durante todo esse período e nos posteriores, nenhum projeto de recuperação e implementação do setor ferroviário como um todo. A tendência que se acentuou foi a de privilegiar as “ferrovias estratégicas”, que atendessem a zonas comerciais e/ou industriais importantes e relegar as outras ao completo abandono. Portanto, até a década de 20, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor ferroviário. Dessa época em diante, lentamente, essa tendência se inverteu e, cada vez mais, o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento ideológico do progresso estaria, agora, ao lado da rodovia e a ferrovia, identificada ao que era arcaico e, principalmente, antieconômico.

O trem, outrora propagado ideologicamente como o veículo da integração nacional e condutor da civilização aos mais distantes rincões era destinado aos pátios, aos museus e perpetuar-se-ia nas contradições da memória. Ainda que ocupando esses respeitáveis espaços, a ferrovia merece um tratamento mais amplo, sendo retirada do esquecimento proposital a que foi relegada pelo poder público. Analisar a problemática do transporte no Brasil é também tarefa imprescindível para o questionamento do modelo de desenvolvimento adotado nos últimos cinquenta anos. A quem serviu e a quem serve esse modelo?

---

**NOTAS**

<sup>11</sup> Esse artigo faz considerações presentes em minha tese de Doutorado em História, defendida em setembro de 2000, na Universidade Federal Fluminense . Cf. PAULA (2000).

<sup>2</sup> QUEIROZ, R. "Trem de ferro". Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará. Rio de Janeiro: RFFSA, 1982. Apud: TELLES (1993) p. 119

<sup>3</sup> O conceito de *doxa* é desenvolvido por Pierre Bourdieu ao analisar o campo científico, afirmando que a "ciência jamais teve outro fundamento senão o da crença coletiva em seus fundamentos, que o próprio funcionamento do campo científico produz e supõe". O fundamento do consenso acontece a partir do campo da *doxa*. In: ORTIZ, (1994) p. 145.

<sup>4</sup> MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS/RFFSA. Relatório anual de 1970. Rio de Janeiro, 1971, p.27-29. Ver também o de 1971, já firmando o declínio do número de passageiros, "em consequência da melhoria da rede rodoviária", reduzindo-se de 2% o número de passageiros e médio e longo percurso e em 8% o do serviço suburbano. Ministério da Viação e Obras Públicas/RFFSA. Relatório anual de 1971. Rio de Janeiro, 1972, p. 40. Arquivo .SEDOC/Rede Ferroviária Federal SA/Brasil.

<sup>5</sup> Porque são suprimidos Ramais antieconômicos. O Globo, 1967 (?), p. 03.

<sup>6</sup> MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/GESFRA. Relatório 1970, s.p. A dificuldade de execução das obras (vários setores envolvidos, além das empreiteiras), a exclusão de linhas dos projetos originais (devido a questões políticas ou militares) e a limitação de recursos financeiros eram reclamações recorrentes nos Relatórios do GESFRA, justificando a morosidade das execuções. SEDOC/RFFSA

<sup>7</sup> Idem. [grifos DAP]

<sup>8</sup> Essa reportagem é uma síntese de uma publicação no O Estado de São Paulo, em abril de 1963. O título é sugestivo e indica o que os ferroviários enfrentaram após o Golpe de março de 1964: Líderes ferroviários: grupo de pressão contra o progresso nacional. Revista dos Transportes, maio 1963, p. 50. Periódico mensal de ampla circulação em todo o Brasil, entre engenheiros civis e militares, indústria e comércio especializado. SEDOC/RFFSA

<sup>9</sup> Entrevista de Antonio Adolfo Manta à Revista dos Transportes: Lucro da ferrovia deve ser indireto. Rio de Janeiro, jul. 1967, p. 28.

<sup>10</sup> "O negócio é falar de trem." Refesa, Rio de Janeiro, 1972, p. 10. SEDOC/RFFSA

<sup>11</sup> MT/GESFRA. *Relatório Anual de 1971*, s.p. SEDOC/RFFSA

<sup>12</sup> MT/GESFRA. Relatório Anual de 1974, Anexo II. SEDOC/RFFSA

<sup>13</sup> "O DNEF e suas principais atividades". Anuário das Estradas de Ferro do Brasil, Rio de Janeiro, 1972, p. 21. SEDOC/RFFSA

<sup>14</sup> Idem, p. 20.

<sup>15</sup> Originalmente, Hirshman fez essa observação em *Development projects observed*. Washington: Brookings Institution, 1967, pp. 146-147. Devido à polêmica provocada, ele retoma essas considerações em: Saída, voz e lealdade (1973). São Paulo: Perspectiva, p. 53.

**BIBLIOGRAFIA**

ALMEIDA, José (1972). *A implantação da indústria automobilística no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV.

ALVES, Maria Helena M. (1987). *Estado e Oposição no Brasil (1964-1984)*. Petrópolis: Vozes.

ARAÚJO, Aloísio Barbosa de (1991). *O Governo brasileiro, o BIRD e o BID: cooperação e confronto*. Rio de Janeiro: IPEA. (Série IPEA, 131).

ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (1997). *De JK a FHC. A Reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta.

ARRIGHI, Giovanni (1997). *A ilusão do desenvolvimento*. Petrópolis, RJ: Vozes.

BAIA, Ubirajara T. (1994) *Contribuição aos Estudos para implantação de transportes de passageiros em ferrovias*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro.

- 
- BAPTISTA, José Luis (1942). O Surto ferroviário e seu desenvolvimento. Separata dos Anais do Terceiro Congresso de História Nacional. v. VI. Rio de Janeiro: IHGB.
- BARAT, Josef (out./dez. 1973). "O setor de transportes na economia brasileira." Revista de Administração Pública, v. 7, n. 4.
- \_\_\_\_\_. (1991) Transporte e energia no Brasil. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita (1981). A UDN e o udenismo. Ambigüidades do liberalismo brasileiro. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- \_\_\_\_\_. (1976) O governo Kubitschek. Desenvolvimento econômico e estabilidade política., 1956-1961. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- BENÉVOLO, Ademar (1953). Introdução à História Ferroviária do Brasil. Recife: Ed. Folha da Manhã.
- BENJAMIM, César et alii (1998). A opção brasileira. Rio de Janeiro: Contraponto.
- BENJAMIM, César, ELIAS, Luiz Antônio e MINEIRO, Ademar dos Santos (org.) (1998). Visões da crise. Rio de Janeiro: Contraponto.
- BERMAN, Marshall (1986). Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras.
- BLASENHEIM, Peter Louis (1982). A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906. Doctor of Philosophy. Stanford University/Department of History.
- \_\_\_\_\_. "As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove". Locus, Revista de História. Juiz de Fora, MG: Núcleo de história Regional/Editora UFJF, v. 2, n. 2, pp. 61-80.
- BOBBIO, N. (1989). Estado, Gobierno y Sociedad. Por una Teoría General de la Política. México: Fondo de Cultura Económica.,
- BOURDIEU, Pierre (1989). O Poder Simbólico. Rio de Janeiro: Difel/Bertrand Brasil.
- BRITO, J. do Nascimento (1961). Meio Século de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Livraria São José.
- BUCI-GLUCKSMAN, Christine (1971). Gramsci y el Estado (hacia una teoría materialista de la filosofía). Mexico: Siglo XXI.
- BURSZTYN, Marcel (jan./jul. 1995). "Armadilhas do progresso: contradições entre economia e ecologia". Sociedade e Estado, Brasília, v, X, n. 1, pp. 97-124.
- CALDEIRA, Jorge (1995). Mauá: Empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras.
- CAMPOS, Roberto de Oliveira (1963). Economia, Planejamento e Nacionalismo. Rio de Janeiro: Apec Editora.
- CAMPOS, Roberto de Oliveira e SIMONSEN, Mário Henrique (1975). A nova economia brasileira. Rio de Janeiro: Bibliex/Livraria José Olympio Editora.
- CASTRO, Ana Célia (1979). As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913. Rio de Janeiro: Zahar.
- CASTRO, Hugo de (1981). O Drama das Estradas de Ferro no Brasil. São Paulo: LR Editores.
- CIPOLLARI, Pedro (1968). "O Problema Ferroviário no Brasil." Boletim n. 52 . Cadeira XIX. São Paulo: Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas/USP.
- COMBLIN, P<sup>º</sup> Joseph (1978). A ideologia da Segurança Nacional. O poder militar na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- DAVID, Eduardo G (1985). 127 anos de Ferrovia. Juiz de Fora: Esdeva.
- DEANE, Phyllis (1969). A Revolução Industrial. Rio de Janeiro: Zahar.
- DIAS, José Luciano (1995). O BNDE e o Plano de Metas. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC (mimeo.).



- 
- DINIZ, Eli (1992). "Neoliberalismo e Corporativismo: as Duas Faces do Capitalismo Industrial no Brasil." *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, n. 20, pp. 31-46.
- DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas (maio 1984). "Aspectos sócio-econômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil." *Ciência e Cultura*, v. 36, n. 5, pp. 733-736.
- DRAIBE, Sonia (1985). *Rumos e Metamorfoses: um Estudo sobre a Constituição do Estado e as Alternativas de Industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- DREIFUSS, René Armand (1981). *1964: a conquista do Estado. Ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- EL-KAREH, Almir Chaiban (1982). *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- ENFER (1991). *1º Encontro Nacional Ferroviário. O papel da ferrovia na política nacional de transportes. Proposta dos Ferroviários para solucionar os problemas da ferrovia*. Brasília; s. ed..
- FERNÁNDEZ, Jesús Sanz (coord.) (1998). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995)*. Madrid, ES: CEDEX/CEHOPU/Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- FERRARI, Mivaldo Messias (1981). *A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo*. São Paulo. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo.
- FERREIRA, NETO, Francisco (1974). *150 anos de Transporte no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério do Trabalho.
- FICO, Carlos (1997). *Reinventando o otimismo. Ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- FINLEY, Moses (1988). *Democracia antiga e moderna*. Rio de Janeiro: Graal.
- FIORI, José Luís (1995 a). *Em busca do dissenso perdido*. Rio de Janeiro: Insight.
- \_\_\_ (1995 b). *O Vôo da Coruja: uma Leitura não Liberal da Crise do Estado Brasileiro*. Rio de Janeiro: EdUERJ.
- FONTES, Virginia Maria e MENDONÇA, Sonia Regina de (1988). *História do Brasil Recente, 1964-1980*. São Paulo: Ática.
- GALVÃO, Maria do Carmo Corrêa (1986). "Rio de Janeiro - Contradições e Ajustes de um Espaço Desigual." *Revista do Rio de Janeiro, Niterói-RJ*, v.1, n.3, pp. 95-109.
- GOMES, Angela de Castro (org.) (1991). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC.
- GRAMSCI, Antonio (1978). *Concepção Dialética da História*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- \_\_\_ (1988). *Maquiavel, a Política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- \_\_\_ (1978). *Os intelectuais e a organização da cultura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- GUESNERIE, Roger (1997). *A economia de mercado*. São Paulo: Ática.
- GUIMARÃES, Benício (1993). *O Vapor nas Ferrovias do Brasil: as Marias-fumaças que trafegaram nas linhas da malha ferroviária brasileira*. Petrópolis: Ed. Gráfica Jornal da Cidade Ltda.
- GUIMARÃES, Carlos Gabriel (1996). *A casa bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e o Império do Brasil*. In: *II Congresso Brasileiro de História Econômica e 3ª Conferência Internacional de História de Empresas*. Niterói. *Anais...Niterói: ICHF/UFF*. 4 v., v. 3, pp. 152-171.

- 
- HARDMAN, Francisco Foot (1988). *Trem Fantasma. A Modernidade na Selva*. São Paulo: Companhia das Letras.
- HIRSCHMAN, Albert (1973). *Saída, voz e lealdade*. São Paulo: Perspectiva.
- HOBBSBAWN, Eric (1982). *A Era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- \_\_\_ (1991). *Era dos Extremos. O breve século XX, 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras.
- IANNI, Otávio (1981). *A ditadura do grande capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.(Coleção Retratos do Brasil; v. 155).
- JEUDY, Henri-Pierre (1990). *Memórias do Social*. Rio de Janeiro: Forense.
- JONES, Daniel T., ROOS, Daniel e WOMACK, James (1992). *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Campus.
- LE GOFF, Jacques (1992). *História e Memória*. Campinas, SP: UNICAMP.
- LIMA, Othon de Araújo (1969). *Sistema ferroviário brasileiro*. S. l., s. ed.
- LIMONCIC, Flavio (1997). *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- LINHARES, Maria Yedda Leite (org.) (1990). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus.
- LOUREIRO, Maria Rita (1997). *Os economistas no governo*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- MACCIOCHI, Maria Antonieta (1977). *A favor de Gramsci*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- MANTEGA, Guido e MORAES, Maria (1979). *Acumulação Monopolista e crises no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra (Col. Economia, v. 7).
- MARANHÃO, Ricardo (1994). *O Governo Juscelino Kubitschek*. São Paulo, Brasiliense.
- MARTINS, J. A. (1991). *Papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado) – COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- MARTINS, Margareth Guimarães (1985). *Caminho da Agonia: a Estrada de Ferro Central do Brasil - 1908-1940*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- \_\_\_ (1995). *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*. São Paulo. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo.
- MARTINS, Roberto R (1986). *Segurança Nacional*. São Paulo: Brasiliense.
- MARX, Karl (1987). *O capital*. 11ª edição. Livro 1, v. 1 e 2. São Paulo: Difel/Bertrand Brasil.
- MATOS, Odilon Nogueira de (1974). *Café e ferrovia. Evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega.
- MATTOS, Marcelo Badaró (1998). *Novos e velhos sindicalismos*. Rio de Janeiro (1955-1988). Rio de Janeiro: Vício de Leitura.
- MENDONÇA, Sonia Regina de (1995). *A industrialização brasileira*. São Paulo: Moderna.
- \_\_\_ (1977). *A primeira Política de Valorização do Café e sua Vinculação com a Economia Agrícola do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- \_\_\_ (1985). *Estado e Economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal.

- 
- \_\_\_ (1995). "Por uma sócio-história do Estado no Brasil." In: BOMENY, Helena et alii (org.). *A invenção do Patrimônio. Continuidade e ruptura na constituição de uma política oficial de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: IPHAN, pp. 67-80.
- NAÇÕES UNIDAS. Comissão Econômica para a América Latina (1972). *Los Ferrocarriles Internacionales de Sudamerica y la integración económica regional*. New York: Nações Unidas.
- NATAL, Jorge Luis Alves (1991). *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas, SP. Tese (Doutoramento em Economia) – Universidade Estadual de Campinas.
- ORTIZ, Renato (org.) (1994). *Pierre Bourdieu*. São Paulo: Ática. (Col. Grandes Cientistas Sociais, 39).
- PAULA, Dilma Andrade de (2000). *Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói, RJ. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- PRADO, Lafayette (1997). *Transportes e Corrupção. Um desafio à cidadania*. Rio de Janeiro: Topbooks.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (1999). "Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil." *História Econômica e História de Empresas*, São Paulo, v. 2, n. 1, pp. 91-112.
- \_\_\_ (1997). *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, MS: Editora UFMS.
- RABELLO, Andréa Fernandes C. Campagnac (1996). *Os Caminhos de Ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói-RJ. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- RABELLO, Antônio Cláudio Barbosa (1998). *Produzindo a Periferia: Noroeste do Brasil (1950-1960)*. Niterói-RJ. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- RODRIGUES, Marly (1994). *A década de 50. Populismo e metas desenvolvimentistas no Brasil*. São Paulo: Ática.
- ROUANET, Sergio Paulo (set./out./nov. 1992). "Por que o moderno envelhece tão rápido?" *Revista USP. Dossiê Walter Benjamim*. São Paulo, nº 15, pp. 102-117.
- SILVA, Sérgio (1997). "A história econômica em questão." *Debate. Resgate. Revista de Cultura*. Campinas, SP, n. 7, pp. 93-100.
- SOLANET, Manuel A. (1972). *Análisis económico de la substitución de ramales ferroviarios por caminos*. Rio de Janeiro: IPR.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva (1993). *História da Engenharia no Brasil - século XX*. Rio de Janeiro: Clavero Editoração.
- THOMSON, Ian (abr. 1999). "Las concesiones y la optimización del transporte vial y ferroviario." *Revista de la CEPAL, Santiago de Chile*, n. 67, p. 173-184.
- VIANNA, Hélio (s.d.). *História da Viação Brasileira*. Rio de Janeiro, Laemmert.