

## **Política de transportes terrestres no Brasil no período 1964-1974: para além da concorrência entre modais**

Stella Harumi Okumura<sup>1</sup>

Área 3 - História Econômica

Classificação JEL: N76

### **Resumo**

O objetivo deste artigo é analisar a política de transportes terrestres no Brasil entre 1964 e 1974, mostrando que a relação entre os modais rodoviário e ferroviário não se resumiu à concorrência por financiamento, cargas e passageiros. Buscaremos demonstrar que também houve uma espécie de divisão de tarefas entre eles, sendo que às rodovias caberia o papel de expandir a fronteira agrícola e mineral, ao passo que as ferrovias se especializariam no transporte de carga de grande tonelagem. Com isso, apesar da pronunciada ênfase das políticas de transportes no modal rodoviário, o setor ferroviário não perdeu totalmente sua importância, já que reforçou sua ligação com as atividades exportadoras.

**Palavras-chave:** transporte, rodovias, ferrovias, políticas públicas.

### **Abstract**

This paper aims to analyse the land transportation policy in Brazil between 1964 and 1974, arguing that the relationship between roads and railroads was not limited to competition over financing, cargo and passengers. We intend to demonstrate that there was also some kind of division of labor, as roads were supposed to expand the agricultural and mineral frontier, while railroads would specialize in heavy cargo transport. Because of that, the rail sector did not totally lose its importance, since it reinforced its connection to export activities.

**Keywords:** transportation, highways, railroads, public policy.

---

<sup>1</sup> Mestra em Desenvolvimento Econômico pela Universidade Estadual de Campinas. Doutoranda em Desenvolvimento Econômico pela mesma instituição.

## **Introdução**

A acentuada ênfase das políticas de transporte para a expansão da malha rodoviária a partir dos anos 1950 e a concomitante perda de participação do setor ferroviário no transporte de mercadorias e passageiros é tema recorrente na literatura específica. Ainda que seja inegável a influência da implantação da indústria automobilística e mesmo da transferência da capital federal para o interior do país, esses fatores não esgotam as possibilidades de análise sobre o tema. A dependência em relação às rodovias e aos caminhões é inegável, todavia se faz necessário problematizar a ideia de que a solução se resumiria a retomar os investimentos em ferrovias.

Desse modo, o objetivo deste artigo é analisar as maneiras pelas quais os transportes terrestres passaram por uma divisão de tarefas no período entre 1964 e 1974, de modo que às rodovias caberia o papel de expandir a fronteira agrícola e mineral, ao passo que as ferrovias se especializariam no transporte de carga de grande tonelage, como o minério de ferro. Embora a política de transporte tenha favorecido a expansão rodoviária, as ferrovias não foram totalmente esquecidas, reforçando a sua especialização no transporte de cargas para exportação.

O período em questão foi marcado pelas primeiras medidas tomadas pela ditadura para reestruturar o setor de transportes, sob a orientação do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), bem como a expansão dos investimentos a partir de 1967. Com o primeiro choque do petróleo, em 1973, e as mudanças na conjuntura econômica internacional, inicia-se uma nova fase na política de transportes, a qual não será objeto de análise deste artigo.

Veremos que as rodovias não apenas integraram o mercado interno na promoção da circulação dos produtos da indústria, mas também efetivaram a conquista de uma parcela do território para esse mercado. Ou melhor, para o próprio sistema capitalista mundial, dado que os produtos extraídos das regiões de fronteira agrícola e mineral se destinaram principalmente ao setor externo. As ferrovias, por sua vez, seriam incumbidas de reduzir os custos de transporte desses produtores, localizados a grande distância dos principais portos do país. Dessa maneira, o modal continuou atrelado aos interesses dos exportadores, ainda que os bens transportados tenham mudado.

Não se pode negar, todavia, que o modal rodoviário tenha se mostrado eficaz para realizar as ligações internas do país, favorecendo principalmente a indústria localizada no Centro-Sul. Mesmo com suas contradições e elevado custo, as rodovias cumpriram o papel que lhes foi designado. Os investimentos na recuperação e expansão das linhas férreas, por mais benefícios econômicos, sociais e ambientais que possam trazer, não podem nem pretendem realizar uma completa inversão na matriz de transporte brasileira. Sendo assim, é preciso cautela ao propor soluções aparentemente simples e óbvias em uma questão com tantos meandros como o sistema de transportes no Brasil.

Além desta introdução, o artigo conta com mais três seções. Na primeira, discutimos os aspectos mais gerais da política de transportes. Na segunda seção, enfatizamos as ações voltadas para as ferrovias. Por sua vez, a terceira trata da política rodoviária e sua relação com a expansão da fronteira agrícola e mineral.

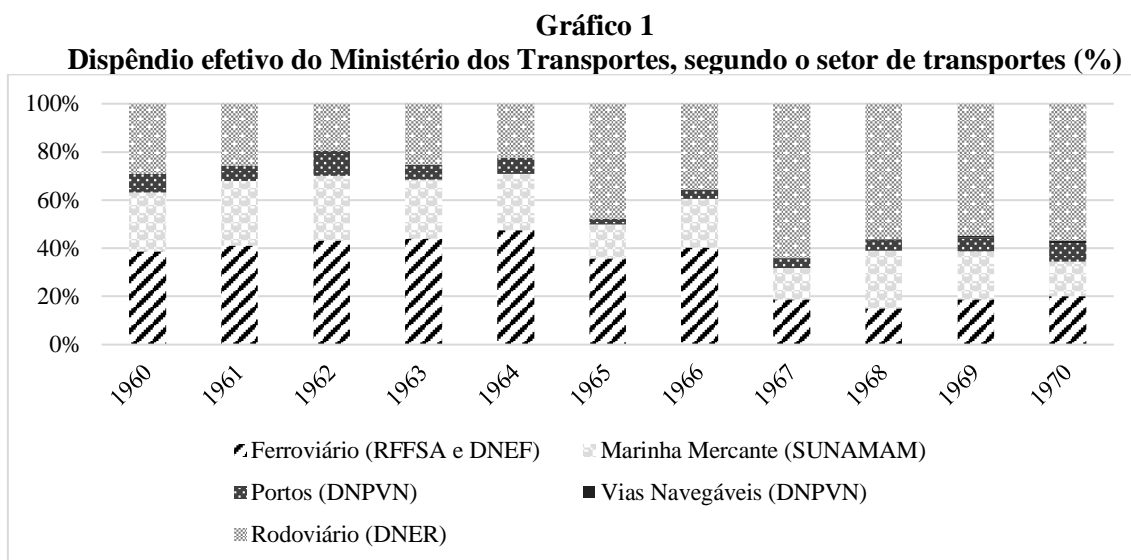
### **Transportes terrestres após 1964: realismo tarifário, desativação de ramais ferroviários e priorização de investimentos em rodovias (1964-1974)**

A expansão da malha rodoviária teve grande importância durante o Plano de Metas (1956-1960), estimulada pela concomitante instalação da indústria automobilística no país. Ainda que outras medidas de fomento tenham sido implementadas pelo menos desde os anos 1920, a consolidação da posição de destaque das rodovias se deu no contexto de aceleração do processo de industrialização. A ditadura civil-militar (1964-1985) prosseguiu com a priorização do modal rodoviário dentro da política de transportes e aprofundou a disparidade em relação às demais modalidades. Para justificar os ajustes impostos aos setores ferroviário e marítimo, enfatizou-se a questão dos déficits operacionais, os quais exigiam subsídios públicos para custear a manutenção do serviço.

Para lidar com esse problema, o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) explicitou o objetivo de redução de custos e de evitar que os déficits nos setores ferroviário e marítimo continuassem a gerar pressões inflacionárias (BRASIL, 1965). Apesar da importância do setor para as demais atividades econômicas, seria necessário racionalizar os investimentos em transportes, a. Ao invés de promover investimentos na infraestrutura, previa-se uma seleção dos projetos “economicamente viáveis”. Segundo Coimbra (1974), as prioridades no período 1964-1967 eram promover a reorganização do sistema viário, reestabelecer o equilíbrio entre os modais e promover uma reestruturação administrativa e financeira nos respectivos órgãos e autarquias. Ademais, consolidou-se a ideia de que as rodovias eram a maneira mais adequada de integrar o território nacional, dando impulso a vários estudos para construção de estradas de rodagem e estimulando a política de extinção de ramais ferroviários (CAMPOS, 2012). Até em regiões normalmente atendidas pela navegação, como a Bacia Amazônica, difundiu-se o discurso de que somente as rodovias seriam capazes de promover a ocupação e integração ao território nacional (PAULA, 2014).

Apesar do controle orçamentário e da tentativa de reorganização administrativa, os investimentos em transportes tiveram elevada participação da formação bruta de capital fixo entre 1965 e 1967, sendo alta em relação aos padrões internacionais. Em parte, esse resultado se devia à redução da taxa de investimento de maneira geral, mas também houve a reativação dos investimentos rodoviários e a relativa autonomia da indústria automobilística frente à crise econômica<sup>2</sup>. Em 1970, a participação dos transportes na formação bruta de capital fixo chegou a 35,7 %, incluindo os acréscimos na produção de veículos (BARAT, 1978, p. 5). O dinamismo do setor de transportes acompanhou a fase expansiva da economia brasileira e até chegou a superar o crescimento do PIB. Enquanto o setor de transportes cresceu 7,97 % a.a., em média, entre 1950 e 1970, o crescimento do PIB de 6,4% a.a. em média nesse período (BARAT, 1978, p. 9).

A distribuição dos gastos é uma das formas de apreender as prioridades da política de transporte. A partir do **Gráfico 1**, é possível notar que o gasto do Ministério dos Transportes<sup>3</sup> se concentrou no DNER e a parcela a ele destinada cresceu no período 1965-1974.



**Fonte:** Anuário Estatístico dos Transportes (1971; 1976)

Em relação aos modais ferroviário e marítimo, o objetivo era viabilizar a integração ao mercado internacional. O Programa dos Corredores de Exportação tinha como objetivo modernizar ferrovias e portos para melhorar a competitividade das exportações; no caso do setor portuário, havia

<sup>2</sup> Segundo Lagonegro (2008), o “rodoviarismo” se fortaleceu durante a ditadura, com a entrada de novas multinacionais do ramo automobilístico e o fim de empresas do setor criadas durante o Plano de Metas, em particular, as *joint-ventures*.

<sup>3</sup> O Ministério dos Transportes foi criado em 1967, substituindo a pasta de Viações e Obras Públicas. Seu primeiro ocupante foi Mário David Andreazza, cuja gestão foi caracterizada pelo início de obras de grande porte, como a Ponte Rio-Niterói e a Rodovia Transamazônica, bem como pela ênfase rodoviarista (CAMPOS, 2012).

a necessidade de promover a adaptação para a exportação de minérios em grandes embarcações (COIMBRA, 1974; NATAL, 2003). Já para as ferrovias também existia a preocupação geopolítica: o plano era ligar Brasília com as principais capitais e com pontos na fronteira. O “panamericanismo” no transportes estava diretamente com o contexto político, em que a fronteira terrestre era vista pelos militares como uma fronteira “ideológica” que deveria ser protegida e ocupada (NATAL, 2003).

Entre as fontes de receita do setor de transportes, podemos mencionar os seguintes tributos vinculados: o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL); a Taxa Rodoviária Única (TRU), criada em 1969; o Imposto sobre os Serviços de Transportes Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Passageiros e Cargas (ISTR), a partir de 1976; o Adicional ao Frete de Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); Taxa de Melhoramento dos Portos (TMP). Além disso, parte do IUCL era direcionado para as ferrovias (BARAT, 2007; IPEA, 2010). Apesar do crescimento do consumo de combustíveis, em 1970 o FRN respondeu por apenas 28% dos recursos do DNER; os recursos externos respondiam por 8%, os recursos próprios<sup>4</sup> por 59% e as verbas orçamentárias por 5% das receitas do Departamento (BARAT, 1978, p. 68). Para o setor ferroviário, além das verbas orçamentárias, optou-se por obter recursos junto ao BNDE a fim de concluir os projetos em andamento (COIMBRA, 1974).

As reformas na organização do setor também visaram obter financiamentos em condições favoráveis junto a instituições internacionais como o Banco Mundial (BIRD) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Em 1969 o governo brasileiro obteve um financiamento de US\$ 400 milhões do BIRD e no mesmo período o BID destinou US\$ 30 milhões para a construção naval. Algumas dessas solicitações foram feitas em conjunto com vizinhos sul-americanos para projetos de interligação das redes rodoviárias, a exemplo da Ponte da Amizade entre Brasil e Paraguai (COIMBRA, 1974). Segundo Pereira (1998), enquanto os recursos provenientes do BIRD eram historicamente dirigidos para programas de restauração de rodovias, aqueles do BID geralmente estão relacionados às atividades de construção e pavimentação.

Seguindo a tendência já vista nos anos 1940 e 1950, esses financiamentos voltavam-se principalmente para a infraestrutura econômica e para os setores produtivos, conforme aponta a **Tabela 1**, a qual detalha os setores financiados pelo Banco Mundial e pelo BID no período 1961-1970 e 1961-73, respectivamente. Enquanto o Banco Mundial voltou-se preferencialmente para a área de infraestrutura econômica (energia elétrica, transporte e comunicação), os setores produtivos e a infraestrutura social foram visados pelo BID.

**Tabela 1**  
**Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento - setores financiados (%)**

<b>Discriminação</b>	<b>Banco Mundial 1961/70</b>	<b>Banco Interamericano 1961/73</b>
<i>Setores produtivos</i>	25,9	38
Agricultura	10,2	23
Indústria e mineração	15,7	15
<i>Infraestrutura econômica</i>	68,3	36
Energia elétrica	34,3	19
Transporte, comunicação	34	17
<i>Infraestrutura social</i>	3,3	22
Água, saneamento	1,4	10
Habitação	0	7
Educação	1,9	5
<i>Outros</i>	2,5	4
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Fonte:** Revista Conjuntura Econômica (Dez/1974).

4 Antecipação de despesas, taxa rodoviária única e imposto sobre transporte de passageiros (IPEA, 2010).

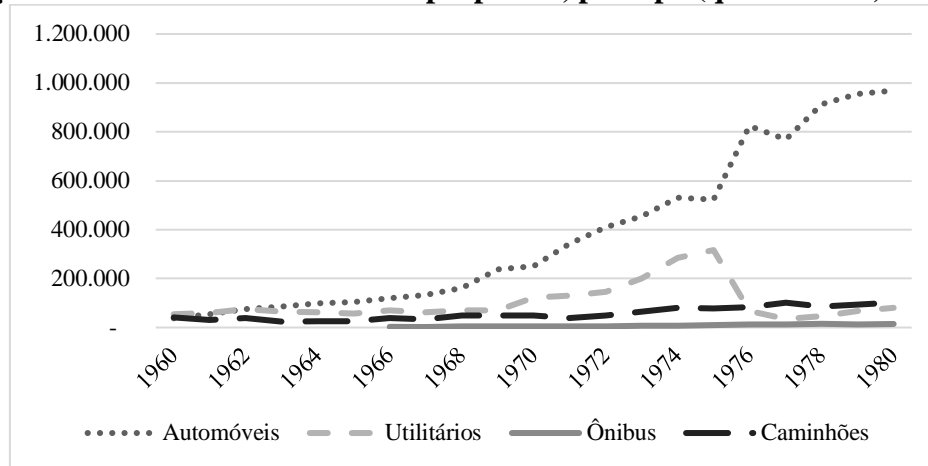
Havia, portanto, maior disponibilidade de recursos internacionais, privados e públicos, para os projetos de investimento no Brasil após 1964. Tratava-se de um apoio concreto para os projetos nas áreas consideradas prioritárias, os quais muitas vezes seguiam recomendações daquelas instituições. Esse apoio externo beneficiava as filiais das empresas transnacionais porque reduzia os custos de produção em países cuja infraestrutura era precária, e assim se justificava o uso dos recursos perante a comunidade financeira internacional.

Entre as novidades institucionais do período, destaca-se a criação do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) em 1965, cujo objetivo era realizar o planejamento integrado do setor de transporte, por meio de pesquisas e projetos nos seus diferentes modais (ANDREAZZA, 1972; NATAL, 2003). A instituição foi criada em contrapartida a um acordo celebrado no mesmo ano com o Banco Mundial a fim de financiar estudos de transportes para o Brasil e pretendia elaborar um Plano Decenal de transportes (ARAÚJO; BRASILEIRO; SANTOS, 2010). Outra mudança importante foi a substituição do Ministério de Viação e Obras Públicas pelo Ministério dos Transportes, em 1967. Entre a criação do novo ministério e o lançamento do Plano Nacional de Viação (PNV) em 1973, a política do setor foi caracterizada por certa improvisação, privilegiando as questões da integração nacional e a ocupação dos “espaços vazios”, especialmente aqueles próximos à fronteira terrestre. Essas diretrizes também marcaram o objetivo do PNV, o qual buscava permitir o estabelecimento de uma infraestrutura viária integrada e assim atingir os objetivos geopolíticos caros aos militares (NATAL, 2003).

Quanto à indústria automobilística, a redução da demanda e o estímulo governamental às fusões levaram à absorção de empresas com participação do capital nacional por empresas estrangeiras maiores no período 1964-1967 (GATTÁS, 1981). Mesmo durante a desaceleração, as montadoras continuaram investindo e aproveitaram a capacidade ociosa existente na fase expansiva posterior. A partir de 1966, a produção automobilística voltou a crescer, estimulada pelo surgimento de cidades de porte médio e de formas de incentivo ao consumo (ALMEIDA, 1972; NATAL, 2003). Motivadas pelas expectativas favoráveis em relação ao mercado interno, as empresas automobilísticas aumentaram os investimentos. A diferenciação do produto era uma das estratégias perseguidas pelo setor: enquanto as faixas superiores de renda tiveram novos modelos à sua disposição, desenvolveu-se paralelamente um mercado de carros usados para os estratos de menor renda, bem como se ampliou o crédito ao consumidor (NATAL, 2003).

Ao mesmo tempo, a produção de caminhões e ônibus diminuiu em consequência da pavimentação das rodovias e do aperfeiçoamento dos caminhões, melhorando sua eficiência e produtividade (ALMEIDA, 1972, p. 57). Ou seja, os investimentos na infraestrutura e as inovações na indústria foram responsáveis pela diminuição da demanda e, conseqüentemente, da produção de veículos pesados. No **Gráfico 2**, é possível notar que a produção de automóveis ultrapassou a de utilitários no início da década de 1960 e já era predominante por volta de 1970, resultado dos incentivos à aquisição de automóveis e da melhoria na qualidade das estradas e dos caminhões.

**Gráfico 2**  
**Produção nacional de veículos de autopropulsão, por tipo (quantidades) – 1960-1980**



Fonte: Anuário Estatístico do Brasil (várias edições).

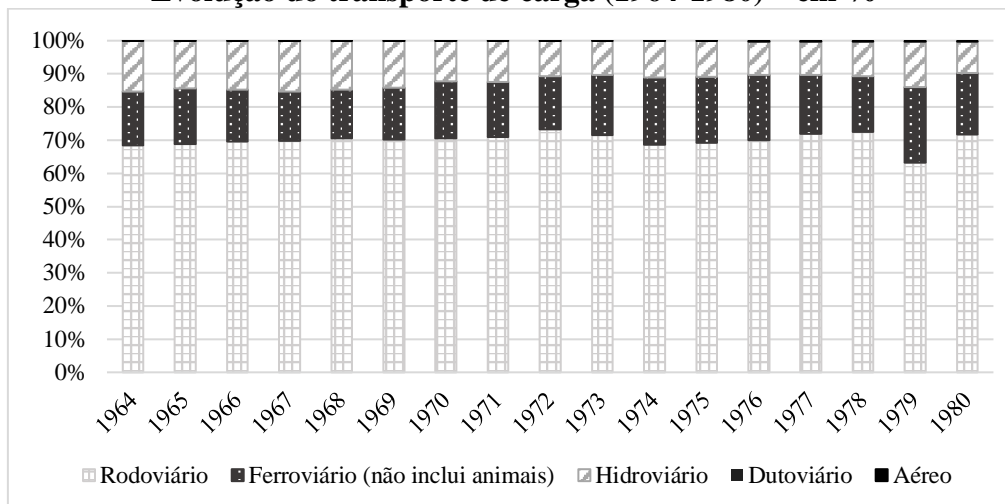
O período expansivo conhecido como “milagre” permitiu que o mercado para automóveis e outros bens duráveis crescesse sem necessariamente promover sua difusão generalizada. Nas palavras Furtado (1986, p. IX): “ No período do chamado milagre o Estado empenhou-se em criar condições para que o perfil da demanda de produtos finais de consumo correspondesse aos interesses das empresas transnacionais”. O “modelo” de crescimento adotado a partir de 1967 permitiu resolver o problema da estreiteza de mercado e, conseqüentemente, das limitações aos ganhos de escala, por meio da concentração de renda em favor dos segmentos de rendas média e alta. A política de arrocho salarial da ditadura fez com que os salários reais crescessem menos do que os “ganhos de produtividade”, ou seja, ainda que não houvesse redução de salários nominais, eles não acompanharam as taxas de crescimento econômico. Ademais, a absorção pelos setores modernos da mão-de-obra subutilizada aumentou o emprego e a massa de salários, criando uma relativa mobilidade social (FURTADO, 1986). O Estado subsidiou os negócios das transnacionais por meio de investimentos na infraestrutura física, no “capital humano” e em indústrias com baixa rotação de capital, reduzindo assim os custos para as subsidiárias estrangeiras (FURTADO, 1974)<sup>5</sup>.

No que tange ao setor externo, o “milagre” estimulou as exportações, principalmente de bens primários, ao mesmo tempo que facilitou a entrada de capital de empréstimo. Deve-se frisar que naquele momento já estava se formando o chamado Euromercado, expandindo o crédito em moeda forte (CRUZ, 1995). Do ponto de vista do comércio exterior, as principais medidas de estímulo foram incentivos para a exportação de manufaturados, câmbio diferencial para os exportadores e a promessa de investimentos na infraestrutura de transportes (TAVARES; ASSIS, 1985; FURTADO, 1986).

O período expansivo teve um impacto positivo no setor de transportes, notadamente para o setor rodoviário, como indicam os **Gráficos 3 e 4**. No período 1960-1980, cresceu sua participação no transporte de cargas e de passageiros. Enquanto isso, o transporte ferroviário apresentou um pequeno aumento na sua participação no transporte de cargas, ao passo que reduziu significativamente sua presença no transporte de passageiros. Essa diferença se justifica pela política de extinção de ramais ferroviários especialmente no interior do Brasil e, em particular, dos trens de passageiros, ao mesmo tempo em que esse modal se especializou em alguns tipos de carga.

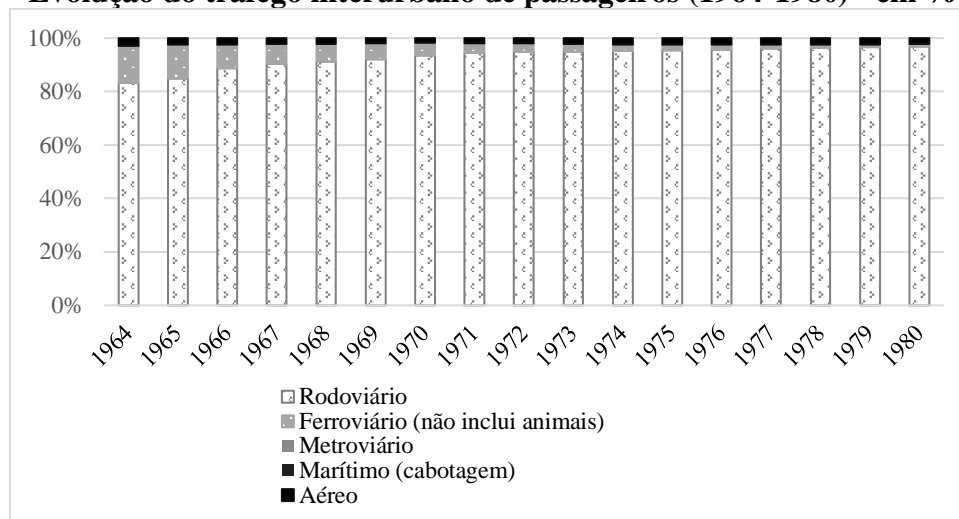
<sup>5</sup> De acordo com Paula (2000, p. 228), um dos principais pontos do Programa Estratégico de Desenvolvimento de 1973 era o da concentração de investimentos em infraestrutura (energia, transportes e comunicação) e outros setores básicos. Os investimentos em infraestrutura favoreceriam a consolidação do setor de bens de capital (mecânica, material de transporte, material elétrico e de metalurgia e comunicações) e especialmente da produção de bens de capital sob encomenda. Dessa maneira, essas decisões de investimento também contemplavam determinados segmentos da indústria nacional.

**Gráfico 3**  
**Evolução do transporte de carga (1964-1980) – em %**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições)

**Gráfico 4**  
**Evolução do tráfego interurbano de passageiros (1964-1980) - em %**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições)

Em termos de auxílios e subvenções, a RFFSA era o principal receptor de subsídios, conforme aponta a **Tabela 3**. Todavia, vemos que o montante de recursos destinados para a cobertura desses déficits se reduziu entre 1962 e 1970, medidos em milhões de Cruzeiros trazidos para valores de 1970. Tal redução pode ser atribuída às medidas adotadas para reduzir os custos operacionais nos setores ferroviário e marítimo, bem como para atualizar as tarifas cobradas pelos serviços prestados, a fim de se equipararem àqueles custos.

**Tabela 2**  
**Auxílios, subvenções e cobertura de "déficits" de transporte (Milhões de Cr\$, em valores de 1970)**

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Ferroviário (RFFSA)	1381,7	1676,5	1426,9	1018,2	694,9	690,4	766,8	692	593,9
Marítimo	343,3	367,8	244,5	245,9	139,3	184,4	56,6	41,7	62,8
Portuário (ARPJ)	78,3	57	31,4	47,1	26,3	-	-	-	-
Aéreo	198,3	119,8	89,8	86,8	57,2	41,7	23,2	3,4	0,5
<b>TOTAL</b>	<b>2001,6</b>	<b>2221,1</b>	<b>1792,6</b>	<b>1398</b>	<b>917,7</b>	<b>916,5</b>	<b>846,6</b>	<b>737,1</b>	<b>657,2</b>

**Fonte:** Anuário Estatístico dos Transportes (1971)

Em síntese, o crescimento do setor de transportes acompanhou o comportamento da economia brasileira de maneira geral. Assim como aproveitou o período expansivo entre 1968 e 1973, foi afetado pela desaceleração a partir de 1974 e, principalmente, pelo agravamento da situação da dívida externa depois de 1979. Entretanto, as benesses foram distribuídas também de maneira desigual, acentuando a distância entre o setor rodoviário e os demais.

### **Política para as ferrovias: eliminação de déficits, desativação de ramais “antieconômicos” e especialização**

A alegada ineficiência dos modais ferroviário e marítimo estava associada à existência de consideráveis déficits operacionais e, conseqüentemente, à necessidade de subsídios para cobrir os custos dos serviços. Entre as propostas para o setor ferroviário, a eliminação dos ramais “antieconômicos” apareceu desde os relatórios das missões estrangeiras dos anos 1940 e 1950. Ainda que houvesse alguma justiça quando se apontava a instrumentalização das ferrovias para atender aos interesses das oligarquias regionais, a caracterização como “antieconômica” não era muito precisa. De acordo com Paula (2000, p. 189), a erradicação desses ramais pode ser definida como um:

(...)processo político, institucional, jurídico, técnico e estratégico que envolveu a constituição de Grupos de Trabalho formados por consultores estrangeiros, diretores do DNEF, DNER, RFFSA, Ministério do Planejamento e representantes das Forças Armadas que programavam e selecionavam não só os ramais a erradicar, mas também a construção de rodovias substitutivas.

A autora argumentou que a supressão dessas linhas foi resultado de um discurso deliberado contra as ferrovias, difundindo entre a sociedade a ideia do déficit, do “antieconômico” e do empirismo, bem como do relativo atraso tecnológico em comparação às rodovias. O próprio conceito de “antieconômico” tinha suas limitações, visto que se definia em termos do déficit contábil, sem uma análise de custo-benefício entre os modais ou a avaliação das possíveis externalidades. Ele foi amplamente difundido tanto em documentos contábeis e na imprensa, tornando-se um senso comum no discurso sobre transportes (PAULA, 2000). Podemos ver assim que o discurso aparentemente “técnico” e “racional” dos especialistas foi utilizado na intensa campanha contra as ferrovias, ocultando outros interesses envolvidos.

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-1953) já havia seguido por essa linha de raciocínio, empregando em seu Relatório o termo “antieconômico” para se referir às ferrovias (PAULA, 2014). Entre seus projetos para as ferrovias, constava a recomendação para a desativação de empresas ferroviárias inteiras, como a E. F. Leopoldina e a R. Mineira de Viação. A CMBEU também apontou que os financiamentos dos bancos internacionais deveriam ser destinados ao setor rodoviário e às ferrovias consideradas rentáveis e estratégicas (PAULA, 2000, p. 188). Já o Decreto-Lei Nº 2.698 de 1955 estabeleceu a política estatal de supressão de linhas férreas, bem como

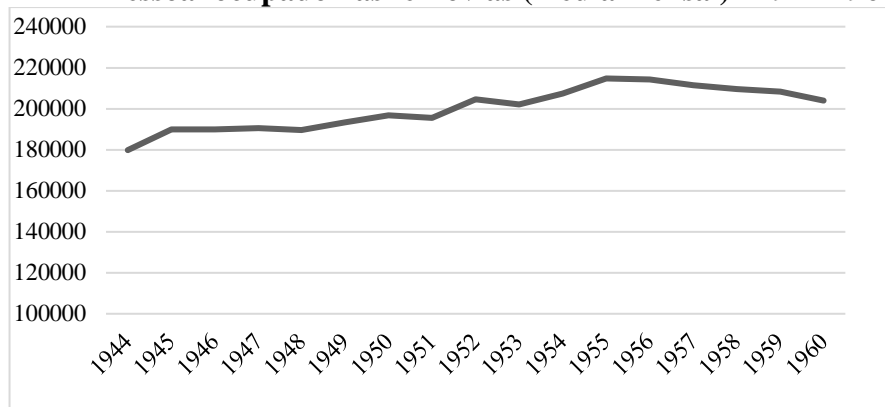


estabeleceu recursos para a construção rodoviária. A criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 1957, serviu como mecanismo da União para promover o rearranjo do sistema ferroviário nacional (NUNES, 2016). A redução dos déficits era outro objetivo principal da RFFSA, o qual seria alcançado por meio da diminuição do pessoal empregado e da supressão de linhas deficitárias (PAULA, 2000).

O ataque direcionado ao transporte ferroviário e aos seus déficits operacionais passava pela crítica aos trabalhadores do setor, com alegações de salários muito altos e excesso de pessoal. Essa ofensiva não se devia apenas ao custo da mão-de-obra, mas também ao papel exercido pelos sindicatos dos ferroviários. A repressão promovida após o Golpe de 1964 teve papel decisivo na desarticulação da categoria e do próprio sistema ferroviário, viabilizando a aceleração da supressão das linhas (PAULA, 2014). De acordo com Paula (2000, p. 209), no período 1966-1970 foram extintos 3.926 km de vias férreas, justamente no período de maior repressão política. Entre as medidas tomadas nesse contexto, encontram-se demissões, repressão aos sindicatos dos ferroviários, aposentadorias compulsórias e transferências de pessoal.

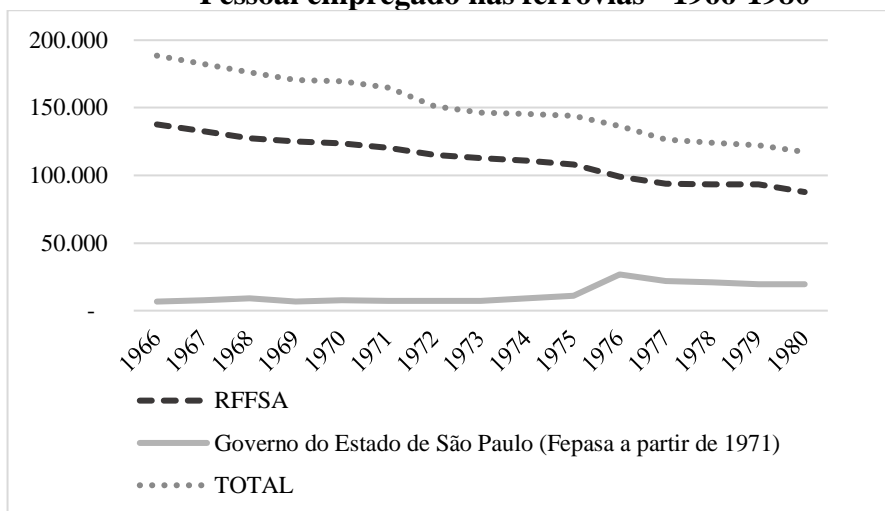
A tendência à redução do pessoal pode ser vista ao compararmos os **Gráficos 5** e **6**. Entre 1945 e 1954, ainda se verificou um pequeno aumento no pessoal ocupado nas ferrovias, decorrente da absorção dos funcionários das ferrovias que haviam sido recentemente estatizadas. A partir de 1966, a trajetória foi de queda para o pessoal das ferrovias da RFFSA e outras ferrovias.

**Gráfico 5**  
**Pessoal ocupado nas ferrovias (média mensal) - 1944-1960**



Fonte: Anuário Estatístico do Brasil (várias edições).

**Gráfico 6**  
**Pessoal empregado nas ferrovias - 1966-1980**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

A supressão dos ramais foi organizada por meio da Comissão Regional para Assuntos Relativos à Erradicação de Trechos Ferroviários (CRAE). Já o Decreto nº 58.992, de 04/08/1966, classificou esses ramais em 3 grupos, de acordo com a prioridade e a existência ou não de rodovias substitutivas. No mesmo ano foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), pela Portaria nº 385 do MVOP (PAULA, 2000). De acordo com a **Tabela 3**, em dezembro de 1971 a maior parte das linhas que foram destinadas à erradicação já o tinham sido ou estavam em vias de sê-lo. Entre os ramais a serem desativados, constavam tanto aqueles da RFFSA quanto aqueles pertencentes aos estados, com predomínio dos primeiros.

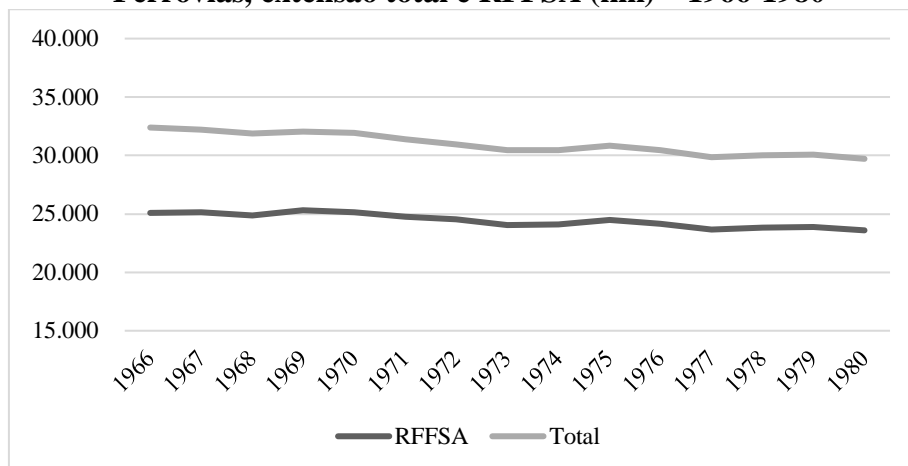
**Tabela 3**  
**Situação dos ramais ferroviários antieconômicos em dezembro de 1971**

	RFFSA	Estados	Total
<b>Ramais antieconômicos</b>	8050	2745	10795
<b>Erradicados/ em processo de erradicação</b>	5243	2175	7418
<b>A ser excluído da relação de r. a.</b>	685	85	770
<b>Linhas a erradicar</b>	2122	485	2607

Fonte: Andreazza (1972, p. 47)

No **Gráfico 7** podemos ver a tendência decrescente na extensão das linhas ferroviárias entre 1966-1980, tanto na malha como um todo, quanto especificamente na RFFSA. É possível notar uma ligeira recuperação em meados dos anos 1970, porém logo em seguida retornou à tendência de queda.

**Gráfico 7**  
**Ferrovias, extensão total e RFFSA (km) – 1966-1980**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

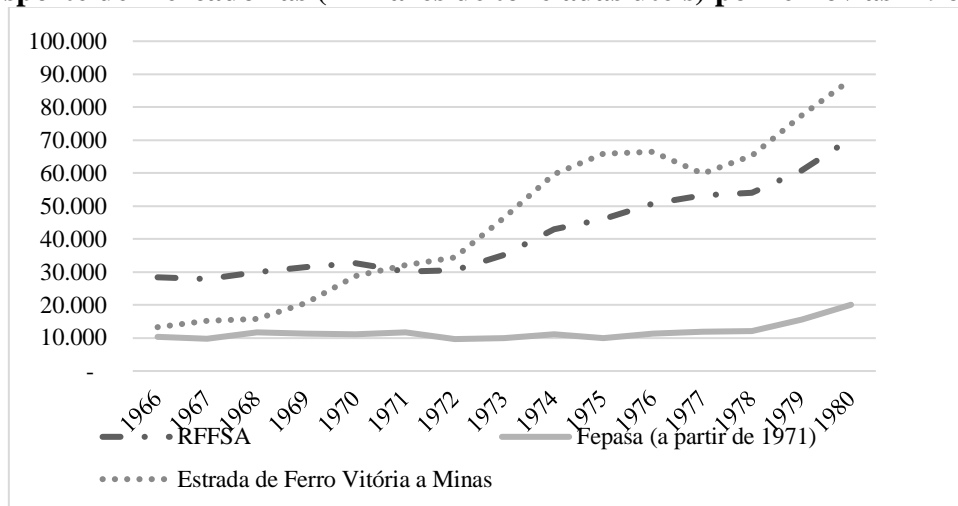
De acordo com Nunes (2016), desde a criação da RFFSA o Estado combinou o desmonte de parte do sistema ferroviário com a especialização do modal para o atendimento de um grupo pequeno de usuários. Além da redução de linhas e da diminuição do quadro de pessoal, houve redução das modalidades de serviços executados pelas ferrovias, como o transporte de bagagens e encomendas e o de passageiros, bem como a redução dos percursos. Cada unidade regional da RFFSA tinha poucos clientes principais, ligados principalmente ao setor agroexportador. Na década de 1990, esses clientes viriam a formar consórcios para a concessão da malha ferroviária, preservando seus interesses. Entre os produtos transportados, destacou-se o minério de ferro, o qual passou a representar 41,8% do total de mercadorias transportadas pela RFFSA em 1974 (NUNES, 2016).

A ênfase na especialização das ferrovias no transporte de cargas – especialmente para exportações – e seu desmonte no que não gerasse lucro no curto prazo são aspectos de uma política de transportes pautada pela dependência em relação aos interesses econômicos e geopolíticos predominantes (PAULA, 2014). Nas atividades em que era conveniente eliminar a concorrência, o setor ferroviário perdeu espaço sob a justificativa de ser pouco eficiente. Contudo, não houve a

completa desativação das ferrovias onde elas poderiam trazer vantagens de custo, como no transporte de minérios; ao invés disso, houve a especialização na logística desse tipo de carga.

O **Gráfico 8** exemplifica a ênfase no transporte de mercadorias, medido em milhares de toneladas úteis. Também podemos perceber que a quantidade transportada pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), supera a quantidade da RFFSA a partir de 1971. De acordo com Natal (2003), essa ferrovia chegou a transportar mais mercadorias do que a RFFSA e a FEPASA juntas. A principal função da EFVM era transportar o minério de ferro produzido em Minas Gerais para o porto de Vitória (ES), tendo sido vendida junto com a CVRD quando esta foi privatizada.

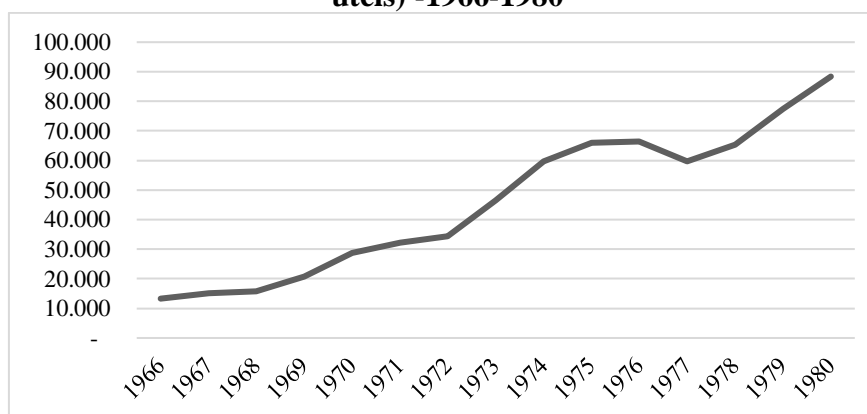
**Gráfico 8**  
**Transporte de mercadorias (milhares de toneladas úteis) por ferrovias -1966-1980**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

No **Gráfico 9**, é possível ver que houve um aumento expressivo na quantidade transportada por essa ferrovia entre 1966 e 1975, voltando a crescer depois de 1977. Pode-se cogitar que esse aumento coincide com as políticas de promoção às exportações, que beneficiaram os exportadores de *commodities* como a própria CVRD.

**Gráfico 9**  
**Transporte de mercadorias na Ferrovia Vitória a Minas (CVRD) (milhares de toneladas úteis) -1966-1980**



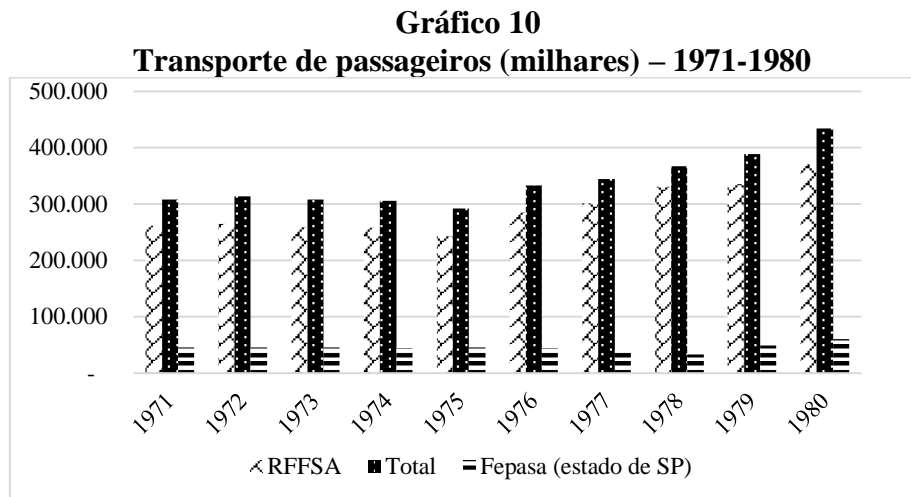
Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

Ademais, a noção de segurança nacional dos militares brasileiros influenciou essas decisões, em razão da combinação entre desenvolvimento econômico, transportes e controle das fontes de riqueza mineral. Por essa razão, ferrovias situadas em regiões economicamente menos dinâmicas poderiam escapar da desativação, dada sua importância do ponto de vista estratégico (PAULA, 2000).

Na Amazônia e em outras regiões de fronteira, a questão geopolítica era a principal preocupação da política de transportes, a qual passava pela visão de conquista e ocupação do território. Em textos de representantes do governo como o próprio Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, fica evidente que o sistema de transportes deveria ser utilizado para promover o fortalecimento da unidade territorial e concentrar recursos materiais e humanos em direção a áreas de maior sensibilidade estratégica (ANDREAZZA, 1972).

O direcionamento das ferrovias para o transporte de cargas, especialmente do setor exportador, levou à diminuição de sua função social, reduzida ao transporte de passageiros nos centros urbanos. Apesar de interessar às indústrias, os investimentos que esse serviço recebia eram poucos<sup>6</sup>. Os trens de passageiros eram geralmente os primeiros a serem desativados, mas, antes disso, passavam pelo sucateamento e pela perda de usuários, além das reclamações pela falta de qualidade do serviço. O esvaziamento do transporte de passageiros tirava do modal ferroviário potenciais defensores e justificava a eliminação dos ramais deficitários, facilitando a política de desmonte (PAULA, 2000).

Ainda assim, houve algum crescimento no transporte de passageiros entre 1975 e 1980, como vemos no **Gráfico 10**. Esse resultado se deveu principalmente ao movimento de passageiros nos subúrbios das grandes cidades, como podemos ver no **Gráfico 11**. Esse aumento mais que compensou a queda no transporte realizado no interior, ilustrada no **Gráfico 12**. Essas tendências podem ser justificadas, por um lado, pela continuidade da urbanização e metropolização do país e, por outro, da política de acabar com o transporte ferroviários de passageiros de média e longa distância no interior, substituindo o trilho pelo asfalto (PAULA, 2000)<sup>7</sup>.

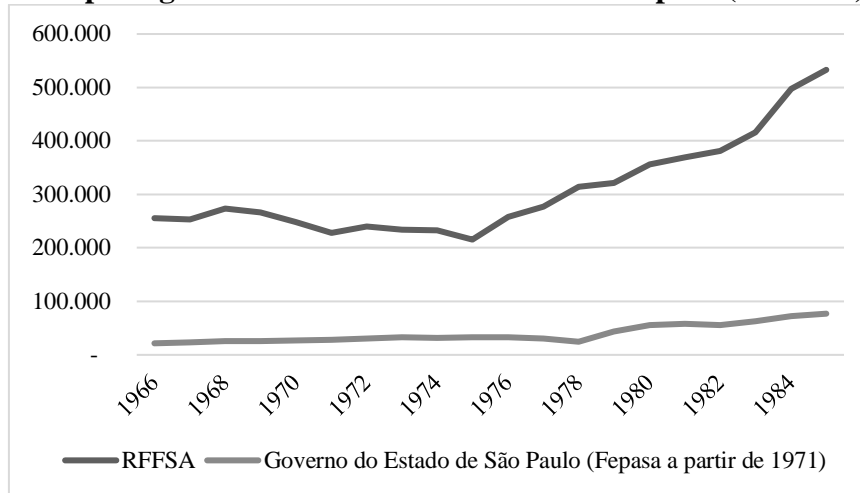


**Fonte:** Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

<sup>6</sup> Mesmo o transporte de cargas não recebeu tantos investimentos quanto seriam necessários. De acordo com Paula (2000, p. 274), “Com o aumento da carga transportada, exigindo-se mais da malha rodante, é possível prever um desgaste ainda maior numa situação já deteriorada, com poucos investimentos”.

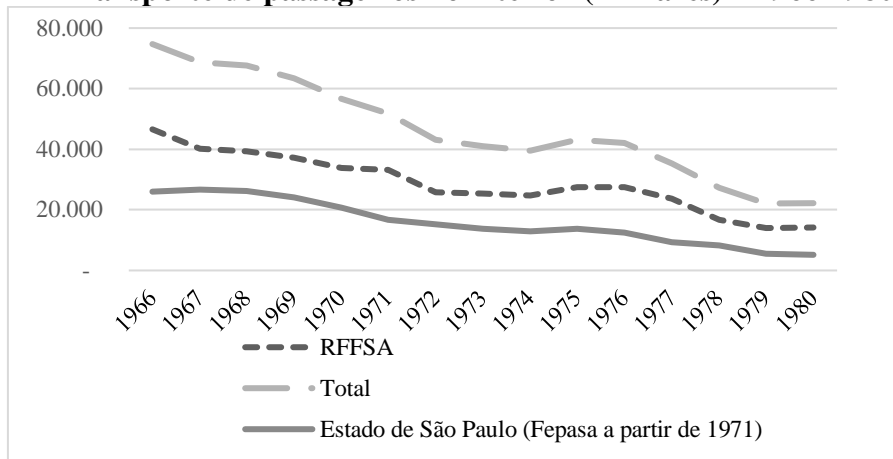
<sup>7</sup> Devemos ponderar que nem sempre a construção de rodovias foi tão célere quanto a desativação das estradas de ferro, conforme aponta Paula (2000). Assim, a população local ficou praticamente isolada até que a substituição fosse concluída.

**Gráfico 11**  
**Transporte de passageiros nos subúrbios na RFFSA e Fepasa (milhares) – 1966-1985**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

**Gráfico 12**  
**Transporte de passageiros no interior (milhares) – 1966-1980**



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

### Grandes projetos rodoviários e a expansão da fronteira agromineral

Após o período de austeridade sob o PAEG foram retomados os investimentos na infraestrutura de transportes, principalmente no modal rodoviário. Enquanto as ferrovias e o transporte marítimo foram alvos preferenciais da redução de despesas, as rodovias contaram com novos tributos setoriais e empréstimos externos e internos para financiá-las. Por sua vez, a indústria automobilística se recuperou apoiada na concentração de renda e na capacidade ociosa existente, bem como se tornou ainda mais desnacionalizada. Além de unificar o mercado interno em torno da indústria concentrada no Centro-Sul, a política rodoviária foi responsável por expandir a fronteira agrícola e mineral para a Amazônia.

Os projetos rodoviários se multiplicaram no período entre 1967 e 1974, na gestão de Mário Andreazza no Ministério dos Transportes. Tratou-se do maior programa de construção de rodovias executado até então, reproduzindo o modelo que havia sido implantado durante o governo Kubitschek. Como parte de um convênio com a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento (USAID), a autarquia foi reformulada durante o governo Castello Branco, a fim de desenvolver grandes projetos de transportes (CAMPOS, 2012). Entre as obras mais importantes iniciadas ou idealizadas no período estão a Ponte Rio-Niterói, a Rodovia Transamazônica e os metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro (NATAL, 2003).

Os investimentos na infraestrutura de transportes foram acompanhados pelo crescimento da indústria automobilística, sendo um dos setores industriais mais influentes sobre a política econômica (NATAL, 2003). Outros processos em curso favoreceram a consolidação do “automobilismo-rodoviarismo”. De um lado, a urbanização acelerada na década de 1960 colaborou para a expansão do mercado de automóveis, em particular nas cidades médias. De outro lado, a integração nacional era outra preocupação, dada a consolidação do mercado interno e a interiorização dos insumos básicos. O crescimento da malha foi acompanhado pela melhoria na capacidade das vias e nas redes vicinais, levando a um aumento na participação no transporte de cargas e de passageiros. Todavia, os recursos destinados para restauração eram menores do que para construção e pavimentação (NATAL, 2003). De acordo com Mello (1984), a quilometragem pavimentada multiplicou-se por cinco na década de 1960, porém a pavimentação ainda era pequena frente às dimensões territoriais do país.

A criação do Ministério dos Transportes em 1967 significou uma mudança na forma de atuação do Estado na concretização dos projetos. Enquanto o antigo MVOP se encarregava diretamente da construção da infraestrutura, por meio do DNER e dos DER estaduais, o novo Ministério passou a priorizar justamente os aspectos operacionais, contratando empreiteiras privadas para realizar a construção. Caberia ao Ministério e órgãos correlatos a condução de estudos de viabilidade técnico-econômica e a elaboração de projetos de engenharia para embasar solicitações de financiamento e empréstimos (COIMBRA, 1974; NATAL, 2003). Além das construtoras privadas, a Diretoria de Vias de Transporte do Exército também se engajou na construção de rodovias, como no caso da implementação da Cuiabá-Santarém (COIMBRA, 1974).

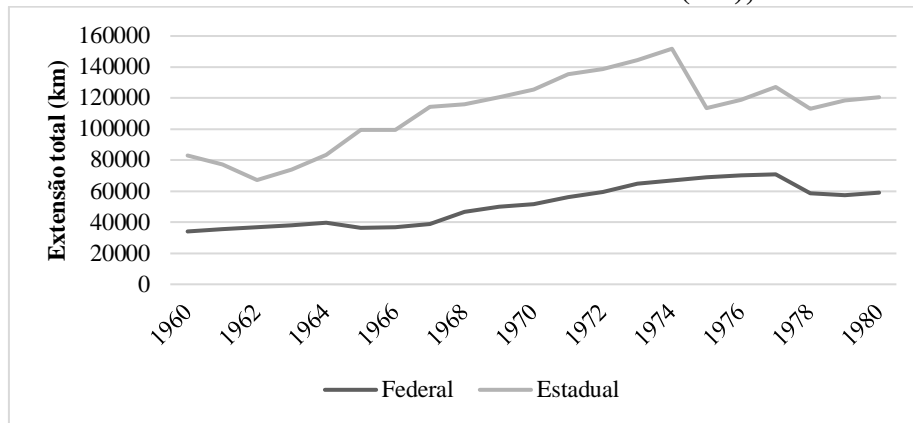
A política de investimentos públicos a partir de 1967 estimulou o setor de construção civil, especialmente as grandes empreiteiras, também chamadas “barrageiras” em razão de seu papel na construção de usinas hidrelétricas (CAMPOS, 2012; NATAL, 2003). Sendo assim, a orientação de Andreazza nos transportes estava em sintonia com a política econômica conduzida por Delfim Netto no Ministério da Fazenda. O crescimento auferido pelas construtoras durante o milagre se prolongou pela década de 1970, apesar das dificuldades após 1973. Embora o ponto forte dessas empresas fosse a construção rodoviária, elas também atuaram na construção de ferrovias, de portos e hidrovias, bem como na conservação da infraestrutura (CAMPOS, 2012).

As empresas do ramo de construção tinham considerável influência sobre o aparelho de Estado, especialmente sobre as entidades relacionadas aos transportes, como o DNER e os DERs estaduais. A construção pesada contava com a presença dominante dos empresários brasileiros, ao passo que as firmas de equipamento para construção rodoviária eram em sua maioria estrangeiras. Embora o setor da construção pesada tenha se organizado em instituições de classe para se defender da concorrência estrangeira, isso não era impedimento para uma solidariedade de interesses em outras áreas (CAMPOS, 2012).

Os ambiciosos projetos de investimento contavam com o respaldo de empréstimos internacionais, voltados principalmente para as rodovias (CAMPOS, 2012). Segundo Natal (2003), os financiamentos internos e externos corresponderam a cerca de 20 a 30% dos recursos orçamentários destinados ao modal rodoviário. Já os usuários contribuíam para sua expansão e manutenção por meio de tributos como o IUCL, o ISTR e a TRU, criados justamente para esse fim. Dado que os custos do sistema de transporte são repassados ao sistema econômico como um todo, esse setor recebia transferência de renda dos demais para financiar suas atividades (NATAL, 2003). O volume dos investimentos e seu tempo de maturação justificavam que o Estado assumisse a responsabilidade pela infraestrutura, ao passo que o setor privado se incumbia da construção e das atividades de logística de cargas e passageiros.

O maior crescimento relativo se deu na rede federal, ainda que rodovias estaduais e municipais fossem maioria e os entes subnacionais também recebessem transferências da União para seus programas rodoviários locais (NATAL, 2003). O **Gráfico 14** mostra que tanto as rodovias federais quanto as estaduais passaram por um período de crescimento acelerado entre 1968 e 1974, porém as primeiras ainda tinham menor extensão no total.

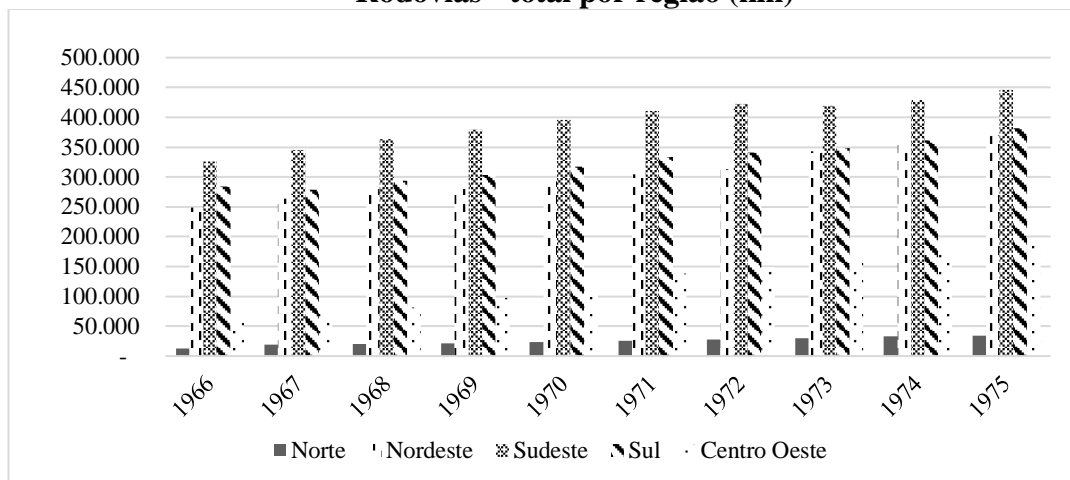
**Gráfico 13**  
**Extensão total de rodovias federais e estaduais (km), 1960-1980**



**Fonte:** *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

Quanto à distribuição entre as regiões, o **Gráfico 15** indica que as rodovias estavam concentradas no Sul e no Sudeste. Contempladas por programas especiais, as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste aumentaram sua participação na distribuição de recursos para esse fim. Apesar da atenção dispensada às regiões consideradas como “subdesenvolvidas”, o estado de São Paulo mantinha sua liderança em termos quantitativos e qualitativos. Além do dinamismo econômico, o estado também tinha facilidade para obter empréstimos diretamente, contribuindo para a expansão de sua malha rodoviária (NATAL, 2003).

**Gráfico 14**  
**Rodovias - total por região (km)**



**Fonte:** Anuário Estatístico dos Transportes (várias edições).

Os investimentos rodoviários nas regiões menos dinâmicas do ponto de vista econômico se justificavam pela ênfase na integração nacional, especialmente na Amazônia, por ser considerada uma área “abandonada” (IANNI, 1979; NATAL, 2003). As rodovias de penetração como a Cuiabá-Santarém e a Transamazônica teriam um papel fundamental para viabilizar o aproveitamento de tais riquezas e para o transporte de mercadorias, estimulando o que se entendia como “desenvolvimento” (GRACIANO, 1971). Mais do que uma questão econômica ou regional, a integração nacional era uma preocupação de cunho político-estratégico. Os militares enfatizaram o aspecto geopolítico da integração nacional, visando a proteção do território por meio da ocupação de áreas consideradas desabitadas (MENEZES, 2007). No entanto, não foram pioneiros no que diz respeito à integração econômica como meio para o desenvolvimento nacional. Em 1940, Vargas proferiu o “Discurso do Rio Amazonas”, no qual descreveu a região como “uma fronteira a ser superada para o avanço do capitalismo brasileiro” (PASSOS, 2016, p. 32). Dessa maneira, já existia uma preocupação com o

relativo atraso da Amazônia e com o uso de suas riquezas no processo de industrialização concentrado no Centro-Sul. Na época do Estado Novo, a ferrovia ainda era o meio sugerido para promover a integração física, ao passo que na ditadura civil-militar optou-se pela rodovia.

Além da mencionada proximidade com a fronteira sul-americana, a ocupação do território era interessante para reduzir a pressão demográfica sobre o Centro-Sul e atenuar problemas sociais como o desemprego. Nesse sentido, o PNV de 1964 se inseria em um contexto de promoção do desenvolvimento regional, porém voltado mais para afastar as migrações dos grandes centros urbanos do que para diminuir as disparidades entre regiões; e de segurança nacional e pan-americana, isto é, de monitoramento político-militar na América do Sul (NATAL, 2003). Em especial, a política de transportes e das rodovias, em particular, foram mobilizadas para o que Ianni (1979) caracterizou como “contrarreforma agrária”:

Em síntese, ao distribuir alguma terra na Amazônia, o Estado brasileiro foi levado a não distribuir as terras do Nordeste, do Sul, de outras regiões e nem da própria Amazônia. Ao longo dos anos 1964-1978, ele distribuiu alguma terra para não distribuir as terras (...). No campo, a contrapartida do apoio dado pela burguesia rural ao Golpe de Estado de 1964 foi a contrarreforma agrária, apresentada e executada como colonização dirigida. (IANNI, 1979, p. 137)

A colonização e a “reforma agrária” promovidas pela ditadura tiveram suas normas definidas pelo Estatuto da Terra (1964) e pelo Decreto nº 59.428, de 1966. As finalidades da política de colonização eram: 1) garantir a segurança nacional; 2) apaziguar as tensões sociais no campo, especialmente na região Nordeste; e 3) integrar a Amazônia ao padrão de desenvolvimento capitalista (IANNI, 1979). Sendo assim, a intenção da ditadura era, na realidade, reduzir as pressões pela reforma agrária propriamente dita, deslocando as populações rurais para uma área menos povoada e com relativa abundância de terras.

A colonização espontânea da região amazônica foi estimulada pela construção de grandes rodovias nos anos 1950, como a Belém-Brasília. Contudo, a colonização dirigida intensificou-se a partir de 1970, com a criação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e do Programa de Integração Nacional (PIN), bem o início da construção da Rodovia Transamazônica. A ênfase na colonização oficial se deu entre 1970 e 1973, principalmente nos assentamentos situados nas terras nas margens da Transamazônica e outras rodovias. Além disso, os posseiros que já estavam instalados passaram ao controle oficial e se tornaram colonos. (IANNI, 1979).

Em 1974, foi criado o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA) e a partir de então se estimulou a colonização por empresas privadas. Mais do que extrair recursos naturais, a intenção era expandir o próprio capitalismo para a Amazônia, como se fosse um processo de acumulação primitiva (IANNI, 1979, p. 21). Na Síntese do POLAMAZÔNIA, estão resumidas as características físicas, geográficas e socioeconômicas de cada polo, bem como o cronograma de execução dos projetos para o período 1975-1979 (SUDAM, 1975). Entre esses polos, destaca-se o de Carajás, conhecido pelas reservas minerais situadas na Serra de Carajás. Juntamente ao INCRA, a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)<sup>8</sup> foi responsável pelos projetos que envolviam a construção de infraestrutura, a atração de força de trabalho e de investidores e os subsídios à produção, sendo outra forma da “modernização conservadora” empreendida pela ditadura (FIALHO; TREVISAN, 2019).

O incentivo à migração para terras devolutas ou indígenas foi a saída oferecida pela ditadura aos problemas sociais no Nordeste, bem como para reduzir a pressão dos deslocamentos populacionais dessa região para o Centro-Sul, onde as ocupações disponíveis estavam se reduzindo. Também foi usada no Rio Grande do Sul para lidar com o problema dos minifúndios, os quais estavam sendo cada vez mais controlados pelas grandes empresas agroindustriais. No entanto, ao mesmo tempo em que o governo estimulava as migrações para a região amazônica, posicionava-se contra os posseiros nos conflitos que estes tinham com os latifundiários, “grileiros” e grandes empresas

<sup>8</sup> A Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) foi criada a partir da chamada “Operação Amazônia”, em 1966, voltada para as questões das fronteiras, ocupação e infraestrutura da Amazônia Legal (FIALHO; TREVISAN, 2019).



agroindustriais (IANNI, 1979)<sup>9</sup>. Assim, a política de colonização se submetia aos interesses do latifúndio e da grande empresa, mostrando que o propósito principal era ocupar e explorar o território.

O Programa de Integração Nacional (PIN) tinha como um de seus propósitos realizar a ligação ente o Nordeste e o Norte, deslocando os “homens sem terras” do primeiro para a “terra sem homens” para o segundo por meio de rodovias como a Transamazônica (BR-210) e a Cuiabá-Santarém (BR-765) (NATAL, 2003). O decreto que o criou também reservou uma faixa de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias para colonização e reforma agrária. Em sua criação, o PIN teve dotação de recursos no valor de dois bilhões de cruzeiros, a serem constituídos nos exercícios financeiros de 1971 a 1974, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM (BRASIL, 1970). Os recursos para o Programa viriam de incentivos fiscais, no montante de 30% das importâncias deduzidas do imposto de renda de pessoas jurídicas, como maneira de incentivar investimentos privados nas regiões abarcadas por ele (BRASIL, 1970; SOARES, 2015).

Outros programas que contemplaram essas regiões foram o Programa de Redistribuição de Terra e Estímulo à Agropecuária do Norte e Nordeste (PROTERRA) e o Programa Especial para o Vale do São Francisco (PROVALE). Para a região Centro-Oeste, criou-se o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) (COIMBRA, 1974). Criado pelo Decreto-Lei nº 1192/1971, o PRODOESTE tinha como um dos seus principais objetivos a “construção imediata de uma rede rodoviária básica, prioritária, conjurada a um sistema de estradas vicinais” (BRASIL, 1971a). Além disso, o Centro-Oeste era visto como um “meio” para chegar ao “fim”: a Amazônia e a expansão da fronteira agrícola (FREITAS; SOBRINHO; MELLO, 2019).

Por sua vez, o PROTERRA tinha como objetivo facilitar o acesso à terra, criar melhores condições de emprego da mão-de-obra e fomentar a agroindústria no Norte e Nordeste do país. Os recursos destinados a esse programa foram de quatro bilhões de cruzeiros, também oriundos de incentivos fiscais, bem como de dotações orçamentárias e de parte dos recursos do PIN (BRASIL, 1971b). Segundo Natal (2003), o PROTERRA poderia ser caracterizado como uma “reforma agrária para latifundiários”, em razão da distribuição de terras na Amazônia para grandes proprietários. Mesmo os outros programas acabaram colaborando para esse objetivo, ainda que inicialmente enfatizassem o aspecto da colonização. O deslocamento da população nordestina ou mesmo de outras regiões serviu para abrir a fronteira e colocar a mão-de-obra à disposição de latifundiários e empresas agropecuárias, de maneira que a posterior concentração de terras não poderia ser vista como um fracasso do ponto de vista dos formuladores desses programas (SOARES, 2015).

Em suma, a política de transportes continuou sendo altamente favorável às rodovias. Além da relação com o processo de industrialização e com a intensa urbanização do país, os investimentos rodoviários serviram para facilitar o acesso à Amazônia e deslocar a fronteira agropecuária e mineral para essa região. Essa expansão se justificou em termos econômicos, políticos e estratégicos, visto que os militares no poder desejavam consolidar a ocupação do território ao mesmo tempo que proporcionar um alívio para as pressões sociais e demográficas em outras regiões, notadamente o Nordeste. Em conjunto com a política de especialização das ferrovias no transporte de mercadorias, a utilização das rodovias para promover o deslocamento da fronteira colaborou para uma forma de inserção internacional que seria reforçada nas décadas seguintes, fortemente apoiada na exportação de bens primários das novas áreas produtoras no interior do país.

---

<sup>9</sup> Mesmo empresas de outros setores adquiriram terras na Amazônia como forma de investimento. Kopper (2017) cita o caso da Fazenda Rio Cristalino, adquirida pela Volkswagen justamente para aplicar os lucros que não tinham como ser reinvestidos ou enviados para a matriz. Após críticas na Alemanha pelo tratamento dispensado aos trabalhadores temporários e em meio à crise econômica no Brasil nos anos 1980, a filial brasileira decidiu vender a fazenda em 1986, sendo concluído o negócio em 1987. Embora a diretoria da empresa reconhecesse que os trabalhadores temporários se encontravam em piores condições do que os empregados diretos da fazenda, a responsabilidade pela situação foi atribuída aos intermediários que contratavam essa mão-de-obra.

## Considerações finais

Ao longo deste capítulo pudemos ver as transformações na política de transportes terrestres no Brasil desde a década de 1950, quando a política de transportes no Brasil se mostrou explicitamente favorável ao modal rodoviário. O esforço estatal na implantação da indústria automobilística durante o Plano de Metas (1956-1960) contribuiu para consolidar a expansão rodoviária que vinha despontando desde os anos 1920. Ademais, a construção da nova capital federal foi acompanhada pela construção de rodovias ligando-a a outras regiões do país, o que também estimulou as migrações internas.

Como vimos, a expansão rodoviária e a reestruturação das ferrovias não se encerraram ao final do governo Kubitschek (1956-1960). A primeira década que se seguiu ao golpe de Estado de 1964 caracterizou-se pela retomada do planejamento e dos investimentos no setor de transportes, reforçando a ênfase nas rodovias. No início dos anos 1970, grandes projetos rodoviários como a Rodovia Transamazônica se propuseram a combinar desenvolvimento regional, integração nacional e o controle das migrações internas. Dessa maneira, caberia às rodovias o papel de preparar a ocupação e conquista do Centro-Oeste e da Amazônia, integrando essas regiões não apenas ao mercado interno, mas ao próprio sistema capitalista internacional.

Por sua vez, as ferrovias passaram por medidas de saneamento com a finalidade de reduzir seus déficits por meio do corte de despesas e do ajuste das tarifas aos custos operacionais. A principal medida adotada foi a supressão de linhas consideradas deficitárias e de serviços considerados pouco rentáveis, como o transporte de passageiros de média e longa distância. Além disso, os planos para o setor ferroviário enfatizavam seu papel no escoamento de exportações e a integração com outros modais, retomando a especialização no serviço do setor primário-exportador.

Concluimos que a relação entre os modais rodoviário e ferroviário entre 1964 e 1974 não se limitou à concorrência e ao favorecimento do primeiro em detrimento do segundo. Embora a política de transportes tenha reforçado essas tendências, as interações entre eles também envolveram uma divisão de tarefas. Em especial, destacamos a relação entre os transportes e o setor primário-exportador: as rodovias teriam o papel pioneiro de acessar novas áreas para as atividades agropecuárias e extrativas minerais, como a Amazônia e o Centro-Oeste, enquanto as ferrovias diminuiriam os custos de transporte dos produtos voltados para exportação. Diante disso, podemos ver que ambos os modais colaboraram com uma forma de inserção externa que seria reforçada a partir dos anos 1980, mas cujas bases foram erguidas ainda durante a ditadura.

## Referências

- ALMEIDA, J. de. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.
- ANDREAZZA, M. D. **Os transportes no Brasil: planejamento e execução**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1972.
- ANUÁRIO estatístico do Brasil: ano XI - 1950. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1951.
- \_\_\_\_\_ 1956: ano XVII. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1956
- \_\_\_\_\_ 1957: ano XVIII. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1957
- \_\_\_\_\_ 1958: ano XIX. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1958
- \_\_\_\_\_ 1961. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1961
- ANUARIO ESTATISTICO DOS TRANSPORTES. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, 1970- . Anual. Brasília-DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, 1970-2000.
- ARAÚJO, S. R. F.; BRASILEIRO, A.; SANTOS, E. Uma Contribuição Ao Estudo Do Papel Do Geipot Para O Planejamento Dos Transportes No Brasil. p. 203–213, 2010.
- BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.
- BARAT, J. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico**. São Paulo: CLA Editora, 2007.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO ECONÔMICA. **Programa**

**de ação econômica do governo: 1964-1966.** 1964.

CAMPOS, P. H. P. **A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985.** 2012. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

COIMBRA, C. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/Serviço de Documentação, 1974.

CONJUNTURA ECONOMICA. Rio de Janeiro, RJ: FGV/Instituto Brasileiro de Economia, 1947 -. Mensal .

CRUZ, P. D. Endividamento externo e transferência de recursos reais para o exterior: os setores público e privado na crise dos anos 80. **Revista Nova Economia**, v. 4, 1995.

FIALHO, Á.; TREVISAN, R. Ocupar, colonizar, urbanizar a Amazônia Legal (1970-1980): ações oficiais e privadas na criação de núcleos urbanos. **Anais da XVIII ENANPUR**, 2019.

FREITAS, W. A. De; SOBRINHO, F. L. A.; MELLO, M. De. A influência de Planos e Programas do Governo Federal na região Centro-Oeste : ocupação e modernização do território entre as décadas de 1960 a 1970 The influence of Plans and Programs of the Federal Government in the Central-West region : occupation and. **Revista Política e Planejamento Regional**, v. 6, p. 64–79, 2019.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

FURTADO, C. **Análise do “modelo” brasileiro.** 8ª ed ed. São Paulo: Civilização Brasileira, 1986.

GATTÁS, R. **A indústria automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil: origens e perspectivas.** São Paulo: Prelo Ed., 1981.

GRACIANO, M. L. **Transporte, integração e desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/Serviço de Documentação, 1971.

IANNI, O. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia.** Petrópolis: Vozes, 1979.

IPEA. Rodovias brasileiras, gargalos, investimentos, preocupações com o futuro. **Comunicado do IPEA**, v. 52, 2010.

KOPPER, C. A VW do Brasil durante a Ditadura Militar brasileira 1964-1985. **Corporate History Department of Volkswagen Aktiengesellschaft**, 2017.

MELLO, J. C. **Transportes e Desenvolvimento Econômico.** Brasília: EBTU, 1984.

MENEZES, F. D. **Enunciados sobre o futuro : ditadura militar , Transamazônica e a construção do “ Brasil grande ”.** 2007. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

NATAL, J. L. A. **Transportes, território e desenvolvimento econômico: uma contribuição à crítica da formação social brasileira.** Rio de Janeiro: Papel Virtual, 2003.

NUNES, I. Rede Ferroviária Federal S/A: uma empresa passageira. In: FALEIROS, R. N.; NUNES, I. (Ed.). **Sistemas de transportes e Formações Econômicas Regionais: Brasil & Argentina.** Vitória: EDUFES, 2016.

PASSOS, D. da S. **Capital internacional e exploração de manganês no Amapá (1930-1953).** 2016. Universidade Estadual de Campinas, 2016.

PAULA, D. Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar. **Revista HISTEDBR On-line**, v. 14, 2014.

PAULA, D. A. de. **Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.** 2000. Universidade Federal Fluminense, 2000.

PEREIRA, V. de B. O subsetor de infraestrutura rodoviária. In: REZENDE, F.; PAULA, T. B. (Ed.). **Infraestrutura: Perspectivas de reorganização.** Brasília: IPEA, 1998.

SOARES, F. M. **O governo Médici e o Programa de Integração Nacional (Norte e Nordeste): discursos e políticas governamentais (1969-1974).** 2015. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

SUDAM, S. D. D. D. A. **Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia POLAMAZÔNIA: Síntese.** Belém: Iimprensa, 1975.

TAVARES, M. da C.; ASSIS, J. C. **O grande salto para o caos.** Rio de Janeiro: Zahar, 1985.