

PASSADO-PRESENTE: A EXTINÇÃO DE RAMAIS FERROVIÁRIOS DURANTE A DITADURA CIVIL-MILITAR *

Dilma Andrade de Paula**

Sobre a violência (Bertold Brecht)
A corrente impetuosa é chamada de violenta
Mas o leito do rio que a contém
Ninguém chama de violento
A tempestade que faz dobrar as bétulas...
É tida como violenta
E a tempestade que faz dobrar
*Os dorsos dos operários na rua?*¹

RESUMO

Analisaremos alguns marcos históricos do processo de erradicação de ramais ferroviários durante a ditadura, indicando sua complexidade social, por meio de fontes diversas, orais e impressas. De um lado, tratando da repressão aos movimentos sindicais, em particular dos ferroviários e de outro da desativação de ramais operada pelas agências dos transportes, por meio da criação do GESFRA – Grupo Executivo de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos. Ainda que a crise do transporte ferroviário tenha se anunciado desde as primeiras décadas do século XX, as linhas gerais da política de desativação de ramais ferroviários foram delineadas na década de 1950 e implementadas após 1966.

Palavras-chave: Ditadura; ferrovias; ferroviários

PAST PRESENT: EXTINCTION OF RAIL EXTENSIONS DURING CIVIL MILITARY DICTATORSHIP

ABSTRACT

We will examine some milestones for the eradication process of railway sidings during the dictatorship, indicating their social complexity, through various oral and printed sources. On the one hand, in the case of repression against trade union movements, particularly the rail and other disabling extensions operated by transport agencies through the creation of GESFRA - Executive Group Replacement Railways and Branches uneconomical. Although the crisis has rail is announced from the first decades of the twentieth century, the general lines of railway sidings deactivation policy were outlined in the 1950s and implemented after 1966.

Keywords: Military dictatorship; brazilian railways; railway workers

Batalhas pela História

Antes de iniciarmos a temática específica desse trabalho, é importante esclarecer a perspectiva historiográfica e teórica que orienta a análise. Para isso, recorreremos a uma palestra realizada pelo historiador chileno Sergio Grez Toso, na Universidade do Chile, abrindo o ano letivo de 2012, quando tratou das fraturas sociais provocadas pelo golpe e ditadura de Augusto Pinochet (1973-1990), bem como a difícil transição democrática em seu país. Para ele, história e política estão profundamente imbricadas, as disputas pela

história e pela memória são também disputas políticas, pelos significados do passado, visões do presente e projetos de futuro. A história é um verdadeiro campo de batalhas onde se produz o choque entre distintas visões, interesses e ideologias. Como exemplo, temos as histórias institucionais ou oficiais, produzidas pelos agentes do Estado, a fim de legitimar sua influência ou dominação, que encarnam e justificam um regime (poder) pela história (saber) que elas produzem. No campo acadêmico, sujeito a concorrências e disputas, as batalhas prosseguem. O autor considerava que não é possível uma história neutra, cientificamente pura, sobretudo diante de situações dilaceradoras como genocídios e massacres que povoaram e povoam nossas sociedades. Para esse autor “(...) o historiador tem o compromisso de dizer a verdade mesmo quando ela contraria suas hipóteses iniciais...” ou mesmo “tecer uma trama em que passado e presente são elementos ativos” (TOSO, 2012). Os problemas são semelhantes em todos os países que passaram pela experiência da ditadura.

Os diversos eventos e publicações em torno dos 50 anos do golpe civil-militar no Brasil não deixam margens a dúvidas quanto às batalhas travadas. Entendemos, também, que o combate pela história é também um combate político, daí, inclusive a escolha do tema relacionado à política de transportes para estudos e reflexões, considerando que é um setor que afeta a vida cotidiana da maioria da população, dificultando o ir e vir do trabalho, os deslocamentos urbanos e interurbanos, criando cidades e estradas com o trânsito cada vez mais lento e violento, enquanto, de outro lado, fortalece a expropriação e concentração de renda em cada vez menos mãos nacionais e estrangeiras. Os recentes movimentos sociais urbanos no Brasil, mais fortes desde junho de 2013, que têm nos transportes e moradias seu ponto fulcral, indicam que o passado não passou como apontam E. Telles e W. Safatle: “(...) faz-se necessário mostrar, àqueles que preferem não ver, a maneira insidiosa que a ditadura civil-militar brasileira encontrou de não passar, de permanecer em nossa estrutura jurídica, em nossas práticas políticas, em nossa violência cotidiana, em nossos traumas sociais que se fazem sentir mesmo depois de reconciliações extorquidas” (2010, p.09).

Apresentaremos uma reflexão que busca entender os contornos da política de transportes nos primeiros anos da ditadura civil-militar, que muito contribuiu para o predomínio do modal rodoviário, a partir das diretrizes traçadas pelo Ministério dos Transportes. 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” (FIORI, 1995, p. 76). Analisar uma dada política requer também atenção para os mecanismos coercitivos e para as artimanhas do consenso no exercício de determinada hegemonia (GRAMSCI, 1988 e POULANTZAS, 1984). Mas, há também que se considerar que, em período de regime de exceção, os elementos coercitivos preponderaram sobre o consenso. A política de transportes, definida a expensas dos debates parlamentares e/ou populares mais amplos, foi decidida nos gabinetes e Grupos Executivos, sob a gestão de militares, mas contemplando interesses civis nacionais e internacionais. Nota-se, todavia, que essas diretrizes já estavam apontadas desde os anos 1950 e houve condições para sua efetivação a partir de 1964.

A hipótese que esse trabalho busca discutir indica que há uma relação direta entre a opção pelo modal rodoviário (e de forma indiscutível, maciça e progressiva pelo transporte individual, qual seja, o automóvel) e a desarticulação, não somente do transporte ferroviário de passageiros interestadual, mas da própria categoria dos ferroviários. Na voraz desativação de ramais ferroviários, “quebrar” os combativos movimentos de ferroviários cumpriu um papel decisivo tanto naquele período, quanto nas décadas

posteriores. O exemplo aqui citado, originado de uma tese de doutoramento (PAULA, 2000) e de trabalhos posteriores, refere-se a episódios rememorados por algumas lideranças ferroviárias dos anos 1950/60, notadamente Herval Arueira e Batistinha, ambos ligados à antiga Estrada de Ferro Leopoldina, integrante da Rede Ferroviária Federal S.A, a partir de 1957 e a alguns outros, pertinentes à política de transportes, encontrados em fontes diversas.

Sobre ferrovias e ferroviários

A partir de meados do século XIX, os agentes estatais criaram bonificações, garantia de juros para as empresas ferroviárias e contribuíram para que o próprio Estado atuasse na construção e administração direta de várias ferrovias e ramais ferroviários. As empresas ferroviárias eram supervisionadas pela Inspeção Federal das Estradas (1911) e posteriormente pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF (1941-1974). A partir de 1930, o DNEF passou a administrar outras empresas privadas que foram nacionalizadas. Esse processo completou-se em 1957, durante o governo Juscelino K. de Oliveira, com a criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A, reunindo 18 empresas, que eram regidas anteriormente por três regimes administrativos diferenciados.

No processo de “racionalização” empreendido no período 1950-70, fortaleceram-se os ramais destinados ao transporte de produtos de exportação (grãos e minérios) e iniciou-se uma forte política denominada de “erradicação de ramais antieconômicos”, que se voltou, principalmente, às ferrovias do interior. Formaram-se vários grupos executivos, com assessoria técnica estrangeira, visando à redução da rede ferroviária. O mais influente desses grupos, cujas propostas orientaram ações futuras, foi a Comissão Mista Brasil - Estados Unidos, criada em 1951, que apresentou, dentre outros, 24 projetos relacionados às ferrovias. Desses, muitos recomendavam a desativação de empresas praticamente inteiras, como a E. F. Leopoldina e a R. Mineira de Viação. A CMBEU também indicou que os financiamentos dos bancos internacionais seriam dirigidos prioritariamente ao setor rodoviário e às ferrovias consideradas rentáveis e estratégicas.

A extinção dos ramais ferroviários encontrou algumas resistências iniciais, no interior do próprio aparelho de Estado (sociedade política) e na sociedade civil. Todavia, aos poucos, as oposições silenciaram-se. Os efeitos da asfixia financeira e do não investimento nas ferrovias faziam com que o usuário preferisse outros modais. A ferrovia foi associada ao passado, enquanto a rodovia e os automóveis apareciam como o caminho do presente e do futuro. O sucesso da implantação e desenvolvimento da indústria automobilística nacional, iniciada em 1955, coroaria esse processo. Durante a ditadura civil-militar, um dos setores mais importantes do investimento estrangeiro foi o da indústria automobilística, que liderou o crescimento industrial com taxas anuais acima de 30%. Para que isso acontecesse, o país reduziu drasticamente sua rede ferroviária, extinguindo cerca de 10 mil quilômetros de ferrovias². Cresceram as empreiteiras de obras públicas, as multinacionais automobilísticas e as empresas transportadoras nacionais³.

Entre 1965 e 1985, a rede ferroviária foi reduzida de 33.864 km para 29.777 km. Somente no período de 1966 a 1970, foram arrancados 3.926 km de caminhos de ferro. Na década de 60, foram destinados 80 % dos investimentos na área de transportes às rodovias. Os 20% restantes para as ferrovias, hidrovias, aerovias e oleodutos (Ministério dos Transportes, apud: MATTOS, 1998, p. 100).

Segundo Sonia Mendonça e Virgínia Fontes, o golpe civil-militar de março de 1964 significou “uma dupla reordenação. De um lado, alijava e reprimia os movimentos populares. De outro, afirmava a hegemonia do capital monopolista sobre os demais

segmentos” (1988, p. 15). A história ferroviária é parte integrante desse processo. Já em 1960, seguindo vários períodos de fortes mobilizações, com paralisações e greves, desde os anos 1920, os ferroviários, marítimos e portuários criaram o PUA-Pacto de Unidade e Ação (dirigido por comunistas e sediado no Rio de Janeiro), durante a “greve da Paridade”. Reivindicava-se a paridade salarial com os militares, cujos reajustes haviam ocorrido em julho de 1960, em detrimento do funcionalismo civil e dos empregados nas empresas concessionárias de serviço público.

Ignácio Rangel, em artigo no jornal “Última Hora”, criticava um estudo da diretoria de Estudos Gerais da Rede Ferroviária Federal S. A sob o título “As ferrovias federais em janeiro de 1961”. Comentava, em linhas gerais, que os serviços de utilidade pública careciam de completa reorganização e de um planejamento setorial sério. Se comparado com as ferrovias da União Soviética (naquela época), as estradas federais produziam 39 vezes menos cargas por quilômetro. Na conclusão, os autores do estudo apontavam que a culpa da ineficiência das ferrovias cabia aos ferroviários que estariam recebendo salários excessivos e aos trabalhadores que moravam nos subúrbios e se aproveitavam do transporte ferroviário, porque resistia à elevação da tarifa. Segundo Rangel:

Ora, ninguém pode por em dúvida que os ferroviários têm tido mais êxito em suas lutas pelo salário do que o comum dos trabalhadores brasileiros, nem tampouco está sujeito a discussão que o preço cobrado pela passagem em nossas ferrovias, especialmente aos que servem os subúrbios das grandes cidades, comporta margem considerável de subsídio. O que não está bem, é a mensuração que se pretende fazer desses fatos e a discussão de sua significação sócio-econômica. (1992, p. 110).

A seguir, Rangel discutia os critérios para a suposta majoração salarial excessiva, comparando os dados apresentados pelos técnicos com os do IGP - Índice Geral de Preços, da Fundação Getúlio Vargas, em relação ao salário mínimo e com a produtividade do trabalho nas ferrovias. Os dados da comparação utilizados pelos técnicos, segundo Rangel, seriam heterogêneos impedindo uma visão real sobre a evolução salarial. De todo modo, admitia que os ferroviários teriam conseguido, por meio de suas lutas, no mínimo, uma perda salarial menor. Outra afirmação discutida por Rangel é que o estudo da RFFSA considerava que havia um déficit de 81% no transporte de passageiros. Novamente, acusa os técnicos das comparações de dados heterogêneos: “o resultado é o absurdo de atribuir ao transporte de passageiros um déficit que provavelmente é muito maior do que o custo total de operação” (Idem, p. 111). Além de discutir os “frios cálculos econômicos” e de nos fazer desconfiar dos tais “déficits”, esse artigo revela, de um lado, os debates e combates travados em torno da questão salarial, em 1960 e como isso também atingiu os ferroviários.

Sob o impacto do Golpe⁴, o Comando Geral dos Trabalhadores - CGT convocou uma greve geral, que seria a última de um período de grandes mobilizações sindicais. Os trens pararam às 16 horas do dia 31 de março. A cidade do Rio de Janeiro esvaziou-se com a ausência de circulação de pessoas, o que, apesar da existência de alguns núcleos de resistência, teria supostamente inviabilizado uma resistência popular massiva, conforme o depoimento de Sr. Pompeu, bancário:

(...) Foi num dia útil, porque era uma Quarta-feira, mas que se tornou “inútil”, tanto pela inoportunidade da greve (...) quanto porque tornou-se um dia de cidade deserta, como um domingo. Não tinha ninguém na rua, transportes paralisados e os únicos transportes que se movimentavam ao

entardecer eram os tanques de guerra que consumavam o início da ditadura...⁵

Conforme relatou Demistóclides Baptista, o Batistinha, durante o golpe, os ferroviários:

Nós resistimos enquanto pudemos. Ocupamos a estação Barão de Mauá e mantivemos o comando dentro da Barão de Mauá e em contato com toda a extensão da ferrovia que é até vitória, até Ponte Nova, vai até Juiz de Fora, corre todo o estado do Rio, a extensão territorial é muito grande. Durante todo o período que durou a resistência (...) atravessamos um trem ali em frente à estação de Barão de Mauá, não passava nada por ali, fechamos a Avenida Francisco Bicalho e permanecemos com o comando nosso dentro da estação de Barão de Mauá (BAPTISTA, 1986, p73-74).⁶

Após a notícia de que o presidente João Goulart havia deixado o país, terminou a resistência e os trabalhadores deixaram a estação. Batistinha teve seus direitos políticos cassados, exilando-se no Uruguai, retornando após dois anos e meio. Em 1967 foi seqüestrado na rua e levado para a PE da R. Barão de Mesquita, no Rio de Janeiro, acusado de participar, enquanto ferroviário da E. F. Leopoldina, do apoio logístico à guerrilha do Caparaó. As sessões de tortura duraram mais de dez dias: “inicialmente fui espancado, né, e ainda algemado, pés e mãos, e encapuzado, né. E posteriormente fui colocado em mesa com choque elétrico, né, molhado”. (Idem, p. 92) Foi liberado da prisão da PE da Barão de Mesquita, no Rio de Janeiro, após acareação com um guerrilheiro do Caparaó e provada a sua inocência. Mas, novamente, foi julgado e condenado a três anos de prisão, em março de 1970. Foi levado para a prisão da Ilha Grande onde permaneceu durante seis meses com outros companheiros da Leopoldina. Depois disso, por direito à prisão especial, conseguiu a transferência para o presídio Caetano de Farias, onde permaneceu até dezembro de 1971, quando foi absolvido por unanimidade em julgamento do Superior Tribunal Militar (Cf. BAPTISTA, 1986. Nota dos entrevistadores).

Durante a ditadura civil-militar, foram criados novos mecanismos de fragmentação da categoria dos ferroviários, segundo Batistinha,

uma das cláusulas negativas para se conseguir emprego na ferrovia era ser filho, parente de ferroviário. Parece-me que a ditadura tinha o propósito de esmagar realmente a memória, a tradição, então abria concurso, no qual gente que nunca tinha ouvido um apito de trem, ou cujo pai nunca tinha andado de trem, entrava para a ferrovia inteiramente sem conhecimento do que é realmente a ferrovia. (1986, p. 73).

Por essa fala, inferimos também que os concursos possibilitaram mudanças na composição dos funcionários das ferrovias, trazendo pessoas que não tinham a vivência pessoal e familiar no ofício. Para Batistinha e talvez para outros contemporâneos, essa mudança significou uma ruptura na “família ferroviária”. Além disso, as perseguições às lideranças mais reativas eram implacáveis. Herval Arueira, presidente do Sindicato da E. F. Leopoldina após Batistinha, contou-nos sobre sua prisão:

Eu tinha, tive preso na Ilha das Cobras ali, aquela água batendo na minha cabeça, aquele troço, água até aqui, eu, na ilha das cobras? Ali onde era o Ministério da Marinha, ali para trás, ali. Botaram eu e um portuário, mas

o portuário era mais velho do que eu, aí botou. Você queria baixar assim, a água batendo na sua cabeça e tal ficamos ali 40 e poucas horas, quase 50 horas. Mas, ele bem mais velho do que eu parecia ser um senhor já meio doente, então [...] como a água já estava aqui na cintura da gente a dos pingos, aí tiraram. Bom, aí o companheiro portuário, quando tirou, caiu duro, estava morto, morto em pé, e eu ainda, levaram para o hospital, ainda resisti, mas o companheiro...

Segundo Marcelo Badaró de Mattos: “o peso da repressão sobre as entidades sindicais e suas lideranças foi brutal. Foram 433 intervenções (383 sindicatos, 45 federações e 04 confederações), logo após o golpe. Dirigentes sindicais constam das principais listas de cassações e de perseguições policiais” (MATTOS, 1998, p.133). Nos anos 70, várias lideranças que emergiram nesse contexto se opunham ao sindicalismo combativo, propondo: união, representação de interesses, reivindicações por melhores condições de vida e assistência social (Idem, p. 154-155). Estava aberto novo caminho para as lideranças “pelegas” que, junto com a nova forma de contratação dos ferroviários (afirmado anteriormente por Batistinha) dentre outras coisas, ajudaram a quebrar a resistência dos ferroviários. As sucessivas rupturas na dinâmica organizativa dos trabalhadores e a repressão ajudaram a criar o clima favorável às fortes intervenções em todos os setores econômicos.⁸

O golpe civil-militar de 1964 aprofundou e consolidou o modelo implantado desde 1955, de acordo com Mendonça e Fontes:

Bastava, para tanto, recriar as bases do financiamento das inversões necessárias à retomada da expansão e institucionalizar o processo da concentração oligopolística que já vinha ocorrendo, só que de modo desordenado e caótico. Dentro desse quadro, o favorecimento da grande empresa era o seu objetivo. O arrocho salarial sua estratégia. O combate à inflação, sua justificativa legitimadora. O “milagre” econômico veio a ser seu resultado (1988, p. 21).

Para as autoras, o “milagre” significou a garantia de lucros mirabolantes às empresas oligopolistas, nacionais e estrangeiras (1988, p.22). A fórmula para financiar a acumulação foi o “arrocho salarial”: o salário mínimo real caiu em cerca de 20% logo nos três primeiros meses do regime militar (MANTEGA e MORAIS, 1979, p.53). Consequentemente, agudizou-se a concentração de renda, em 1970, segundo Francisco de Oliveira: “em termos monetários, os 5% superiores da população tinham uma renda média, em cruzeiros constantes de 1949, mais de 26 vezes superior à renda média recebida por 50% da população: Cr\$ 96,16 contra Cr\$3,64” (2003, p. 97). O superexcedente arrancado aos trabalhadores, desempenhará, no sistema, “a função de sustentar uma superacumulação, necessária esta última para que a acumulação real possa realizar-se.” (Idem, p.100).

Nessa engrenagem, com o argumento da estabilização e do combate à inflação, sob a égide da Doutrina da Segurança Nacional⁹, novas portas foram abertas para o capital estrangeiro, propiciado pela aliança entre tecnocratas, empresários e militares. Dreifuss, em estudo pioneiro, mostrou o surgimento dessa nova composição, com o complexo formado pela ESG- Escola Superior de Guerra, IPES - Instituto de Pesquisas Econômico-Sociais e IBAD - Instituto Brasileiro de Ação Democrática. Destaca-se que não somente os setores citados acima estavam envolvidos nesses órgãos, como também outros da classe média, escritores, funcionários públicos, membros da Igreja católica, etc. (DREIFFUS, 1981).

A desarticulação das forças populares e as altíssimas taxas de acumulação foram obtidas graças a uma engenhosa e centralizadora máquina administrativa. Assim, houve um fortalecimento da tendência de os grupos executivos assumirem as funções que, democraticamente, envolveriam a atuação do Legislativo.¹⁰ Visando desarticular as influências político-partidárias e sob o argumento da eficiência e da racionalidade novas agências foram criadas e outras tiveram suas atribuições ampliadas. O “milagre econômico” (1968-1974), portanto, sedimentou esse processo:

A própria forma com que eram produzidas as comunicações oficiais denota essa estratégia – enfatizando dados essencialmente técnicos – que buscava a criação de uma nova linguagem despolitizadora das informações governamentais. (FONTES e MENDONÇA, 1988, p. 49).

A desativação de ramais ferroviários não teria o sucesso esperado, não fosse o contexto do regime de exceção política. Ainda que consideremos o avanço da indústria automobilística e da construção de obras públicas, não seria possível explicar a decadência das ferrovias no Brasil somente por esses aspectos. É um conjunto de fatores que se inter-relacionam e formam um todo explicativo na questão da desativação: crescimento rodoviário, a “cultura do automóvel”¹¹, asfixia das ferrovias e extinção de ramais e o sufocamento sindical.

Para Jorge Natal o período do governo Castelo Branco (1964-66) foi de fundamental importância no que se refere à retomada do crescimento econômico, acompanhado pelo auge do rodoviarismo-automobilismo, em várias regiões do país:

Aí, a solidariedade Estado/indústria automobilística atingiu seu clímax. Exemplo disto é o espetacular crescimento das firmas de engenharia e da construção civil verificado no período; elas que, produtos históricos da realidade econômica e política do imediato pós-1964, alcançaram então seu esplendor, seguindo projetos definidos nos âmbito de agências governamentais, seja definindo-os para tais agências (às vezes criando mesmo a necessidade deles.) (1991, p. 204).

Esse aprofundamento do modelo econômico do pré-1964 traria consigo as grandes obras (Transamazônica, ponte Rio-Niterói, etc.) e um virtual crescimento do mercado automobilístico, espalhando-se por todo o país. O governo JK lançou as bases para a indústria automobilística que se concretizou durante a ditadura.

Em 1966, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos – GESFRA, operando a partir de 1967 e subordinado diretamente ao Ministério dos Transportes.¹² 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 nesse período, 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 quatro 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.

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. 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.¹³

O relatório exemplifica as oposições existentes com a situação dos ramais de Governador Portela - Barão de Vassouras e Barão de Juparanã - Santa Rita de Jacutinga (da E. F. Leopoldina), 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". (IDEM. Destaques da autora). A partir daí, 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 somente no revestimento primário, sem pavimentação. Para se ter uma idéia, 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 (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, 1975-76, p. 71).

Em maio de 1963, logo após o Golpe de Estado, portanto, 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".¹⁴ A imprensa especializada contribuía, portanto, para a formação do consenso não somente em torno das erradicações, como da repressão aos ferroviários.

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" (Entrevista de Antonio A. Manta à Revista dos Transportes, jul. 1967, p.28). 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 [...]". (O negócio é falar de trem. REFESA, 1972)

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 erradicados" (MT/GESFRA. Relatório de 1971, s.p.). 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.

A desativação de ramais ganhava legitimidade nas propagandas oficiais do regime, nos discursos do Ministro dos Transportes Coronel Mário Andreazza¹⁵ e também em vários setores da sociedade civil. Os periódicos ligados aos transportes desempenharam papel fundamental na divulgação dos valores associados à inversão de prioridade da ferrovia para a rodovia. A revista **O Empreiteiro**, veículo representativo das grandes construtoras, sediado em São Paulo, assim analisava a trajetória ferroviária:

As ferrovias implantadas no Brasil a partir de 1854, durante muito tempo deram uma contribuição expressiva para a integração de nosso território, numa função altamente social, sendo responsáveis pela criação de novos centros econômicos e estabelecendo a comunicação terrestre entre as diversas áreas do Brasil.

Hoje, a ferrovia assume uma função de caráter essencialmente econômico, assentada em bases empresariais, transportando grandes cargas a grandes distâncias, atendendo ao crescimento da indústria siderúrgica e da agricultura e às regiões onde se localizam produtos adequados ao transporte ferroviário, além de se preparar para a exportação, em larga escala, do minério de ferro (MBR).

Atualmente, os ramais antieconômicos estão sendo erradicados progressivamente, sendo substituídos por rodovias, que se encarregam da comunicação terrestre entre as cidades onde existiam estações desses ramais e os demais núcleos populacionais (**O Empreiteiro**, 1973, p. 47-48. Destaques da autora).

Atentando para esse tipo de fonte de época e com base no direcionamento da política de transportes, percebemos a tônica que se construía para o significado das ferrovias: de início elas tiveram uma função social, que foi superada pelo caráter essencialmente econômico (leia-se contábil) em bases empresariais, voltadas, portanto, para os grandes produtos de exportação. As rodovias substituiriam as ferrovias no seu papel social. Nessa mesma edição, dedicada aos Transportes, a revista homenageava o ministro dos Transportes, eleito "o homem de construção do ano". Andreazza, figura sempre presente em outras edições, em meio a canteiros de obras, era aclamado pelos empreiteiros. Em 1967, durante uma viagem a Amazônia, o ministro afirmava que só via aquela região integrada pelas estradas:

Eu não sou contra o rio Amazonas. Mas acontece que ele continua longo e triste. Do avião se observa o vazio demográfico e por aí se imagina a

vida de um ribeirinho, distante de tudo e sujeito aos prejuízos das enchentes. Depois dessa visão da Amazônia, fiquei convencido de que a rodovia produz o desenvolvimento no lugar do traçado. Não realiza somente a ligação entre zonas, mas ocupa realmente o território (**O empreiteiro**, p. 20-21).

Vê-se, então, que não somente as ferrovias sofriram o golpe, mas também a navegação. Tudo em benefício das estradas, associadas a todos os valores positivos: integração, ocupação, etc. Elas trariam a vida para aquele “vazio demográfico” em contraposição ao rio Amazonas “longo e triste”. Daí, a justificativa para a construção da Transamazônica¹⁶: nova epopéia, repetindo, na forma de tragédia, a história da E. F. Madeira-Mamoré (HARDMAN, 1988). Portanto, a escolha de caminhos de ferro ou de terra dependia dos grandes interesses econômicos e/ou geopolíticos associados, atravessando séculos afora. Longe estava de uma concepção efetiva de política pública.

O binômio desenvolvimento-segurança foi construído pelos ideólogos da ditadura, buscando-se a construção da legitimidade, baseada nos êxitos econômicos do regime, segundo Mendonça e Fontes:

Procurava-se criar uma ligação direta entre o Executivo e a opinião pública, através da dinamização da Assessoria Especial de Relações Públicas da Presidência (AERP), encarregada de produzir uma imagem positiva do chefe do governo e de suas iniciativas. De forma incipiente e tutelar se recorria, agora, aos grandes “ausentes” do jogo político do período – os setores populares. Ainda nessa linha destacaram-se projetos de impacto como a Transamazônica, o Plano de Integração Social (PIS) e o Proterra, com efetivação prevista a médio prazo e “lugar cativo” nos noticiários e periódicos (1988, p. 50).

O “milagre” teve vida curta. Em 1973, junto com a crise do petróleo viria o esgotamento do modelo econômico do período anterior, fortemente calcado nos recursos do mercado financeiro internacional. Outra inflexão seria na própria orientação política que, com Ernesto Geisel e Golbery do Couto e Silva, houve a tentativa de institucionalizar o regime militar, conduzindo a “abertura lenta, segura e gradual”. O II Plano Nacional de Desenvolvimento reorientaria os projetos econômicos, tentando “expandir regionalmente o núcleo economicamente privilegiado da aliança desenvolvimentista, até então muito concentrado em São Paulo” (SALLUM JR, 1996, p. 38 e 48). Essa inflexão indica a não uniformidade do período e as discordâncias internas entre os militares, tratada por muitos autores e dissecada por Brasília Sallum Jr (1996)¹⁷

Segundo Guido Mantega, a crise do petróleo seria o “bode expiatório” para todos os problemas estruturais que afloravam, frutos, em grande parte, da expansão desmesurada das empresas estrangeiras:

Se o crescente déficit das transações correntes não podia ser atribuído ao petróleo, resta explicar as causas do enorme volume de divisas que deixa sistematicamente o Brasil sob as mais diversas rubricas e que, sem sombra de dúvidas, significa a transferência para o exterior de parte substancial do excedente gerado anualmente no país. Isso ocorre sobretudo em virtude da grande participação de empresas estrangeiras na economia brasileira, que remetem para suas matrizes ou associadas crescente soma de dólares sob a forma de lucros, juros, sobre-

faturamento, etc. (1977, p. 66).

Embora a quadruplicação do preço do petróleo não tenha representado um papel tão determinante para a crise brasileira, influenciou na elevação dos custos internos. Determinante para a produção de produtos químicos e plásticos, o petróleo foi/é também o principal combustível do sistema de transporte nacional, baseado mais de 80% em rodovias (MANTEGA, 1977, p.60). Com essa crise, a fase de exaltação às rodovias perderia momentaneamente o seu brilho. Sob o argumento de erradicar ramais antieconômicos para fortalecer aqueles com rentabilidade, fez-se da rede ferroviária brasileira uma estrutura voltada à exportação. Ou seja, no século XIX fora construída sob esse argumento, para transportar o café das fazendas aos portos. Ramificou-se em várias regiões, extrapolando esse objetivo inicial, realizando, ainda que precariamente, uma integração regional, transportando diversos tipos de cargas e também passageiros, suprimindo a deficiência dos transportes. Pelos trens, transportava cargas de interesses econômicos regionais, nem sempre visíveis aos olhos da “grande economia”. Após sucessivas administrações deficientes (privada e pública), da ausência de um projeto integrado de transportes e da ênfase às rodovias, o transporte ferroviário foi desmontado, sobretudo o de passageiros do interior. Absorvia-se da erradicação os trens suburbanos, essenciais ao transporte de pessoas nas grandes cidades (ainda que com raros investimentos) e fortalecia-se aqueles ramais que serviriam aos novos interesses exportadores, baseados nos grãos e minérios. No relatório presidencial de 1973, sob a gestão do General Emílio Garrastazu Médici, ressaltava-se a movimentação de 12,4 bilhões de carga geral pelos trens da RFFSA, representando um aumento de 3,3 % em relação a 1971. As estradas de ferro inseriam-se

No contexto do Plano Nacional de Desenvolvimento, para o período 1972/1974, como elemento básico para execução do Programa Corredores de Transportes e de Exportação. Na realização desse Programa, funcionarão as ferrovias como canais de escoamento de grandes massas entre as áreas de produção e de consumo, bem como destes com portos e terminais. (BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. MÉDICI, E.G. Relatório, p. 27).

A ferrovia incentivada e que receberia relativa atenção, era aquela voltada aos novos interesses primário-exportadores, interna e externamente. 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 civil-militar também dificultava as discordâncias. O quinquênio mais ativo da erradicação foi de 1966/70 justamente durante o período de maior acirramento ditatorial e quando as ferrovias estavam muito desgastadas, com o transporte de mercadorias e de passageiros em franco declínio. Segundo Ángel 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” (1998, p. 203). Por outro lado, se implementaram as construções de alto interesse econômico, fortalecidas na década de 1980, como a ferrovia do aço, com 310 km, entre Jaceaba e Saudade, para transportar minerais e produtos manufaturados no triângulo Rio-Minas-São Paulo. Renovou-se também a infra-estrutura. A dieselização foi completada de 1970 a 1975, momento em que 83% do parque de locomotivas funcionava com tração diesel e o resto com eletricidade. Parte do novo material incorporado era de fabricação nacional, fator indicativo dos avanços e êxitos da indústria de base brasileira a partir da década de 1960.

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 1990, o desmonte os alcançou de forma surpreendente e avassaladora. O transporte individual ganhou força nos anos posteriores e, atualmente, vemos os resultados tanto no difícil trânsito nas cidades, quanto nos constantes acidentes. Trata-se de uma violência nem sempre devidamente qualificada e historicizada. As supostas políticas públicas revestem-se de imediatismo e improvisação, sem um planejamento a longo prazo. Na revisão de seu clássico “Crítica à razão dualista”, Francisco de Oliveira mantém sua análise sobre o processo de desenvolvimento do país “introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo” (2003, p.60) e provocando uma intensa concentração da renda, da propriedade e do poder. Nesse sentido, não há como desconsiderar o papel da ditadura civil- militar como coroamento do processo inaugurado em 1930. A citação a seguir é esclarecedora de todo esse processo de cunho desenvolvimentista, avaliado nos anos 1990 por Oliveira:

(...) O sistema evidentemente se move, mas na sua re-criação ele não se desata dos esquemas de acumulação arcaicos, que paradoxalmente são parte de sua razão de crescimento; ele aparenta ser, sob muitos aspectos, no pós-1964, bastante diferenciado de etapas anteriores, mas sua diferença fundamental talvez resida na combinação de um maior tamanho com a persistência dos antigos problemas. Sob esse aspecto, o pós-1964 dificilmente se compatibiliza com a imagem de uma revolução econômica burguesa, mas é mais semelhante com o seu oposto, o de uma contra-revolução. Essa talvez seja sua semelhança mais pronunciada com o fascismo, que no fundo é uma combinação de expansão econômica e repressão” (OLIVEIRA, 2003, p.106).

Buscamos o entendimento da história dos ferroviários e a trajetória da extinção de ramais como parte dessa lógica da modernização desenvolvimentista brasileira, sendo a “contra-revolução” de 1964 um de seus principais capítulos. O autoritarismo tem sido renovado nos projetos estatais e privados de infra-estrutura, energética e/ou mineral, sempre em medidas distintas de coerção e de consenso, de acordo com as reações sociais. A compressão espaço-temporal (HARVEY, 2005, p. 257) fortalece a necessidade de mais e melhores deslocamentos, em contraste com a paralisia nas cidades e o exclusivismo de poucos modais que também pouco se articulam. Tais problemas contribuem, portanto, para que o tema dos transportes, agora, condense novas e variadas demandas sociais que prosseguirão como torrentes nas ruas do país. Nesse sentido, é preciso qualificar a “violência” popular e de “Black blocs” contra a qual clama a grande imprensa. Instigados por Brecht, citado na epígrafe desse trabalho, de onde mesmo parte a “violência”?

Referências

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

BAPTISTA, Demisthóclides. Demisthóclides Baptista (depoimento, 1986). Rio de Janeiro: FIOCRUZ/COC. Programa de História oral, 1991, 123 p. , dat.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Anuário Estatístico dos Transportes, 1975-76.

_____. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/GESFRA. Relatório 1970, s.p.

_____. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. MÉDICI, E. G. Relatório Presidencial, 1973, p. 27. The Center for Research Libraries. Brazilian Government Document Digitization Project, 1830-1990. Funding provided by the Andrew Mellon Foundation. National Presidential Messages. wwwcrl-jukebox.uchicago.edu. Arquivo capturado em 30/08/2004.

CAMPOS, Pedro Henrique P. Estranhas catedrais. As empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Rio de Janeiro: Faperj; Niterói: EduFF, 2014.

CARRASCO, Ángel. EL ferrocarril y la economía en Brasil. In: FERNÁNDEZ, Jesús Sanz (coord.). Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995). Madrid, ES: CEDEX/CEHOPU/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

CIÊNCIA E AMBIENTE, UFSM/Santa Maria-RS, v. 1, n. 1 (jul.1990)

DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. Ação política, poder e golpe de classe. Petrópolis, RJ: Vozes, 1981.

FERROVIAS: a busca do equilíbrio financeiro. O Empreiteiro, v. 13, n. 65, jun 1973.

FIORI, José Luís. O Vôo da Coruja: uma Leitura não Liberal da Crise do Estado Brasileiro. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1995.

FONTES, V. e MENDONÇA, Sonia. História do Brasil Recente, 1964-1980. São Paulo: Ática, 1988.

GRAMSCI, Antonio. Maquiavel, a Política e o Estado Moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.

GRUPO MEMÓRIA POPULAR. Memória popular: teoria, política, método. In: Fenelon, Déa et. Al. (orgs.). Muitas memórias, outras histórias. São Paulo: Olho d'água, 2004.

HARDMAN, F. F. Trem fantasma. A modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. São Paulo: Loyola, 2005.

LIMONCIC, Flavio. 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, 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro

MANTA, A.A. Entrevista. Lucro da ferrovia deve ser indireto Revista dos Transportes, Rio de Janeiro, jul. 1967, p. 28.

MANTEGA, Guido e MORAES, Maria. Acumulação Monopolista e crises no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979 (Col. Economia, v. 7).

MATTOS, Marcelo Badaró. Novos e velhos sindicalismos. Rio de Janeiro; Vício de Leitura, 1998.

MENDONÇA, Sonia. Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

MT/GESFRA. Relatório Anual de 1971, s.p.

NATAL, Jorge Luis Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas. Campinas, SP: 1991. Tese (Doutoramento em Economia) – Universidade Estadual de Campinas.

OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à razão dualista. O ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003.

PAULA, Dilma Andrade de. Fim de Linha: a extinção de ramais da E. F. Leopoldina, 1955-1974. Niterói-RJ:2000. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense. Disponível no sítio da Revista Ferroviária: http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/Paula_Leopoldina.pdf

RANGEL, Ignácio. As ferrovias federais. Do ponto de vista nacional. Rio de Janeiro: BNDES, 1992.

Revista dos Transportes, maio 1963.

REFESA. “O negócio é falar de trem.” Refesa, Rio de Janeiro, 1972, p. 10.

ROBSON, Dan. [WWW.dan.com.br](http://www.dan.com.br). Arquivo capturado em 29 de agosto de 2004.

SALLUM JR., Brasília. Labirintos. Dos generais à Nova República. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVEIRA, Paulo (org.). Poulantzas. São Paulo: Ática, 1984. (Grandes Cientistas Sociais: 47).

TELES, E.; SAFATLE, W (orgs.). O que resta da ditadura. São Paulo: Boitempo, 2010.

TOSO, S. G. Una historia para el presente y el futuro. Disponível em: www.rebellion.org. Acesso em 30 de junho de 2014.

Notas

* Versão modificada e atualizada de trabalho originalmente intitulado “Regime militar, ferrovia e ferroviários”, publicado na coletânea: CARDOSO, H.H.P.; MACHADO, M. C. T. (orgs.). História: narrativas plurais, múltiplas linguagens. Uberlândia: EdUFU, 2005.

** Professora no Instituto de História/ Universidade Federal de Uberlândia.

¹ Extraído de: <http://www.culturabrasil.org/brechtantologia.htm>. Acesso em 12/07/2014

² A rede ferroviária chegou ao máximo de sua expansão em 1957 com 37.967 km. Cf. CARRASCO, 1998, p. 201.

³ Sobre as “lutas que se operavam no interior do aparelho de Estado durante a ditadura e como os empreiteiros se situavam em meio a esses conflitos”, por meio de análise gramsciana, ver o trabalho de Pedro Henrique P. Campos (2014, p. 33), originalmente sua tese de doutoramento em História, na U.F. Fluminense.

⁴ Adotamos o termo “ditadura civil-militar” entendendo como René Dreifuss que tanto o golpe quanto o Estado que se seguiu, foi organizado e implementado por sujeitos civis e militares. (DREIFUSS, 1981, p. 417 e passim.). Daí, também, a indicação de que não podemos ver esse período ou esse “concerto”, como homogêneo. Houve distintos interesses e pactos que variaram no tempo.

⁵ Entrevista com o Sr. Walter Stern Pompeu, concedida a Mattos, em 02/05/94. Era militante do PCB e funcionário do Sindicato dos Bancários no Rio em 1964. Apud: Mattos, 1998, p. 175.

⁶ Batistinha, nascido em Cachoeiro de Itapemirim-ES, foi ferroviário da Leopoldina e uma das principais lideranças dos ferroviários. Foi advogado e deputado federal. Cassado em abril de 1964. Assassinado no dia 5 de julho de 1993 aos 68 anos por dois homens, na casa da filha, onde dormia com a mulher, Neuza, e quatro netos, com idade entre três e seis anos, no subúrbio de Ramos, no Rio de Janeiro, os assassinos até hoje estão impunes.

⁷ Entrevista concedida à autora, no dia 18/11/99, no Rio de Janeiro. Herval Arueira, nasceu em 17/11/24, em Campos-RJ. O pai era motorista nas usinas de açúcar da região. Estudou até o 3º ano primário e em 1935. Foi diretor e Presidente do Sindicato da E. F. Leopoldina, morreu em 2002.

⁸ É importante lembrar que existem poucas informações disponíveis sobre os ferroviários, em especial. Na própria sede do Sindicato da E. F. Leopoldina, nos anos 1990, sugeriram-me que procurasse a Biblioteca da Rede Ferroviária, para obter as informações que eu solicitava dos trabalhadores! Descobri, dessa forma, que a trajetória sindical está na memória dos seus ativistas e contemporâneos. Há que se considerar, ainda, como lembra Marcelo Badaró (1998, p.1 4), que trabalhou basicamente com documentação sindical em sua tese de doutoramento, que durante o Regime Militar, muitos documentos foram destruídos, ora como fruto direto da repressão, ora como tentativa de escapar dela, através da “cultura da clandestinidade”. Recuperar o máximo possível de evidências e de vestígios desses sujeitos individuais e coletivos, é não somente um rico campo de pesquisa, mas uma tarefa urgente se quisermos avançar um pouquinho na compreensão das distintas lutas de trabalhadores no Brasil.

⁹ A Doutrina de Segurança Nacional foi elaborada durante 25 anos, pela Escola Superior de Guerra, em colaboração com o IPES e o IBAD. É um abrangente corpo teórico constituído de elementos ideológicos e de diretrizes para infiltração, coleta de informações e planejamento político-econômico de programas governamentais. A segurança nacional pressupunha um alto grau de desenvolvimento econômico, industrialização massiva e treinamento de força de trabalho especializada, aliada à exploração de recursos produtivos e naturais e de uma rede de transportes e de telecomunicações para integrar o território. Cf. ALVES, M. H., 1987., p. 23, 35 e 48.

¹⁰ Processo esse inaugurado no governo Juscelino Kubitschek de Oliveira, durante a elaboração do Plano de Metas e fortalecido durante o Regime Militar. Cf. MENDONÇA, Sonia. **Estado e economia no Brasil:** opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1985, p. 53.

¹¹ A complexidade da cultura do automóvel é ainda pouco tratada pelas Ciências Humanas. Destaco, como importante contribuição recente o dossiê trazido pela revista **Ciência e Ambiente**, n. 37, “A cultura do automóvel”, com artigos em várias áreas do conhecimento. No seu editorial, destaca-se: “embora as aspirações individuais sejam legítimas, o primeiro passo concreto, real, para a superação da enorme encrenca em que estamos metidos, parece residir na (re)valorização dos interesses comuns e da solidariedade na construção dos espaços urbanos e de seus múltiplos equipamentos.”(Editorial, p. 03). Na História, ver LIMONCIC (1997) que amplia o conceito de cultura para “civilização” do automóvel.

¹² Para uma análise mais detalhada do GESFRA, ver: PAULA, D. A., 2000.

¹³ 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. Setor de Documentação da Rede Ferroviária Federal S. A. - SEDOC/RFFSA. Atualmente esse setor não existe mais, devido à extinção da RFFSA, em 2007. Não há um centro de referência para estudos sobre ferrovias no Brasil, lamentavelmente.

¹⁴ Essa reportagem é uma síntese de uma publicação em **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

¹⁵ Mário David Andrezza foi o primeiro titular do Ministério dos Transportes, criado em 1967, substituindo o antigo MVOP-Ministério da Viação e Obras Públicas.

¹⁶ “No dia 27 de agosto de 1972, o governo preparou uma grande solenidade no meio da selva amazônica, algo que marcasse a história do País. Na manhã daquele dia, o presidente da República, o general Emílio Garrastazu Médici, iniciaria a ligação do Brasil do Norte ao Nordeste, inaugurando a Transamazônica. Passados 30 anos, a rodovia continua praticamente a mesma. Em alguns trechos, torna-se uma trilha no meio da floresta. Em outros, o tráfego é precário. Quando chove, a lama deixa centenas de pessoas isoladas. E, mesmo no período de seca, a poeira e os buracos tornam a viagem pela estrada um drama sem fim. A Transamazônica foi traçada saindo de Pernambuco e Paraíba. Depois, passaria por Maranhão, Tocantins, Pará, Amazonas e chegaria até Boqueirão da Esperança, na fronteira do Acre com o Peru. A intenção era ligar todo o País e chegar aos portos do Oceano Pacífico, num percurso de 8.100 quilômetros.” Dan Robson / site : www.dan.com.br . Arquivo capturado em 29 de agosto de 2004.

¹⁷ Sallum Jr. Indica o funcionamento do que denomina “regime militar-autoritário”: (...) o eixo de sua construção foi o controle militar da Presidência da República, principal centro de poder político do regime anterior a 1964, e a imposição de limites à autonomia dos demais poderes da União, o Legislativo e o Judiciário. A partir daí gerou-se um conjunto de práticas e normas, por vezes arbitrárias, mas com valor legal, destinadas a controlar a heterogeneidade da sociedade e permitir a preservação da unidade de várias facções “revolucionárias”.

Com tais normas e práticas gerou-se uma ordem política constituída por um sistema de filtros que bloqueavam, em progressão, a transposição de divergências existentes na sociedade para o plano político-institucional e por um sistema de mecanismos tendentes a unificar e centralizar a vontade política que conseguia representação no sistema. As práticas e normas mencionadas destinavam-se a desmobilizar a sociedade, limitando a participação popular na política aos processos eleitorais; viesavam o sistema eleitoral, restringindo ao extremo o peso do eleitorado das grandes cidades; tendiam a bloquear a expressão da heterogeneidade regional pelo esvaziamento da autonomia dos estados da Federação; reforçavam a homogeneização dos quadros dirigentes impondo-lhes um rígido sistema bipartidário; e militarizavam o exercício do poder de Estado centralizado no governo da União” (1996, p. 18-19)

Recebido em Março/2014

Aprovado em Abril/2014