

NOS TRILHOS DA INCERTEZA: A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO NO QUADRO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO BRASILEIRO (1951-1961)

Marcel Pereira da Silva
Mestrando em História Econômica pela USP
marcelps@usp.br

Resumo

Nos anos 1950 o Brasil passou por um momento crucial para seu sistema de transportes, já que este foi o período de consolidação do modal rodoviário em nosso país e ao mesmo tempo da criação da Rede Ferroviária Federal S. A., ponto alto da intervenção estatal no setor ferroviário, imediatamente posterior aos Planos de 1951 e 1956. Além disso o país avançava em sua industrialização, onde o poder público assumia um papel extremamente importante, como planejador ou como participante direto. Paralelamente, o Estado de Minas Gerais, principal espaço geográfico de nosso objeto, procurava superar a situação de atraso e fragmentação econômica de suas regiões, através de planos de recuperação e desenvolvimento. Nesse contexto se insere a questão dos transportes, e consequentemente das estradas de ferro. Passados quase 100 anos do surgimento da primeira companhia, as ferrovias naqueles casos em que nasceram particulares e depois passaram para a mão do governo federal, vieram a integrar a Rede Ferroviária Federal – RFFSA, criada em 1957. A Rede Mineira de Viação foi uma delas. Essa companhia era arrendada ao governo do estado de Minas Gerais desde a sua criação em 1931. Em 1953, durante o mandato estadual de Juscelino Kubitschek, a empresa retornou para a União. No período aqui abordado as greves, mudança na administração, modernização limitada e déficit orçamentário tornaram-se uma realidade. Mas por outro lado, a Rede Mineira possuía também a maior extensão de linhas entre as estradas férreas brasileiras, maior quantidade de ramais eletrificados e transportava passageiros na segunda mais populosa unidade da federação. Assim, o objetivo é estudar a Rede Mineira de Viação/RMV no quadro dos transportes brasileiros durante o período dos governos do segundo mandato de Getúlio Vargas (1951-1954) e Juscelino Kubitschek (1955-1960), para perceber um duplo processo de evolução e ruptura no padrão desse quadro em ambos os mandatos.

Palavras chave:

Transporte ferroviário, Rede Mineira de Viação, anos 1950.

Abstract

In the 1950s Brazil has undergone a crucial moment for your transport system, since this was the period of consolidation of highways in our country and at the same time of the creation of the Rede Ferroviária Federal S. A., a high point of state intervention in the railroad system, immediately following the plans of Roads 1951 and 1956. Moreover, the country advanced in their industrialization, where the government took an extremely important role, as a planner or as a direct participant. In parallel, the State of Minas Gerais, the main geographical area of our work, sought to overcome the delays and economic fragmentation of their regions, through recovery plans and development. Implement in this context the issue of transport, and consequently of the railroads. After almost 100 years the construction of the first company, the railways in those cases that arise like private and then passed into the hands of the federal government, came to join the Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA, created in 1957. The Rede Mineira de Viação was one. That company was leased to the state of Minas Gerais since your inception in 1931. In 1953, during Juscelino Kubitschek govern state, the company returned to the Union. In the period discussed here the strikes, change in management, limited modernization and budget deficit became a reality. But on the other hand, the Rede Mineira also had the largest extension of railway lines between the Brazilian ones, increased amount of electrified lines and carrying passengers in the second most populous state of the federation. Thus, the aim is to study the Rede Mineira de Viações / RMV in the

Brazilian transport set during the second term of government of Getúlio Vargas (1951-1954) and Juscelino Kubitschek (1955-1960), to perceive a double evolution process and break the pattern of this framework in both mandates.

Key words

Railroads, Rede Mineira de Viação, 1950 decade.

1. Introdução

Embora seja reconhecido que já depois de 1930 o Estado caminhasse para “a sua intervenção no setor” (MARTINS, 1995, p. 24) ferroviário, o período dos anos 1950 é importante também por se tratar justamente dessa etapa final da consolidação da presença estatal. Nesse lapso, várias empresas foram incorporadas à Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, a partir de 1957. Foi o caso da Rede Mineira e outras dezesseis (mais tarde dezoito) companhias férreas das cinco regiões do Brasil.

Nossa hipótese consiste em demonstrar que a Rede Mineira de Viação representou no referido período uma mudança que ocorria no padrão de transportes no Brasil. As ferrovias e ramais que fossem considerados deficitários deveriam ser substituídos pela rodovia. Ao mesmo tempo as linhas férreas não erradicadas também deveriam passar por melhorias como reaparelhamento e padronização de material, embora na prática sempre aquém do necessário. E acreditamos que tanto o governo de Getúlio Vargas (1951-1954) quanto o de Juscelino Kubitschek (1956-1961) estimularam tal políticas, com a diferença principal que no segundo isso já integrava o discurso oficial.

Os objetivo principal consiste em reconhecer a tônica do movimento que orientou o retorno da Rede Mineira à União, assim como o da criação da RFFSA. Ambos se inseriram em uma lógica maior da política de transportes que permeava a realidade brasileira naquele momento, onde o Governo Federal assumia pela primeira vez uma política nacional integrada para o seu sistema ferroviário. Como objetivo secundário identificar na situação da própria economia mineira, de fragmentação geoeconômica, os motivos que levaram o governo a acreditar que a alteração da base de seu sistema de transportes terrestres era uma das saídas para superar essa situação. O que na prática também era um reflexo de ações a nível federal.

As fontes utilizadas foram as correspondências e telegramas localizados no Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas – CPDOC/FGV. Além destes, alguns relatórios da RFFSA, Ministério de Viação e Obras Públicas e Mensagens Presidenciais. Nessa documentação, a partir das fontes oficiais obtivemos informações importantes sobre dados quantitativos e qualitativos, além de perceber a orientação do discurso governamental. Os telegramas e correspondências também auxiliaram nesse entendimento, mas revelando algumas ideias para além dos dados oficiais tradicionais, a exemplo de justificativas para a concessão de créditos extraordinários. Em ambos é possível perceber o duplo processo: da diferença entre o discurso oficial do governo federal e a efetiva realidade quanto à política dos transportes, assim como quão precária era a situação geral desse setor da infraestrutura nacional.

Pela heterogeneidade das fontes utilizadas, o método escolhido para realizar o trabalho é o da pesquisa qualitativa. Nossa opção por tal método justifica-se pelo fato de que “a pesquisa qualitativa é definida como aquela que privilegia a análise de microprocessos, através do estudo das ações sociais individuais e grupais, realizando um exame intensivo dos dados, e caracterizada pela heterodoxia no momento da análise” (MARTINS, 2000, p. 289).

Na primeira parte do trabalho explanaremos sobre o contexto geral da década de 1950. A ênfase será nas interpretações historiográficas acerca das decisões políticas e ações econômicas nos governos de Getúlio Vargas (1951-1954) e Juscelino Kubitschek (1956-1961), assim como as razões (virtuais ou reais) que levaram a determinadas escolhas. Na segunda parte é que será apresentado a situação das ferrovias federais em geral, e como a Rede Mineira de Viação se encaixa no esquema desse período. Por último as considerações finais de nosso trabalho, que longe de esgotar a discussão sobre esse tema, busca apenas fornecer uma pequena contribuição aos estudos pertinentes. Com isso, acreditamos ser possível identificar o grau de importância que a década de 1950 representou para a Rede Mineira e para o transporte ferroviário brasileiro em geral.

2. O Contexto geral

Na historiografia nacional os estudos indicam que a estrutura e o perfil da administração estatal tomam contornos diferentes a partir da década de 1930, tornando-se mais

complexa com o passar dos anos, embora não tenha sido um movimento uniforme e linear. Órgãos de controle, fomento e centralização são criados e aperfeiçoados no intuito de resolver problemas crônicos de infraestrutura e deficiências econômicas. Na década de 1950 esse processo se acentua, onde até mesmo “pode-se falar em ações do Estado obedecendo a uma estratégia de crescimento industrial” (SUZIGAN e VERSIANI, 1990, p. 41). E o Brasil não foi um caso isolado. Havia uma tendência geral, e notadamente “após 1945 eram quase todos os Estados que, deliberada e ativamente, rejeitaram a supremacia do mercado e acreditaram na administração e planejamento da economia pelo Estado” (HOBSBAWM, 1995, p.). Inclusive, “países do terceiro mundo acreditavam que só a ação pública podia tirar suas economias do atraso e dependência” (HOBSBAWM, 1995).

Autores como João Manuel Cardoso de Melo (MELLO, 1982) e Octávio Ianni (IANNI, 1986) reconhecem nas primeiras fases da industrialização brasileira a dependência do setor agrário-exportador (principalmente quanto ao financiamento) para o seu crescimento e expansão. Dependência essa que, tanto Getúlio quanto Juscelino fizeram esforços no sentido de cessá-la. Nesse árduo trabalho e escassos recursos para tal, Juscelino mostrou-se mais habilidoso e bem sucedido na sua tarefa. Isso porque o nacional desenvolvimentismo tornou-se a bandeira do seu governo (IANNI, 1965). O presidente conseguiu uma base de apoio interna mais ampla, assim como convencer os investidores externos. Além disso, a própria situação externa era mais favorável (disponibilidade de capitais). A reinserção do capital estrangeiro na economia nacional acontecia agora atrelada à indústria, notadamente na de bens de produção e consumo duráveis. Assim, o Estado participa ativamente nesse processo de modernização das estruturas produtivas nacionais, seja por meio do financiamento, da associação ou como o empresário direto.

Ainda quanto ao tema de estado, economia e políticas públicas, e especificamente o processo de industrialização brasileiro no pós-30 até 60/70, assim como o papel do Estado nesse processo, Sônia Draibe nos indica esse movimento de contínua evolução e descontinuidade. Particularmente para os anos de 1950 ela afirma:

A visão linear, que privilegia os aspectos de continuidade – sem dúvida presentes em qualquer processo histórico de formação dos Estados capitalistas -, tende a deixar obscurecidos os novos mecanismos e instrumentos postos em ação na mecânica estatal, que sustentaram a “grande transformação” do final dos anos 50. Mas a outra visão, que assinala os aspectos inéditos e peculiares introduzidos durante a gestão JK, perde de

vista o momento crucial da irrupção de forças materiais novas no seio do Estado e, portanto, deixa de apreender suas raízes econômicas e sociais mais profundas. Assim, a obsolescência de certo tipo de aparelho e da forma predominante de intervenção estatal, como também o surgimento ou reforço de órgãos e mecanismos novos ou antes subordinados – essa *inflexão na forma do Estado* – começam a se desenhar no último governo de Vargas e alcançam seu auge no período Juscelino Kubitschek (DRAIBE, 1985, p. 181).

Com a mesma interpretação a respeito dos aspectos de continuidade e ruptura, mas com ênfase na análise da política econômica não poderíamos deixar de mencionar o clássico estudo de Carlos Lessa, principalmente o enfoque no Plano de Metas. “Em relação ao primeiro conjunto de metas (energia-transporte), deve-se ter presente que o Plano de Metas nada mais era do que uma ampliação e consolidação de programas iniciados na primeira metade da década” (LESSA, 1981, p. 30). Ainda na mesma linha, Maria Antonieta P. Leopodi define o posicionamento de Getúlio como o “caminho do meio”. “No fogo cruzado entre partidos, ideologias, e interesses econômicos, Getúlio esperava encontrar uma saída da crise que representasse o “caminho do meio” e evitasse radicalizações. Buscava um bloco de apoio, mas não conseguiu” (GOMES, 1994, p. 201). Por outro lado, “Juscelino provaria ter a *virtu* para atingir o caminho do meio, com grande ajuda da *fortuna*, que veio em seu favor, e das instituições e grupos técnicos formados no segundo período Vargas” (GOMES, 1994, p. 203).

Outra questão que não pode ser descartada é aquela pertinente ao financiamento externo, peça fundamental no esquema geral que envolve o nosso recorte temporal e o próprio setor de transportes, pois foi daí que partiu boa parte do financiamento da grande indústria automobilística. Fábio Campos estuda o período do segundo governo Vargas até Castelo Branco (1951-1966) e as respectivas ações de cada presidente em relação ao capital estrangeiro e a sua inserção na economia brasileira (CAMPOS, 2003). Ele afirma existir “uma política intervencionista no tocante ao capital estrangeiro” (CAMPOS, 2003) quando se inicia o segundo Vargas. Para o autor o presidente jamais deixou de reconhecer a importância do capital estrangeiro na economia. Entretanto, era necessário que esse capital se submetesse a centros de controle internos. O desenvolvimento e o avanço da industrialização teriam a participação de ajuda externa, mas sempre orientada e alocada de acordo com os interesses nacionais.

Já para o período do presidente Juscelino, teriam ocorrido algumas rupturas nessa política. Alguns marcos institucionais seriam a prova. As leis e instruções criadas por cada governo demonstram o interesse e o grau do mesmo na participação de capital alienígena. Juscelino vai aproveitar os benefícios da instrução 113 da SUMOC (Superintendência de Moeda e Crédito) editada pelo governo Café Filho (CAMPOS, 2003) (que liberava de cobertura cambial as importações de máquinas e equipamentos, além de diminuir o controle sobre a entrada de capitais) para promover o salto que os governos anteriores malograram.

Para o caso específico do Estado de Minas Gerais, há uma literatura que apresenta a situação de atraso relativo da economia do Estado e sua respectiva fragmentação geoeconômica, reflexo da conjuntura mineira de perda de um centro dinâmico aglutinador, a partir do declínio da atividade mineratória de fins do século XVIII, mas que perpassa o XIX e se estende até primeira república. Ainda hoje os efeitos são latentes (GODOY, 2009). Desde o começo do período republicano ocorrem tentativas de integração regional através de estímulos econômicos com intervenção do Estado, e após 1945 com amplos programas de planejamento que contemplavam principalmente os serviços de infraestrutura e a própria industrialização mineira. Até essa data, à exceção da siderurgia, a economia mineira em seu conjunto tendeu ao declínio, ou um crescimento muito baixo na melhor das hipóteses, segundo Clélio Campolina Diniz (SZMRECSÁNYI e SUZIGAN, 2002). Quanto aos planos, os dois principais casos foram o Plano de Recuperação Econômica e Fomento da Produção de 1947, época em que Milton Soares Campos era o governador estadual. O segundo caso foi o conjunto de medidas levadas a cabo pelo sucessor de Milton Campos e futuro presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira.

No Plano de Recuperação Econômica havia um item específico sobre os transportes. O grande foco era o reaparelhamento da Rede Mineira, em situação de complementação ao plano de reaparelhamento do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, DNEF¹. No item seguinte de nosso trabalho, que trata especificamente sobre as ferrovias e a RMV, retornaremos a esse ponto.

No caso de Juscelino o foco foi o chamado “binômio energia e transportes”, embora ocorresse iniciativas menores em outras áreas, como frigoríficos e fertilizantes (SZMRECSÁNYI e SUZIGAN, 2002). Os maiores resultados dessa política foram o

¹ Plano de reaparelhamento publicado no jornal O Ferroviário, de propriedade do Clube dos Ferroviários, órgão de classe dos funcionários da RMV. Edição: Número 3, Ano I de outubro de 1947.

crescimento da rede rodoviária mineira e a construção de usinas hidrelétricas, além da criação da própria CEMIG, primeira empresa de capital misto e modelo de companhia elétrica que seria levado para o plano nacional, quando a execução do Plano de Metas.

Todavia, os índices de crescimento da economia mineira não sofreram progressiva alteração quando analisado o conjunto brasileiro. “A participação da produção industrial de Minas Gerais na produção nacional, havia caído de 7,5% em 1939, para 6,4% em 1939, e 5,8% em 1959” (SZMRECSÁNYI e SUZIGAN, 2002, p. 92). Foi apenas após 1960 que Minas voltaria a aumentar o seu peso relativo na economia brasileira, principalmente com a especialização no campo da indústria siderúrgica. E justamente na década de 1960 surge o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais/BDMG, nos moldes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico/BNDE, atual BNDES, criado em 1952 por Vargas. A função era de estímulo e financiamento da economia por um órgão público. Em 1968 o BDMG, durante o governo estadual de Israel Pinheiro, apresenta o Diagnóstico da Economia Mineira, amplo estudo sobre a economia e infraestrutura estaduais, em perspectiva histórica e contemporânea. Minas foi definida como em “situação de subdesenvolvimento, cujos principais indicadores eram: baixo grau de urbanização, predomínio das atividades agropecuárias, grandes diferenças de produtividade, níveis reduzidos de atendimento à saúde e de escolarização” (GODOY, BARBOSA, BARBOSA, 2008, p. 8).

E é a partir desse quadro geral que agora entramos no ponto mais específico do transporte ferroviário brasileiro, e por sua vez no caso da Rede Mineira de Viação.

3. A Rede Mineira de Viação e o transporte ferroviário

Antes de adentrarmos na questão ferroviária dentro do nosso recorte temporal, apenas mencionemos brevemente o desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil de uma maneira geral. Os clássicos estudos de Flávio Saes e Odilon Matos, no contexto da expansão cafeeira de São Paulo, estudam o surgimento e posterior desenvolvimento desse modal de transporte (SAES, 1981 e MATOS, 1974). Para eles foi fundamental a contrapartida por parte do Governo Imperial quanto aos incentivos oferecidos, notadamente a subvenção quilométrica e as garantias de juros às companhias, que permitiam lucros rápidos aos acionistas em um

investimento a princípio incerto. Várias empresas surgiam com concessões públicas para explorar o serviço, embora na prática nem sempre o fizessem. Mas de qualquer forma, isso permitiu à economia cafeeira da região sudeste formar uma rede ferroviária que escoasse a produção para o porto de forma rápida e barata, possibilitando a dinamização de parte dessa região. Inclusive, das cinco primeiras companhias a entrarem em operação, apenas duas não estavam vinculadas a economia cafeeira, localizadas justamente fora da região sudeste: a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, ambas no Nordeste (NATAL, 1991). Dessa forma, ocorreu que “em 1879, na chamada região cafeeira (Espírito Santo, Rio de Janeiro, Guanabara – antigo Distrito Federal, Minas Gerais e São Paulo) existiam 2399,9 km, que correspondiam a cerca de 83% da extensão do total de vias férreas existentes no país” (NATAL, 1991, p. 62).

Obviamente que haviam outros motivos que levaram a construções de vias férreas e outras empresas passaram a operar em diversos pontos dos países, principalmente para o transporte de passageiros, utilizando-se das mesmas garantias que outras ferrovias usufruíam. Entretanto, em poucos anos de operação a maioria delas não foi capaz de gerar receita suficiente que sustentasse a expansão das linhas ou a modernização de equipamentos. Entre outros fatores, estavam a baixa receita gerada pelas mercadorias transportadas, a falta de padronização entre as companhias e o estabelecimento de traçados que, geralmente por ingerência política, seguiam uma lógica pouco racional. Mesmo em Minas Gerais e no Rio de Janeiro, onde a maior parte das linhas estavam em regiões de economia cafeeira, o poder público encampou a maioria das empresas até 1930. Segundo John Wirth, em conhecido estudo sobre Minas na Primeira República (1889-1930), o início do século XX já apresentava um quadro crítico para as ferrovias, pois os recursos públicos aí presentes eram cada vez maiores. Em Minas, quanto ao surgimento de novos ramais “na segunda fase (1900-1930), o governo federal rescindiu a maior parte das concessões particulares e controlou a construção de ferrovias até o governo estadual participar efetivamente, na década de 1920” (WIRTH, 1982, p. 103). Já em São Paulo esse processo foi um pouco retardado. A economia paulista, e depois de 1870 principalmente aquela do oeste, cada vez mais aumentava a produção de café para a exportação, criando núcleos urbanos com ampla atividade comercial e até mesmo início de uma produção industrial, somado ainda ao fato crescente importância do porto de Santos após a inauguração da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, em 1864. Foi após a crise da

década de 1930 (que no Brasil teve seu maior golpe na economia cafeeira) que as companhias férreas paulistas entraram em decadência e o estado assume o controle. Na verdade “em muitos casos, a passagem de administração das ferrovias para o Governo decorreu da já precária condição operacional dessas estradas de ferro” (SAES, 1981, p. 26).

Com abordagem mais próxima do nosso tema e período, Margareth Martins apresenta um “painel” geral das ferrovias em seu estudo. Sua análise demonstra que as companhias ferroviárias federais, independente da unidade da federação em que se situavam, sobreviviam com dificuldade em seu dia a dia, mas não apenas a partir dos anos 1930, mas desde a criação delas. Entretanto, foi a partir de 1934 no primeiro Plano de Viação Nacional “que o Estado será chamado a intervir de maneira mais sistemática” (MARTINS, 1995, p. 73). Esse quadro levou, na década de 1950, a criação da Rede Ferroviária Federal S. A., a RFFSA. Já Jorge Natal, a partir do modelo de ocupação territorial brasileira, demonstra que o desenvolvimento dos transportes seguiu a lógica espacial econômica existente desde a época de colônia ou seja, de demandas que atendessem ao mercado externo. No século XIX os grandes corredores ferroviários brasileiros em geral não foram construídos objetivando a integração nacional ou o mercado interno. No século XX o sistema mostrou-se incapaz de atender a esta questão na maior parte dos casos, sem que passasse por um sério programa de reestruturação e adequamento. Posteriormente, já em meados do XX, o “rodoviarismo” ganhou terreno na nova conjuntura econômica que se instalava (urbanização, industrialização pesada), consolidada a partir de JK (NATAL, 1991), contribuindo para piorar a já decadente situação das estradas de ferro.

Quanto a criação da Rede Ferroviária Federal, mencionada pelo estudo de Margareth Martins, se por um lado representou uma mudança na ação estatal ante as ferrovias, por outro também representou a outra face da realidade dos transportes. Dilma Andrade de Paula em “Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina” discute o processo de erradicação dos ramais dessa Companhia. A autora chama a atenção para o discurso que era utilizado como justificativa para esse processo. Em sua progressiva desativação de ramais, comenta a despeito do surgimento da RFFSA:

A criação da Rede respondia a uma nova tendência na administração ferroviária, a de unificar todas as estradas, organizando-as em sistemas regionais. Essa tendência visava também a fortalecer os chamados “ramais

estratégicos” e desativar progressivamente os “ramais antieconômicos”. Começava, assim, a retirada dos trens do interior (PAULA, 2000, p. 117).

Ou seja, neste caso Juscelino dava continuidade à política de transportes de Vargas ao tentar criar um sistema nacional integrado, mas por outro lado exercia claramente a preferência pelo modal rodoviário, da mesma forma aproveitando várias das comissões relacionadas à indústria de automóveis criadas por Getúlio. No caso da Rede Mineira de Viação isso fica ainda mais evidente. Com a reversão desta empresa à União em 1953 o governo estadual acredita ser possível melhorá-la, mas frequentemente abria créditos extraordinários e aumenta os ordinários para a construção das rodovias.

Também nos anos 1950 foram lançados dois Planos que contemplavam as ferrovias, em 1951 e 1956. O primeiro deles, o Plano Nacional de Viação, elaborado em sua base ainda durante o mandato do presidente Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), abrangia todos os setores de transporte, ou seja, ferroviário, rodoviário, aeroviário e fluvial e marítimo. Mas foi a partir dele, na verdade a versão aprovada em 1951, que o transporte ferroviário deixa de ser oficialmente prioritário. Mesmo as ações setoriais previstas no Plano ficaram mais no papel, como o desenvolvimento da indústria ferroviária. A construção de rodovias foi a principal obra dele². “De tal forma que o chamado Plano de Viação de 1951 ficou letra morta em todo o Governo Vargas” (MARTINS, 1995, p. 312). Já o segundo, o Plano Ferroviário Nacional, assim como no de 1934, não deixava claro a alocação dos recursos, e os pontos estabelecidos eram vagos, “contando apenas com uma lista de possíveis obras, sem orçamento ou cronograma” (MARTINS, 1995, p. 316). Nesse contexto situa o caso da Rede Mineira.

A Rede Mineira de Viação/RMV foi criada em 1931, a partir da união da Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Rede de Viação Sul Mineira. A Oeste de Minas foi a primeira companhia ferroviária a ter seu capital formado em Minas, especificamente na cidade de São João del Rei, região do centro sul mineiro. De concessão de 1877 e inaugurada em 1881(SANTOS, 2009), ela atendia a uma região voltada basicamente para a produção de gêneros de abastecimento interno, tais como cereais, queijos, fumo, toucinho e gado. O destino desses produtos era principalmente a cidade do Rio de Janeiro. Corria a partir da estação de Sítio, ligação com a Estrada de Ferro Pedro II, futura Central do Brasil, e atingia pontos do chamado centro-oeste mineiro, como Oliveira, Divinópolis e até mesmo Paraopeba,

² As Mensagens Presidenciais, enviadas ao Congresso Nacional na ocasião da abertura da legislatura de todos os anos, apresentam dados referentes a essas ações, no setor de Transportes e Comunicações

banhada pelo rio que lhe dá nome e um dos principais afluentes do São Francisco. Por apresentar baixa lucratividade, inclusive com déficits nos anos de 1885 e 1898, a companhia declara falência, e em seguida liquidação, para em 1903 ser encampada definitivamente pela União (SANTOS, 2009). Posterior a essa data ainda há acréscimo de trechos em tráfego, com a conclusão da construção da linha Lavras – Barra Mansa em 1915, que mais tarde será de Angra dos Reis (RJ) a Goiandira (GO), nos anos de 1940, mas já como Rede Mineira de Viação. Ainda antes de 1931 adquiriu a Estrada de Ferro Paracatu, também no centro-oeste mineiro.

A outra empresa, a Rede Sul Mineira, foi criada em 1910 com a junção de outras três companhias férreas. Eram elas: Estrada de Ferro Minas e Rio, a Viação Férrea Sapucahy e a Estrada de Ferro Muzambinho. Todas as três ocupavam a maior parte do que hoje chamamos de Sul de Minas a exceção da porção mais a sudoeste, onde foi construído um ramal da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que ligava as cidades de Passos a Jureia, e passava por uma região de ampla pecuária e produção de café, onde estavam cidades como Guaxupé e a própria Muzambinho, que nunca contou com um ramal da empresa que herdou o seu nome.

As linhas da Rede Sul Mineira Passavam por localidades como Passa Quatro, Três Corações, Pouso Alegre, Itajubá e Varginha. A grande maioria eram localidades que, a exemplo da região servida pela Oeste de Minas, estavam voltadas basicamente para a produção de gêneros de abastecimento interno para o Rio de Janeiro, mas depois da chegada das estradas de ferro se intensifica também o já existente comércio com São Paulo. Entretanto, em algumas porções do sul mineiro, a cultura do café se disseminava com alguma importância. Após a chegada das primeiras ferrovias ou o seus primeiros respectivos ramais, o plantio do café se espalha com relativa rapidez, perfazendo em alguns anos a maior parte da receita das empresas ferroviárias sul mineiras. Não obstante, as culturas tradicionais como toucinho, fumo, cereais e também a criação de gado vacum continuaram a representar importantes cifras na pauta exportadora³. Havia também alguns de seus trechos e ramais que atendiam basicamente ao transporte de passageiros, a exemplo das localidades do chamado Circuito das Águas Mineiras, estâncias hidrominerais muito visitadas por paulistas e fluminenses.

³ Segundo dados dos Relatórios do Ministério da Agricultura, Seção Estradas de Ferro, principalmente entre 1884-1909. Em 1907 por exemplo os cereais atingem 14 mil toneladas, praticamente equivalente à quantidade de café para esse ano.

A criação da RMV procurava integrar de alguma forma a rede ferroviária mineira do centro, sul e oeste e estes com a capital. Era um contexto em que o Estado dava passos para uma maior participação na economia, e notadamente em setores como o de infra-estrutura.

Uma economia até então pouco integrada, com o eixo dinâmico voltado para fora, passou a criar e fortalecer laços internos, a nacionalizar os mercados de trabalho e de consumo. A centralização política e a unidade nacional, salientadas pela nova elite política, ganhavam assim base material consistente (CARVALHO, 2002, p. 108).

Com isso, o setor ferroviário ainda recebia destaque na execução da política de transportes. Ao mesmo tempo, era almejada uma maior integração entre as regiões mineiras, o que até meados do século XX ainda era de nível muito baixo (DINIZ, 1981).

O quadro geral da Rede Mineira da sua criação até o período de nossa análise se aproxima bastante do perfil das empresas ferroviárias de concessão ou sob administração direta da União. Tal perfil era marcado por ferrovias que enfrentavam problemas financeiros e consequentemente sofriam encampações pelo poder público. Os principais problemas eram as baixas tarifas praticadas, o insuficiente peso das mercadorias transportadas na composição da receita, a proporção do transporte gratuito e ausência de políticas permanentes de reaparelhamento. O Plano Nacional de Viação (1934) foi uma tentativa nesse sentido, prevendo principalmente a expansão de linhas e ligações ainda não realizadas, assim como padronização técnica do material fixo e rodante. Contudo, “faltavam ao Plano elementos indispensáveis à sua execução, sendo que o principal deles era a não previsão das fontes de recursos” (MARTINS, 1995, p. 108). O perfil acima descrito das empresas permaneceu após aplicação do Plano. Depois do fim segunda guerra a situação se deteriorou, já que muitas dessas empresas trabalharam em seu limite para atender um nível de produção cada vez maior e sem reposição adequada de seu material.

Quanto à Rede Mineira, afora esse perfil geral já descrito, possuía também algumas particularidades. A primeira delas foi a lenta mas constante tentativa de padronização de material e remodelação de vias, que era mais problemático na Oeste de Minas por operar com duas bitolas diferentes, a de 0,76m da linha tronco e a de 1,00m. Por outro lado, foi justamente a Oeste de Minas “a primeira via férrea federal a ser eletrificada” (MAIA, 2009, p. 123), já em 1929. Seguiram-se outras etapas, nos anos de 1930 e 1950 já durante o período de RMV. Segundo dados dos relatórios, a Rede Mineira alcança nos anos 1950 a maior extensão

de linhas eletrificadas. Eram 395 km de um total de 963 km, perfazendo mais de um terço do total⁴.

Outro fator significativo foi o incremento do transporte de minérios, especialmente o de ferro. Com descoberta de jazidas e exploração desses produtos, Minas se tornou o principal produtor. Havia pequenas usinas que utilizavam sua matéria prima, como a própria Companhia Belgo Mineira, que até a década de 1940 será a principal produtora nacional de aço. A segunda guerra mundial aumentou ainda mais essa demanda, direcionada para a exportação de países envolvidos no conflito. Após esse período, com a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda e crescimento da produção interna de aço, o transporte de minério passa a ocupar papel importante no transporte ferroviário. E justamente por isso, o desgaste do material rodante era muito maior que o normal. Já outra categoria, o transporte de animais e principalmente o de gado, que tradicionalmente gerava grande receita para as estradas da Rede Mineira, apresentou um crescimento reduzido em alguns anos e queda em outros. Para termos ideia de quantidade, o ano de 1948 registrou a maior baixa, 123.676 animais transportados (MARTINS, 1995)⁵. Em 1908, apenas a Minas e Rio transportou 117.626⁶. Ainda que parte da última cifra seja em trânsito, quer dizer, proveniente da Muzambinho e Sapucaí, ainda sim representa uma quantidade muito próxima em espaço de 40 anos, e em uma região que em termos de área e municípios chegava a no máximo a metade da atendida pela RMV. Contudo, um fator importante incidia sobre esse resultado: ainda como o século XIX, Minas exportava principalmente a carne verde. “No que dizia respeito à transformação, esta se fazia fora do Estado, através da exportação do boi pé, com pouco resultado para a economia mineira” (DINIZ, 1981, p. 105). Depois de 1930, a receita referente às exportações de gado aumentam, mas sem causar um grande impacto na economia mineira como um todo.

Questão também particular da Rede Mineira (embora presente em outras estradas, mas nela de uma maneira mais significativa) era a quantidade de oficinas em suas linhas. Como o material rodante era em boa parte antigo e desgastado e as reposições eram apenas pontuais, cabia a essas oficinas uma verdadeira “operação cirúrgica”. Na verdade em muitas delas,

⁴ Rede Ferroviária Federal. *Relatório Anual da Diretoria*. 1958.

⁵ Ver o Quadro LXXVI do Apêndice.

⁶ Relatório do Ministério da Agricultura, Estrada de Ferro Minas e Rio, 1908.

como em Divinópolis e São João del Rei, chegava-se a construir carros e material de via permanente. Isso em alguma medida amenizava as dificuldades do dia a dia.

Ainda durante o governo do presidente Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), o Plano SALTE (que tinha por fim abranger respectivamente os setores de saúde, alimentação, transportes e energia) contemplava em suas diretrizes o setor ferroviário como o principal na política de transportes, embora sem definir com clareza quais as prioridades. Todavia, “a meta de interligação dos sistemas regionais – questão das mais graves – não foi tecnicamente enfrentada, uma vez que o Plano não contemplava a unificação das bitolas⁷ e nem concentrava esforços nas linhas de interligação entre os eixos ferroviários” (DRAIBE, 1985, p. 150). Isso, entre outras coisas, dificultava uma expansão ferroviária adequada e racional, assim como resolver o grande problema da integração.

Quanto ao já mencionado reaparelhamento da Rede Mineira previsto no Plano de Recuperação Econômica de 1947, estava entre os principais pontos a eletrificação de vários trechos, pois lembremos que nesse período a grande maioria da tração ainda era a vapor. A eletrificação surgia como uma questão de economia de recursos, haja visto o maior dispêndio na manutenção e no abastecimento do combustível para a vapor, e da mesma forma o ganho de eficiência produtiva, já que a elétrica possibilita um transporte de tonelada bruta muito superior a tração à vapor. Outro ponto é a substituição de material fixo (principalmente dormentes e trilhos), assim como a revisão de traçados, que será um dos principais pontos a ser atacado nos primeiros anos da Rede Ferroviária Federal. Ainda outro ponto considerado urgente era a construção de abrigos adequados (chamados de casas de turma) destinados aos empregados que estivessem a serviço em determinado trecho e lá necessitassem se estabelecer. Da mesma forma edifícios e instalações que pudessem servir tanto administrativamente, como serviços de apoio aos funcionários, restaurantes e enfermarias. Mas, como já dito que o decênio de 1950 será delicada para a rede ferroviária federal em geral, apenas parte destas transformações são consumadas, o que leva a piora dos serviços oferecidos pela Rede Mineira.

Em 1951, Juscelino Kubitschek toma posse do governo de Minas Gerais. Como demonstração quanto à sua opção pelo modelo de transporte que priorizava a rodovia, ele decide pelo retorno da RMV à União. Juscelino se justifica em um telegrama que “governo

⁷ Largura existente entre os dois trilhos de uma ferrovia. No caso da RMV, as medidas eram de 0,76 e de 1,00 m.

estado defronta para manter em nível razoável serviços rede, que, como é seu conhecimento, só através retorno União poderão entrar ritmo regularidade”⁸. Também na sua gestão, o Governo do Estado renuncia em favor da União os direitos sobre a The Leopoldina Railway Company Limited⁹.

Por outro lado, o mesmo Juscelino em um jornal do município de Oliveira (cidade da região do Centro-Oeste mineiro e servida pela RMV) deixa claro as suas intenções quanto às rodovias. Em uma notícia a respeito das obras da rodovia Belo Horizonte – São Paulo (atual Fernão Dias, BR 381) a seguinte mensagem do governador a prefeitos da região é veiculada:

Dada a carência de recursos com que luta o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem no atual exercício, determinei seja feita pelo Estado o adiantamento da soma necessária para executar os serviços, previstos para este ano¹⁰.

A soma anunciada é de “pelo menos 60 milhões de cruzeiros”¹¹. E um ano depois, em 1952, o diretor da Rede Mineira Demerval Pimenta, solicita ao presidente 40 milhões de cruzeiros para o que o pagamento de dezembro possa ser efetuado com normalidade¹²

Eram bastante frequentes esses tipos de problemas. Andréa Casa Nova em seu estudo sobre a Estrada de Ferro Oeste de Minas, a EFOM, e a Rede Mineira de Viação/RMV (que incorporou a EFOM) coloca algumas questões, como a administração da empresa de acordo com alguns governos estaduais (Milton Campos, Juscelino), assim como os diversos movimentos grevistas e a situação dos empregados. Ao descrever os movimentos dos trabalhadores da Companhia no pós-30, afirma que “as razões de mobilização em geral parecem ter continuado as mesmas: atraso de pagamento, desabastecimento da cooperativa, entre outros” (MAIA, 2009, p. 228). Embora seja um estudo que trate de movimentos sociais e dos trabalhadores da referida companhia, podemos perceber de uma maneira geral qual era a realidade da Rede Mineira. Essa empresa pública de transporte ferroviário tinha sérias dificuldades em manter razoáveis os seus serviços, inclusive dos seus empregados. Em nossa

⁸ Citado originalmente como consta em telegramas entre Juscelino e Vargas a respeito do retorno das linhas à União, no Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas, CPDOC/FGV. Documento: GV c 1952.07.25/2, onde GV indica fundo Getúlio Vargas e “c” pertencente à série das Correspondências. A numeração é referente à própria data do documento, em ordem invertida. Disponíveis em: <http://cpdoc.fgv.br/>

⁹ CPDOC/FGV. Documento GV c 1951.09.07/2

¹⁰ Gazeta de Minas. *Iniciar-se-ão brevemente as obras da rodovia Belo Horizonte São Paulo*. 29/04/1951. Disponível em: <http://acervo.izap.com.br/>

¹¹ Gazeta de Minas. 29/04/1951.

¹² Notícia transcrita e veiculada na edição número 5 de dezembro de 1952 de O Ferroviário.

pesquisa podemos constatar, como o caso acima, que são inúmeras as ocasiões em que o governo do Estado ou a diretoria da empresa solicita crédito extraordinário simplesmente para cobrir a folha de pagamento do pessoal empregado¹³. Esse era um dos grandes motivos que contaram para a reversão da empresa. Segundo John Wirth poderíamos ir mais longe, e voltar ao início da república para encontrar a gênese do “rodoviarismo” mineiro:

Por falta de uma ligação ferroviária ao sistema Central, a indústria pesada sofreu um atraso até o final da década de 1930 na parte superior do vale do rio Doce. Bem servidos pelas mulas, mas desiludidos com as ferrovias, os mineiros se voltaram entusiasmadamente para o veículo automotor (WIRTH, 1982, p. 103)

Já em 1924, o governador Olegário Maciel aprovou um plano rodoviário, levado adiante pelos seus sucessores. Tal plano “estabeleceu como previsão a implantação de rodovias radiais que permitissem a articulação da capital com as várias regiões do Estado” (DINIZ, 1981, p.107).

Voltando ao nosso período, e agora mais especificamente para a RFFSA em 1957, podemos reconhecer que o princípio básico era da sua criação era o de supostamente racionalizar e melhor administrar os recursos destinados a empresas federais. Todavia, a proposta de criação dessa empresa data de 1952, sob o mandato de Vargas. A ideia do Governo Federal era “eliminar os déficits” e reorganizar economicamente as empresas sob seu comando, prevendo inclusive a participação do capital privado¹⁴. Entretanto, como já mencionado, havia também outra lógica por trás da criação da RFFSA.

Na política de transportes, as idéias de “avanço” e “modernização” começavam a se deslocar do eixo ferroviário para o rodoviário. Em 1959, com apenas dois anos de existência, podemos constatar em um relatório da própria RFFSA o discurso de “progresso tecnológico” e “justificativa econômica”. Traduzia-se, entre outras coisas, na dicotomia ferrovia/rodovia

...pois as estradas de ferro existentes, desaparelhadas e sem condições para ser reaparelhadas, transformaram-se em pontos de estrangulamento a retardar o

¹³ A exemplo de vários telegramas enviados pelo diretor da Rede Mineira ao presidente Getúlio Vargas, disponíveis no Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas. Da mesma forma outro telegrama de dezembro de 1952 a respeito de verba extra para pagamento de pessoal na referida data, publicado em “O Ferroviário”, publicação oficial do Clube dos Ferroviários, órgão de representação dos empregados da RMV. Disponível em: <http://linhares.eci.ufmg.br>

¹⁴ *Mensagem ao Congresso Nacional*, setor de Transportes e Comunicações, p. 146.

desenvolvimento, que poderia ser promovido pelas rodovias construídas ou apenas melhoradas¹⁵.

Dois anos antes (1957), a Revista Ferroviária, um periódico mensal, publica o projeto de lei nº 3.115/57 que cria a RFFSA. Nessa mesma edição há “orientações” para a política de transportes, principalmente:

suprimindo trechos ferroviários anti econômicos e orientando estradas de rodagem que atendam as necessidades sociais e econômicas das zonas que forem privadas das linhas férreas. Os erros cometidos anteriormente ao advento rodoviário, não justificam que novos investimentos se tentem para reaparelhar os ramais ferroviários anti econômicos, pois que o vulto das despêsas, para isso, é incomparável com qualquer possibilidade de remuneração pela futura exploração do tráfego industrial....¹⁶

Para essa orientação na política de transportes, foi extremamente importante os estudos da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos. Comissão que, foi constituída exatamente durante o período do segundo Vargas¹⁷. Ainda entre os telegramas de JK à Vargas, a respeito da reversão da Rede Mineira ao governo federal, Juscelino destaca a expectativa quanto ao “plano de reaparelhamento da RMV em estudo final comissão Mista Brasil Estados Unidos”¹⁸.

Entre as Companhias que formaram a RFFSA, a RMV possuía a maior malha ferroviária (3.989 km), à frente mesmo da Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB (3.729 km). Além de Minas Gerais, suas linhas se estendiam até os estados de Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro. Nesse último eram dois ramais: um que ia até Barra do Piraí (onde se encontrava com a EFCB) e o outro que seguia até Angra dos Reis, porto de entrada e saída direta de produtos transportados pela ferrovia.

Além da Rede Mineira e de outras ferrovias mineiras já citadas, empresas de outras unidades da federação não fugiam fora à situação de declínio. No Nordeste as três principais companhias, Rede Ferroviária do Nordeste/RFN (antiga Great Western), Viação Férrea Federal Leste Brasileiro/VFFLB e Rede de Viação Cearense/RVC integraram a Rede Ferroviária Federal, mas todas registraram piora nos índices operacionais. Assim “o déficit da RVC, RFN e VFFLB passou de Cr\$ 1.464.000.000,00, em 1957, para Cr\$ 5.745.000.000,00,

¹⁵ RFFSA, *Relatório Anual*. 1959.

¹⁶ Revista Ferroviária. Março de 1957.

¹⁷ Segundo Sônia Draibe, no segundo Vargas surgiram, além da CMBEU, várias subcomissões que envolviam estudos relacionados à implantação da indústria automobilística que foram importantes para o estabelecimento do posterior Plano de Metas de JK (DRAIBE, 1985). Ver também Sérgio Vianna (VIANNA, 1990).

¹⁸ CPDOC/FGV. Documento GV c 1952.07.25/2.

em 1961; ou seja, houve uma elevação de 295,42% no período” (CAMELO FILHO, 2000, p. 209). Da mesma forma a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em São Paulo, e a Rede de Viação Paraná Santa Catarina, presente nesses dois estados, tinham ambas aumento de todas as despesas operacionais sem no entanto apresentarem aumento de linhas em tráfego, embora registrassem o remodelamento de alguns trechos ou a substituição de material rodante, como a aquisição de locomotivas a diesel¹⁹. Este último ponto foi um daqueles em que a Rede Ferroviária Federal conseguiu aplicar com relativo sucesso em sua política de reaparelhamento, chegando (bem tardiamente) no começo de 1960 a ter apenas 20% da tração a vapor, que embora ainda alto era um desempenho muito superior a 5 anos anteriores, quando mais da metade ainda usava essa tração.

Quanto a estes dois últimos pontos, tanto o remodelamento quanto a substituição do material rodante eram as prioridades da RFFSA dentro de seu programa de reaparelhamento. Isso, inclusive, representou algum ganho operacional. Por exemplo, dentre as 16 empresas que compunham a Rede à época de sua formação, 12 passavam por remodelamento de vias, embora algumas em quantidade insuficientes. Entretanto, a Rede Mineira liderava também nesse aspecto, com 386 quilômetros de vias remodeladas, seguida pela Cearense com 340 e a Noroeste com 279²⁰. Abaixo alguns dados comparativos em investimento nos transportes por setor, assim como também das maiores empresas da Rede que, não obstante algumas melhorias, registraram piora em seus déficits.

INVESTIMENTO BRUTO EM TRANSPORTES COMO % DO PIB

Anos	Ferrovias	Rodovias	Veículos		Marítimo Portos e Navios	Aeroviário Aviões e Aeroportos	Total	
			Inclusive Autos	Exclusive Autos			Com Autos	Sem Autos
50/54	0,82	1,25	2,00	1,34	0,15	0,13	4,35	3,69
57/59	1,04	1,74	2,75	1,90	0,19	0,16	5,88	5,03

Fonte: LESSA, 1981.

¹⁹ RFFSA. Relatório Anual da Diretoria. 1959.

²⁰ RFFSA. Relatório Anual da Diretoria. 1959, p. 12. Ainda segundo o relatório, foram remodelados 1965 quilômetros nesse ano.

Receita e Despesa das sete maiores empresas da Rede Ferroviária Federal,

	513530	369.685	380.245	1958 – 1959 (Cr\$ 1.000)	677.944	212.814	1.644.388
RMV	504.669	391.166	179.176	2.643	881.993	215.122	1.670.100
	675.640	433.277	224.553	4.824	1.082.144	289.813	2.034.611
EFNOB	596.526	216.968	231.028	-	516.531	180209	1.144.736
	703.993	291.424	317.509	-	712.005	168.791	1.489.729

Fonte: RFFSA. Relatório Anual da Diretoria, 1959. EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil; EFL – Estrada de Ferro Leopoldina; EFSJ – Estrada de Ferro Santos a Jundiaí; RVPSC – Rede de Viação Paraná-Santa Catarina; RFN – Rede Ferroviária do Nordeste; RMV – Rede Mineira de Viação e EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Dos dados fica claro que entre as sete maiores, a exceção da Rede Ferroviária do Nordeste, a Rede Mineira apresenta a menor receita. Já quanto ao coeficiente de tráfego, fica atrás apenas da Estrada de Ferro Leopoldina. Isso decorre da situação específica e geral em que a mesma estava, que descrevemos ao longo do texto.

Ainda que tentasse solucionar esse déficits, os objetivos do Plano de Metas para as ferrovias além de menos ambiciosos que para as rodovias também não atingiram a cifra

esperada, o que poderia ter levado a uma diminuição da má situação de nossas estradas de ferro acima descrita. Se por um lado os setores siderúrgico, automotivo e energético tinham crescido muito acima do planejado (LAFER, 1975), o setor ferroviário ficou aquém das expectativas do Plano. “O plano ferroviário propunha-se a incorporar 440 locomotivas diesel elétricas, 12000 vagões, aplicar 791000 t de trilhos, 6770 dormentes e 15 milhões de m³ de pedra de lastro nas ferrovias de maior densidade de tráfego” (LESSA, 1981, p. 38). Mas os resultados não alcançaram as expectativas. “Devido a problemas de financiamento, as metas ferroviárias não foram integralmente cumpridas, principalmente no tocante à aquisição de vagões (apenas 7052 até 1960) e na reparação da via permanente (cerca de 80% da meta foi cumprida)” (LESSA, 1981, p. 38). Além de tudo, isso também traduzia a nítida demonstração da real preferência brasileira pelas rodovias. Eram o símbolo da “nova era”, na qual o Brasil deveria ingressar. Representavam modernidade e resolveriam os problemas históricos de integração e do gargalo dos transportes nacionais. E principalmente, atenderiam a uma demanda criada pela indústria automobilística e os serviços gerados em torno dela, assim como o crescente setor petrolífero. A década de 1950 foi o momento que emergiram os elementos que possibilitaram esse quadro de predominância rodoviário, seja com Vargas ou com JK (NATAL, 1991, p. 281). O quadro abaixo nos fornece uma dimensão dessa situação.

EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA BRASILEIRA

Especificação	Extensão em 31 – XII (km)	
	1955	1961
Total -----	459 714	499 550
Rodovias Federais -----	22 250	35 419
Pavimentadas -----	2 376	9 591
Não Pavimentadas ----	19 874	25 828
Rodovias Estatais -----	54 048	77 293
Pavimentadas -----	757	4 542
Não Pavimentadas ----	54 291	72 751
Rodovias Municipais-----	383 416	386 838

Fonte: LESSA, 1981.

Em 1965 a RMV é extinta para, mais a Estrada de Ferro Goiás e a Estrada de Ferro Bahia e Minas, formar a Viação Férrea Centro Oeste – VFCO, que por sua vez em 1975 integra a SR-2 da RFFSA, com sede em Belo Horizonte. Depois de 1960 vários de seus ramais começam a ser desativados, assim como o transporte de passageiros é suspenso em vários trechos. O mesmo sucedeu a várias outras companhias que atuavam em Minas, como a Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Bahia e Minas – EFBM. Nesse último caso, houve a completa suspensão do tráfego em 1967, e posterior supressão dos trilhos. E, apesar de ainda ocorrer grandes investimentos no setor dos transportes até aproximadamente 1979 (FERREIRA e MALLIAGROS, 1999), inclusive o ferroviário, o governo militar de 1964 tornou ainda mais violenta a política de supressão dos ramais considerados anti-econômicos. Só nos quatro primeiros meses, são aproximadamente 2.500 km de ferrovia suspensos ao tráfego de um total de 38.000²¹. Além disso, esse investimento privilegiou as linhas conhecidas como “corredores de exportação”, ou seja, aquelas que transportavam algum produto destinado ao mercado externo, como foi o caso da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM, de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce, a CVRD. Trinta anos depois, no decênio 1990 após a desestatização da Rede Ferroviária Federal, esse processo alcance seu ápice, com a quase erradicação dos trens de passageiros do interior as linhas de cargas limitadas a não mais que 10.000 km. O resultado da falta de investimentos e políticas concretas no setor ferroviário foi coroado com o retorno da iniciativa privada em seu campo, quase 150 anos após a primeira companhia.

4. Considerações finais

O que concluímos em nosso breve estudo é que em um primeiro momento, segundo o discurso oficial, a Rede Mineira de Viação deveria da mesma forma que as outras ferrovias mineiras e por sua vez brasileiras que se encontravam na mesma situação ser reaparelhada para reassumir a função de principal meio de transporte de maneira adequada, possibilitando aumento de receita e criando meios de dinamizar as economias a que servia. Em um segundo

²¹ Revista Ferroviária. Setembro de 1964.

momento, principalmente a partir do Plano Nacional de Viação de 1951 e do Plano de Metas de 1956, o discurso passa a ser o de erradicar o tráfego de seus ramais mais deficitários e suspender quase todas as construções, modernizando e concentrando recursos naqueles que fossem mantidos. Isso é traduzido claramente na orientação do Diagnóstico da Economia Mineira apresentado anteriormente, em seu capítulo dedicado aos transportes. Ele reforça o movimento já em curso na época, que creditava à forma do desenvolvimento das ferrovias em Minas a deficiência dos transportes. “O diagnóstico dos transportes talvez possa ser resumido da seguinte forma: é necessário alterar, por meio de rodovias, o padrão de integração da economia estabelecido pela malha ferroviária” (GODOY, BARBOSA, BARBOSA, 2008, p. 17).

Isso na verdade não é nenhuma novidade, segundo os estudos aqui apresentados. O que nos chamou atenção é o fato de que em uma economia (mineira) reconhecidamente fragmentada e com graves deficiências na maioria de seus setores, inclusive o de transportes, a experiência do setor ferroviário em um determinado momento (criação de uma Rede e reconhecimento da limitação enquanto modal prioritário de transporte) foi levada a cabo na política nacional de transportes. Em teoria a ideia era criar condições, na tentativa de superar esse “atraso”, para integrar uma economia (fosse mineira ou brasileira) que apresentava nítidas desigualdades regionais, mas que imaginava-se superá-los com integração, sintetizada nos transportes.

Embora o retorno da Rede Mineira ao governo federal e sua consecutiva incorporação à Rede Ferroviária Federal permitisse alguns resultados no sentido de centralização, unificação e padronização da malha férrea, os mesmos não conduziram a alterações na estrutura geral. Isso porque tais ações decorriam menos de programas bem elaborados e executados e mais por situações emergenciais. Tal fica claro em exemplos como a permanência dos déficits ou a diminuição do número de passageiros transportados no interior.

5. BIBLIOGRAFIA

5.1 Fontes

Oficiais

CPDOC/FGV – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – Fundação Getúlio Vargas. Correspondências, radiogramas e telegramas. 1951-1954.

IBGE/CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Ferrovias do Brasil*. 1956.
GOVERNO FEDERAL. *Mensagem ao Congresso Nacional*. 1951-1961. Disponível em: www.crl.edu/brazil

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República*. 1951 e 1952. Disponível em: www.crl.edu/brazil

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Relatório Anual da Diretoria*. 1958 e 1959.

Jornais

GAZETA DE MINAS. Jornal do município de Oliveira – MG. Ano: 1951. Disponível em: <http://acervo.izap.com.br/>

O FERROVIÁRIO. Órgão oficial do Clube dos Ferroviários. Anos: 1947, 1948, 1950, 1952 e 1953. Disponível em: <http://linhares.eci.ufmg.br/>

Periódicos

REVISTA FERROVIÁRIA. Edições: março de 1957, junho de 1963 e setembro de 1964.

5.2 Livros, teses e artigos.

BEIGUELMAN, Paula. “O processo político-partidário brasileiro de 1945 ao plebiscito”. IN: MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em Perspectiva*. São Paulo: Ed. Bertrand Brasil. 1995. 20ª ed.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Campinas: Unicamp/Instituto de Economia, 2000. Tese de Doutorado.

CAMPOS, Fábio Antônio de. *Estratégias de desenvolvimento nacional: o papel do capital estrangeiro entre o segundo governo Vargas e o governo Castelo Branco (1951-1966)*. Campinas: Unicamp. 2003. Dissertação de Mestrado.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil. O longo Caminho*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. *O segundo governo Vargas 1951-1954: democracia, partidos e crise política*. São Paulo: Ática. 1992.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED. 1981.

- DRAIBE, Sônia Miriam. *Rumos e Metamorfoses; Estado e Industrialização no Brasil: 1930/60*. Rio de Janeiro: Paz e Terra Política. 1985.
- DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG. 1999.
- FERREIRA, Pedro C. & MALLIAGROS, Thomas G. *Investimentos, Fontes de Financiamento e Evolução do Setor de Infra-estrutura no Brasil: 1950-1996*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 1999. Artigo.
- FONSECA, Pedro C. D. & MONTEIRO, Sérgio M. M. *Credibilidade e populismo no Brasil: a política econômica dos governos Vargas e Goulart*. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Economia. 2005. Artigo.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editorial Nacional. 2007. 15ª ed.
- GODOY, Marcelo Magalhães. “Minas Gerais na República: atraso econômico, estado e planejamento”. *Cadernos da Escola do Legislativo*, v. 11, n.16. Belo Horizonte: ALMG, p. 89-116, jan-jun 2009.
- _____ ; BARBOSA, Daniel Henrique Diniz; BARBOSA, Lidiany Silva. “Da arte de conhecer as doenças: o diagnóstico da economia mineira de 1968 e o planejamento do desenvolvimento de Minas Gerais”. In: *XIII Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: CEDEPLAR, 2008.
- GOMES, Ângela de Castro. (Org.). *Vargas e a Crise dos Anos 50*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará. 1994.
- HOBSBAWM, Eric. *A Era dos Extremos; O breve século XX, 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras. 1995.
- IANNI, Octávio. *Estado e Capitalismo*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira. 1965.
- LAFER, Celso. “O Planejamento no Brasil – observações sobre o plano de metas (1956-1961)”. IN: LAFER, Betty Mindlin (org.). *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva. 1975.
- LESSA, Carlos. “O Plano de Metas – 1957/60.” In: *Quinze Anos de Política Econômica*. Editora Brasiliense, 1981, p.27-117.
- LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas 1884-1934*. São Paulo: Copag, 1934.
- MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e Despedidas – Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argvmentvm. 2009.

- MARTINS, Heloísa Helena T. de Souza. “Metodologia qualitativa de pesquisa”. *Educação e Pesquisa*, v. 30, n. 2. São Paulo: USP. 2004, p. 289-300.
- MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos Tortuosos: um painel entre o estado e as empresas ferroviárias brasileiras (1934 a 1956)*. São Paulo: USP. 1995. Tese de Doutorado.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense. 1982.
- MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e Economia no Brasil: Opções de Desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas: Unicamp, 1991. Tese de doutorado.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Niterói: UFF, 2000. Tese de Doutorado.
- RICOEUR, Paul. “Objetividade e subjetividade em História”. IN: *História e Verdade*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense. 1968.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec/INL/MEC, 1981.
- SANTOS, Welber Luiz dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)*. Mariana: UFOP. 2009.
- SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1967.
- SUZIGAN, Wilson & VERSIANI, Flávio R. “O Processo Brasileiro de Industrialização: uma Visão Geral”. *Série Textos Didáticos*. Brasília: Universidade de Brasília/Departamento de Economia. 1990. Artigo.
- SZMRECSÁNYI, Tamas e SUZIGAN, Wilson (orgs.). *História Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial SP, 2002.
- VIANNA, Sérgio Besserman. “Duas tentativas de estabilização: 1951-1954”. IN: ABREU, Marcelo de Paiva (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989*. Rio de Janeiro: Elsevier. 1990.
- WEFFORT, Francisco C. “O Populismo na Política Brasileira”. In FURTADO, Celso. *Brasil: Tempos Modernos*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra. 1979.
- WIRTH, John D. *O Fiel da Balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.