

NOS TRILHOS DO PASSADO, QUESTIONANDO O PRESENTE. A EXTINÇÃO DE RAMAIS FERROVIÁRIOS

DILMA ANDRADE DE PAULA*

A problemática estudada

No artigo “Mensagem aos jovens economistas”, Celso Furtado reafirma: “*pensar o Brasil foi o desafio que sempre guiou minha reflexão*” (1999: 69). E, sobre a recente política de privatização, com a vigência de uma “racionalidade formal”, em que o mercado é sobrevalorizado em relação aos os valores sociais, Furtado contrapõe a necessidade de uma “racionalidade substantiva”, assim:

Deixar a tarefa na mão do mercado significa que o interesse social será marginalizado.

Mesmo o governo atual, que parece seduzido pelo liberalismo, está querendo reformular a política do açúcar, pois a agricultura ainda cria muitos empregos. A sociedade também deve se mobilizar para defender seus interesses. Importa saber se prevalece algum projeto social. Perceber que o mais importante é o social foi a descoberta mais relevante de minha vida. Descobri que os economistas podem ser tecnicamente sofisticados e, mesmo assim, não captar a dimensão social dos problemas (id.: 93).

Nos projetos de desenvolvimento brasileiros, em muitas das vezes, predominou essa lógica formal e da racionalidade contábil, conduzindo os assuntos econômicos de forma estreita e parcial, sem considerar os interesses das frações sociais atingidas pelas “modernizações”. Os sucessivos projetos de modernização foram executados de maneiras as mais arbitrárias possíveis, desestruturando modos de vida, danificando o meio ambiente e trazendo ao país um desenvolvimento desigual. Exemplos? Eles se multiplicam, para só mencionar alguns: mega-projetos hidrelétricos (Itaipu, Tucuruí), estradas e ferrovias que ligavam o “nada ao lugar nenhum” (Transamazônica, E. F. Madeira-Mamoré), usinas atômicas colocadas sob suspeita para um funcionamento efetivo (Angra, 1,2, 3...) E, aí, deparamo-nos com questões ainda mais amplas: o que é o Estado? Quais as suas peculiaridades no Brasil? Como se articulam esses projetos no seu interior? Objetivando estudar a lógica desses processos e de suas contradições que se estendem ao presente, é que se justifica o estudo sobre a desativação das ferrovias brasileiras. Tanto nos centros urbanos, quanto no interior, é absoluto o domínio do transporte rodoviário¹. Paralelamente, houve a consolidação de grandes empreiteiras, a formação de verdadeiros monopólios no setor de transportes urbanos e interestaduais, assegurando exclusividade e baixa qualidade nas formas de interligação das extensas regiões do país. Progressivamente, foi implementado o transporte individual em detrimento do coletivo (ferrovias, hidrovias e

* Professora nos cursos de História e Geografia na Unioeste-Universidade Estadual do Oeste do Paraná.

¹ Dados do ano de 1998 mostram a opção do país pelas rodovias, de forma generalizada: a extensão total de rodovias pavimentadas e não pavimentadas é de 1.658.677 km, enquanto a rede ferroviária estende-se por 29.577 km. A quantidade de carga transportada em toneladas-quilômetro é de 416.715 por rodovias e 138.724 por ferrovias. O número de passageiros-quilômetro transportados é de 806.921 nas rodovias e de 7.514 nas ferrovias MT. Geipot, Anuário Estatístico dos Transportes, 1998.

navegação de cabotagem), causando terríveis congestionamentos nas vias públicas urbanas e interestaduais e, além de tudo, aumentando a emissão de gases poluentes na atmosfera. Os trilhos arrancados foram substituídos por precárias estradas e péssimos meios de transportes (quando existem). A explicação para tal fenômeno, domínio do senso comum e muitas das vezes, aceita por especialistas, baseia-se nos argumentos de as ferrovias terem sido fadadas ao caos, pois, administrativamente desorganizadas, deficitárias, empreguistas, com traçados obsoletos e inscritos no contexto da economia cafeeira do século XIX. E, acima de tudo, que seu fim era devido ao triunfo da indústria automobilística e, ponto final.

Inicialmente, o objetivo era estudar as ferrovias fluminenses e a política do Estado do Rio em particular. Mas, quando foi iniciado o levantamento de fontes na Biblioteca Geral do Setor de Documentação da Rede Ferroviária Federal S. A., constatou-se que a política de "supressão de ramais antieconômicos" foi coordenada em âmbito federal e que, por isso, escapava às peculiaridades regionais. Assim, parecia mais interessante focalizar essa política, mas analisando uma ferrovia em particular, a E. F. Leopoldina, no período de 1955 a 1974. Nessa comunicação, em particular, será focalizado o processo maior do desmonte ferroviário, mencionando-se a trajetória da Leopoldina apenas tangencialmente. De todos os trabalhos existentes sobre ferrovias, ainda não existia nenhum específico sobre essa empresa. Totalizando mais de 3 mil quilômetros, distribuídos por áreas das mais importantes do Sudeste, abrangia trechos dos Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro. Foi quase integralmente desmontada. O processo da desativação de ramais ferroviários não comporta explicações simplificadas, tampouco fatalistas. É o que passa-se a expor a seguir.

Inicialmente, será realizada uma apresentação da problemática pesquisada na tese de doutoramento, dos objetivos e parâmetros teóricos-metodológicos, para então tratar-se de uma das medidas decisivas em relação à desativação de ramais ferroviários, que foi a organização do GESFRA – Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos, a partir de 1966.

No geral, há uma diversidade de estudos sobre as ferrovias, englobando: evolução técnica, ferreomodelismo, memorialismo, de um lado. De outro, os estudos econômicos vinculados aos órgãos oficiais: obras comemorativas, relatórios oficiais, estudos diversos. E, por fim, os trabalhos acadêmicos, nas áreas de Engenharia Industrial, Economia, História e Ciências Sociais.

Especificamente, na área de História em geral e da História Econômica/Empresarial em particular, os estudos sobre ferrovias se concentram no período de sua implantação, a partir de meados do século XIX, geralmente investigando a relação café-ferrovias nos espaços regionais (Mattos, 1974; Castro, 1979; El-Kareh, 1982; Martins, 1985). O trabalho de Flávio Saes (1981), abrange um período maior, tratando não só da relação café-ferrovias, mas também da crise de três grandes empresas paulistas: Paulista, Mojiana e Sorocabana. Diretamente ligadas à economia cafeeira, essas ferrovias sofreram também um *débauche* com o processo da queda dos preços do café. Portanto, tiveram um desenvolvimento interdependente do mercado cafeeiro. A conclusão de Saes é que, ainda que tivessem surgido novos produtos com fluxos remuneradores, não o seriam tanto quanto o café. Com a estatização das ferrovias (década de 1950), o Estado passou a administrar um sistema já em franco declínio, o que, para o autor é um processo que poderia ser aplicado a outras ferrovias brasileiras: "*o declínio das empresas (derivado das condições do tráfego) precede e determina a estatização das empresas. Portanto, o Estado teria passado a administrar estradas de ferro das quais nada se poderia esperar além do 'permanente regime deficitário' que as caracterizou*" (id.:188).

Embora não sendo o viés central de análise, alguns trabalhos tratam do surgimento da Estrada de Ferro Leopoldina, dentre outras (Blasenheim, 1982; Rabelo, 1996).

Alguns desses trabalhos têm o mérito de, sob o ponto de vista econômico, descobrir suas clivagens e desvendar as tramas políticas na implantação e manutenção de ferrovias (Queiroz, 1997). Saliento, ainda, que a lógica econômica muitas vezes está permeada por questões pertinentes ao domínio do cultural e do simbólico, resultado das lutas entre classes e frações de classes sociais. É o que apontam alguns dos trabalhos analisados, que a despeito de nem sempre estarem vinculados diretamente à temática central desta pesquisa, ampliaram o universo de análise, atentando para os diversos aspectos de uma questão aparentemente ligada ao âmbito estritamente econômico, como é o caso do empreendimento ferroviário.

São poucos os estudos que se concentram no período após 1930. Particularmente, no campo das ciências sociais, raros estudiosos se dedicaram ao fenômeno da extinção das ferrovias e da implantação da indústria automobilística/rodoviária no país. Segundo a avaliação de Jorge Natal (1991), nas áreas de Economia e de História: *“o tema dos transportes aparece apenas como apêndice; vale dizer, não existe no âmbito acadêmico nacional uma reflexão sistemática sobre os transportes no Brasil na perspectiva da gênese e do desenvolvimento do capitalismo brasileiro”* (1991: 06).

À medida que a pesquisa se desenvolveu e se fortaleceu o contato com outros trabalhos de áreas diferentes, seguiu-se tentando evitar uma visão ingênua sobre o tema das ferrovias, presente em alguns relatos memorialísticos, mas igualmente evitando cair no argumento economicista, da pura racionalidade mercantil. Na primeira visão costuma-se idealizar o transporte ferroviário outrora existente, “esquecendo” que ele também fora utilizado de forma clientelista, e servindo muito bem à acumulação de capital num dado contexto histórico e que igualmente sofria dos males de administrações duvidosas, do descaso para com o transporte público e do descompasso tecnológico, para só citar alguns dos muitos problemas das ferrovias no Brasil.

Na segunda visão, entende-se e justifica-se a extinção dos trens pelos motivos explicitados anteriormente, devido aos déficits crônicos e ao fato de a ferrovia ter-se tornado um transporte antieconômico ou de que muitas das regiões por ela servidas careciam, também, de “expressão econômica”. Esse trabalho tenta colocar-se entre ambas as visões, considerando os problemas crônicos das ferrovias não como fenômenos naturais, mas fruto de opções políticas. Ademais, considera-se que esse meio de transporte propiciou a existência de um sistema de abastecimento interno e de transporte inter-regional, ainda que tenha sido construído em função da economia cafeeira, no sentido radial da produção-ports. Outro aspecto é o seu legado na memória das populações por elas foram servidas, não somente pelo saudosismo, mas pelas dificuldades enfrentadas nas locomoções, após a erradicação dos ramais.

É comum a afirmação de que as linhas construídas respondiam sempre ao trajeto áreas de produção-litoral, o que é parcialmente verdadeiro. Todavia, essas mesmas linhas acabaram por criar um sistema de transporte vital a muitas áreas do interior (tanto de passageiros como de mercadorias para abastecimento do mercado interno), ainda que não fosse esse seu objetivo inicial. Como em todas as pseudo-reformas realizadas no Brasil, ao se constatarem problemas, não se eliminam seus focos, sendo mais comum desmontar-se todo o sistema. É o caso das reformas educacionais, as do setor da saúde e, como não poderia deixar de ser, no setor de transportes. Infelizmente, essas reformas se realizam sob a batuta de interesses privados (nacionais e/ou estrangeiros), geralmente tentando instituir sistemas rentáveis aos interesses hegemônicos em determinados momentos.

É fato conhecido que, durante o governo Juscelino Kubitschek (1955-1960), foi articulada uma política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do GEIA - Grupo Executivo da Indústria Automobilística, em 1956. Fortalecia-se, igualmente, uma outra tendência no setor de transportes: a do desmonte das ferrovias. A política rodoviária/automobilística viria seguida da progressiva desativação das estradas de ferro, particularmente das linhas do interior.

O período abordado pelo estudo, de 1955 a 1974, engloba desde a política automobilística do governo JK, até a extinção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF. Na década de 70, houve, ainda, a extinção da Contadoria Geral de Transportes e do Conselho de Transportes e Tarifas. As tarefas relacionadas ao controle e coordenação do tráfego mútuo, bem como o rateio da receita gerada entre as ferrovias foram atribuídas à RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.. A extinção desses órgãos concentrava, deliberadamente, toda a coordenação do sistema na RFFSA que, por sua vez, foi criada no formato de uma *holding* estatal, em 1957, para sanear as perdas financeiras acumuladas pelas ferrovias sob administração pública². Com a RFFSA, o sistema de transporte de cargas foi fortalecido, mas o de passageiros do interior foi maciçamente erradicado. As principais medidas que poderiam significar, inicialmente, um fortalecimento do setor, transformaram-se, aos poucos, em argumentos para extinguir-se radicalmente o transporte ferroviário. Assim, dentre as principais medidas, elenca-se: mais de 7 mil quilômetros de trilhos arrancados, abandonando-se o transporte de passageiros de longa distância; substituição da tração a vapor pelo *diesel*; redução de 140 para 70 mil funcionários e o crescimento da produção de 6 para 37 milhões de toneladas/km.. Após o desmonte institucional dos anos 1974/75, o sistema ferroviário ficava sem força efetiva de regulamentação e coordenação, agravando a estagnação dos seus subsistemas.³

Como desdobramentos mais atuais desse processo, o governo Collor de Mello incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização, em março de 1992, diretriz religiosamente seguida pelo *staff* de Fernando Henrique Cardoso, a partir de 1994. Atualmente, a Rede encontra-se em fase final de liquidação. Os desdobramentos dessa política ainda se fazem sentir e, certamente, as principais conseqüências ainda estão por acontecer. Atrasos, apedrejamentos, acidentes constantes, material rodante desgastado, falta de investimentos formam o quadro ferroviário das grandes metrópoles, invertendo-se o da década de 1950: rede decadente, privatiza-se a baixíssimos preços. Provavelmente, quando estiverem ainda mais sucateadas, estatiza-se novamente. Esse é um dos aspectos do aparente *non sense* da administração "pública" brasileira.

Em todo esse período, as linhas básicas da política de desativação ferroviária tiveram continuidade. Alguns trechos de transporte de passageiros do subúrbio do Rio de Janeiro, São Paulo e de outras grandes cidades foram mantidos, ainda que com pouco ou nenhum cuidado, e o interestadual, praticamente erradicado.

Logo, os objetivos centrais da tese foram os seguintes: a) analisar a política do Estado, em nível federal, que desativou os ramais ferroviários do interior, no geral, e em particular, os da Estrada de Ferro Leopoldina; b) verificar as conseqüências da extinção dos trens nessas regiões; c) estudar a história administrativa e política da E. F. Leopoldina.

² Sendo que a maior parte dessas ferrovias, originou-se de empreendimentos privados que, ao serem estatizadas, já traziam déficits operacionais e defasagem tecnológica. É o caso, por exemplo, da Leopoldina que foi originalmente um empreendimento de fazendeiros da Zona da Mata mineira, depois foi comprada pelos ingleses e, como massa falida, encampada pelo Estado, em 1951. Foi incorporada ao acervo da Rede, em 1957.

³ Cf. *Revista Ferroviária*, p. 27, nov. 1994. SEDOC/RFFSA

Sobre as razões para a desativação das linhas de trens do interior, considera-se que o desmonte das linhas de trens do interior foi devido não somente à concorrência rodoviária ou aos *déficits* da Leopoldina, mas, principalmente à política de transportes definida a partir do Estado brasileiro no período de 1955 a 1974. Na configuração de um novo padrão de acumulação capitalista mundial, baseado na industrialização e na urbanização, o Estado definiu e priorizou novas áreas estratégicas, fazendo um rearranjo no setor de transportes. Os ramais ferroviários considerados não estratégicos, foram desativados, em contraposição ao relativo incremento do transporte de cargas (minérios, aço e grãos), essencial às fábricas e ao mercado externo.

Durante o curso de Doutorado, novas problemáticas foram surgindo. Progressivamente, percebi que a desativação dos ramais ferroviários foi realizada devido a razões que extrapolavam o domínio puramente econômico/contábil. Nesse sentido, a perspectiva teórica-metodológica adotada permitiu analisar a questão para além da economia, sob os ângulos da política, da cultura e das lutas entre os vários sujeitos sociais envolvidos. Segundo Sonia Mendonça:

As lutas simbólicas pela imposição de uma dada visão do mundo social são sempre lutas pela imposição de uma “*fala*” ou “*representação*” legítima, destinada a mostrar e fazer valer uma dada realidade, que variará segundo as propriedades de posição de seus enunciadores. Cabe ao pesquisador deslindá-las para, ao fazê-lo, desnaturalizar a própria história, desconstruindo/reconstruindo uma realidade que – e disso ele não deve afastar-se – é também por ele representada, ainda que noutra tempo histórico. (1995: 76)

Portanto, as estratégias simbólicas de construção da realidade social adquirem maior grau de “politização” no âmbito das agências ou aparelhos da sociedade política, devido à maior abrangência de seu público, efetivando-se a conquista e/ou afirmação da hegemonia por um dado grupo ou fração de classe.

A produção do consenso em torno das políticas públicas passa, necessariamente, pela lógica da organização das agências do Estado e pelos conflitos intra-burocráticos. Através das agências estatais do transportes, foi conduzida a política que, ao mesmo tempo que incentivava o setor rodoviário, contribuía substancial e deliberadamente para a desativação ferroviária.

A análise do Estado enquanto relação de forças, tem uma de suas principais formulações nos trabalhos de Antonio Gramsci, que amplia essa noção, liberando-o das amarras economicistas (o Estado instrumental, manipulado por uma classe-sujeito) ao afirmar que “por ‘Estado’ deve-se entender, além do aparelho governamental, também o “aparelho privado de ‘hegemonia’ ou ‘sociedade civil’” (1988: 147). Dessa forma, a clássica separação dicotômica entre infra e superestrutura deixa de ter lugar, permitindo com que essa análise seja enriquecida por outras determinações, incluindo aí a própria perspectiva da dinâmica das classes sociais. Na concepção desse Estado pleno, a noção de hegemonia é crucial, pois é através dela que a classe dirigente, através de mecanismos coercitivos e da educação (via instituições culturais) constrói o consenso perante a sociedade, formando, assim o bloco histórico:

a realização de um aparato hegemônico, enquanto cria um novo terreno ideológico, determina uma reforma das consciências e dos métodos de conhecimento, é um fato de conhecimento, um fato filosófico. Em linguagem croceana: quando se consegue introduzir uma nova moral adequada a uma nova concepção do mundo, termina-

se por introduzir também esta concepção, isto é, determina-se uma reforma filosófica total. (Gramsci, 1978:52)

Segundo Norberto Bobbio:

Al igual que Marx, Gramsci considera a las ideologías como parte de la superestructura, pero a diferencia de Marx, que llama sociedad civil al conjunto de las relaciones económicas que constituyen la base material, Gramsci llama sociedad civil a la esfera en la que actúan los aparatos ideológicos cuya tarea es la de ejercer la hegemonía y, mediante la hegemonía, de obtener el consenso. No es que Gramsci abandone la dicotomía base/superestructura, para sustituirla por la dicotomía sociedad civil/Estado. Él agrega la segunda a la primera y de esta manera hace más complejo su esquema conceptual. (1989: 49-50)

Todavía, a forma como o Estado brasileiro veio se constituindo é muito particular. Em 1995, numa entrevista, Nelson Werneck Sodré denunciou, a propósito da onda de privatizações naquele momento:

o país se esquece de que muitas das estatais que estão aí na lista da privatização nasceram da sucata deixada por investidores estrangeiros, concessionários de serviços públicos que os levaram ao colapso. A Leopoldina Railway, por exemplo, não passava de ferro-velho quando o governo brasileiro a comprou a preço de ferrovia. O Estado, no Brasil, funciona mal porque ele existe para manter privilégios. Ele deveria ser desprivatizado, pois trabalha para poucos e por isso o povo tem horror a ele.

O Estado é uma entidade política. Mas, para que a opinião pública o valorize, é preciso que ele seja realmente objeto da ação dos cidadãos. Isso não é costume no Brasil. A política é privada e, portanto, o Estado é privado. Nossa política tem sido dominada de forma quase absoluta por minorias.⁴

Essa perspectiva vem ao encontro da análise de Furtado, citada anteriormente. É necessário cuidado para analisar o Estado no Brasil e as “políticas públicas”. Historicizar a sua atuação é fundamental para não sermos levados a apressadas generalizações. Na área da política econômica a arena de enfrentamento político tem sido privilégio de poucos.

Metodologicamente, procurei identificar em fontes oficiais, periódicos e depoimentos, os projetos sobre as ferrovias, as formas de desativação e os principais atores envolvidos. Não prescindindo de dados quantitativos, a análise qualitativa foi de fundamental importância na percepção do jogo político. Os argumentos apresentados para as desativações foram construídos a partir de uma pretensa racionalidade econômica/contábil e repetidos à exaustão em diversas fontes, tornando-se cada vez mais difícil perceber a existência de projetos divergentes. E, de fato, no âmbito da classe dominante, esse projeto, que teve discordâncias significativas até 1964, logo alcançou força hegemônica, em parte, devido aos mecanismos coercitivos da Ditadura, eliminando e alijando eventuais opositores. De outro lado, o projeto rodoviário teve uma imensa força agregadora, sendo que as oposições tornaram-se inexpressivas. E o que, numa perspectiva de planejamento viário, deveriam ser

⁴ Corrêa, Marcos S . Nas mãos de Deus. *Veja*, 27/09/95, p. 08.

projetos concomitantes (rodovia, ferrovia, navegação e outros), tornaram-se concorrentes, predominando o transporte terrestre automotivo e fazendo do Brasil o “país das rodovias”.

A anti-política ferroviária

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

De forma geral, todos os projetos de extinção de ramais baseavam-se nos de 1952, realizados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, referentes ao sistema ferroviário em geral, e à E. F. Leopoldina e à Rede Mineira de Viação, em particular. Ao estudar a situação da E. F. Leopoldina, a subcomissão de transportes verificou que grande parte dos déficits era devida à manutenção do tráfego em linhas deficitárias e, ao que tudo indicava, "desnecessárias". Com a criação de novas estradas de rodagem e o melhoramento das rodovias existentes que incentivam o transporte rodoviário, tanto para carga como para passageiros, afirmavam os técnicos, era lícito esperar que as linhas enumeradas nesta parte do relatório venham a se tornar menos necessárias do que atualmente o são (CMBEU, Projeto 28). Deficitárias, desnecessárias, arcaicas e antieconômicas. Esses foram os termos lançados pelos estudos da Comissão Mista que seriam adotados pelos projetos posteriores. O critério de viabilidade de uma ferrovia, em termos puramente contábeis, era medido pelo volume de carga transportado, assim, para que uma ferrovia pudesse apresentar resultados financeiros favoráveis ela deveria ter, no mínimo, um total de 420 mil t. Km/ano. A origem desse padrão é fruto de estudos do Banco Internacional em relação ao Congo Belga e à Colômbia que estabeleciam um limiar de rentabilidade para construção de ferrovias de 400 mil t./ano por quilômetro de linha construída. Reproduzidos estes estudos pelo Engenheiro Jancinto Xavier, no Banco de Desenvolvimento, com dados de 1956, chegou-se, para o Brasil, a um limiar de rentabilidade da ordem de 420 mil t./ano por km/linha. (Cf. Campos, 1963: 311) Caso apresentasse índices diferentes dessa base a empresa seria deficitária e caso não houvesse interesses estratégicos, ela seria considerada antieconômica e, portanto, presente na lista da extinção. Portanto, cálculos de impacto social e da relação custo-benefícios não eram computados. Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil/econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem num vácuo, elas atendem, sobretudo, a interesses políticos determinados.

Os órgãos de divulgação do aparelho de Estado sintetizam no deficitário e, principalmente, no antieconômico toda a argumentação sobre a extinção de ramais, baseando-se, para isso, na suposta fraca produtividade dessa modalidade de transporte. A maioria dos periódicos editados pelos órgãos ferroviários, principalmente a partir da década de 60, são unânimes em justificar a extinção daqueles ramais condenados em função da categoria de antieconômico. Esse termo ganha força explicativa e de convencimento, transforma-se em *doxa*, no sentido atribuído por Pierre Bourdieu, ou seja, um conjunto de pressupostos dados como evidentes, "*aquém de qualquer discussão*,

porque constituem a condição tácita da discussão"⁵. Tornou-se, simplesmente, senso comum, de fácil aceitação, devido à sua exaustiva repetição.

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

Para os técnicos do DNEF, o ano de 1930 marcou o fim do período áureo do ferropiarismo, surgindo o rodopiarismo, "num crescendo assustador, fazendo acentuar mais o estado de estagnação por que passavam as ferrovias, em função da perplexidade decorrente da eclosão de um verdadeiro fenômeno técnico, que contaminou de desânimo os meios governamentais."⁶ Nessa perspectiva, então, contaminados pelo "desânimo", os sucessivos governos, não encontrando outra saída, deixaram os transportes rodoviário/ferroviário assumirem seus caminhos naturais. Assim, as questões econômicas e políticas são desconsideradas e as determinações para tal fato colocadas em função do acaso. Evidentemente, que o desenvolvimento da indústria automobilística aliada aos déficits ferroviários foram fatores fundamentais para o abandono das ferrovias, mas, não são fatores naturais, tampouco, inexoráveis.

De acordo com Jorge Natal, coube ao engenheiro Paulo de Frontin, em 1927, a responsabilidade da divulgação de um documento que representou a primeira inflexão, no plano do discurso, sobre a concepção dos transportes: *Política de Viação Brasileira, atuais redes de comunicação, futuras redes*. Nele, a rodovia aparecia não mais como alimentadora da ferrovia (visão predominante até então), mas como desbravadora (1991:75). Daí em diante, esse argumento adquiriu força a ponto de direcionar a política de transportes.

Segundo Mivaldo Ferrari (1981), recuperando importantes apontamentos sobre a trajetória inversa de rodovias e ferrovias, após a década de 1920, quando teve início a era rodoviária no Brasil, não se acreditava que o sistema ferroviário, que detinha o monopólio dos transportes no Brasil, pudesse ser afetado pela concorrência rodoviária. Acreditava-se que as rodovias seriam grandes alimentadoras das ferrovias (id.:158). Após a década de 1940 e, principalmente, após 1950, modificava-se o prognóstico. Estimulava-se a competição desordenada entre os transportes ferroviários, de cabotagem e o rodoviário: "*os dois primeiros por apresentarem menor flexibilidade operacional, administrativa e tarifária, deterioram-se, enquanto o último expande-se de forma excessiva, ganhando a hegemonia absoluta, tanto no transporte de cargas, como no de passageiros*" (id.: 162).

Para Ferrari, ainda que houvesse uma tendência mundial de declínio do sistema ferroviário, no Brasil, ela foi mais acentuada, denunciando uma política rodoviária intensiva. No entanto, afirma em seguida que o problema do transporte no Brasil se deve, menos ao vertiginoso desenvolvimento do sistema rodoviário, do que à ineficiência das demais modalidades, principalmente das ferrovias (p. 171). Em todo o período abarcado por seu estudo - de 1920 a 1970 -, Ferrari postula que a decadência do transporte ferroviário deveu-se à falta de modernização técnica e de condições para atender às necessidades de infraestrutura de transportes solicitadas pelo mercado interno em expansão. Em contrapartida, havia uma política governamental voltada para a expansão rodoviária, pois, na década de

⁵ O conceito de *doxa* é desenvolvido por Pierre Bourdieu ao analisar o campo científico, afirmando que a "ciência jamais teve outro fundamento senão o da crença coletiva em seus fundamentos, que o próprio funcionamento do campo científico produz e supõe". O fundamento do consenso acontece a partir do campo da *doxa*. In: ORTIZ, (1994) p. 145.

⁶ MT.DNEF. Relatório de 1971:04. (Grifos DAP).

30 foram criados o DER paulista e o DNER, que iriam incrementar o desenvolvimento rodoviário e, ao término da 2ª Guerra Mundial, houve a criação da "Lei Joppert", do Fundo Rodoviário Nacional destinado a financiar o desenvolvimento rodoviário no país. Ainda segundo o autor, as modalidades de transporte se desenvolveram mais sob pressão de interesses de grupos econômicos do que sob a influência de um plano de desenvolvimento de infra-estrutura de transportes que proporcionasse a expansão global da economia.

Para Flávio Limoncic (1997), o sucesso da indústria automobilística no Brasil envolvia não somente o Estado e a burguesia industrial. Através do modelo norte-americano, calcado no automóvel como objeto central de consumo, construía-se um novo modelo de consumidor e de ascensão social identificado à sociedade de classe média. Assim, forjava-se todo um "clima" favorável à indústria automobilística e à obtenção do automóvel como um cobiçadíssimo objeto de consumo, símbolo de *status* e de ascensão social. Para empreender esse trabalho, o autor explorou como fonte a revista *Quatro Rodas*, a partir da contribuição teórica de Pierre Bourdieu. O automóvel incorporara-se ao *habitus* de uma parcela da sociedade brasileira, "*transformando-se em uma espécie de capital simbólico, de elemento diferenciador e distintivo e como a inter-relação entre os campos político, econômico e cultural, formando um todo irreduzível às partes (...)*" (id.: 120). O governo JK teria aprofundado um modelo já delineado desde os tempos do governo Vargas, através da instituição do Fundo Rodoviário Nacional, que criava o imposto único sobre combustíveis e derivados. Com a implantação da indústria automobilística desencadeava-se um efeito cascata de investimentos em diversos setores, metalurgia, borracha, metais não ferrosos e máquinas como: prensas, tornos, gabaritos, motores elétricos, pontes rolantes etc. (id.: 161).

Complementando a análise de Limoncic, Antonio Carlos Accorsi, estudando a política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930 (1996), afirma que há uma verdadeira simbiose entre poder público e empreiteiras, com a atuação facilitada graças à autonomização progressiva do DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e do DER - Departamento Estadual de Estradas de Rodagem. Somando-se a isso, de 1922 a 1966 não houve qualquer iniciativa parlamentar sobre a questão das licitações públicas, sendo que cada órgão contratante definia os critérios para habilitação e julgamento de propostas e fornecedores bem como procedimentos relativos à administração de contratos firmados junto a terceiros.(id.: 40). Abria-se o espaço para a atuação das empreiteiras de construção civil e de seus agentes junto ao próprio aparelho de Estado.

Trabalhos como os de Natal, Accorsi, Limoncic, Ferrari, dentre outros, partindo de áreas diferentes do conhecimento e também de diversas perspectivas teóricas, geralmente não coincidentes com aquela aqui adotada, contribuem muito para a complexificação da análise da transformação do setor de transportes no Brasil. E, particularmente, fornecem elementos para a análise da política rodoviária, contraponto essencial ao desmonte ferroviário.

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

Esse deslocamento preferencial para as rodovias devia-se, principalmente, à falta de investimentos nas ferrovias. Com o sucateamento crescente, os trens começaram a se atrasar com frequência e os acidentes passaram a ser mais comuns. Com o material rodante obsoleto, os trens perdiam velocidade, tornando o transporte de bens perecíveis bem mais arriscado do que pelas rodovias. No período de 1957 a 1960 houve um surpreendente

registro de crescimento no transporte de passageiros. Mas, apesar desse crescimento, esse tipo de transporte também foi afetado pela queda na qualidade dos trens e, mais do que isso, pela concorrência progressiva dos carros particulares (ainda privilégio para poucos brasileiros) e das linhas de ônibus interestaduais e intermunicipais.

Margareth Martins, analisando a relação entre o Estado brasileiro e as empresas ferroviárias, de 1934 a 1956 (1995), parte da noção de ineficiência econômica e administrativa e utiliza uma farta documentação, trabalhando com algumas hipóteses como: a) a ineficiência das estradas de ferro estava mais ligada à aplicação de investimentos ferroviários de maneira inadequada, que assegurava sua presença em áreas economicamente inviáveis, deixando em um segundo plano os problemas administrativos propriamente ditos (...); b) a crescente intervenção do Estado no setor ferroviário não foi acompanhada de medidas de coordenação e centralização correspondentes, representadas pela ineficiência do planejamento. De 1934 a 1956 as ferrovias brasileiras teriam vivido sob o domínio da improvisação. Ressalta que a ineficiência não era um privilégio da administração pública. As ferrovias de administração privada também eram caracterizadas pelos serviços de má qualidade e só se apresentavam lucrativas quando apoiadas em condições excepcionais fornecidas pelo governo brasileiro.

Quando o Estado assumiu a coordenação administrativa, com a Rede Ferroviária Federal, já era tarde demais: "ferrovias já não eram tão necessárias para a geração de desenvolvimento econômico, um bom sistema viário, descentralizado baseado no sistema rodoviário passou a ser necessidade mais imediata" (Martins, 1995: 373).

Discordando parcialmente de Martins, a perspectiva aqui adotada é de que, em toda a história do Brasil, um "bom" sistema viário nunca existiu. Racional e economicamente falando, Martins tem suas razões. Mas há outros aspectos que permeiam as decisões econômicas. A análise aqui realizada inscreve-se no interior do discurso econômico oficial, tentando desmontá-lo e recusando a absorver a sua lógica, inserindo aí as questões políticas a ele internas/externas. Economia é antes de tudo, política. Não existe uma lógica econômica independente de decisões políticas e a economia por sua vez, não está descolada da sociedade, como nos querem fazer crer os "economistas no poder". Não esqueçamos dos grupos de pressão: lobistas atuando a favor de empreiteiras e da indústria de autopeças, como foi citado anteriormente.

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

A erradicação de ramais - Gesfra

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

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

Em 1970, consolidava-se nova configuração administrativa da RFFSA, com a implantação de 4 sistemas regionais incorporando as antigas empresas. Juntamente com isso, progredia a extinção de linhas e ramais, de trens de passageiros de "*baixa produtividade*", o fechamento de estações (55, em 1970), de depósitos de locomotivas e das pequenas oficinas, com a centralização em âmbito regional, das grandes unidades de manutenção. O financiamento do BNDE (150,2 milhões) obtido nessa época foi destinado ao transporte de cargas (automóveis e grãos), para o oleoduto Santos - São Paulo e para a reforma operacional da 9ª Divisão⁷.

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.⁸ 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.⁹

Citam a situação dos ramais de Governador Portela - Barão de Vassouras e Barão de Juparanã - Santa Rita de Jacutinga (ramais 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".¹⁰ A partir daí, segundo o documento, o GESFRA passou a agir mais cautelosamente erradicando a menor extensão de linhas possível nesse período. É fácil imaginar (e comprovar) que muitos ramais foram "erradicados", sem a devida correspondência de rodovias substitutivas.

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

⁷ MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS/RFFSA. Relatório anual de 1970. Rio de Janeiro, 1971, p.27-29. Ver também o de 1971, já firmando o declínio do número de passageiros, "em consequência da melhoria da rede rodoviária", reduzindo-se de 2% o número de passageiros e médio e longo percurso e em 8% o do serviço suburbano. Ministério da Viação e Obras Públicas/RFFSA. Relatório anual de 1971. Rio de Janeiro, 1972, p. 40. Arquivo .SEDOC/Rede Ferroviária Federal SA/Brasil.

⁸ Porque são suprimidos Ramais antieconômicos. *O Globo*, 1967 (?), p. 03.

⁹ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/GESFRA. *Relatório 1970*, s.p. A dificuldade de execução das obras (vários setores envolvidos, além das empreiteiras), a exclusão de linhas dos projetos originais (devido a questões políticas ou militares) e a limitação de recursos financeiros eram reclamações recorrentes nos Relatórios do GESFRA, justificando a morosidade das execuções. SEDOC/RFFSA

¹⁰ Idem. [grifos DAP]

Quadro 1: Construção e Pavimentação de rodovias pelo DNER (1966-1975)

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

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

OBS:

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

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

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

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

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

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

Em maio de 1963, na *Revista dos Transportes*, os ferroviários eram acusados de fazerem greves pelo reajuste salarial e redução da jornada de trabalho, além de se mobilizarem contra o fechamento de alguns ramais "*paralisados em virtude da ausência de qualquer sentido econômico, para não falar das despesas que acarretam para a empresa*".¹¹

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*"¹². 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 [...]*"¹³.

O Conselho Nacional de Transportes e pelo Ministério dos Transportes excluíram alguns ramais listados para a erradicação pelo GESFRA, 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 excluíam outros "*que, por motivos diversos, não poderiam ou não deveriam ser erradicadas*"¹⁴. A precisão técnica e a tão proclamada eficiência esbarravam em questões "diversas" que estavam ligadas a demandas políticas, militar-estratégicas ou mesmo às dificuldades de execução em face de pressões das populações locais.

Em 1972, de acordo com o Relatório do GESFRA, era um total de 792 km excluídos da listagem. Igualmente interessante, é a relação dos ramais "em recuperação" pois, primeiro decretava-se a extinção, depois verificava-se a sua possível recuperação. Se foram excluídos realmente devido a essas razões, não temos elementos para comprovar. Da E. F. Leopoldina, por exemplo, foram excluídos 95 km de linhas, por serem de "interesse industrial": Campos-Barcelos (20 km); Martins Lage-Usina Poço Gordo (9 km); Seguro-Sto Amaro de Campos (34 km) . E, por estarem "em recuperação": Saracuruna-Vila Inhomirim (15 km) e Magé-Guapimirim (17 km)¹⁵. Os últimos, por exemplo, foram excluídos da relação de erradicação por estarem atendendo ao movimento de passageiros do subúrbio do Rio de Janeiro¹⁶. Daí, percebemos que, no mínimo, esses ramais eram selecionados sem uma avaliação exata das conseqüências de sua supressão. Ou, então, o

¹¹ Essa reportagem é uma síntese de uma publicação no *O Estado de São Paulo*, em abril de 1963. O título é sugestivo e indica o que os ferroviários enfrentaram após o Golpe de março de 1964: Líderes ferroviários: grupo de pressão contra o progresso nacional. *Revista dos Transportes*, maio 1963, p. 50. Periódico mensal de ampla circulação em todo o Brasil, entre engenheiros civis e militares, indústria e comércio especializado. SEDOC/RFFSA

¹² Entrevista de Antonio Adolfo Manta à *Revista dos Transportes*: Lucro da ferrovia deve ser indireto. Rio de Janeiro, jul. 1967, p. 28.

¹³ "O negócio é falar de trem." *Refesa*, Rio de Janeiro, 1972, p. 10. SEDOC/RFFSA

¹⁴ MT/GESFRA. *Relatório Anual de 1971*, s.p. SEDOC/RFFSA

¹⁵ MT/GESFRA. *Relatório Anual de 1974*, Anexo II. SEDOC/RFFSA

¹⁶ "O DNEF e suas principais atividades". *Anuário das Estradas de Ferro do Brasil*, Rio de Janeiro, 1972, p. 21. SEDOC/RFFSA

capital político das áreas atingidas fazia com que a decisão fosse revertida. Padronizar a erradicação pelo coeficiente de exploração ou de densidade do tráfego é desconsiderar todo o restante de variáveis tão ou mais importantes do que esse fator, como: sua função social, a interligação regional, o abastecimento do mercado interno, etc.

Apesar de todas as exclusões, o programa de erradicação foi cumprido, graças à decisiva atuação do GESFRA. Os ramais com tráfego suspenso foram, na sua maioria, desativados em poucos anos. É importante observar que houve protestos populares e sindicais contra as desativações, mas esparsos e regionalmente localizados. A existência de uma ditadura militar também impedia maiores protestos. Não por acaso, o quinquênio mais ativo da erradicação foi durante o período de maior acirramento ditatorial, de 1966 a 1970. Segundo 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*” (In: Fernández, 1998, p. 203).

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

a presença de uma fácil alternativa ao transporte ferroviário faz com que as falhas das ferrovias devam ser combatidas ao invés de perdoadas. Devido à existência de ônibus e caminhões para transporte, a deterioração do serviço ferroviário não é tão grave quanto seria se as estradas de ferro tivessem um monopólio do transporte entre grandes distâncias. Dessa forma, o público a suporta sem provocar as pressões difíceis e explosivas necessárias à reforma da administração. Pode ser essa a razão pela qual o empreendimento público, não só na Nigéria, mas também em muitos outros países, tem seu ponto fraco em setores como educação e transporte, onde está submetido à concorrência. Em vez de estimular um desempenho melhor ou um desempenho máximo, a presença do substituto acessível e satisfatório para os serviços oferecidos pelo empreendimento público priva-a de um precioso mecanismo de retorno, cuja efetividade máxima requer a ligação de clientes à firma. Isso porque a direção garantida pelo Tesouro Nacional é menos sensível a prejuízo na renda, causado pelas saídas dos clientes para um concorrente, do que aos protestos de um público revoltado, que não tendo outra alternativa, além da dependência, provocará um tumulto".¹⁷

Para além das ferrovias, portanto, essa parece ser a história da concorrência entre setores públicos e privados na área que deveria ser reservada à atuação (ou intervenção) do poder público: educação, saúde e transportes. Existindo um concorrente aparentemente eficiente ao do setor público, a população que pode pagar pelos serviços, corre sem maiores

¹⁷ Originalmente, Hirschman fez essa observação em *Development projects observed*. Washington: Brookings Institution, 1967, p. 146-147. Devido à polêmica provocada, ele retoma essas considerações em: *Saida, voz e lealdade*. São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 53.

protestos para o concorrente do setor privado. Enquanto os preços não aumentam e a qualidade não se degrada acentuadamente, a alternativa prevalece. Enquanto isso, ocorre o lapso de tempo suficiente (e o esquecimento da população) para que aquele serviço do setor público seja desmontado e relegado ao abandono. Nesse caso, como analisa Hirschman, a saída é mais forte do que a voz. Num primeiro, momento, a saída representa a reação à degradação, no entanto, é uma alternativa que, a médio prazo, conduz à acomodação.

Dessa forma, era ferroviária chegava ao final no Brasil, com a desativação de quase 10 mil quilômetros de ferrovias. Não houve recuperação e implementação do setor ferroviário como um todo, durante todo esse período e até os dias atuais. A tendência que se acentuou foi a de privilegiar as “ferrovias estratégicas”, que atendessem a zonas comerciais e/ou industriais importantes e relegar as outras ao completo abandono. Portanto, até a década de 20, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor ferroviário. Dessa época em diante, lentamente, essa tendência se inverteu e, cada vez mais, o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento ideológico do progresso estaria, agora, ao lado da rodovia e a ferrovia, identificada ao que era arcaico e, principalmente, antieconômico. Atribuir a decadência das ferrovias aos seus “pecados originais”, como as características técnicas e aos traçados, é simplificar a questão. E, também, não há como fechar os olhos às conseqüências dessa dramática opção brasileira de transportes para a população atingida e para a economia de forma geral, vitimada pelo “custo Brasil”. Analisar a problemática do transporte no Brasil é também tarefa imprescindível para o questionamento do modelo de desenvolvimento adotado nos últimos cinquenta anos.

Bibliografia citada

- ACCORSI, Antonio Carlos. *Estado e Grupos Econômicos*. A política de Expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930. São Paulo, 1996. Dissertação (Mestrado) - EAESP/Fundação Getúlio Vargas.
- BLASENHEIM, Peter Louis (1982). A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906. Doctor of Philosophy. Stanford University/Department of History.
- _____. “As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. *Locus, Revista de História*. Juiz de Fora, MG: Núcleo de história Regional/Editora UFJF, v. 2, n. 2, pp. 61-80.
- BOBBIO, N. *Estado, Gobierno y Sociedad*. Por una Teoría General de la Política. México: Fondo de Cultura Económica, 1989.
- BOURDIEU, Pierre (1989). *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Difel/Bertrand Brasil.
- CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Economia, Planejamento e Nacionalismo*. Rio de Janeiro: Apec Editora, 1963.
- CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- EL-KAREH, Almir Chaiban (1982). *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- FERNÁNDEZ, Jesús Sanz (coord.). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995)*. Madrid, ES: CEDEX/CEHOPU/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.
- FERRARI, Mivaldo Messias. *A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo*. São Paulo, 1981. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo.

- FURTADO, Celso. *O longo amanhecer*. Reflexões sobre a formação do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.
- GRAMSCI, Antonio. *Concepção Dialética da História*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- _____. Maquiavel, a Política e o Estado Moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma*. A Modernidade na Selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HIRSCHMAN, Albert. *Saída, voz e lealdade*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- LIMONCIC, Flávio. *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.
- MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia: a Estrada de Ferro Central do Brasil - 1908-1940*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1985.
- _____. *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*. São Paulo, 1995. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovia. Evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.
- MENDONÇA, Sonia Regina de. Por uma sócio-história do Estado no Brasil. In: BOMENY, Helena et alii (org.). *A invenção do Patrimônio*. Continuidade e ruptura na constituição de uma política oficial de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: IPHAN, 1995, p. 67-80.
- 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.
- ORTIZ, Renato (org.). *Pierre Bourdieu*. São Paulo: Ática. (Col. Grandes Cientistas Sociais, 39), 1994.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Niterói, RJ, 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.
- RABELLO, Andréa Fernandes C. Campagnac. *Os Caminhos de Ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói-RJ, 1996. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- SAES, Flávio A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte Ferroviário em São Paulo*. São Paulo/Brasília: HUCITEC/INL, 1981.