

UFRRJ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

DISSERTAÇÃO

**Políticas estatais e meios de transporte no Brasil: estudo de caso sobre o
desmantelamento do trecho ferroviário da Linha Auxiliar Japeri – Miguel Pereira
(1957-1980)**

Leandro Mendes de Oliveira

Seropédica
2019



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE ANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**POLÍTICAS ESTATAIS E MEIOS DE TRANSPORTE NO BRASIL: ESTUDO DE
CASO SOBRE O DESMANTELAMENTO DO TRECHO FERROVIÁRIO DA LINHA
AUXILIAR JAPERI – MIGUEL PEREIRA (1957-1980)**

LEANDRO MENDES DE OLIVEIRA

Sob Orientação do Prof. Dr.

Pedro Henrique Pedreira Campos

Dissertação submetida como requisito parcial
para a obtenção de grau de **Mestre em
História**, no curso de Pós-Graduação em
História, Área de Concentração em Relações
de Poder e Cultura.

Seropédica, RJ
Outubro de 2019

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE ANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

LEANDRO MENDES DE OLIVEIRA

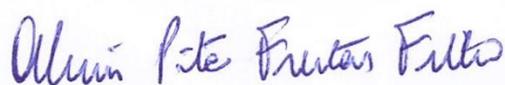
Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de MESTRE EM HISTÓRIA, no Programa de Pós-Graduação em História – curso de Mestrado, área de concentração em relações de poder e cultura.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 18/11/2019

Banca examinadora:



Professor doutor PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS
(Presidente e Orientador)



Doutor ALMIR PITA FREITAS FILHO – UFRJ



Doutora DILMA ANDRADE DE PAULA – UFU

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

O48p Oliveira, Leandro Mendes de, 1982-

Políticas estatais e meios de transporte no Brasil: Estudo de caso sobre o desmantelamento do trecho ferroviário da Linha Auxiliar Japeri - Miguel Pereira (1957-1980) / Leandro Mendes de Oliveira. - Seropédica, 2019.

175 f.: il.

Orientador: Pedro Henrique Oliveira Campos.

Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, PPGH, 2019.

1. Política de transportes. 2. Ferrovias. I. Henrique Oliveira Campos, Pedro, 1983-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. PPGH III. Título.

AGRADECIMENTOS

Tenho muito a agradecer a Deus por Sua presença e ajuda constante nesta longa e árdua caminhada, permitindo que eu chegasse até aqui com saúde.

Aos meus pais, que contribuíram para a formação do meu caráter e conquista dos meus objetivos. Não posso esquecer como seus conceitos e valores me influenciaram na valorização da educação e do trabalho e como isso ajudou-me a chegar até aqui.

A minha querida esposa e a minha filha por terem compreendido minhas ausências para dedicação à pesquisa, tenho certeza que o incentivo e encorajamento de vocês foram de suma importância para que eu pudesse chegar até o final dessa jornada.

Ao professor Pedro Campos, meu orientador, que com muita paciência deu todo o suporte para o andamento da pesquisa, fornecendo também informações preciosas para o desenvolvimento do projeto e elaboração dos capítulos da dissertação. Agradeço pelo seu tempo dedicado para nossas reuniões e suas dicas valiosas para os ajustes e correção do trabalho.

Aos professores Almir Pita e Dilma de Paula por aceitarem o convite para compor as bancas de qualificação e de defesa, pelas importantes sugestões feitas no exame de qualificação. As recomendações de ajustes e de leitura bibliográfica tiveram uma contribuição significativa para que este trabalho adquirisse o corpo atual.

À secretaria do programa de pós-graduação, em especial ao Paulo, que sempre com muita gentileza e presteza nos atendeu.

E a todas as pessoas que durante a trajetória do mestrado contribuíram para a elaboração da pesquisa, permitindo que esse momento fosse possível.

*O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de financiamento 001
This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil – (CAPES) – Finance Code 001*

RESUMO

OLIVEIRA, Leandro Mendes de. **Políticas estatais e meios de transporte no Brasil: Estudo de caso sobre o desmantelamento do trecho ferroviário da Linha Auxiliar Japeri - Miguel Pereira (1957-1980)**. 2019. 125 p. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais – Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2019.

O presente trabalho propõe estudar a crise do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro durante as décadas de 1960 e 1970 e seus efeitos sobre a população do centro-sul fluminense. Especificamente, pretende-se analisar o processo de desmantelamento do trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Miguel Pereira, relacionando-o ao contexto de profundas mudanças políticas e econômicas ocorridas no período pesquisado, para compreendermos os fatores que levaram à extinção da malha ferroviária na região. Essa ação levou ao esvaziamento dos municípios atendidos, situação similar à ocorrida em várias regiões do país na segunda metade do século XX, coincidindo com a ascensão das rodovias e o crescente *déficit* orçamentário na administração da Rede Ferroviária Federal. Pretendemos abordar a maneira com que o governo priorizou a expansão das rodovias, atendendo ao desenvolvimento da indústria automobilística instalada no país desde a década de cinquenta, transformando-as em principal eixo modal do transporte nacional de cargas e passageiros.

PALAVRAS-CHAVE:

Ferrovia; meios de transporte; Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil; História do Rio de Janeiro; Políticas estatais.

ABSTRACT

OLIVEIRA, Leandro Mendes de. **State policies and means of transportation in Brazil: Case Study on the dismantling of the railway section of the Linha Auxiliar Japeri - Miguel Pereira (1957-1980)**. 2019. 125 p. Dissertation (Master's Thesis History). Instituto de Ciências Humanas e Sociais – Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2019.

The present work proposes to study the crisis of the railway system of the state of Rio de Janeiro during the 1960s and 1970s and its effects on the population of south-central region of the state. Specifically, we intend to analyze the process of dismantling the section of the "Linha Auxiliar in between Japeri and Miguel Pereira", relating it to the context of profound political and economic changes that occurred in the period studied, in order to understand the factors that led to the extinction of the rail network in the region. This action led to the emptying of the municipalities served, a situation similar to that occurred in several regions of the country in the second half of the twentieth century, coinciding with the rise of highways and the growing budget deficit in the administration of the Federal Railway Network. We intend to address the way in which the government prioritized the expansion of highways, taking into account the development of the automobile industry started in the 1950s, turning them into the main modal axis of the national transport of cargo and passengers.

KEYWORDS:

Railroad; means of transport; Auxiliary Line of the Central Railway of Brazil; History of Rio de Janeiro; State policies.

Lista de tabelas, imagens, gráficos e figuras:

Tabela 1.1 - Construção mundial de estrada de ferro, por década (em milhas)

Tabela 1.2 - Produção de ferro-gusa, aço e carvão (em 1.000 toneladas)

Tabela 1.3 - Produção de café no Brasil (milhares de sacos de 60 kg)

Tabela 1.4 – Extensão da rede ferroviária em tráfego, 1854-1910

Figura 1.1 - Densidade das Ferrovias no Brasil na década de 1870

Figura 1.2 – Trecho da *Melhoramentos* do Rio de Janeiro a Paraíba do Sul em 1898

Tabela 1.5 – Distância entre as estações entre Japeri e Três Rios

Imagem 1.1 - Depósito de locomotivas em Governador Portela em 1930

Imagem 1.2 – Viaduto Paulo de Frontin

Imagem 1.3 – Viaduto Paulo de Frontin (em curva)

Imagem 1.4 - Mapa da Linha Auxiliar em 1928 (em vermelho), em azul, a Linha do Centro

Imagem 1.5 - Inauguração do trecho Governador Portela x Vassouras

Imagem 1.6 – Quadro de horários da Linha Auxiliar em julho de 1904

Tabela 1.6 - Ferrovias incorporadas à RFFSA, em 30 de setembro de 1957

Imagem 1.7 - Trem da Auxiliar próximo a estação de Vera Cruz em 1952

Tabela 2.1 – Desenvolvimento da Cia. D. Pedro II no período 1858-1867

Imagem 2.1 – Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1969

Imagem 2.2 – Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil no Rio de Janeiro em 1969

Imagem 2.3 – Esquema das linhas da E. F. Leopoldina em 1965

Tabela 2.2 - Extensão da rede ferroviária em tráfego por estados, 1883-84, 1905 e 1906

Tabela 2.3 - Extensão aproximada da malha ferroviária em território fluminense em 1957

Tabela 2.4 - Participação dos tipos de receita na receita total da União, Brasil, 1960-1968, em %

Tabela 2.5 - Participação dos tipos de receita nas receitas correntes da União, Brasil, 1960-1968, em %

Tabela 2.6 - Participação dos impostos, taxas e contribuições nas receitas tributárias da União, Brasil, 1960-1968, em %

Tabela 2.7 – Receitas e despesas totais da RFFSA 1962-1964

Tabela 2.8 – Participação dos impostos na arrecadação total de impostos da União, Brasil, 1960-1968, em %

Tabela 2.9 – Produção de veículos na indústria automotiva brasileira entre 1957 a 1980

Quadro 2.1 - Formação da RFFSA, a partir da data de incorporação das linhas

Tabela 2.10: Subvenções operacionais para o setor de transportes: período 1961-64 (em milhões de cruzeiros de 1970)

Tabela 2.11: Relação de malha ferroviária e rodovias pavimentadas 1950-1975

Tabela 2.12: Frota nacional de veículos cadastrados 1964-1980 (inclui automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos automotores)

Tabela 2.13: Tabela de Preços de Petróleo

Tabela 2.14: Linhas em exploração e número de empregados da RFFSA 1957-1979

Imagem 3.1 – Estação de Barão de Javary em 1909

Imagem 3.2 – Ministro da Viação e sua esposa a caminho do sítio em Barão de Javary em 1909

Imagem 3.3 – Almoço no sítio em Barão de Javary em 1909

Imagem 3.4 – Ministro da Viação e o presidente da EFCB em Barão de Javary em 1909:

Tabela 3.1 – Altitudes médias da Linha Auxiliar

Imagem 3.5 – Complexo ferroviário de Governador Portela:

Imagem 3.6 – Complexo ferroviário de Governador Portela

Tabela 3.2: População do município de Miguel Pereira em 1950

Tabela 3.3: Produção econômica em Miguel Pereira em 1956

Imagem 3.7: Reportagem sobre o filme *Assalto ao trem pagador*

Imagem 3.8: Horários dos trens da Linha Auxiliar em 1962

Imagem 3.9: Trem da Linha Auxiliar próximo a Miguel Pereira em 1958

Imagem 3.10: Acidente na Linha Auxiliar na altura de Arcádia em 1954

Imagem 3.11: Funcionários do depósito de Governador Portela na década de 1950

Imagem 3.12: Horários da linha Governador Portela – Avelar em 1962

Tabela 3.4: Extensão das linhas de bitola corrente entre os anos 1962 a 1964 em Km

Imagem 3.13: Ônibus da empresa São Jorge entre Pati do Alferes e Miguel Pereira em 1951

Tabela 3.5: Pessoal empregado na 7ª Divisão – Leopoldina entre 1971 e 1973

Tabela 3.6 - Extensão da malha ferroviária da RFFSA e pessoal empregado entre 1971 a 1980 (Km)

Tabela 3.7: Receita e despesa das empresas de estradas de ferro — 1942-79

Gráfico 3.1: Receitas e despesas das estradas de ferro 1942 - 1979

Tabela 3.8: Passageiros transportados no país, por tipo de transporte — 1953-80

Gráfico 3.2: Passageiros transportados no país por tipos de transporte

Tabela 3.9: Extensão da rede rodoviária em 1979 (Km)

LISTA DE ABREVIACOES E SÍMBOLOS

ABIFER	Associação Brasileira da Indústria Ferroviária
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico
CNT	Conselho Nacional de Transportes
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EBTU	Empresa Brasileira de Trens Urbanos
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFL	Estrada de Ferro Leopoldina
FLUMITUR	Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automotiva
GEIPOT	Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes
IBAD	Instituto Brasileiro de Ação Democrática
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPES	Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais
ISTR	Imposto sobre Serviços de Transportes Rodoviários Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas
IUSCL	Imposto nico sobre Combustíveis Líquidos e Lubrificantes Minerais
PAEG	Plano de Ação Econômica do Governo
PIB	Produto Interno Bruto
PROALCOOL	Programa Nacional do lcool
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
TRU	Taxa Rodoviária nica

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO -----	pág. 12
Capítulo 1 - BREVE HISTÓRIA DO SETOR FERROVIÁRIO NO BRASIL (1850-1950) E A IMPLANTAÇÃO DA LINHA AUXILIAR -----	pág. 19
1.1 A Revolução Industrial e as ferrovias-----	pág. 21
1.2 A expansão da economia cafeeira-----	pág. 25
1.3 A expansão das ferrovias no Brasil -----	pág. 30
1.4 A Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil-----	pág. 35
1.5 A Linha Auxiliar -----	pág. 43
1.6 A mudança na política de transportes -----	pág. 48
Capítulo 2 - A POLÍTICA DE EXTINÇÃO DE RAMAIS FERROVIÁRIOS (1957 - 1980) -----	pág. 61
2.1 A malha ferroviária do Rio de Janeiro-----	pág. 63
2.2 Condicionantes econômicas internas e externas das políticas de ramais ferroviários----- -----	pág. 78
2.3 A política de extinção de ramais ferroviários-----	pág. 91
Capítulo 3 - A extinção do trecho ferroviário da Linha Auxiliar entre Japeri e Miguel Pereira -----	pág. 109
3.1 O trecho Japeri x Miguel Pereira-----	pág. 111
3.2 A política de erradicação da malha ferroviária para a região-----	pág. 134
3.3 O fim do “Trem Mineiro”-----	pág. 147
CONCLUSÃO -----	pág. 157
BIBLIOGRAFIA -----	pág. 161
ANEXOS -----	pág. 169

INTRODUÇÃO

Na introdução do seu trabalho, Dilma de Paula utiliza como exemplo o acidente automobilístico, ocorrido em 27 de setembro de 1952, no quilômetro 275 da Via Dutra em São Paulo que vitimou o cantor Francisco Alves, conhecido como o “cantor das multidões” e o “Rei da Voz”. Ele dirigia seu Buick azul, emplacado do Distrito Federal com a placa nº 11-56-80, de 1950, a 130 Km/h. Por coincidência, a figura de Francisco Alves também está relacionada a Miguel Pereira, local onde passou a frequentar por influência de sua esposa, Célia Zennatti, e do empresário Abraão Medina, proprietário das lojas Rei da Voz e seu grande amigo. Francisco Alves comprou uma propriedade na rua Luiz Pamplona para servir de refúgio aos finais de semana e que recebia numerosos amigos para passeio, tendo também um museu inaugurado no local em sua homenagem em 19 de maio de 1974. Assim, é significativo perceber a expansão do transporte rodoviário na década de 50, apresentando-se como principal eixo modal e como grupos econômicos contribuíram para o aumento do tráfego de automóveis na região e a expansão na infraestrutura das rodovias locais.

A expansão do rodoviarismo parece ser constante nas décadas de 60 e 70 em Miguel Pereira, município que teve importante contribuição do transporte ferroviário em seu desenvolvimento. Nesse período, nota-se o crescimento no afluxo de visitantes para a região, que começa a destacar-se como instância climática, e a aquisição de terrenos para a construção de pequenos sítios que servissem como casas de veraneio. Com esse movimento, cresce a movimentação de carros de passeio e de caminhões para o abastecimento local, enquanto o transporte ferroviário entra em um processo de declínio, até a completa erradicação do trecho, transferindo a responsabilidade do transporte coletivo entre Japeri a Miguel Pereira exclusivamente aos ônibus.

Nesta dissertação, pretendemos compreender o processo histórico que culminou com diferentes destinos para esses meios de transportes. Enquanto o transporte ferroviário teve uma progressiva queda na sua importância regional, com sucessivos prejuízos em seu balanço

financeiro, o transporte rodoviário assumiu posição de destaque, transformando-se em principal eixo modal do país durante a maior parte do século XX.

O presente trabalho propõe estudar a crise do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro, utilizando como objeto de estudo o trecho da Linha Auxiliar entre Japeri a Miguel Pereira. Desta forma, analisaremos seus efeitos na população do centro-sul fluminense, de forma a verificar no estudo de caso o processo de abandono do trecho, relacionando-o aos sistemas integrados e articulados de profundas mudanças políticas e econômicas ocorridas no período pesquisado. Com isso, pretendemos compreender os fatores que levaram ao desmantelamento da malha ferroviária na região pesquisada como principal eixo modal e o esvaziamento dos municípios atendidos, situação similar à ocorrida em várias regiões do Brasil, na segunda metade do século XX. Tal processo coincide com a ascensão das rodovias e o crescente *déficit* orçamentário na administração da Rede Ferroviária.

Pretendemos abordar a maneira com que o governo priorizou a expansão das rodovias para atender ao desenvolvimento da indústria automobilística iniciada na década de cinquenta, transformando-as em principal eixo modal. A partir da análise do cenário econômico, problematizando os fatores macroeconômicos e microeconômicos, conforme indicado por Ciro Cardoso e Héctor Brignoli¹, a dissertação propõe discutir o modo como o poder político e as instituições do poder central reagiram ao processo de mudanças econômicas ocorridas nos cenários internacional e nacional no tocante à política de transporte público. Nesse período nota-se uma orientação política do Estado, com a progressiva mudança do transporte ferroviário como principal eixo modal para o transporte rodoviário, com sucessivas desativações de trechos de linhas ferroviárias consideradas onerosas.

Dessa forma, pretendemos identificar a existência e a natureza das distorções apresentadas pelo sistema nacional de transportes e analisar as causas determinantes dos apontados *déficits* ferroviários. Assim, a política de incentivo às estradas de rodagem, com a consequente perda do monopólio e aumento da concorrência no transporte de passageiros e de cargas, com uma razoável aproximação da elasticidade da demanda de transporte. Tal dinâmica decorreu-se tendo em vista o maior alcance do transporte rodoviário e diminuição do tempo de espera, bem como a política de extinção de ramais antieconômicos. Sendo assim, o processo de

1 CARDOSO, Ciro Flamarion Santana; BRIGNOLI, Héctor Perez. *Os Métodos da História*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2002. Pág. 266.

erradicação de ramais apresenta-se como fruto de uma opção do poder político de diminuição do *déficit* de trechos de ferrovias consideradas antieconômicas.

Essas medidas tinham como intuito dinamizar o fluxo de transportes e aumentar a arrecadação com impostos de veículos e taxas de pedágios como estratégias de combate aos elevados índices de inflação e o frequente desequilíbrio das contas públicas, diminuindo o *déficit* oriundo de subvenções do poder público para cobrir os custos com o transporte ferroviário, pois os preços eram subsidiados pelo fato de se cobrar valores que não refletiam os verdadeiros custos da prestação dos serviços, ou seja, as tarifas cobradas não davam conta dos custos operacionais.

Além dos pontos elencados anteriormente, tais medidas também tinham o intuito de diversificação do transporte de passageiros e de carga, retirando o controle de uma única empresa. Com isso, a estratégia praticada diminuiu gradativamente o pessoal empregado no setor ferroviário e os reajustes salariais, desarticulando os trabalhadores e minimizando o impacto de greves do setor.

Por fim, o trabalho pretende relacionar os *déficits* ao problema de desequilíbrio das contas do poder público, o que contribuía para o aumento da inflação. Os *déficits* ferroviários pressionavam o orçamento federal e agravavam os prejuízos de caixa do Tesouro Nacional, que, se fossem cobertos através da expansão de meios de pagamento, contribuía para a elevação do nível geral de preços da economia. À medida que os *déficits* orçamentários eram cobertos por emissões de papel-moeda, os prejuízos ferroviários acabavam por colaborar para o desenvolvimento do processo inflacionário.

O recorte escolhido entre 1957 a 1980 engloba o ano da criação da Rede Ferroviária Federal (RFF) e o fim da circulação do Trem Mineiro, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais. A criação da RFFSA é o marco da reorganização da malha ferroviária do país com agrupamento da malha ferroviária nacional sob a administração do poder público, incorporando ferrovias que passavam por situação de *déficit* financeiro em suas contas. Já o fim do Trem Mineiro marca o encerramento de uma antiga ligação entre Rio de Janeiro a Porto Novo e o fim da utilização do trecho entre Japeri e Miguel Pereira para o transporte de passageiros, direcionando esta responsabilidade exclusivamente ao transporte rodoviário. Dessa forma, tentamos problematizar com essa pesquisa os motivos da diminuição do fluxo de passageiros no transporte ferroviário no trecho entre Japeri e Miguel Pereira e sua posterior extinção como opção viária, bem como seus impactos sociais na região pesquisada.

A estrutura dos capítulos da dissertação tem como principais referenciais de pesquisa os estudos feitos pela professora Dilma de Paula, a partir de sua tese de doutorado sobre a Estrada de Ferro Leopoldina, e também a dissertação de Margareth Martins, que trata da Estrada de Ferro Central do Brasil. Pretendemos embasar a argumentação a partir do campo da História econômica, utilizando como referência autores como Josef Barat e Pedro Cipollari. Com relação às informações regionais, utilizamos como referência Sebastião Deister, autor que trata da região centro-sul fluminense entre os séculos XVII a XX. Apesar dos autores citados apresentarem significativa contribuição no tocante às pesquisas sobre o transporte ferroviário no Rio de Janeiro, não conseguimos identificar estudos aprofundados referentes ao trecho ferroviário entre Japeri e Miguel Pereira, sendo o presente trabalho uma tentativa de responder à questão da erradicação do trecho pesquisado, cobrindo uma lacuna historiográfica sobre o tema.

Dessa forma, a dissertação pretende dialogar com análises econômicas do período, numa tentativa de aproximação com outras esferas das ciências humanas, como a economia, conforme sugerido por Braudel². Reconhecemos assim que a História econômica é uma matéria eminentemente interdisciplinar, como afirma Cipolla, não podendo ignorar nem as reflexões, conceitos e métodos da História, nem da Economia³. A História econômica trata da história dos fatos e dos acontecimentos econômicos em nível individual, empresarial, ou coletivo⁴, uma vez que a sociedade age como um conjunto muito complexo⁵. Assim, a economia do homem está submersa em suas relações sociais, como apontado por Karl Polanyi⁶.

O método adotado pela pesquisa foi o da análise do recorte desse processo histórico, tendo como referência os autores citados anteriormente, dissertações e teses no campo da História econômica e análise de anuários da RFFSA e jornais de época, principalmente o *Jornal do Brasil*, trabalhando as informações de forma seriada e quantificada, sem desprezá-las como resultado de uma construção cognitiva prévia não-arbitrária e respeitando a forma pela qual tal relação se estabeleceu historicamente na prática social, como afirma Ciro Cardoso⁷. A maior

2 BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a História*. São Paulo: Perspectiva, 1992. Pág. 116.

3 CIPOLLA, Carlo M. *Introdução ao Estudo da História Econômica*. Lisboa: Edições 70, 1993. Pág. 8.

4 CIPOLLA, Carlo M. *Introdução ao Estudo da História Econômica*. op. cit. Pág. 13.

5 CIPOLLA, Carlo M. *Introdução ao Estudo da História Econômica*. op. cit. Pág. 16.

6 POLANYI, Karl. *A Grande Transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000. Pág. 65.

7 CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus. 5ª Ed., 1997. p. 506.

parte das fontes está concentrada no banco de dissertações e teses de universidades, no caso dos trabalhos acadêmicos, enquanto as edições do *Jornal do Brasil* estão disponibilizadas digitalmente no portal eletrônico da Biblioteca Nacional. Tentamos agrupar a legislação sobre transporte que abrange o período pesquisado, com leis disponibilizadas no portal eletrônico do governo federal, e Anuários da RFFSA, cedidos pela Biblioteca da Administração Geral da RFFSA – SEDOC. Os dados demográficos e econômicos referentes ao município de Miguel Pereira foram coletados a partir do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do arquivo do município. Por fim, com relação às informações que tratam sobre os trabalhadores da RFFSA, conseguimos duas importantes entrevistas com ferroviários da RFFSA que atuaram no trecho pesquisado, uma concedida em 2015 pelo senhor Walter Moreira Martins, trabalhador da RFFSA do centro de manutenção em Governador Portela no período de 1954 e 1979 e que à época era o presidente da AFALA, Associação de Ferroviários Aposentados da Linha Auxiliar. A segunda entrevista foi concedida em 2019 pelo senhor Arides Rodrigues de Almeida, maquinista da RFFSA até 1983 e que fazia o trecho Japeri x Porto Novo-MG. Outra fonte importante que trata sobre o movimento sindical dos ferroviários e suas articulações, frente ao processo de desmantelamento do setor ferroviário é o livro que reproduz uma entrevista dada por Demisthóclides Baptista, mais conhecido como “Batistinha”, ferroviário aposentado e eleito deputado federal em 1962.

Com relação às fontes primárias que tratam especificamente sobre o trecho pesquisado, Marc Bloch indica que o conhecimento dos fatos históricos se dá através dos vestígios⁸. É dessa maneira que as fontes primárias foram analisadas através de “vestígios”, pois a maior parte da documentação referente à RFFSA que trata do trecho se perdeu ou encontra-se fragmentada em diversos locais. Já os arquivos das empresas de ônibus que atuaram na região nesse período não foram localizados, tendo tomado provavelmente vários descaminhos ou até mesmo a destruição da documentação. No entanto, tentamos localizar parte dessas informações através de arquivos pessoais, reportagens em jornais da época ou até mesmo através de entrevistas com pessoas relacionadas ao objeto de pesquisa, organizando assim as fontes de forma a verificar sua validade, segurança, a continuidade e homogeneidade, conforme sinalizado por Ciro Cardoso⁹.

Pretendemos também ir além dos dados para compreender o processo de desmantelamento da rede ferroviária, transformando a análise quantitativa em instrumento

8 BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001. p. 73.

9 CARDOSO, Ciro Flamarion Santana; BRIGNOLI, Héctor Perez. *Os Métodos da História*. op. cit. Pág. 281.

útil, não entendendo os dados como um fim em si mesmo, e sim num meio que nos permita aprofundar, reavaliar, testar os dados analisados, conforme apontado por José Jobson Arruda¹⁰.

A partir de uma análise qualitativa dos dados, de forma dialética, conforme apontado por Caio Prado Júnior¹¹, serão manuseados os conceitos de Estado, política pública e política de transportes, de modo a entender as políticas públicas adotadas pelo poder público dentro de uma relação de Estado/capital, sob uma perspectiva marxista-gramsciana, sem, no entanto, reduzir a conjuntura social a apenas uma só linha de explicação, conforme orienta Fernand Braudel¹². Os principais autores teóricos nos quais a pesquisa se postula são Marx e Gramsci, que serão apresentados e explicados ao longo do texto, com a citação de passagens das obras desses e de outros autores no intuito de apresentar significativa reflexão teórica de interpretação e crítica, de resultados de pesquisas e formulações de hipóteses do processo histórico pesquisado¹³.

A dissertação de mestrado possui três capítulos, além da Introdução e Conclusão. À introdução, segue-se o capítulo primeiro, intitulado *Breve história do setor ferroviário No Brasil (1850-1950) e a implantação da Linha Auxiliar*, dedicado à análise do processo de implantação do sistema ferroviário no Brasil na segunda metade do século XIX e seu processo histórico na primeira metade do século XX até a década de 50, em particular à malha pertencente ao trecho entre Japeri e Três Rios, antes denominado *Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil*, tendo seu nome alterado para Linha Auxiliar em 1903. O capítulo pretende se desenvolver estabelecendo pressupostos da ordem de interpretação histórico-econômica, identificando no processo as características do sistema nacional de transportes nesse período, bem como seu movimento em favor de uma política de incentivo às estradas de rodagem, visando à viabilidade econômica no transporte de mercadorias e de passageiros até a mudança para uma política deliberada de extinção de ramais antieconômicos. Por fim, o capítulo procura identificar os agentes privados e públicos envolvidos na condução da política de transportes no Rio de Janeiro, em especial para o trecho pesquisado.

10 ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Revista de História*. n.º 110. São Paulo: 1977. Pág. 481.

11 PRADO Jr., Caio. *Revista Quadrimestral das Ciências Sociais*. Julho de 1975. Pág. 16.

12 BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a História*. op. cit. Pág. 124.

13 LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980. Pág. 30.

O segundo capítulo, *A política de extinção de ramais ferroviários (1957-1980)*, busca apresentar um panorama do ambiente econômico brasileiro no período 1957 – 1980, abordando o cenário interno e externo, relacionando as políticas públicas e de transportes adotadas pelo governo que visavam à redução de *déficit* fiscal e o crescimento econômico do país. Sobre esse aspecto, o trabalho pretende fazer uma análise comparativa de diferentes visões interpretativas para enriquecimento do debate e auxílio na elaboração de conclusões sobre a política de transportes adotada no período pesquisado.

O último capítulo, *Estudo de caso: a extinção da Linha Auxiliar entre Japeri e Miguel Pereira*, trata especificamente da erradicação do trecho da Linha Auxiliar entre o período de 1957 e 1980, relacionando-o à política de transportes adotada pelos governos que se sucederam nesse período, com a opção de uma política de incentivo às estradas de rodagem e extinção de ramais considerados antieconômicos. Nesse capítulo pretendemos relacionar as medidas adotadas com o intuito de dinamizar o fluxo de transportes e aumentar a arrecadação com impostos de veículos e taxas de pedágios como estratégias de combate aos elevados índices de inflação e o frequente desequilíbrio das contas públicas, diminuindo o *déficit* oriundo de subvenções do poder público para cobrir os custos com o transporte ferroviário, bem com a diversificação do transporte de passageiros e de carga, retirando o controle de uma única empresa e diminuindo gradativamente o pessoal empregado e os reajustes salariais, o que desarticulou a classe de trabalhadores e minimizou o impacto de greves do setor.

CAPÍTULO I

BREVE HISTÓRIA DO SETOR FERROVIÁRIO NO BRASIL (1850-1950) E A IMPLANTAÇÃO DA LINHA AUXILIAR

O transporte ferroviário no país tem sido alvo de muitas críticas quanto a diversos aspectos, como a superlotação nas composições ferroviárias e a degradação da infraestrutura da malha nacional, abrangendo também o transporte das safras agrícolas. Juntando-se a esses pontos, podemos destacar a opção em prol do transporte rodoviário, tendo grande impulso no governo de Juscelino Kubitschek com a implementação de importantes estradas de rodagem. A paralisação nacional de caminhoneiros no ano de 2018 deixou evidente que a maior parte da carga transportada é feita atualmente por rodovias, tendo em vista o impacto causado pelas paralisações no dia a dia da população. Se olharmos os dados estatísticos, há no país uma malha ferroviária de 30.600 km, frente a 1.435.856 km de rodovias, de acordo com o Anuário Estatístico do Ministério dos Transportes de 2016. O transporte de 61,1% de toda a produção nacional passa pelas rodovias, frente a 21% do transporte ferroviário, segundo dados da Confederação Nacional do Transporte¹⁴. É importante o estudo do processo de mudança de políticas públicas pelo qual o sistema ferroviário brasileiro passou, relacionando aos cenários econômicos interno e externo no período pesquisado para compreendermos os fatores que levaram ao desmantelamento da malha ferroviária como principal eixo modal. Para tal, a dissertação terá como principal referencial de pesquisa a professora Dilma de Paula, a partir de sua tese de doutorado.

A partir dessa discussão, faremos neste capítulo uma breve apresentação do histórico da malha ferroviária no Brasil até o início da década de 1950, buscando estabelecer um panorama da situação econômica brasileira de então. Dessa forma, analisamos a questão sob a ótica

¹⁴ Pesquisa Ferroviária – Relatório Gerencial. Brasília: Confederação Nacional do Transporte. 2017, p. 11.

marxista do transporte como elemento que pode alterar o tempo de circulação da mercadoria, acelerando ou retardando a rotação do capital, influenciando assim na taxa de lucro. Assim, pretendemos relacionar a implementação da malha ferroviária brasileira a um processo de inovação tecnológica cujo objetivo era a redução do tempo de transporte e aumento de volume transportado, acelerando o contato entre diferentes regiões, diminuindo o tempo de deslocamento, contribuindo dessa forma para a elevação do lucro da classe dominante. Com isso, pretendemos localizar o Brasil na divisão internacional do trabalho nesse período, identificando no processo as características apresentadas pelo sistema nacional de transportes. Analisaremos a presença de agentes privados e públicos nas decisões políticas acerca da política de transportes, ressaltando as mudanças técnicas que foram importantes na redução do tempo de transporte no deslocamento de mercadorias para a rotação do capital e aumento da taxa de lucro. Dessa maneira, pretendemos relacionar o processo de implementação de ferrovias como fruto da expansão da economia cafeeira e considerar também 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, como afirma Dilma de Paula¹⁵. E, por fim, iremos relacionar a implementação e expansão do transporte ferroviário no século XIX à manutenção da viabilidade econômica no transporte de produtos primários com o aumento de volume transportado.

Pretendemos localizar no processo a política de incentivo às estradas de rodagem com a progressiva perda do monopólio do transporte ferroviário de produtos, no tocante aos locais de embarque de mercadorias. Pretendemos também identificar o aumento da concorrência do transporte de passageiros e de cargas com a diminuição do tempo de espera e de viagem, até chegar a uma política de extinção de ramais antieconômicos como fruto de uma opção do poder político.

Por fim, o capítulo objetiva localizar a implementação da *Estrada de Ferro Melhoramentos*, posteriormente transformada na *Linha Auxiliar*, no processo histórico e analisar sua utilização desde a construção, no fim do século XIX, até a década de 1950, acompanhado das políticas públicas de transportes adotadas pelo poder público.

A análise desse processo histórico e seus elementos envolvidos são importantes na compreensão da posterior política de supressão de ramais ferroviários conduzida a partir da

15 PAULA, Dilma Andrade de. Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Niterói: UFF, 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF – Niterói, 2000, p. 45.

década de 1950. Nessa ação, podemos identificar uma clara opção pelo transporte rodoviário no escoamento de produtos e transporte de passageiros, considerada a mais “barata” para o poder público, no entanto mais onerosa para o usuário, tendo em vista o aumento das tarifas de transportes.

1.1 – A Revolução Industrial e as ferrovias:

É consenso na historiografia que o processo de implementação da malha ferroviária no Brasil no século XIX está relacionado à expansão da economia cafeeira. No entanto, para compreendermos esse processo é importante analisarmos o momento de transformações radicais que alterou a dinâmica do capitalismo internacional a partir de fins do século XVIII, tendo como marco cronológico a Revolução Industrial na Inglaterra. Tal processo desembocou no chamado *neocolonialismo* ou *imperialismo moderno*, avançando para etapas mais avançadas do processo produtivo e o monopólio da tecnologia¹⁶. A Revolução Industrial correspondeu à generalização do método fabril na economia britânica e foi um processo histórico de acumulação de capital relacionado à obtenção de lucro e inovação tecnológica, que ocasionou numa explosão econômica e expansão de mercado¹⁷, com a intensificação e o alargamento das relações comerciais da Grã-Bretanha com economias dependentes, parceiros comerciais marginais e regiões ainda não envolvidas no sistema europeu de fluxos econômicos¹⁸. Inicialmente centrada na indústria têxtil, a Revolução Industrial se expandiu para outros setores da economia e, a partir da década de 1830, os mercados não estavam expandindo com a rapidez suficiente para absorver a produção com a taxa de crescimento que a economia se habituara. Dessa forma, o país passou a apresentar *déficit* de serviços no mesmo período, gerando insatisfações da classe trabalhadora, afetada pelas cidades inchadas e as altas jornadas de trabalho mal remuneradas, e da classe média que passou a exigir mudanças políticas¹⁹. Hobsbawm chama de segunda fase de industrialização britânica o período ocorrido entre 1840 e 1895, com a transformação da matriz energética da máquina a vapor e da tração animal para a máquina movida a energia elétrica gerada pela queima de carvão mineral, havendo também

16 ARIAS NETO, José Miguel. "Economia cafeeira, urbanização e industrialização". In: FERREIRA, Jorge Luiz; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 197.

17 HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000, p. 39.

18 HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo... op. cit.*, p.48.

19 HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo... op. cit.*, p. 72.

inovações tecnológicas nos processos industriais, o que permitiu grande progresso da siderurgia. Tal processo foi classificado por Hobsbawm como a era da construção ferroviária. Essa nova fase proporcionou alicerces muito mais firmes para o crescimento econômico britânico, pois baseava-se nas indústrias de bens de capital, como o carvão, ferro e aço, conjugado com uma crescente industrialização do resto do mundo, gerando mercado para este tipo de bens de capital²⁰. Tais investimentos foram possíveis por causa da acumulação de capitais obtidos em períodos anteriores, podendo ser utilizados em investimentos mais lucrativos como a construção de ferrovias.

A construção de ferrovias, como inovação tecnológica, teve papel importante na expansão do capital como motor do crescimento econômico, tendo em vista o aumento da produtividade advinda da nova tecnologia, conforme apontado por David Landes²¹. As ferrovias fizeram expandir mercados, ao mesmo tempo em que aumentava a demanda de ferro e combustíveis²². Há no período de 1835 e 1850 um crescimento significativo na malha ferroviária britânica, tendo rápida expansão para outros países, conforme tabela abaixo:

Tabela 1.1 - Construção mundial de estrada de ferro, por década (em milhas):

Década	Reino Unido	Europa (incl. Reino Unido)	Estados Unidos	Resto do mundo
1840-50	6.000	13.000	7.000	-
1850-60	4.000	17.000	24.000	1.000
1860-70	5.000	31.000	24.000	7.000
1870-80	2.000	39.000	51.000	12.000

Fonte: HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000. Pág. 39.

Conforme visto na tabela acima, a expansão da malha ferroviária teve significativo avanço na segunda metade do século XIX. Tamanho crescimento na construção de trilhos aumentou a produção de ferro-gusa, aço, carvão e maquinário, tendo a exportação de ferro da

20 HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo... op. cit.*, p. 101.

21 LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, desde 1750 até a nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005, p. 76.

22 LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, desde 1750 até a nossa época... op. cit.*, p. 8.

Bélgica mais que duplicado entre 1851 e 1857²³ e a exportação de maquinário passando de 8,6 milhares de toneladas de 1850-54 para 44,1 em 1870-75²⁴, dando continuidade ao aumento notável de exportação de bens de capital britânico para o exterior.

Tabela 1.2 - Produção de ferro-gusa, aço e carvão (em 1.000 toneladas):

Ano	Ferro-gusa	Aço	Carvão
1850	2.250	49	49.000
1880	7.750	1.440	147.000

Fonte: HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000. Pág. 40.

A partir da análise da tabela acima, podemos relacionar o aumento da produção de ferro-gusa, aço e carvão ao avanço da Revolução Industrial. O aumento da produção e exportação desses itens contribuiu para a industrialização de outros países como os Estados Unidos e Bélgica, como afirma Hobsbawm²⁵. Tal período foi marcado também pela explosão econômica pela qual passaram os estados alemães na segunda metade do século XIX e que contribuiu para sua unificação, tendo em vista seu papel dominante na Europa central²⁶. Com o aumento de seu potencial energético na segunda metade do século XIX, a Alemanha teve significativa expansão econômica com uma produção próxima de dois milhões de toneladas de ferro, frente aos 6 milhões da Inglaterra²⁷. Esse novo cenário, combinado à ascensão econômica dos Estados Unidos, contribuiu para o lançamento das bases da moderna sociedade industrial, permitindo a expansão do capitalismo no mundo, com o aparecimento de um grupo competidor de potências adiantadas do ponto de vista industrial e econômico²⁸.

Dentro desse contexto, é importante ressaltarmos o papel das ferrovias nas economias capitalistas. Hobsbawm ressalta que o surgimento das ferrovias proporcionou o aumento da velocidade e a regularidade nos deslocamentos de passageiros e de mercadorias²⁹. Proporcionou também o aumento da quantidade transportada, tendo em vista sua maior capacidade para o

23 HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital*. São Paulo: Paz e Terra, 2002, p. 46.

24 HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital*. *op. cit.*, p. 55.

25 HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa 1789 – 1848*. São Paulo: Paz e Terra, 1977, p. 192.

26 HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital... op. cit.*, p. 69.

27 HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital... op. cit.*, p. 55.

28 HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo... op. cit.*, p. 121.

29 HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa 1789 – 1848... op. cit.*, p. 25.

deslocamento a grandes distâncias terrestres. Tais inovações possibilitaram a modernização dos meios de transportes, reduzindo os custos de circulação de grandes quantidades de mercadorias a distâncias consideráveis e possibilitando a abertura de novos mercados, tornando lucrativo pois passou a oferecer um menor custo total para transportar uma quantidade maior de mercadoria a uma determinada distância, maximizando o lucro total³⁰.

Marx também ressalta que o tempo de transporte é um dos elementos do tempo de circulação da mercadoria, acelerando ou retardando a rotação do capital. Segundo ele, o sistema de comunicação e transporte foi, pouco a pouco, ajustado, mediante um sistema de navios fluviais a vapor, ferrovias, transatlânticos a vapor e telégrafos, ao modo de produção da grande indústria³¹. Dessa forma, a grande indústria apoderou-se da fabricação das máquinas-ferramentas para aperfeiçoar a crescente produção mecanizada das primeiras décadas do século XIX com a construção de ferrovias, assim, a Revolução Industrial teve papel importante na transformação do sistema de transportes³².

A partir dessa visão, Pedro Campos faz importante relação do papel dos transportes para o empresário com relação à redução do tempo de rotação como um instrumento para elevar o lucro, pois há a aceleração do contato entre diferentes regiões e a diminuição do tempo de deslocamento de mercadorias de um centro produtor para um consumidor. Dessa maneira, o empresário tentará constantemente absorver os ganhos técnicos para redução do tempo de transporte³³.

O impacto dos efeitos da Revolução Industrial e da expansão da malha ferroviária no mundo não foram lineares nem únicos, assumindo múltiplas características locais. No caso brasileiro, começou no início da segunda metade do século XIX o investimento em ferrovias, bem como o aumento de investimento de capitais. No entanto, até 1884 essa expansão ferroviária estava centrada na região cafeeira, coincidindo com a ampliação das exportações de café³⁴.

30 CIPOLLARI, Pedro. *O problema ferroviário no Brasil*. Tese de doutorado em Economia, São Paulo: USP, 1968, p. 3.

31 MARX, Karl. *O Capital*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Livro II, vol. III, p. 19.

32 MARX, Karl. *O Capital*... op. cit.

33 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2012, p. 37.

34 ARIAS NETO, José Miguel. "Economia cafeeira, urbanização e industrialização"... op. cit., p. 208.

1.2 – A expansão da economia cafeeira:

A partir da década de 1830 surgiram as primeiras leis de incentivo à construção ferroviária no Brasil³⁵. Em 31 de outubro de 1835, a “Lei Feijó” autorizava a concessão de direito a uma ou mais empresas para a construção de estradas de ferro que ligassem o Rio de Janeiro às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia³⁶. Para isso, o governo imperial encarregou o visconde de Barbacena de buscar financiamento no mercado inglês na intenção de atrair investidores estrangeiros para viabilizar a construção da malha ferroviária³⁷. No entanto, nesse momento, a Inglaterra encontrava-se envolvida em outros interesses agrários e industriais, bem como em questões relacionadas ao Oriente. Com isso, o Brasil não teve inicialmente uma captação massiva de capital inglês para construção de estradas de ferro. Os problemas que se colocavam para a implementação de uma malha ferroviária eram de ordem econômica e técnica. No campo econômico, o capital brasileiro estava investido preponderantemente em terras e escravos e a arrecadação dos impostos baseava-se sobre as importações, dentro do modelo agrário-exportador, não despertando interesse de investidores internacionais. No campo técnico, a engenharia ferroviária era bastante incipiente para implementar um projeto de grande envergadura³⁸.

Somente a partir de 1850, as primeiras obras foram efetivamente iniciadas, tendo em vista a necessidade de exportação do café de forma mais eficiente, haja vista a pressão de grupos escravistas fluminenses, que desejavam um meio mais moderno e rentável de transporte que o imposto pelas tropas de mulas, que absorvia número significativo de escravos desde a plantação do milho para alimento dos animais até a entrega do café nos portos da Baía de Guanabara, e que se tornara demasiado pesado com o fim do tráfico de africanos, conforme afirma Almir Chaiban. Foi sob essas condições que o governo promulgou em 26 de junho de 1852 a Lei nº 641 que autorizava a construção de estradas de ferro no Brasil³⁹.

No Brasil, o principal meio de transporte terrestre antes da segunda metade do século XIX, no tocante à viabilização das atividades produtivas, foi o tráfego por muare⁴⁰. As mulas

35 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 53.

36 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. Tese de doutorado em ciências. São Paulo: USP, 2012, p. 65.

37 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.*

38 EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha ranca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982, p. 11-12.

39 EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha ranca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865) ... op. cit.*, p. 12-13.

40 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.*, p. 47.

percorriam extensos caminhos que ligavam cidades e portos do país⁴¹. Grande parte destes caminhos eram aperfeiçoamentos de caminhos mais antigos utilizados por índios e que os bandeirantes fizeram proveito na busca de metais preciosos⁴².

O transporte e o comércio de muares eram importantes fontes de arrecadação de impostos para o Erário Régio e para os chamados arrematantes de contratos de impostos, através da cobrança de impostos nas vendas e trânsito dos animais⁴³. A implementação das primeiras ferrovias no Brasil no século XIX tinha como objetivo inicial o escoamento da produção agrícola das fazendas, sendo o café o seu principal produto, para os portos localizados em centros urbanos brasileiros de maneira mais rápida e segura⁴⁴. Isso reduziria os custos de transporte e o tempo de circulação da mercadoria, acelerando assim o tempo de rotação do capital e elevando as taxas de lucro⁴⁵.

A exportação de gêneros primários tinha como destino, principalmente, o mercado europeu⁴⁶, tendo forte presença de capital nacional e estrangeiro (principalmente inglês) em seu financiamento⁴⁷. Este, por sua vez, se deu tanto por concessão direta, quanto através de empréstimos para os empreendimentos do capital resultante do processo de acumulação no contexto de Revolução Industrial⁴⁸. Não havia ainda no Brasil um parque industrial, tendo as ferrovias um papel de escoamento basicamente de produtos primários, tendo a rede de troncos ferroviários atuação suplementar à navegação internacional. A ferrovia, sob um ponto de vista econômico, atuava como um meio de ligar áreas produtoras de bens primários a portos dos quais estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo⁴⁹. Dessa forma, podemos localizar o Brasil nesse momento na divisão internacional do trabalho acompanhado dos países da América Latina, voltados ao comércio de produtos primários, principalmente com os mercados europeus e os EUA, configurando-se em uma relação de dependência e de subordinação. Nessa relação de dependência, os países centrais demandavam preponderantemente gêneros primários dos países periféricos.

41 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.*, p. 49.

42 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)*. Dissertação de Mestrado em História. São Paulo: USP, 2012, p. 29.

43 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café. op. cit.*, p. 51.

44 BRASIL. Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1860). Pág. 8.

45 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...*, p. 37-38.

46 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese de doutorado em arquitetura e urbanismo. Brasília: UNB, 2013, p. 37.

47 BRASIL. Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1860). Pág. 45.

48 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café. op. cit.*, p. 30.

49 HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital. op. cit.*, 72.

De acordo com Guilherme Sedlacek, a implementação de ferrovias se deu a partir de políticas públicas de desenvolvimento da infraestrutura de transportes por parte do Estado monárquico através do Executivo e do Legislativo, de incentivos e vantagens aos proprietários locais, sem a contrapartida de obrigatoriedade do cumprimento dos contratos firmados. A Lei nº 641, de 26 de julho de 1852, oferecia “vantagens do tipo isenções e garantia de juros sobre o capital investido”, que “foram prometidas às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País”⁵⁰. O Estado atuava como garantidor dos investimentos dos proprietários locais⁵¹. Dessa forma, os cofres públicos cobriam a diferença que as administrações privadas não se empenhavam em obter da exploração das estradas⁵².

Havia no Brasil uma relação entre o poder público e os interesses privados dos grandes produtores rurais. Os proprietários de terra exerciam o mando com o controle social e econômico no interior das diversas vilas e, articulados em torno da Coroa, constituíam-se como um grupo dirigente, efetuando uma centralização político-administrativa a partir de reformas conservadoras⁵³. De acordo com Ilmar de Mattos, os dirigentes saquaremas implementaram um projeto nacional, capaz de construir o Estado e impor uma direção, submetendo os grupos regionais, portadores de projetos localistas, consolidando o eixo econômico no Centro-Sul⁵⁴. Assim, as políticas públicas adotadas pelo poder central estavam dentro de uma relação de Estado/capital, visando atender os interesses da classe dirigente.

Na segunda metade do século XIX, a economia brasileira passou por um período de elevado crescimento, tendo em vista o aumento do comércio exterior de produtos agrícolas, principalmente o café⁵⁵. O comércio agrícola gerou então uma série de atividades produtivas paralelas voltadas para a produção cafeeira como a produção de vestuário, alimentos, serviços bancários, como o próprio serviço ferroviário. Dessa forma, o processo de acumulação do

50 BRASIL. Decreto-lei nº 641, de 26 de julho de 1852. Construção de caminho de ferro partindo do Município da Côrte, até as Províncias de Minas Geraes e S. Paulo, Rio de Janeiro, DF, jun 1852.

51 SEDLACEK, Guilherme Babo. *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do encilhamento em meio à política republicana fluminense (1890-95)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2012, p. 20.

52 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 62.

53 SEDLACEK, Guilherme Babo. *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis... op. cit.*, p. 55.

54 MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987, p. 281-288.

55 FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 34ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007 [1959], p. 110.

capital cafeeiro viabilizou novas oportunidades de reinvestimentos do capital em outras atividades tanto de produção como de consumo⁵⁶.

A Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida hoje como Estrada de Ferro Mauá, foi a primeira ferrovia estabelecida no Brasil, em 1854 pelo então visconde de Mauá, ligando a baía de Guanabara à Raiz da Serra. O trecho original ligava o porto de Mauá a Fragoso passando a ter, depois de concluída, três estações: Estação Mauá, no Porto da Estrela; Estação Inhomirim; e Estação Raiz da Serra, totalizando 16,1 Km e reduzindo o tempo de viagem de 4 horas para 23 minutos⁵⁷. Em março de 1858, foi inaugurada a Estrada de Ferro D. Pedro II, com ligação até Queimados, passando por Maxambomba (atual Nova Iguaçu) e estendendo-se posteriormente a Belém (hoje Japeri), sendo a primeira estação inaugurada no município de Vassouras, sete meses depois do previsto, devido a fortes chuvas na região e a um surto de malária nos trabalhadores⁵⁸. Em seguida, no ano de 1860, foi entregue o ramal dos Macacos (atual Paracambi) como fruto de pressão dos cafeicultores da região de Vassouras, que transportava o café que descia pela Estrada do Comércio⁵⁹.

Em meio a tais pressões, travou-se uma luta política entre as famílias Teixeira e os Faro sobre onde passaria o traçado da estrada. Os Teixeira queriam que a estrada passasse por Morro Azul. No entanto o ramal foi estendido até Macacos, como almejado pela família Faro⁶⁰. A partir dali a estrada de ferro teve que romper um difícil obstáculo que foi a Serra do Mar, para seguir caminho para São Paulo e Minas Gerais, passando por Vassouras, tendo em vista as pressões de fazendeiros locais. A primeira estação após Belém alcançando a Serra do Mar foi em Rodeio (hoje Engenheiro Paulo de Frontin), havendo uma bifurcação da estrada na altura de Barra do Piraí: o ramal São Paulo seguia em direção à Barra Mansa e o ramal Minas Gerais seguia para Entre Rios (trecho finalizado em 1867). Esse trecho ficou conhecido como Linha do Centro⁶¹.

56 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.*, p. 23.

57 BARTOLOMEU, Matheus Cavalcanti. *Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980*. Dissertação de mestrado em Geografia. Rio de Janeiro: PUC-RJ, 2016, p. 58.

58 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004, p. 20.

59 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 57.

60 MUNIZ, Manoel Vieira. *Subsídios à História do Município de Miguel Pereira*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982. Pág. 42.

61 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 32-46.

Nos primeiros 20 anos, seis linhas entraram em plena operação, sendo duas na região Nordeste e quatro no Sudeste⁶². De acordo com Finger, o período entre 1852 e 1873 teve a prevalência do capital inglês, tendo apenas no final da década de 1870 a chegada dos primeiros investimentos estrangeiros de outras origens na construção de ferrovias⁶³.

A expansão da malha férrea no Brasil possibilitou o aumento do volume transportado dos produtos primários dos centros produtores para os portos de forma mais rápida. Com o melhoramento da logística de escoamento de produção, houve um crescimento significativo na produção de café, conforme verificado na tabela a seguir:

Tabela 1.3 - Produção de café no Brasil (milhares de sacos de 60 kg):

ANOS	MILHARES DE SACOS DE 60 KG
1855-9	27.420
1860-4	25.643
1865-9	29.873
1870-4	32.459
1875-9	39.785
1880-4	52.905
1885-9	56.971
1890-4	58.797
1895-9	86.144
1900-4	122.108
1905-9	130.951

FONTE — OCAMPO, Jose Antonio. O mercado mundial do café e o surgimento da Colômbia como um país cafeicultor. *Revista Brasileira de Economia*. v. 37, n. 4, 1983. p. 458.

Conforme verificado na tabela acima, vemos um aumento constante na produção de sacas de café a partir de 1865. Assim, podemos dizer que o processo de implementação de

62 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 49.

63 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 31.

ferrovias foi fruto da expansão da economia cafeeira com o aumento de volume transportado⁶⁴. O uso do meio ferroviário para o escoamento das sacas de café tornou obsoleto o transporte realizado por muares. Dessa forma, as ferrovias apresentaram-se como uma opção mais vantajosa dentro da lógica capitalista, reduzindo o tempo de transporte da mercadoria e aumentando o volume transportado, influenciando na taxa de lucro do investidor e no aumento da produção.

1.3 – A expansão das ferrovias no Brasil

Como apresentado no subcapítulo anterior, a expansão da economia cafeeira foi acompanhada pela implementação das ferrovias, reduzindo o tempo de transporte da mercadoria dos centros produtores para os consumidores, acelerando a velocidade da rotação do capital e aumentando o volume transportado.

Vimos também como se deu a ampliação da renda dos grupos dominantes após as reformas conservadoras e, em parte, pela exportação de capitais originada dos países industrializados, no contexto de acirramento da concorrência no mercado internacional que caracterizou a segunda metade do século XIX, com investimentos de capital inglês, em sua maioria, mas também francês, alemão, belga, canadense e norte-americano⁶⁵. Tais investimentos possibilitaram ao governo a montagem de uma estrutura de transportes para o comércio exterior, com destaque para a construção de ferrovias, o melhoramento dos portos, a navegação marítima e melhoramentos urbanos, embora estes ficassem inicialmente restritos às zonas urbanas e ao usufruto da classe proprietária. Os capitais estrangeiros ingressaram na economia brasileira também através da importação de máquinas e equipamentos industriais para outras atividades econômicas⁶⁶.

De acordo com Almir Chaiban, à medida que a economia brasileira se integrava no circuito econômico mundial, mais complexa se tornava sua vida econômica, social e política⁶⁷. A expansão econômica brasileira pode ser sentida com o crescimento dos centros urbanos na segunda metade do século XIX, principalmente as cidades do Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Modernizaram-se os estabelecimentos fabris, ao mesmo tempo em que se desenvolvia

64 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café... op. cit.*, p. 34.

65 ARIAS NETO, José Miguel. "Economia cafeeira, urbanização e industrialização" ... *op. cit.*, p. 191-229.

66 ARIAS NETO, José Miguel. "*Economia cafeeira, urbanização e industrialização*" ... *op. cit.*, p. 211-212.

67 EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)* ... *op. cit.*, p. 58.

gradativamente o processo de integração do mercado interno nacional com o estímulo dos setores comercial e bancário, o que era facilitado pela consolidação da malha de transportes e de comunicação. No entanto, faltava ao país um plano ferroviário nacional, havendo um conjunto de redes regionalmente isoladas, separadas pela distância e pela incompatibilidade de bitolas⁶⁸.

Ainda assim, o aumento da produção e transporte do café, tendo em vista a demanda externa, possibilitou a expansão da rede ferroviária na segunda metade do século XIX e início do XX. Nesse período ocorreu um progressivo avanço da malha ferroviária conforme apontado na tabela a seguir:

Tabela 1.4 – Extensão da rede ferroviária em tráfego, 1854-1910:

Ano	Extensão	Ano	Extensão	Ano	Extensão	Ano	Extensão
1854	15	1868	718	1882	4.464	1896	13.577
1855	15	1869	737	1883	5.354	1897	14.015
1856	16	1870	744	1884	6.302	1898	14.664
1857	16	1871	869	1885	6.930	1899	14.916
1858	109	1872	932	1886	7.586	1900	15.316
1859	109	1873	1.129	1887	8.400	1901	15.506
1860	223	1874	1.284	1888	9.321	1902	15.680
1861	251	1875	1.801	1889	9.583	1903	16.010
1862	360	1876	2.122	1890	9.973	1904	16.306
1863	428	1877	2.388	1891	10.590	1905	16.781
1864	474	1878	2.709	1892	11.316	1906	17.243
1865	498	1879	2.941	1893	11.485	1907	17.605
1866	513	1880	3.398	1894	12.260	1908	18.633
1867	598	1881	3.946	1895	12.967	1909	19.241
						1910	21.326

Fonte: SILVA, Marcel Pereira da. De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910). São Paulo: USP, 2012. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2012. Pág. 39.

68 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo. op. cit.*, p. 67.

Podemos ver a partir da tabela um contínuo crescimento da rede ferroviária do Brasil, não havendo nenhum período de estagnação entre os anos 1859 a 1910.

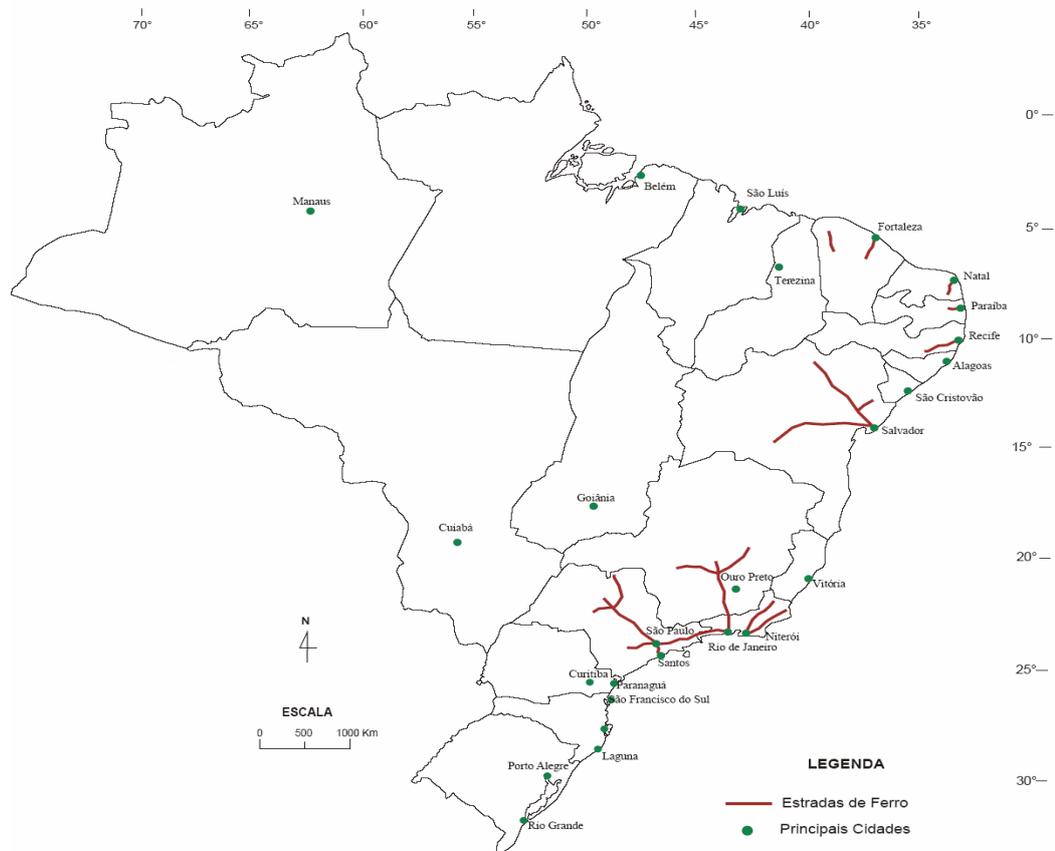
A expansão ferroviária, através da criação de empresas nacionais e estrangeiras, contou com garantias de juros fornecidas pelo governo, assegurando assim um retorno mínimo, caso este não fosse alcançado pela operação regular das companhias. Na região cafeeira a extensão das linhas férreas praticamente dobrou entre 1889 e 1906, elevando-se de 5.590 quilômetros para 11.281 quilômetros. Neste mesmo período, a extensão das ferrovias em todo o país passou de 9.583 quilômetros para 17.243 quilômetros⁶⁹.

No entanto, os sistemas ferroviários foram construídos isolados visando à ligação dos centros produtores e comercializadores com os portos regionais, escoando os fluxos de produção agrícola no sentido interior litoral como podemos verificar na figura 1.1. A partir dos portos e de um sistema de navegação de cabotagem permitia-se a integração dos polos exportadores regionais e deles com o Rio de Janeiro a partir de navegação de longo curso⁷⁰.

69 ARIAS NETO, José Miguel. *"Economia cafeeira, urbanização e industrialização"...* op. cit., p.191-229.

70 BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978, p. 138.

Figura 1.1 - Densidade das Ferrovias no Brasil na década de 1870⁷¹:



Fonte: ACIOLI, Rodrigo Girdwood. *Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ – Rio de Janeiro, 2007. Pág. 16.

Um fator importante a ser colocado a partir da análise da imagem anterior é a grande expansão das atividades cafeeiras na direção das províncias de São Paulo e Minas Gerais, tendo a malha ferroviária acompanhado a mesma direção. Havia projeto de uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro às províncias de São Paulo e Minas Gerais desde 1835⁷², mas foi na segunda metade do século XIX que a expansão das ferrovias de fato tomou impulso em direção à província paulista. Importante lembrar a Santos – Jundiaí, inaugurada em 1864; a companhia Paulista de Estradas de Ferro, teve seu primeiro trecho inaugurado em 1872 de Jundiaí a Campinas; a Sorocabana, fundada em 1871, e a Companhia Mogiana, que teve seu primeiro trecho construído em 1875, formando significativos centros urbanos em seu traçado⁷³.

71 De acordo com a imagem apresentada, a malha ferroviária brasileira no período se apresentava com o principal objetivo de escoamento de produção no sentido do interior para os principais portos localizados em centros urbanos brasileiros.

72 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 57.

73 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 64.

Podemos apontar a formação de centros urbanos ao longo do traçado ferroviário como uma consequência de sua expansão e não sua finalidade. De acordo com Ana Finger, os trens utilizados na segunda metade do século XIX e início do XX possuíam sua tecnologia baseada na energia a vapor. Dessa forma, era necessário implantar uma estação a cada intervalo de aproximadamente 20 km, tendo em vista o abastecimento das composições com água e carvão, supervisão e manutenção daquele trecho da linha. Assim, cada estação demandava uma equipe de alguns funcionários instalados em unidades habitacionais construídas junto às estações, dotadas de equipamentos e infraestrutura urbana, e que diferiam dos padrões de urbanização das cidades da época⁷⁴.

Tomando como exemplo a Estrada de Ferro D. Pedro II, foram estipuladas no projeto quatro estações intermediárias entre a Central e Belém (hoje Japeri), uma em Três Vendas (no Engenho Novo, com 9 km aproximados de extensão), a segunda em Cascadura (com 7 km aproximados), a terceira em Maxambomba (hoje Nova Iguaçu com 20 km aproximados) e a quarta em Queimados (com 13 km aproximados de Maxambomba e mais 13 km até Belém). Destas estações, as duas últimas e a de Belém deviam receber gado, café e outros gêneros⁷⁵. As estações transformaram-se rapidamente em importantes referenciais urbanos, atraindo a circulação de pessoas e aumentando o número de estações, pois através das linhas férreas chegavam jornais, correios e viajantes⁷⁶.

Podemos concluir que o aumento da entrada do capital estrangeiro, a expansão da produção e transporte de produtos agrícolas, sobretudo o café, foram decisivos para a expansão da malha ferroviária na segunda metade do século XIX, contribuindo para a formação e crescimento de polos urbanos. Importante apontar também a pressão de grupos hegemônicos locais que buscavam interesses econômicos comuns para a implantação dos trilhos para que seus custos de transportes fossem reduzidos, pois além de oferecer um transporte rápido e barato, permitia que o fazendeiro dispensasse um numeroso pessoal ocupado no manejo das tropas e nas plantações destinadas à alimentação das mesmas tropas⁷⁷, reforçando assim o poder da classe dos senhores de escravos⁷⁸.

74 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 120.

75 EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865) ... op. cit.*, p. 85.

76 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 121.

77 EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865) ... op. cit.*, p. 136.

78 EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865) ... op. cit.*, p. 141.

1.4 - A Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil:

Como vimos anteriormente, o processo de implementação da malha ferroviária no início da segunda metade do século XIX se desenvolveu-se para atender a demanda de produção e exportação de produtos primários, sobretudo o café. Dessa forma, a expansão do traçado ferroviário não tinha a finalidade de atender a população de seu entorno. No entanto, ao final do século XIX podemos identificar a formação de centros urbanos ao longo de seu traçado, gerando novas demandas para os núcleos que se formaram. Em 1981 a sede do município de Iguassu foi transferida para a Vila de Maxambomba, vila que se desenvolveu ao redor da estação ferroviária da Estrada de Ferro D. Pedro II, passando a chamar-se Nova Iguaçu em 1916⁷⁹.

A formação de núcleos urbanos com o aumento da população local gerou uma demanda por transporte para ligação com a capital. Em 16 de março de 1861, foi inaugurado o serviço de trens de subúrbios entre as estações da Corte e Cascadura, com a circulação de um trem diário⁸⁰. As transformações do espaço físico advindos com a linha férrea contribuíram para o desenvolvimento de núcleos urbanos e o aparecimento de elites locais, que passaram a reivindicar a construção de obras de infraestrutura, chamadas à época de melhorias materiais⁸¹. Não podemos desprezar, no entanto, que por trás desse discurso, havia o interesse de grupos dominantes locais em integrar territórios sob sua influência ao mercado externo e interno, o que podia ser facilitado pela consolidação da malha de transportes e de comunicação passando por terras sob seu domínio⁸².

Assim, foram retomados os debates em torno da abertura de uma linha férrea que atingisse a região da Serra do Tinguá em 1882, a partir de um contrato firmado em 15 de março de 1882 entre a província do Rio de Janeiro e os engenheiros Eduardo Hargreaves, Luiz Rafael Vieira Souto e Conrado Niemeyer⁸³. O contrato previa a construção de uma linha férrea que partindo da estação de Belém (Japeri), fosse terminar no Pati do Alferes, passando pelo vale do

79 RODRIGUES, Adrianno Oliveira. *De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90): economia e território em processo*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Rio de Janeiro, 2006. p. 35-39.

80 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 21.

81 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil". *Revista Mosaico*, Rio de Janeiro, Jul./Dez. 2015, p. 50.

82 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 90.

83 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 25.

Rio Santana e do Ribeirão de Ubá⁸⁴. No entanto, o contrato não foi concluído, sendo retomado apenas no governo de Francisco Portela, presidente provisório do estado do Rio de Janeiro nomeado por Deodoro da Fonseca. Francisco Portela iniciou um conjunto de articulações políticas que buscavam retomar o projeto ferroviário fluminense como estratégia de modernização e dinamização da economia do Estado⁸⁵. Tais medidas visavam o emprego de um transporte mais rápido e barato, que poderia possibilitar o desenvolvimento econômico e a integração para diversos pontos do estado do Rio de Janeiro, bem como o oferecimento de mais uma opção de conexão com a malha ferroviária do Estado de Minas Gerais, dinamizando o transporte na região.

Importante lembrar que os traçados ferroviários acompanhavam as regiões cafeeiras, evidenciando assim o caráter exportador das ferrovias no século XIX⁸⁶. Um importante autor que trata sobre a construção da E. F. Melhoramentos é Hélio Suêvo. Ele apresenta uma análise mais técnica dos trechos ferroviários e vai informar que o próprio debate da construção da Estrada de Ferro Melhoramentos se deu pelo crescimento da exportação do café no final do século XIX e o aumento do tráfego ferroviário na Serra do Mar entre Belém (Japeri) e Barra do Pirai pela E. F. Central do Brasil, sendo a *Melhoramentos* uma linha alternativa entre o Rio de Janeiro e Paraíba do Sul com o objetivo de transportar os produtos da região sul paraibana e também de Miguel Pereira, então parte do município de Vassouras⁸⁷.

Em 17 de maio de 1890, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil⁸⁸, que tinha em sua administração o engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin, Frederico Augusto Schmidt, Amarílio Vasconcelos e R. H. Batista F.⁸⁹. Foi firmado contrato entre esta companhia e o estado do Rio de Janeiro para a construção da estrada de ferro, que teria o mesmo nome da companhia responsável por sua construção e administração⁹⁰. A estrada foi construída em virtude de duas concessões: do Governo Federal para a E. F. São Francisco

84 MUNIZ, Manoel Vieira. Subsídios à História do Município de Miguel Pereira. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982. Pág. 43.

85 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil" ... op. cit., p. 50.

86 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha op. cit.*

87 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 105.

88 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV... op. cit.

89 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 105.

90 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil" ... op. cit. p. 51.

Xavier a comércio e do Governo do Estado do Rio de Janeiro para a E. F. de Vassouras, Paty do Alferes e Petrópolis, sendo fundidas as duas estradas⁹¹.

No período de 1890 e 1892, foram realizados estudos de viabilidade técnica e financeira com visitas por vários pontos da serra do Tinguá para definição do traçado do trecho⁹². Após visita de reconhecimento logístico, optou-se por usar as estradas de terra utilizadas pelos serranos como acesso mais prático às encostas da serra. Com esta decisão, o leito da ferrovia deveria acompanhar o rio Santana até a localidade de Vera Cruz, somente aí abandonando o leito do rio para seguir em direção às montanhas⁹³.

Em 1º de novembro de 1895, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil entre as estações de Mangueira e Honório Gurgel, com 17 quilômetros de extensão, possuindo duas estações e 15 paradas⁹⁴. O trecho tinha como ponto de partida estação localizada na rua Figueira de Mello, em local próximo à Praça da Bandeira e ao rio Maracanã, sendo batizada pela Companhia com o nome Alfredo Maia, sendo alterado logo depois para estação Mangueira⁹⁵. No mesmo dia foi inaugurado um pequeno trecho de 3,02 km em direção à estação Sapopemba (Deodoro) em paralelo a EFCB⁹⁶.

Em 18 de março de 1898, a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil realizou uma série de inaugurações, entre as quais as estações de Sertão, Conrado Niemeyer, Santa Branca, Governador Portela, Barão de Javary, Estiva, Pati do Alferes, Arcozelo, Avelar, Taboões, Andrade Costa, Cavaru, Werneck e a estação de Bonfim. O trecho construído margeava um trecho de uma antiga estrada, a qual partia de Mangaratiba e seguia para Petrópolis, passando por Pati do Alferes⁹⁷.

Em 7 de janeiro 1902, foi inaugurado um prolongamento entre a estação da Mangueira até a Ilha das Moças (próximo ao atual terminal rodoviário da Novo Rio) com 4,044 Km⁹⁸.

91 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 105.

92 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. *"Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil"...* op. cit.

93 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 69.

94 Relatório Ministerial das Indústrias, Viação e Obras Públicas de 1896, disponível no link: <http://www.trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=86&t=162>, acessado em 30 de junho de 2018.

95 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. *"Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil"...* op. cit.

96 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 105.

97 MUNIZ, Manoel Vieira. *Subsídios à História do Município de Miguel Pereira*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982. Pág. 44.

98 Anuario Fluminense de 1903: Almanach Historico da Cidade do Rio de Janeiro para 1901 (RJ) - 1901 a 1903. p. 43. Disponível em: Portal da Biblioteca Nacional <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=706396&pasta=ano%20190&pesq=>>>. Acesso em: 30 de junho de 2018.

Figura 1.2 – Trecho da *Melhoramentos* do Rio de Janeiro a Paraíba do Sul em 1898:

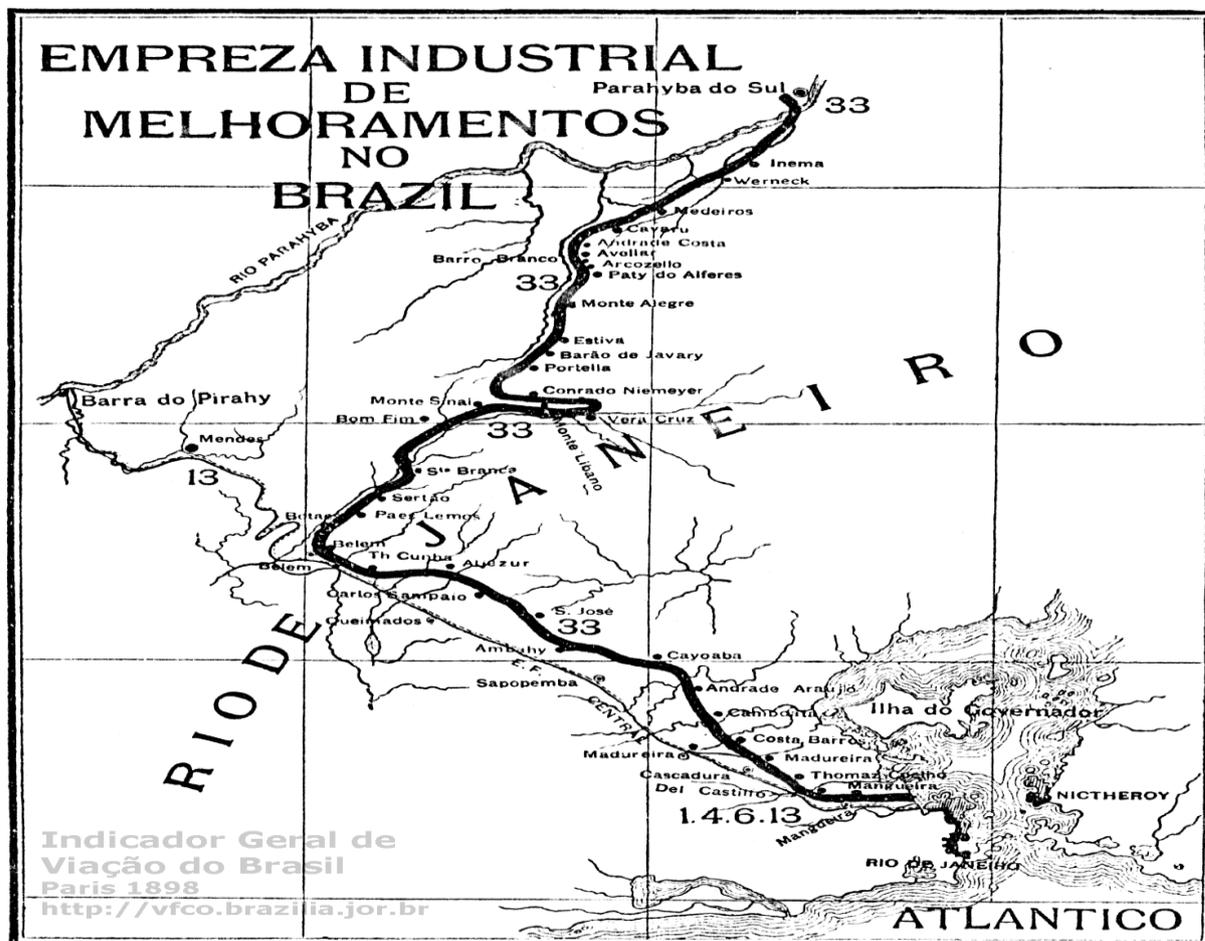


Fig. 2 — A antiga “*Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil*” passou, tempos depois, à *E. F. Central do Brasil*, constituindo a denominada “*Linha Auxiliar*” (bitola 1m,00)
 Fonte: *Indicador geral de viação do Brasil*. Disponível em: Portal da Centro-Oeste, trens e ferrovias <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898efMelhoramentos.shtml>>. Acesso em: 30 de junho de 2018.

Como podemos verificar na figura 1.2, o trecho iniciava na estação de Mangueira (de onde separava-se do ramal do Centro) seguia até Entre Rios (hoje Três Rios, na época distrito de Paraíba do Sul), passando por onde é conhecido como ramal de Belford Roxo até Costa Barros, onde integrava o ramal circular da Pavuna, ocorrendo uma bifurcação para o trecho da Rio D’Ouro. De Costa Barros, o trecho continuava pelo município de Iguassu, seguindo até Belém (atual Japeri), onde havia um ramal para integração com a Central do Brasil. De Belém o trecho começava a subida da Serra do Tinguá seguindo paralelamente o rio Santana até chegar na altura de Governador Portela (então pertencente a Vassouras e hoje distrito do município de Miguel Pereira), já no planalto situado à serra do Couto. De acordo com Hélio Suêvo:

A sua extensão total era de 165 Km, considerando as seções entre: Mangueira a Conrado (Raiz da serra), com 85 Km, rampa máxima de 1% e raio mínimo de 100 m; Conrado e Governador portela, toda traçada no vale Santana e vencendo

extraordinárias dificuldades em seus 25 Km, empregando-se rampa máxima de 2,65% e raio mínimo de 100 m; e Governador Portela a Paraíba do Sul, com 55 Km. Nesta seção, a rampa máxima era de 1% e o raio mínimo de 100 m, no trecho da Serra dos Tabuões, e fora dele o raio mínimo era de 140 m⁹⁹.

O trecho passou a servir de nova opção em direção a Minas Gerais, passando pela região do vale do café. Ao longo de suas estações surgiram núcleos urbanos, com instalação de pequenos comércios locais¹⁰⁰.

O projeto técnico foi assinado por Paulo de Frontin, importante colaborador de Pereira Passos na remodelação da cidade do Rio de Janeiro, eleito senador pelo Distrito Federal em 1917, renunciando ao cargo depois para assumir a prefeitura do Rio de Janeiro em 1919. A estrada de ferro foi planejada para ser edificada em bitola estreita de um metro e com apenas uma linha (chamada de singela), tendo apenas pátios de manobra em algumas estações específicas, o que diminuía os custos da obra¹⁰¹. A construção da estrada foi dividida em três seções básicas: 1ª) Mangueira (Alfredo Maia – Rio de Janeiro) a Sertão (Conrado) com o total de 85 km; 2ª) Sertão a Governador Portela com o total de 25 km; 3ª) Portela a Paraíba do Sul com o total de 55 km¹⁰². A tabela abaixo apresenta as distâncias entre as estações no trecho entre Japeri x Três Rios.

99 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 105.

100 MUNIZ, Manoel Vieira. *Subsídios à História do Município de Miguel Pereira*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982. Pág. 50.

101 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 109.

102 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV... *op. cit.*, p. 25-59.

Tabela 1.5 – Distância entre as estações entre Japeri e Três Rios:

TRECHOS	DISTÂNCIAS
JAPERI – PAES LEME	11, 041 Km
PAES LEME - CONRADO	8, 011 Km
CONRADO ARCÁDIA	5,919 Km
ARCÁDIA – VERA CRUZ	9, 729 Km
VERA CRUZ – FRANCISCO FRAGOSO	7,222 Km
FRANCISCO FRAGOSO -GOVERNADOR PORTELA	2,084 Km
GOVERNADOR PORTELA – BARÃO DE JAVARY	1,587 Km
BARÃO DE JAVARY – MIGUEL PEREIRA	2,897 Km
MIGUEL PEREIRA – PATY DO ALFERES	6,234 Km
PATY DO ALFERES - ARCOZELO	6,597 Km
ARCOZELO - AVELAR	8,490 Km
AVELAR – PARAÍBA DO SUL	28,202 Km
PARAÍBA DO SUL – TRÊS RIOS	14,600 Km

Fonte: DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 83.

Um fator que dificultava a construção do trecho de serra foi a topografia, possuindo uma subida sinuosa e com mudanças de altitudes em trechos curtos, o que poderia ocasionar desgaste de freios, aumento da pressão das caldeiras das locomotivas e outras avarias nos trens. Por isso, foram construídos em Governador Portela uma oficina e um depósito de mecânica que permitiria avaliar e reparar as locomotivas e os vagões após a subida da serra, conhecido como 9º Depósito de Manutenção da Ferrovia, conforme podemos verificar na imagem 1.1¹⁰³. Ali se verificava a lubrificação das engrenagens, fazia-se o abastecimento de água e lenha. Foi construído também um horto florestal, de propriedade da estrada, onde se plantavam os eucaliptos destinados aos postes e dormentes da via férrea¹⁰⁴.

103 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... *op. cit.*, p. 81.

104 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil"... *op. cit.*, p. 57.

Imagem 1.1 - Depósito de locomotivas em Governador Portela em 1930:



Fonte: Acervo Manoel Monachesi, foto de 9/1/1930

A única grande obra de arte de engenharia foi o viaduto Paulo de Frontin localizado sobre o rio Santana, com 82 metros de comprimento, com um vão central de 40 metros e mais dois vãos de 21 metros cada um, o qual devia posicionar-se a 34 metros por sobre o rio Santana¹⁰⁵. A ponte foi construída em módulos individualizados, arrebites e treliças metálicas fabricados na Bélgica em curva, conforme podemos ver na imagem 1.3, “em virtude da topografia peculiar do local” (imagem 1.2). Suas partes foram levadas até Vera Cruz e sua montagem ocorreu ao longo do ano de 1897¹⁰⁶. A estrada teve toda a extensão do trecho concluída e inaugurada no dia 29 de março de 1898, tendo a estação de Governador Portela sido inaugurada na mesma data¹⁰⁷.

105 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... *op. cit.*, p. 72.

106 Nota - O trecho possuía ainda mais duas pontes menores que atravessavam o rio Santana, uma na altura de Conrado e outra em Arcádia.

107 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. *"Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil"* ... *op. cit.*

Imagem 1.2 – Viaduto Paulo de Frontin:



Fonte: Foto Isabela Kassow. Disponível em: Portal Mapa da <<http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/ponte-paulo-de-frontin>>. Acesso em: 30 de junho de 2018.

Cultura

Imagem 1.3 – Viaduto Paulo de Frontin (em curva):



Fonte: Foto Hugo R. Marins. Disponível em: Portal Ensaios Ferroviários <<http://ensaiosferroviarios.blogspot.com/2013/02/viaduto-paulo-de-frontin-vera-cruz.html>>. Acesso em: 30 de junho de 2018.

Foi por conta desta estrada, que se formou o distrito de Governador Portela. A localidade recebeu o nome em homenagem ao primeiro governador do estado do Rio de Janeiro, Francisco Portela. Após a inauguração da estação, a *Melhoramentos* ocupou os terrenos às margens da ferrovia. Nestes terrenos foram sendo construídas paulatinamente as casas para os operários

que serviam a ferrovia. Com o movimento de comércio de embarque e desembarque a partir da estação, foram aparecendo casas comerciais de diferentes ramos como vendas, bares, farmácias, quitandas, entre outros¹⁰⁸.

1.5 - A Linha Auxiliar:

Em 2 de julho de 1903, o trecho da *Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil* foi anexado pela Estrada de Ferro Central do Brasil, passando a chamar-se oficialmente de Linha Auxiliar de acordo com o ofício nº 835 de 16 de julho de 1903 (também denominada em algumas publicações como Divisão Auxiliar). Suas ferrovias foram incorporadas em um total de 61 estações e paradas, dando origem à rede de Viação Fluminense, oficializada pelo decreto nº 8.077 de 23 de junho de 1910, onde no art. 1º organizava as linhas pertencentes à viação fluminense:

- I. Linha Auxiliar de Parahyba do Sul ao porto do Rio de Janeiro, que passará a ser tronco da rede.
- II. Estrada de Ferro União Valenciana.
- III. Estrada de Ferro Rio das Flores.
- IV. Estrada de Ferro Vassourense.
- V. Ligação da Linha Auxiliar, na estação de Governador Portella, á Estrada de Ferro Central do Brasil, passando pela cidade de Vassouras.
- VI Ligação das Estradas de Ferro Valenciana, e Rio das Flores, entre Valença Tabòas.
- VII. Ligação de Rio Preto, da União Valenciana á Santa Rita ou Bom Jardim, da Estrada de Ferro Sapucahy.
- VIII. Ligação da União Valenciana, em Juparanã, á Estrada de Ferro Sapucahy, na Barra do Pirahy, pela intercalação de um terceiro trilho da Estrada de ferro Central do Brasil.
- IX. Ligação de Tres Ilhas á Barra Longa, pela transformação tramway ahi existente.
- X. Ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte, Bom Jardim, em ponto mais conveniente da rede.
- XI. As Linhas em trafego e em construcção da Estrada de Ferro Oeste de Minas¹⁰⁹.

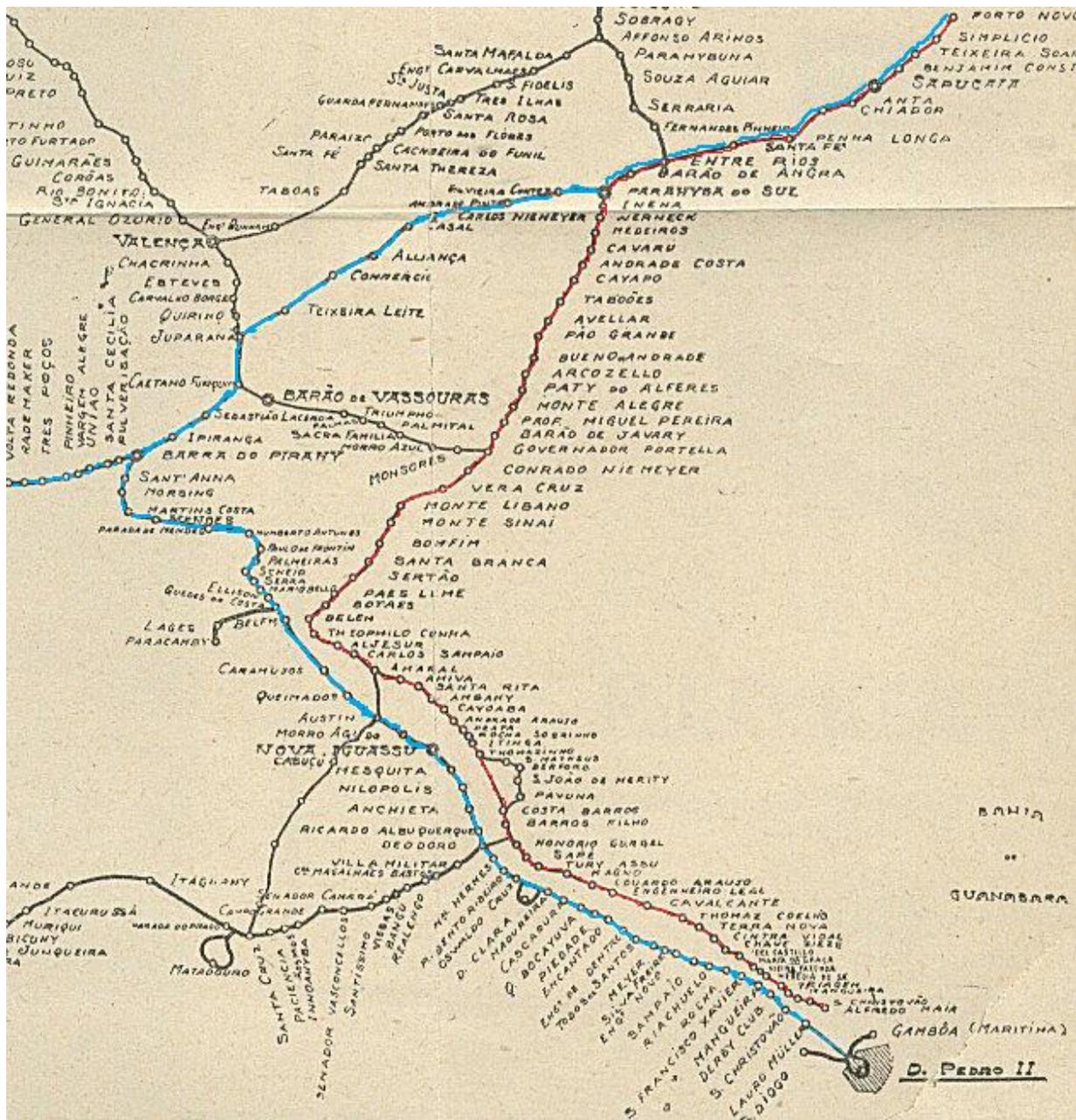
Com a encampação, a Linha Auxiliar que passou a ser gerida pela Central do Brasil, tendo em vista as dificuldades financeiras que a *Melhoramentos* apresentava, de forma que apenas após cinco anos de sua inauguração, a empresa já apresentava um *déficit* da ordem de 299:054\$107 réis, apresentando precário estado de conservação. Na mesma época, o ramal de Porto Novo, que saía de Entre Rios, teve a sua bitola estreitada para métrica e tornou-se a

108 MUNIZ, Manoel Vieira. Subsídios à História do Município de Miguel Pereira. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982. Pág. 52.

109 BRASIL. Decreto nº 8.077 de 23 de junho de 1910.

continuação da Linha Auxiliar até Porto Novo do Cunha, que passou a ser o ponto terminal da Linha Auxiliar, sendo também o ponto inicial da “Rede Mineira” da Leopoldina Railway, conforme podemos ver na imagem 1.4¹¹⁰.

Imagem 1.4 - Mapa da Linha Auxiliar em 1928 (em vermelho), em azul, a Linha do Centro¹¹¹



Fonte: VASCONCELOS, Maximiano. Vias brasileiras de comunicação: estrada de ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, 1933.

110 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro...* op. cit., p. 107.

111 Portal Trilhos do Rio: <http://www.trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=86&t=85>, acessado em 30/01/2018.

De acordo com Deister, entre julho e dezembro de 1903 circularam no trecho serrano da Linha Auxiliar 181 trens mistos, 75 trens especiais de carga e quatro trens especiais diversos. O material rodante era composto de 10 locomotivas a vapor, dois carros especiais de inspeção, um carro de primeira classe, dois carros de segunda classe, quatro carros de primeira e segunda classes, quatro vagões para o transporte de animais, quatro vagões para o transporte de lastro, um vagão para o transporte de leite, 15 vagões para o transporte de lenha e 18 vagões para mercadorias diversas. Já o quadro principal de funcionários administrativos, não inserindo assim os funcionários operacionais, como maquinistas e foguistas, era composto de um inspetor, um sub-inspetor, um agente de quinta classe, 19 conferentes de terceira classe, quatro guardas de armazéns, 15 guarda-chaves, um guarda-rodante, três guarda-freios e três guarda-fios¹¹².

Como vimos anteriormente, a economia brasileira na segunda metade do século XIX e início do XX desenvolveu-se a partir da produção e exportação de produtos primários, sobretudo o café, dentro da lógica da divisão internacional do trabalho. O predomínio econômico do café correspondia a uma supremacia política das oligarquias cafeeiras, sobretudo do Sudeste, controlando o aparelho de Estado brasileiro e determinando políticas estatais de defesa do café e de proteção à produção desse gênero. Dessa forma, esses mesmos grupos econômicos conseguiam a defesa de seus interesses na região junto ao governo estadual, mantendo a continuidade das bases econômicas de sustentação do governo imperial em sua última década¹¹³. A partir da análise do material rodante do trecho pesquisado, verificamos que a Linha Auxiliar encontrava-se alinhada à mesma lógica de transporte de produtos primários de regiões de Paraíba do Sul e Vassouras, servindo também como uma outra opção de transporte de produtos do sudeste das Minas Gerais.

Assim, a indústria brasileira tinha seu crescimento ao mesmo tempo limitado e impulsionado pelo predomínio dos cafeicultores com o direcionamento de suas políticas públicas, restringindo-se aos setores de vestuário, tecidos, calçados e outros bens de consumo não duráveis. Após a proclamação da República, de acordo com Finger:

O Governo tentou assumir um maior controle sobre a implantação das linhas, direcionando e incentivando a construção daquelas consideradas prioritárias para o desenvolvimento regional e articulação territorial, até 1919, fim da I Guerra Mundial, quando mudanças no cenário político e econômico internacional levaram à falência

112 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV... *op. cit.*, p. 27-28.

113 SEDLACEK, Guilherme Babo. *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis... op. cit.*, p. 21.

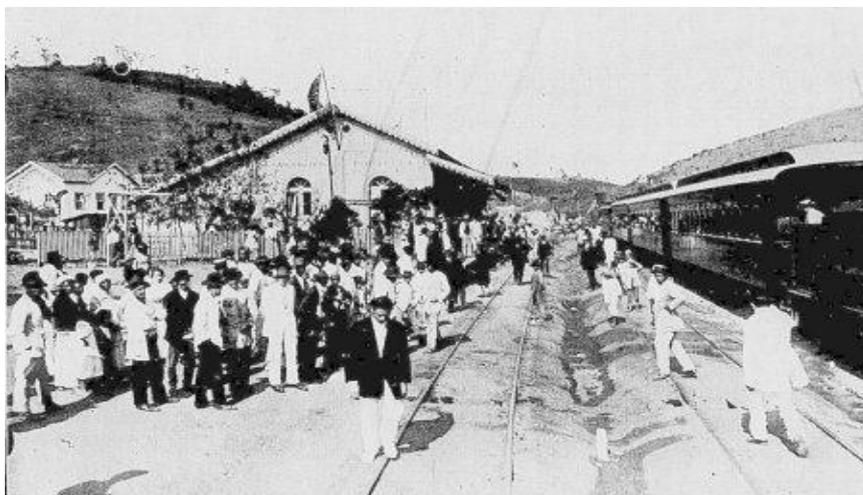
diversas companhias ferroviárias que operavam no Brasil, obrigando o Governo a assumir a administração das linhas.¹¹⁴

Até o fim da segunda década do século XX, continua a autora:

Continuaram a ser construídas linhas particulares para o escoamento da produção agrícola de regiões específicas até os trilhos de outra linha já em operação, destacando-se a Região Sudeste que, em função do café, teve sua malha intensamente ampliada.¹¹⁵

Assim, outras ferrovias foram incorporadas a Estrada de Ferro Central do Brasil, como a linha de carris de Vassouras, construindo um ramal entre a estação de Barão de Vassouras até a localidade de Governador Portela (hoje Miguel Pereira), na linha tronco da Auxiliar. Este trecho, que ficou conhecido como “Ramal de Vassouras”, foi inaugurado em 1914, conforme mostrado na imagem abaixo¹¹⁶. Esse ramal ligava a Linha Auxiliar a Santa Rita de Jacutinga, no estado de Minas Gerais, passando por Vassouras e com ponto de conexão com a Central do Brasil em Barão de Juparanã.

Imagem 1.5 - Inauguração do trecho Governador Portela x Vassouras:



Fonte: Portal eletrônico: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/govportella.htm, acessado em 30/01/2018.

114 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*, p. 50.

115 FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro... op. cit.*

116 NOVAES, Adriano. *Os caminhos antigos no território fluminense*. Rio de Janeiro, 2008. Portal eletrônico: Instituto Cidade Viva. Disponível em <<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>>, acessado em 30 de junho de 2018.

Retomando a obra de Hélio Suêvo, o autor informa que em 1923 foram iniciados os trabalhos de duplicação entre as estações Alfredo Maia e São Mateus, mas dada a insuficiência de recursos, o trabalho foi concluído em 1926, passando a circular no trecho duplicado mais de 100 trens, dentre eles trens de carga da Leopoldina¹¹⁷.

Por volta de 1925, foi iniciada a construção de residências para os agentes da estação, para os engenheiros e também para os operários que serviam as ferrovias, bem como de suas famílias. Governador Portela transformou-se em um centro de gerência, fiscalização e manutenção das viagens da Linha Auxiliar. Com isso, houve um aumento na abertura de vendas, bares, farmácias, quitandas e espaços de lazer no entorno¹¹⁸.

Apesar das limitações econômicas e tecnológicas, o aumento da malha ferroviária causou grande impacto no Brasil. Ao menos ao longo no Distrito Federal, as ferrovias fizeram surgir aglomerações ao longo de sua malha, levando à expansão da população do Rio de Janeiro para os subúrbios e municípios do interior fluminense, conectou territórios antes isolados, diminuíram distâncias com deslocamentos diários de pessoas, conforme apontado no quadro de horários que data de 1904 na imagem a seguir, permitindo também a chegada de produtos industriais a baixo custo até o interior¹¹⁹.

De acordo com o horário abaixo, havia em 1904 um horário de trem diário fazendo o trajeto Japeri (Ahiva) a Paraíba do Sul (Duas Pontes) saindo às 08:30h e um horário fazendo o trajeto inverso saindo às 12:10h. A estação Ahiva servia de baldeação para o ramal da Linha Centro que seguia para a estação Central do Brasil (trajeto hoje conhecido como ramal de Japeri). No entanto, às segundas, quartas e sextas seguia um trem diário de estação Ahiva para a estação inicial (estação da Leopoldina) e outra composição fazendo o trajeto inverso, seguindo pelo trecho da Linha Auxiliar de subúrbio. De acordo com o quadro de horários, o tempo previsto de viagem entre Paraíba do Sul a Japeri era de 4 horas e 45 minutos e de Japeri a Paraíba do Sul de 5 horas e 10 minutos, mas as composições costumavam sofrer muitos atrasos pelo fato de serem locomotivas a vapor, possuindo assim potência de trabalho reduzida, somada às constantes dificuldades nas subidas e descidas de serra¹²⁰.

117 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 107.

118 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "*Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil*" ... op. cit., p. 57.

119 VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "*Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil*" ... op. cit., p. 33.

120 ALMEIDA, Arídes Rodrigues de. *Funcionamento dos trens da Linha Auxiliar*. [Entrevista concedida a] Leandro Mendes de Oliveira. 2019.

Imagem 1.6 – Quadro de horários da Linha Auxiliar em julho de 1904:

Posições KILOMÉTRICAS		IM 1		IM 3		ESTAÇÕES		IM 2		IM 4	
		De manhã		De tarde				De tarde		De manhã	
		Cheg.	Part.	Cheg.	Part.			Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
		ESTAÇÕES		ESTAÇÕES				ESTAÇÕES		ESTAÇÕES	
0.000	Inicial.....	—	—	—	3.50	Duas Pontes.....	—	12.10	—	—	
4.070	Fructeiras.....	—	—	4.00	4.07	Werneck.....	12.30	12.35	—	—	
9.285	Del Castillo.....	—	—	4.20	4.22	Andrade Costa.....	12.53	1.00	—	—	
17.468	Inharajá.....	—	—	4.43	4.45	Avellar.....	1.28	1.33	—	—	
24.508	Costa Barros.....	—	—	5.03	5.05	Arcozello.....	2.02	2.04	—	—	
35.520	Andrade Araujo.....	—	—	5.34	5.37	Alferes.....	2.13	2.17	—	—	
41.007	Ambahy.....	—	—	5.49	5.51	Estiva.....	2.35	2.38	—	—	
49.138	Carlos Sampaio.....	—	—	6.10	6.15	Barão de Javary.....	2.43	2.46	—	—	
56.520	Aljezur.....	—	—	6.32	6.35	Governador Portella.....	2.50	2.55	—	—	
69.054	Ahiva.....	—	8.30	7.05	—	Conrado Niemeyer.....	3.06	3.09	—	—	
81.706	Paes Leme.....	9.00	9.03	—	—	Vera-Cruz.....	3.18	3.20	—	—	
88.042	Sertão.....	9.19	9.24	—	—	Bomfim.....	3.44	3.47	—	—	
93.937	Bomfim.....	9.47	9.50	—	—	Sertão.....	4.00	4.05	—	—	
103.611	Vera-Cruz.....	10.30	10.33	—	—	Paes Leme.....	4.20	4.25	—	—	
107.507	Conrado Niemeyer.....	10.50	10.55	—	—	Ahiva.....	4.55	—	—	6.50	
112.897	Governador Portella.....	11.15	11.20	—	—	Aljezur.....	—	—	7.20	7.23	
114.352	Barão de Javary.....	11.23	11.25	—	—	Carlos Sampaio.....	—	—	7.43	7.48	
116.450	Estiva.....	11.29	11.31	—	—	Ambahy.....	—	—	8.10	8.15	
123.600	Alferes.....	11.46	11.48	—	—	Andrade Araujo.....	—	—	8.25	8.30	
126.767	Arcozello.....	11.55	11.57	—	—	Costa Barros.....	—	—	9.00	9.03	
138.583	Avellar.....	12.20	12.25	—	—	Inharajá.....	—	—	9.22	9.25	
149.826	Andrade Costa.....	12.47	12.55	—	—	Del Castillo.....	—	—	9.47	9.52	
158.099	Werneck.....	1.14	1.19	—	—	Fructeiras.....	—	—	10.05	10.10	
166.977	Duas Pontes.....	1.40	—	—	—	Inicial.....	—	—	10.20	—	

Os trens IM 3 e IM 4 correrão nas segundas, quartas e sextas-feiras.

Escriptorio do Trafego, 18 de julho de 1904.—Luiz da Nobrega, sub-director do trafego.

Fonte: Diario Oficial de 19 de julho de 1904. Portal eletrônico: Trilhos do Rio. Disponível em <<http://www.trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=86&t=85>>, acessado em 30 de junho de 2018.

1.6 – A mudança na política de transportes:

O período compreendido entre as décadas de 1920 e 1950 caracterizou-se por uma mudança paulatina na política nacional de transportes, com o aumento dos investimentos em rodovias, paralelamente ao discurso de ineficiência da ferrovia, que já mostrava sinais de abandono nos fins da década de 1910, como podemos verificar em uma edição do jornal Correio da Lavoura reclamação referente a estação de Estiva (Miguel Pereira):

Chamamos a atenção do exmo. sr. dr. Director da Estrada de Ferro Central do Brasil para a absoluta falta de iluminação na plataforma da Estação desta já tão adeantada localidade. As ultimas chuvas que cahiram nesta e em outras localidades do interior arrancaram o único lampeão que nesta estação existia, isto no mez de Fevereiro, e até hoje, nenhuma providência foi dada para outro fosse ali collocado. Torna-se, pela falta de iluminação, o desembarque a noite dos muitos passageiros que diariamente se destina a essa estação, quasi impossível.¹²¹

Surgiam também argumentos de exaltação dos automóveis e a defesa das rodovias:

Na Noroega o automóvel é um meio de transporte da mesma importância que a navegação e as estradas de ferro. Existem lá cerca de ... 35.000 automóveis, ou seja um por cada 75 kilometros.¹²²

A preferência pelas rodovias ficou expressa na fala de Washington Luís que “governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é pois abrir estradas”¹²³. Essa prioridade era influenciada pela aproximação com os Estados Unidos, cuja indústria automobilística estava em plena expansão. Em 1920, mesmo com 85% da renda industrial concentrada em bens de consumo, aumentaram os investimentos no setor de bens de produção, desenvolvendo assim o setor industrial, tendendo a concentrar-se nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, que respondiam por quase metade dos estabelecimentos industriais do país¹²⁴. No entanto, os efeitos da crise de 1929 colocaram em evidência a vulnerabilidade da economia brasileira, em razão ainda da dependência de uma economia agroexportadora e de um incipiente setor industrial dependente do setor agroexportador. A depressão econômica nos países importadores determinou a retração da demanda externa do café, ampliando a pressão para a queda dos preços internacionais do produto.

Nesse aspecto, o golpe de 1930 que colocou Getúlio Vargas no poder representou uma mudança na esfera econômica com a ascensão de novos grupos políticos ao poder, mas ainda com forte influência de representantes do Estado oligárquico vigente nas décadas anteriores¹²⁵. Vargas adotou medidas de interesse de proprietários rurais, como a defesa do setor cafeeiro

121 *Falta de Iluminação*. Correio da Lavoura, Nova Iguaçu, 3 de abril de 1919. n.p.

122 *Os automóveis*. Correio da Lavoura. Nova Iguaçu, 4 de abril de 1929. p. 1.

123 *Apud* CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros...* *op. cit.*, p. 56.

124 ARIAS NETO, José Miguel. "Economia cafeeira, urbanização e industrialização"... *op. cit.*, p. 222.

125 IANNI, Otávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997 [1977], p. 18.

após a depressão dos anos 30, preservando assim a renda interna e criando condições para a aceleração da atividade industrial, conforme apresentado por Sonia Regina de Mendonça¹²⁶.

No entanto, Vargas também sofreu pressões dos novos grupos econômicos que passaram a exercer influência no governo após o golpe de 30, como os representantes da burguesia industrial. O governo de Vargas marca o início da industrialização mais acelerada do país e o início de um maior intervencionismo estatal na economia através do controle de empresas de serviços públicos e dos recursos minerais. Há nesse período uma mudança do modelo primário-exportador com o crescimento da industrialização a partir de um intervencionismo estatal, nacionalista e centralizador¹²⁷.

Com a importância crescente do mercado interno e a ascensão da indústria como centro dinâmico da economia brasileira, Rodrigo Acioli afirma que:

o setor ferroviário foi progressivamente perdendo a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas uma vez que suas malhas foram traçadas seguindo a lógica exportadora e não estavam portanto preparadas para enfrentar a integração de diferentes regiões e a maior mobilidade de matérias-primas e de produtos acabados exigidas pela industrialização crescente. Ao perderem para o transporte rodoviário a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas, as dificuldades financeiras das ferrovias foram se agravando na medida em que a diferença entre as receitas e despesas era cada vez menor¹²⁸

No governo Vargas foram instaladas a Companhia Siderúrgica Nacional em 1941, através do Decreto-lei nº 3.002 de 30 de janeiro de 1941 e a Fábrica Nacional de Motores em 1942 que se transformou em sociedade anônima em 1946, pelo Decreto-lei nº 8.699 de 16 de janeiro de 1946. Nesse período, a malha ferroviária, que funcionava por concessões do Estado a empresas particulares, passou a sofrer fortemente com a concorrência rodoviária, tendo em vista o crescimento do mercado interno e a ascensão das indústrias fazendo com que o setor ferroviário fosse progressivamente perdendo a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas uma vez que suas malhas foram traçadas seguindo a lógica exportadora de produtos agrícolas e não estavam portanto preparadas para enfrentar a integração de diferentes regiões e a maior mobilidade de matérias-primas e de produtos acabados exigidas pela industrialização crescente.

126 MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia: opções de desenvolvimento*. 3 ed. Rio de Janeiro: Graal, 2003 [1986], p. 24-25

127 ACIOLI, Rodrigo Girdwood. *Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ – Rio de Janeiro, 2007, p.31.

128 ACIOLI, Rodrigo Girdwood. *Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras... op. cit.*, p. 32.

Com o agravamento da concorrência do transporte rodoviário, a implementação de rodovias pavimentadas, a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas, as dificuldades financeiras das ferrovias foram se agravando na medida em que a diferença entre as receitas e despesas era cada vez menor, bem como a diminuição da captação de investimentos particulares e de recursos públicos, representando perda de receitas e de investidores. Os investimentos em ferrovias eram altos, não havendo retorno por causa da competição das rodovias, os investimentos particulares diminuíram frente aos prejuízos, passando a ter intervenção direta do governo federal para que o sistema não entrasse em colapso¹²⁹. A política de investimentos no setor rodoviário, iniciada por Washington Luís (1926-1930), foi encampada por Getúlio Vargas dentro das medidas de apoio ao desenvolvimento da atividade industrial, de acordo com o Plano Quinquenal de 1939. Esses investimentos também eram frutos de pressões de novos grupos econômicos interessados em construir rodovias e investir na produção de automóveis no Brasil¹³⁰.

De acordo com Guilherme Grandi, as rodovias, eram construídas com recursos públicos e:

começaram a se tornar mais atrativas aos usuários dos meios de transporte, na medida em que as empresas transportadoras não precisavam financiar a totalidade dos custos com construção e manutenção das estradas de rodagem, mas apenas uma parcela deste, representada pelo imposto sobre combustíveis e pedágios, cujas receitas também eram direcionadas a investimentos em rodovias¹³¹.

Dessa forma, as empresas rodoviárias passaram a oferecer tarifas mais atrativas para transportes menos vultuosos, aumentando a concorrência ao transporte ferroviário. Soma-se a isso, a maior flexibilidade dos automotores que poderiam atender áreas não atendidas pela malha ferroviária, em comparação à rigidez estrutural das ferrovias na entrega de mercadorias aos centros distribuidores e de abastecimento, finaliza Grandi¹³².

Outro fator importante foi a construção de rodovias asfaltadas. A primeira a ser construída no Brasil foi a Rio-Petrópolis, inaugurada em 25 de agosto de 1928¹³³. As estradas eram feitas até então em terra batida, ficando intransitáveis em períodos chuvosos. O asfalto

129 SKIDMORE, Thomas. *De Getúlio a Castelo*. 14. ed. São Paulo: Paz e Terra: 2007, p. 67.

130 SKIDMORE, Thomas. *De Getúlio a Castelo... op. cit.*, p. 142.

131 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.*, p. 236.

132 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.*, p. 237.

133 Jornal do Brasil. 'Um grande acontecimento rodoviário'. Rio de Janeiro. Edição de 25 de agosto de 1928, p. 7.

resolvia o problema das estradas enlameadas e aumentava a velocidade média de veículos. A construção de rodovias asfaltadas só se deu em larga escala no país a partir da década de 40, mas não podemos desprezar que no final da década de 1920 as rodovias já se apresentam como opção ao transporte ferroviário¹³⁴.

Há de considerar também que a Segunda Guerra Mundial contribuiu para acelerar a deterioração do parque ferroviário, pois verificou-se uma onda inflacionária que ocasionou a redução do fluxo de materiais ferroviários e de combustíveis para o Brasil como carvão, gasolina, óleo combustível, máquinas e metais, conjugado com uma maior exigência dessa modalidade de transporte¹³⁵.

Não houve nesse momento no Brasil a formação de um parque de fabricação de materiais próprios, tarefa dificultada, naquela altura, pelo altíssimo custo desse empreendimento e devido ao fato de que o capital internacional disponível era empregado na reconstrução dos países europeus, cuja principal fonte eram os financiamentos norte-americanos. A recomendação sugerida por Eugênio Gudín em Relatório, de circulação reservada, publicado no Rio de Janeiro em março de 1945, foi a promoção de uma política econômica liberal com orientação e intervenção do Estado¹³⁶.

A indústria no Brasil que tinha surgido como desdobramento da economia cafeeira nas últimas décadas do século XIX - concentrando-se inicialmente nos setores produtores de bens de consumo não duráveis - aos poucos se pluralizou, desenvolvendo setores, como o metalúrgico e o químico nas primeiras décadas do século XX. Na década de 1930 ocorreu um rápido aumento da produção e uma contínua expansão industrial. Nesse cenário, tornou-se prioridade do governo Vargas a implantação de uma grande siderurgia no país, com o intuito de atender a crescente demanda e promover a expansão econômica brasileira. O crescente interesse do governo sobre a questão devia-se à indisponibilidade de investimento do capital privado nacional na implantação de grandes usinas. Nesse contexto, Getúlio Vargas definiu uma política específica para a siderurgia, com o objetivo de nacionalizar as reservas minerais do país e reorientar a economia para o setor urbano industrial¹³⁷.

Com isso, criou, no ano de 1931, a Comissão Preparatória do Plano Nacional de Siderurgia, formada por técnicos brasileiros e norte-americanos, compondo uma comissão

134 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros...* op. cit., p. 56.

135 IANNI, O. *Estado e planejamento econômico no Brasil...* op. cit., p. 48.

136 A CONTROVÉRSIA do planejamento na economia brasileira... op. cit., p. 120.

137 MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980. p. 177.

mista. O objetivo era estudar o aproveitamento das reservas brasileiras de minério de ferro, promovendo sua exportação e implantando no país a indústria do aço de grande porte. Além de centro de estudos, a comissão serviu para abrir debates acerca do assunto durante toda a década de 1930¹³⁸.

No final da década de 1930, foi elaborada pelo governo a criação de uma siderúrgica nacional com o intuito de atender às necessidades da economia e da soberania brasileira. No dia 9 de abril de 1941, foi fundada a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) como resultado de um acordo diplomático entre os governos do Brasil e dos EUA, com a finalidade de suprir as necessidades de desenvolvimento das industriais brasileiras e a demanda de aço dos Aliados na Segunda Guerra Mundial¹³⁹.

A siderúrgica foi construída em Volta Redonda (no município de Barra Mansa), no estado do Rio de Janeiro, distante a cerca de 100 km da cidade do Rio de Janeiro e 350 km de São Paulo, com o intuito de encaminhar os produtos com mais agilidade para os dois principais mercados consumidores do país¹⁴⁰.

A construção da CSN gerou enorme aumento do volume de passageiros para a região centro-sul fluminense e de carga transportada na chamada Linha do Centro, entre Barra do Piraí e Belo Horizonte, que acabou recebendo melhoramentos em sua via permanente, locomotivas e material rodante. Também o chamado ramal de São Paulo, entre Barra do Piraí e São Paulo, foi retificado e melhorado ao longo das décadas de 1940 para aumentar sua capacidade de carga e aumentar a velocidade dos trens de passageiros¹⁴¹.

A partir dessa nova demanda, pensou-se em dar prosseguimento ao projeto de eletrificação das vias férreas. Já havia a iniciativa, ainda no final dos anos 20, de estudos para eletrificação da rede ferroviária. No ano de 1925 foram realizados pela Central do Brasil estudos para eletrificação da rede, entretanto, devido aos altos investimentos requeridos, não foram levados adiante¹⁴².

Deu-se prosseguimento então à eletrificação das principais linhas suburbanas, onde houvesse elevado tráfego ferroviário, e frequência contínua de trens de passageiros suburbanos

138 NEVES, Osias Ribeiro; CAMISASCA, Marina Mesquita. *Aço Brasil: uma viagem pela indústria do aço*. Belo Horizonte: Escritório de Histórias, 2013, p. 59.

139 NEVES, Osias Ribeiro; CAMISASCA, Marina Mesquita. *Aço Brasil: uma viagem pela indústria do aço...* op. cit., p. 65.

140 NEVES, Osias Ribeiro; CAMISASCA, Marina Mesquita. *Aço Brasil: uma viagem pela indústria do aço...* op. cit., p. 65.

141 GORNI, Antonio Augusto. *A eletrificação nas ferrovias brasileiras*. São Vicente: [s.n.] 2009, p. 83.

142 MEDEIROS, Eriknatan Clementino. *Estação Quirino: História, memória e o significado do trem para os moradores de Quirino*. Monografia de graduação em História. Seropédica: UFRRJ, 2014, p. 60.

para longas distâncias. No entanto, tal processo demandava pesados investimentos requeridos pela eletrificação e o governo não possuía dinheiro em caixa. Sendo assim, o processo de eletrificação nos subúrbios continuou de forma bastante lenta, sendo executada por firmas nacionais e sob condições técnicas não recomendáveis¹⁴³.

Foram eletrificadas linhas de longo percurso da *Central do Brasil* como o trecho entre Japeri e Barra do Piraí, terminado em 1949, com dez anos de atraso em função das restrições orçamentárias¹⁴⁴. Podemos ver assim que a eletrificação ferroviária ficou restrita a linhas com grande densidade de tráfego, tendo em vista a grande estrutura necessária para implantar, operar e manter uma ferrovia eletrificada¹⁴⁵. Enquanto que uma locomotiva a vapor carrega seu próprio combustível (carvão ou lenha), as locomotivas elétricas dependiam de energia gerada externamente, que deve ser distribuída às locomotivas até o ponto onde elas se encontrem, seja através de uma rede aérea de fios, gerando elevados custos de implantação. No entanto, esses custos seriam compensados após o início de funcionamento do trecho, tendo em vista o caráter mais econômico do uso da eletricidade, pois cada locomotiva elétrica fazia um percurso 2,5 vezes maior do que as de vapor e dava três viagens redondas entre as estações extremas do trecho eletrificado¹⁴⁶.

A tentativa de solução em outros trechos foi a introdução das locomotivas diesel elétricas ao longo da década de 1940, diminuindo o uso da eletrificação em outros trechos ferroviários. No entanto, as locomotivas a vapor ainda foram bastante empregadas entre as décadas de 1930 e 1950 por causa das dificuldades orçamentárias para modernização da malha ferroviária. As mesmas mostravam-se onerosas, deficientes e perigosas, sendo desaconselhável diante da constatação dos recorrentes acidentes, do alto consumo de carvão e de lenha, da reduzida carga transportada e de desgaste do material rodante.

143 GORNI, Antonio Augusto. *A eletrificação nas ferrovias brasileiras... op. cit.*, p. 85.

144 GORNI, Antonio Augusto. *A eletrificação nas ferrovias brasileiras... op. cit.*

145 GORNI, Antonio Augusto. *A eletrificação nas ferrovias brasileiras... op. cit.*, p. 1.

146 PIMENTA, Demerval José. *Aspectos econômicos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1955, p. 77.

Tabela 1.6 - Ferrovias incorporadas à RFFSA, em 30 de setembro de 1957:

NOME	SEDE	EXTENSÃO	BITOLA	UF	ESTAÇÕES	MATERIAL RODANTE
E.F.L.	Distrito Federal	Linhas principais e ramais - 3.057 km. Desvios e linhas acessórias - 337 km.	1 m.	Distrito Federal Rio de Janeiro Espírito Santo Minas Gerais	297	locomotivas a vapor -278 loc. diesel-elétricas - 1 loc. diesel-hidráulicas-13 automotriz - 1 carros - 413 vagões - 3.118
E.F.C.B.	Distrito Federal	Linhas principais e ramais - 3.729 km. Desvios e linhas acessórias - 754 km Linhas eletrificadas - 235 km.	1 m. 1,60 m. mista	Distrito Federal Rio de Janeiro São Paulo Minas Gerais	610	locomotivas a vapor -616 locomotivas elétricas -21 loc. diesel-elétricas -175 automotrizes -11 trens unidades -151 carros -854 vagões -9.440
R.M.V.	Belo Horizonte	Linhas principais e ramais - 3.989 km. Desvios e linhas acessórias - 265 km. Linhas eletrificadas - 333 km.	1 m. 0,76 m. mista	Goiás São Paulo Rio de Janeiro Minas Gerais	318	locomotivas a vapor -269 locomotivas elétricas -26 carros -341 vagões -2.196

Fonte: CAMPOS, Helena Guimarães. *A trajetória dos trens de subúrbio da região metropolitana de Belo Horizonte*. Dissertação de mestrado em Ciências Sociais. Belo Horizonte: PUC-MG, 2002, p. 13.

Como verificado na tabela acima, ainda havia uma predominância de locomotivas a vapor nas principais ferrovias brasileiras no período de incorporação pela Rede Ferroviária Federal em 1957. O trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Três Rios, que até a década de 1950 era administrado pela *Central do Brasil*, ainda era percorrido por locomotivas a vapor (na verdade, o trecho nunca foi eletrificado) em um trecho de bitola estreita de um metro, com apenas um trilho ao longo da maior parte do trajeto como podemos verificar na imagem abaixo.

Imagem 1.7 - Trem da Auxiliar próximo à estação de Vera Cruz em 1952:



Fonte: Acervo particular da Associação dos Funcionários Aposentados da Linha Auxiliar (AFALA). 1952. 1 fotografia.

Sem financiamentos e também sem uma política voltada para a construção ferroviária, acentuou-se a deterioração do parque ferroviário com seus materiais rodantes obsoletos e desgastados e, paralelamente, fortaleceu-se a política de construções rodoviárias, amplamente divulgada como de retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata.

A década de 1940 foi um período de intensificação da construção de rodovias e acirramento na competição com o modal ferroviário. Construía-se estradas paralelamente aos traçados ferroviários¹⁴⁷. Houve mudanças institucionais implementadas em 1945 que beneficiavam a implementação de rodovias, reorganizando o DNER (que tinha sido criado em 1937), dando-lhe autonomia financeira e administrativa, além de uma Divisão de Planejamento¹⁴⁸.

A área de transportes passaria por importantes modificações no ano de 1946. O DNER foi transformado em autarquia e criou-se o Fundo Rodoviário Nacional a partir da criação de um imposto único sobre combustíveis e derivados, pelo Decreto-lei no 8.463, de 27 de dezembro de 1945. A partir daí surgiram, no ano seguinte, os anteprojetos de leis originando os órgãos rodoviários estaduais e respectivos planos rodoviários¹⁴⁹. Segundo Dilma de Paula, a modalidade de transporte rodoviário se desenvolveu mais sob pressão de interesses de grupos

147 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 126.

148 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros... op. cit.*, p. 58.

149 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 129.

econômicos do que sob a influência de um plano de desenvolvimento de infraestrutura de transportes que proporcionasse a expansão global da economia¹⁵⁰. Havia no país uma orientação comercial protecionista, cujo objetivo consistia em garantir o mercado interno para os produtos industriais brasileiros, contra os similares estrangeiros¹⁵¹.

No período Dutra, a companhia inglesa que gerenciava a E. F. Leopoldina optou por não investir na ferrovia por achar que não obteria o retorno dos investimentos para seus acionistas e na esperança da compra da ferrovia pelo governo brasileiro, o que acabou concretizando-se tendo em vista a forte pressão dos trabalhadores ferroviários da Leopoldina através de sucessivas greves que reivindicavam a estatização da companhia. Assim, o governo Dutra utilizou dos créditos que possuíam junto à Grã-Bretanha das vendas nacionais àquele país ao longo da Segunda Guerra Mundial para adquirir os ativos de companhias ferroviárias no Brasil por 10 milhões de libras, que eram propriedades de firmas britânicas, entre elas a Estrada de Ferro da Leopoldina, que ligava a região portuária do Rio de Janeiro à antiga província fluminense, chegando à região serrana e ao Norte-Fluminense, absorvendo seus prejuízos¹⁵². O problema é que essas empresas ferroviárias possuíam equipamentos obsoletos e operavam de maneira deficitária, apesar de coincidir com a expansão máxima da Leopoldina, com 3.056 quilômetros¹⁵³.

O ano de 1947 marca a reorientação econômica governamental com maior intervenção estatal, por causa do rápido esgotamento das reservas brasileiras de divisas e *déficit* no balanço de pagamentos. Esse período foi marcado por elevadas taxas de expansão econômica e industrial, tendo em vista a abertura dos mercados e das economias do pós-guerra. No entanto, essa expansão econômica deu-se em um cenário de controle do câmbio, aumento da inflação e através de uma política de congelamento de salários dos trabalhadores, medidas impopulares que contribuíram para a volta de Getúlio Vargas à presidência¹⁵⁴.

O governo Vargas do período 1951-1954 destacou-se, no plano econômico, pela continuidade da intervenção estatal com o objetivo principal de incentivar o desenvolvimento econômico, com ênfase na industrialização. Para isso o governo criou planos para o combate à inflação e o desequilíbrio na balança de pagamentos, incentivou a aquisição de equipamentos e o desenvolvimento do setor energético, do setor de transportes e gêneros alimentícios para a

150 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 41.

151 MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942...*, p. 71.

152 BRASIL. Encampação da rede ferroviária Leopoldina Railway. Lei 1.288, de 20/12/1950.

153 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 118.

154 FAUSTO, Bóris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1996. Pág. 404.

construção de um parque industrial nacional sólido e diversificado. No quadro de dificuldades econômicas estava a alteração da política externa norte-americana a partir de 1953 com a substituição da ajuda estatal pelos investimentos privados, com isso, o acesso do governo brasileiro a créditos públicos para realização de obras de infraestrutura e para cobertura de *déficit* no balanço de pagamentos foi reduzido sensivelmente.¹⁵⁵

Na área de transportes, o governo federal também tomou medidas que serviram de incentivo à formação de uma rede de infraestrutura para expansão industrial e aproximação de mercados pelo país. Com o governo Vargas, a política de transportes ficaria voltada prioritariamente para rodovias, em detrimento das ferrovias, tendo em vista a falta de recursos para investimento nas ferrovias.

Através de uma proposta do governo brasileiro aos Estados Unidos, numa conferência de embaixadores americanos, em abril de 1950, foi criada a CMBEU – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico. A Comissão, instalada em abril de 1951, era formada por técnicos e funcionários públicos brasileiros e por técnicos norte-americanos. Foi o primeiro estudo sistemático recomendando a extinção de ramais ferroviários. De todos os fatores elencados, a baixa densidade de tráfego era apontada como a mais grave, considerada como a causa primordial da falta de estabilidade econômica do sistema ferroviário do país¹⁵⁶.

A equipe elaborou, entre 1951 e 1953 um diagnóstico da economia brasileira, apresentando 41 projetos específicos de financiamento, principalmente nas áreas de transporte e de energia elétrica para expansão da industrialização. O trabalho apontava o “estrangulamento” da economia brasileira com ferrovias apresentando uma grande variedade de bitolas, baixa densidade do tráfego, exigindo elevado custeio, e equipamentos ultrapassados sem conservação, enfatizando a necessidade de investimento na área de infraestrutura, como o parque de geração de energia elétrica e de transportes, preferencialmente o rodoviário, enquanto saída para a disseminação e dinamização da indústria, aumentando assim a produtividade, como afirma a Lei 2.698, de 27/12/1955. Esse diagnóstico seria a base principal do futuro Plano de Metas, no governo JK. Esses projetos, frutos do trabalho da Comissão, foram levados a cabo sob o patrocínio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE¹⁵⁷.

155 SKIDMORE, T. *De Getúlio a Castelo... op. cit.*, p. 110 – 173.

156 DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, p. 196.

157 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 134.

Fazendo um breve balanço do capítulo apresentado, vimos que o investimento em ferrovias começou no início da segunda metade do século XIX como fruto da expansão da economia cafeeira com o aumento de volume transportado, ficando centrado até 1884 na região cafeeira. A implementação da malha ferroviária se deu por pressão de grupos hegemônicos cafeeiros que buscavam interesses econômicos comuns para a implantação dos trilhos para que seus custos de transportes fossem reduzidos.

As ferrovias passaram a apresentar-se como uma opção de transporte mais moderna para o escoamento das sacas de café frente ao transporte de muares, tornando-se uma opção mais vantajosa dentro da lógica capitalista, reduzindo o tempo de transporte da mercadoria e aumentando o volume transportado, influenciando na taxa de lucro do investidor e no aumento da produção.

Vimos também que a expansão da malha ferroviária na segunda metade do século XIX se deu graças ao aumento da entrada do capital estrangeiro, a expansão da produção e transporte de produtos agrícolas, tendo no café seu principal representante.

Nesse contexto, foi criada a *Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil* no final do século XIX sob o discurso de melhorias materiais na região centro Sul fluminense pela classe dirigente, mas que representava o interesse de grupos dominantes locais em integrar territórios sob sua influência ao mercado externo e interno. Já em 1903, o trecho da *Melhoramentos* passou a chamar-se de *Linha Auxiliar*, sendo anexada à *Estrada de Ferro Central do Brasil*.

A *Linha Auxiliar* conviveu no período entre 1920 e 1950 com uma mudança paulatina na política nacional de transportes, com o aumento dos investimentos em rodovias a partir do *lobby* de novos grupos econômicos vinculados ao setor industrial que chegaram ao poder com o golpe de 30. Tais grupos adotaram um discurso em favor das rodovias, afirmando ser as tais de retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata. Nesse período, ocorre uma acentuação na deterioração do parque ferroviário com seus materiais rodantes obsoletos e desgastados, tendo em vista a falta de recursos na modernização das linhas férreas e da frota de trens.

Concluindo, encontramos como explicação para a crise do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro e seu processo de abandono, perdendo seu *status* de principal eixo modal, o novo deslocamento do eixo econômico advindo com o crescimento econômico paulista e o novo cenário de industrialização do país, bem como a opção rodoviária como possibilidade da manutenção da viabilidade econômica do transporte. Dessa forma, as rodovias poderiam apresentar-se como uma opção mais vantajosa dentro da lógica capitalista, reduzindo o tempo

de transporte e dinamizando o acesso às áreas não atendidas pela malha férrea, influenciando na taxa de lucro do investidor e na expansão dos mercados. Assim, o governo passou a priorizar a expansão das rodovias, transformando-as em principal eixo modal, política adotada no âmbito nacional e também aplicada no Rio de Janeiro.

CAPÍTULO II

A POLÍTICA DE EXTINÇÃO DE RAMAIS FERROVIÁRIOS (1957 - 1980)

O período entre 1957 e 1980 foi marcado por mudanças significativas no setor ferroviário brasileiro. A compreensão da política de transportes adotada no período é importante para entendermos a mudança da política estatal frente ao período anterior, bem como o processo de extinção de ramais ferroviários da década de 70.

Uma das principais mudanças do perfil do sistema de transportes na região nesse período foi o deslocamento da lógica agrário-exportadora, até então dominante, para um novo cenário de industrialização da região Sudeste. A participação da agricultura no PIB foi constantemente diminuindo no século XX, passando de 38,1% em 1920 a 16,9% em 1960 e 9,8% em 1980, de acordo com dados do IBGE¹⁵⁸. Somada a essa mudança, há um gradativo deslocamento no tocante ao principal eixo modal, em que as ferrovias perdem seu *status* para as rodovias, a partir de uma política pública adotada pelo Estado de priorizar a expansão das rodovias como possibilidade da manutenção da viabilidade econômica do transporte e extinção de ramais ferroviários considerados deficitários, frente a um novo cenário de industrialização do país e do aparecimento de novos grupos que passaram a exercer pressão através de aparelhos privados de hegemonia.

Neste capítulo, nosso objetivo específico é apresentar um panorama do ambiente econômico brasileiro no período 1957 – 1980, abordando o cenário econômico interno e externo. A partir daí, investigar as principais políticas públicas e de transportes adotadas pelo governo, visando à redução de *déficit* e o crescimento econômico do país, relacionando a formação de novos polos urbanos e industriais e o aparecimento de novos grupos de pressão advindos desse processo.

158 IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estatísticas do Século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, p. 347.

Para compreendermos a mudança de eixo modal é importante a análise dessa nova configuração urbana advinda do processo de industrialização. Até a década de 1920, o Brasil era um país predominantemente agrário, com pequenos focos de urbanização. De acordo com Matheus Cavalcanti Bartholomeu, pesquisador que apresentou um importante estudo sobre o processo de urbanização do eixo Rio de Janeiro x Juiz de Fora:

A partir de 1928, configurou-se uma transição de uma urbanização até então incipiente, ligada à transformação de tempos e espaços nos quais ainda predominavam as dinâmicas do rural ou da indústria, para uma urbanização consolidada, com a qual a problemática urbana tomou conta da vida cotidiana, não apenas da vida na cidade como também na fábrica e no campo. Aprofundaram-se, também, as contradições entre o urbano e o industrial, que já apareciam no primeiro período, e percebemos expansão das fábricas em alguns locais e relativa retração em outros¹⁵⁹.

O autor afirma que entre 1928 e 1980 houve um aprofundamento do processo de industrialização/urbanização com o predomínio de uma sociedade urbana no eixo de urbanização Rio de Janeiro – Juiz de Fora¹⁶⁰.

Um importante aspecto do problema é analisar e encontrar pontos em comum entre processos de industrialização e urbanização, bem como a presença de grupos de pressão na formulação de políticas públicas e seu impacto na política de transportes. Somando a esses aspectos, é necessário identificar as condicionantes econômicas internas e externas que contribuíram para a elaboração de políticas de ramais ferroviários. Dessa forma, é importante compreender como se deu o processo de urbanização no trecho entre Japeri e Governador Portela e como esse processo está relacionado ao trecho da Linha Auxiliar. Da mesma maneira, compreender qual foi o impacto da expansão de outros pontos de urbanização e de outras opções viárias para o trecho pesquisado e quais foram os reflexos das mudanças ao processo de industrialização para a região pesquisada. E, por fim, como os grupos de pressão influenciaram as políticas de transportes no período antes de 1964 e pós 1964.

Dessa maneira, a questão que nos propomos abordar é: como o processo de industrialização e formação de outros polos urbanos, o avanço da técnica e as estratégias em prol do transporte rodoviário representado por seus grupos hegemônicos transformaram o eixo

159 BARTHOLOMEU, Matheus Cavalcanti. *Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980*. Rio de Janeiro: PUC, 2016. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-RJ – Rio de Janeiro, 2016, p. 134.

160 BARTHOLOMEU, Matheus Cavalcanti. *Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980... op. cit.*

e contribuíram para a execução da política de transportes, fortemente voltada para o transporte rodoviário? E, por fim, pretendemos verificar seus reflexos na extinção do trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Governador Portela.

Tentando seguir esse caminho, dividimos este capítulo em três grandes itens: 2.1. *As ferrovias do Estado do Rio de Janeiro*, que faz um panorama da malha ferroviária do Rio de Janeiro. 2.2. *Condicionantes econômicas internas e externas das políticas de ramais ferroviários*, em que apresenta as condicionantes econômicas para a política de extinção de ramais considerados antieconômicos. 2.3. *A política de extinção de ramais ferroviários*, que trata especificamente da elaboração da política de extinção de ramais antieconômicos.

No primeiro, analisaremos a malha ferroviária do estado do Rio de Janeiro e a lógica pela qual foi concebida, focando no trecho da Linha Auxiliar que ligava o Rio de Janeiro a Porto Novo-MG, apresentando a criação do trecho, sua finalidade e posteriores alterações. Por sua vez, no segundo item, procuraremos entender como ocorreu a aceleração do processo de industrialização, através de condicionantes econômicos internos e externos, e seu impacto na reconfiguração no processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro. A partir dessa análise, identificamos como tal processo esteve relacionado à expansão das rodovias e formação de seus traçados. Somado a isso, problematizamos a formação de grupos de interesse que aparecem no cenário político como resultado das transformações econômicas no país e como tais grupos passaram a interferir nas políticas públicas através de forte inserção no aparelho de Estado em prol dos próprios interesses através da formação de um consenso em favor do modal rodoviário. O terceiro item relacionará as transformações estruturais apontadas no item anterior à elaboração das políticas de extinção de ramais ferroviários. Desse modo, tentaremos apresentar a argumentação dos defensores da extinção de ramais ferroviários ineficientes e deficitários e a preferência do modelo rodoviário e como tais argumentações influenciaram nas tomadas de decisões do Estado na política de transportes. E, por fim, como a política de extinção de ramais ferroviários tornou-se uma política de Estado após o golpe de 1964, com erradicação maciça de trechos e redução do quadro de empregados da RFFSA, com destaque para os impactos sentidos no trecho pesquisado.

2.1 – A malha ferroviária do Rio de Janeiro

Para melhor compreendermos a dinâmica das políticas públicas para o trecho pesquisado, é necessário fazermos uma radiografia da malha ferroviária fluminense. Dilma de

Paula, a partir de seu trabalho sobre a estrada de ferro Leopoldina, percebeu que a política de supressão de ramais antieconômicos se deu em âmbito nacional¹⁶¹. Pela extensão de material a ser pesquisado sobre o tema, nos deteremos na análise das ferrovias no estado do Rio de Janeiro, em especial ao trecho da Linha Auxiliar que ligava o Rio a Minas Gerais.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em 2006 o estado do Rio de Janeiro possuía uma malha ferroviária de 1.199 km¹⁶². Ao longo da pesquisa, não foram encontrados dados específicos sobre a extensão da malha ferroviária em território fluminense como um todo. No entanto, a partir de dados do Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal e de outras fontes secundárias, podemos inferir informações quantitativas de parte da malha do estado do Rio de Janeiro (lembrando que as linhas abrangiam, em alguns casos, mais de um estado) para a partir daí, chegarmos a um desenho aproximado de sua extensão.

Uma importante estrada de ferro fluminense foi a Central do Brasil, a primeira destinada exclusivamente ao escoamento do café, principal produto agrícola produzido nos planaltos fluminense e mineiro. Esta foi a terceira ferrovia inaugurada no Brasil e segunda na província do Rio de Janeiro em 29 de março 1858, com o nome Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II¹⁶³. De acordo com Hélio Suêvo, o projeto da estrada de ferro previa a transposição da Serra do Mar e posterior divisão em dois ramais: um em direção ao povoado de Cachoeira, em São Paulo, e o outro para Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais. A ferrovia tinha como objetivo o escoamento do café produzido nos planaltos fluminense e mineiro, bem como de outros gêneros alimentícios para o abastecimento interno¹⁶⁴.

Suêvo afirma que a população cresceu bastante ao longo da linha férrea, tendo a E. F. D. Pedro II, gradativamente, passado a assumir a função de abastecimento das populações locais, sendo inaugurado já em 1861 o serviço de trens de subúrbio entre as estações da Corte e Cascadura. O trecho do “tronco mineiro” entre Barra do Pirai e Três Rios foi finalizado em 1867. Já o ramal paulista teve o trecho de São Paulo e Cachoeira finalizado em 1887¹⁶⁵. Com a proclamação da República, a E. F. D. Pedro II passou a ser chamada de “Estrada de Ferro

161 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 21.

162 Portal eletrônico: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Disponível em www.ipea.gov.br/presenca/index.php?option=com_content&view=article&id=28&Itemid=18, Acessado em 07 de maio de 2019.

163 Nota - As duas primeiras ferrovias inauguradas foram a Estrada de Ferro Mauá, em 30 de abril de 1854 e a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, em 08 de fevereiro de 1858.

164 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. p. 20.

165 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro...* p. 21-22.

Central do Brasil”, conforme o aviso de 22 de novembro de 1889. Esse período é marcado pela incorporação de outras linhas de propriedade do Estado e de particulares. Em 2 de julho de 1903 a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil é anexada pela EFCB, passando a chamar-se Linha Auxiliar, conforme visto no capítulo anterior¹⁶⁶. Vale lembrar que a partir desse momento, a Linha Auxiliar passará por constantes mudanças administrativas, alterando sua gestão entre a EFCB e a EF Leopoldina até ser encampada pela RFFSA.

Tabela 2.1 – Desenvolvimento da Cia. D. Pedro II no período 1858-1867:

DESENVOLVIMENTO DA CIA. D. PEDRO II NO PERÍODO 1858-1867					
ANO	MÊS	TRECHO	EXTENSÃO (km)	EXTENSÃO TOTAL (km)	SEÇÕES E RAMAIS
1858	MAR	Corte a Queimados	48,210	48,210	1ª seção – Corte a Belém
	NOV	Queimados a Belém	13,465	61,675	
1861	AGO	Bifurcação a Macacos	4,929	66,604	Ramal de Macacos
		Belém a Bifurcação	3,398	70,002	2ª seção – Belém a Barra
1863	JUL	Bifurcação a Rodeio	20,321	90,323	
1864	AGO	Estação dos Mendes, Sant’Anna e Barra	22,686	113,009	
1865	ABR	Barra a Ypiranga	7,399	120,408	3ª seção – Barra a Entre Rios
	JUN	Ypiranga a Vassouras	13,078	133,486	
	DEZ	Vassouras a Desengano	3,479	136,965	
1866	NOV	Desengano a Commercio	14,647	151,612	
1867	MAI	Commercio a Ubá	23,634	175,246	
	AGO	Ubá a Parahyba	17,052	192,298	
	OUT	Parahyba a Entre Rios	10,300	202,598	

Fonte: PIKANÇO, Francisco. Viação férrea do Brazil: descrição técnica e estatística de todas as novas estradas de ferro. Rio de Janeiro: Typ. E Tilh. De Machado & C., 1884. p. 172-173.

De acordo com a tabela acima, a extensão da EFCB entre a Central e a estação de Entre Rios (Três Rios) pela Linha do Centro era de 202,598 km. No portal eletrônico *Estações Ferroviárias do Brasil* encontramos a distância aproximada entre as estações de Barra do Pirai e Engenheiro Passos (antiga Boa Vista), última estação fluminense antes de entrar em território

166 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro...* p. 22.

dentre outras mercadorias não-classificadas¹⁶⁹. Um ponto interessante apresentado pela autora é relacionar a queda no transporte de tecidos pela EFCB com a concorrência do transporte rodoviário como opção mais eficiente do setor industrial¹⁷⁰. Margareth Martins analisou o traçado da EFCB, situando-a na região economicamente mais ativa do país. Para ela, a estrada conseguiu atingir satisfatoriamente os pontos de produção e consumo de sua região através do seu traçado e do desenvolvimento de transporte mútuo com outras ferrovias, entre elas a Leopoldina, no entanto não houve especialização no transporte de mercadoria ou grupo de mercadorias¹⁷¹.

A autora apontou também a influência da política ou políticas tarifárias adotadas durante o período, de forma que em momento algum a Central do Brasil pode contar com um sistema de tarifas que cobrisse o custo do seu serviço, quer por problemas administrativos, quer pelo resultado das pressões das classes produtoras que reagiam às tentativas de ajustes de tarifas¹⁷².

Margareth Martins fala sobre a ineficiência administrativa dos responsáveis da empresa, tendo em vista os altos gastos com tecnologia importada de maneira desordenada e não adaptada às demandas da região. Tais medidas geraram um subaproveitamento de combustíveis nacionais alternativos e um alto nível de desgaste de componentes de reposição e consertos. Sendo de requisição permanente e com necessidade de formação de grandes estoques, o combustível era o segundo principal elemento de despesa de custeio da Central do Brasil, atrás apenas da despesa com pessoal, sendo os principais combustíveis utilizados o carvão, lenha, gasolina, óleo combustível, lubrificantes, xisto, coque para a fundição e material para iluminação¹⁷³. Dentre todos, apenas a lenha não era importada. No entanto, o uso da lenha diminuía a potência das locomotivas e exigia um maior número de limpeza, pois o seu consumo resultava em maior quantidade de resíduos. Dado o elevado preço dos combustíveis importados, foram feitos estudos de viabilidade de eletrificação dos ramais do subúrbio. No entanto, o primeiro contrato foi assinado apenas em 1935¹⁷⁴. A estrada apresentava diferença de bitolas de 1,00 e 1,60 metro, bem como a presença de bitolas mistas, o que gerava atrasos nas composições. A autora lembra que a importação de material rodante impactava na falta de material, tendo em vista a variação cambial, o que gerava interrupção no transporte de

169 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 39-58.

170 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 57.

171 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 61.

172 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 103.

173 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 131.

174 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 149.

passageiros e de mercadorias. Dessa forma, as oficinas realizavam consertos e reparos de maneira improvisada e utilizava material obsoleto¹⁷⁵.

A autora afirma que o estado precário do material, os sucessivos consertos e reparações, a necessidade de manutenção de grandes oficinas, os frequentes acidentes e a utilização da máquina a vapor, faziam com que o contingente de trabalhadores utilizados nas seções de tráfego, locomoção e via permanente fosse elevado. Sendo assim, a despesa com pessoal o principal elemento de despesa de custeio da Central do Brasil¹⁷⁶. De acordo com Walter Moreira Martins, ferroviário da Linha Auxiliar aposentado entrevistado no ano de 2015, havia na década de 1960 aproximadamente 800 funcionários trabalhando em Governador Portela. No entanto, achamos esses números bastante exagerados, mas o testemunho reforça a ideia de um quadro de funcionários elevado na localidade.

Segundo Martins, as despesas com pessoal aumentaram após o aumento das obrigações trabalhistas advindas no período de Getúlio Vargas, entendida pela autora como decorrência do desenvolvimento da economia capitalista da região em um processo de industrialização brasileira¹⁷⁷.

Margareth Martins mostra uma mudança no transporte da EFCB na década de 40, afirmando que o conjunto de mercadorias destinadas ao mercado interno era o que dava sustentação à estrada, sendo a expansão das linhas um reflexo das exigências do mercado interno em desenvolvimento na região servida por ela, evidenciando a mudança do eixo econômico de um modelo agroexportador para outro baseado na industrialização¹⁷⁸. Assim, o que ocorreu com o traçado da EFCB foi que suas linhas não acompanharam as transformações ocorridas na economia brasileira, deixando de ser acessíveis aos locais de produção e consumo criados por tais transformações¹⁷⁹.

Outro importante referencial quando o tema é ferrovias do estado do Rio de Janeiro é o trabalho de Dilma de Paula. A autora desenvolve um trabalho sobre a trajetória e extensão máxima da Estrada de Ferro Leopoldina, bem como investiga a política de erradicação de ramais ferroviários desse trecho¹⁸⁰. De acordo com Dilma de Paula, sua criação remonta a 10 de outubro de 1871, através da Lei nº 1.826, da província de Minas Gerais que autorizava seu

175 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 106 - 126.

176 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 162.

177 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 166.

178 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 183.

179 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 184.

180 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha...* op. cit., p. 25.

presidente a conceder subvenção de 9.000\$000 ou a garantia de juros sobre o capital de 2.400:000\$000 à empresa que se organizasse para construir uma estrada de ferro entre Porto Novo do Cunha, na margem do Paraíba, onde existia um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II, e a Cidade de Leopoldina (daí o nome da estrada de ferro), cuja finalidade era transportar café de Minas Gerais ao Rio de Janeiro. A concessão foi oficializada em 1872, através do Decreto 4.914, fixando o privilégio de exploração por 50 anos para a recém-criada empresa *Estrada de Ferro Leopoldina* para a construção de uma estrada de ferro com bitola de um metro, partindo de Porto Novo do Cunha até Santa Rita de Meia Pataca (hoje Cataguases), com ramal para a Cidade de Leopoldina¹⁸¹.

Dilma de Paula afirma que, a partir de 1885, a Leopoldina adquiriu direitos e obrigações de várias outras empresas que exploravam pequenos trechos, o que era uma prática comum entre as empresas do setor, conforme visto na obra de Margareth Martins com a EFCB em 1889, totalizando uma malha de 1.246,465 km¹⁸². Dessa forma, a Leopoldina foi se estendendo pelos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo¹⁸³.

Importante ressaltar que Dilma de Paula observa que os contornos assumidos pelas ferrovias eram, em alguns casos, respostas diretas a pressões políticas dos produtores de café, já deixando transparecer a presença de grupos de pressão na elaboração de políticas de transportes¹⁸⁴.

Após o atraso no pagamento das parcelas do empréstimo aos credores ingleses, a “Companhia Estrada de Ferro Leopoldina” entrou em liquidação forçada em 26/11/1897. Dessa forma, foi organizada a *The Leopoldina Railway Company LTD*, autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto n. 2. 797 de 14/01/1898, assumindo todos os bens e empreendimentos da antiga Estrada Leopoldina e totalizando 1.265 km de extensão nos territórios do Distrito Federal e do estado do Rio de Janeiro¹⁸⁵.

A autora faz uma análise da crise dos preços do final do século XIX, relacionando ao aumento de tarifas de transporte, em que constata que diferentemente da EFCB, as tarifas de fretes cobradas eram diferenciadas, sendo o café, animais e madeira os mais taxados. Apesar da alta dos preços e dos protestos, houve um crescimento significativo de passageiros transportados até 1945. Já as encomendas mantinham um índice pequeno e regular e as

181 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 86.

182 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 92.

183 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 91.

184 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*

185 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 95.

mercadorias praticamente estagnadas, dispondo mais ou menos do mesmo patamar de 1929 a 1947¹⁸⁶. Apesar das dificuldades no cenário econômico, a administração da Leopoldina, a partir de medidas de austeridade, como o corte na distribuição de dividendos em 1929, obteve balanço positivo até 1947, quando teve um prejuízo de Cr\$ 9.763.000¹⁸⁷. Provavelmente, tais índices positivos se deram porque até meados da década de 1920 a Leopoldina se constituiu no único meio de transporte da Zona da Mata mineira, quando se iniciou a construção de rodovias em larga escala, o que pode ter contribuído para a competição ao transporte ferroviário, somada a crise econômica do final da década.

Outro ponto importante identificado por Dilma de Paula é o aumento dos gastos com pessoal na década de 1930, chegando a 50% da renda bruta absorvida com o pagamento da folha salarial¹⁸⁸. Apesar de não apontado pela autora, podemos depreender a partir do trabalho de Margareth Martins que a elevação dos gastos com pessoal deveu-se ao aumento das obrigações trabalhistas advindas no período de Getúlio Vargas.

A partir da Segunda Guerra Mundial passaram a ser frequentes os auxílios estatais, até ocorrer uma intervenção federal em 1946, após uma greve geral dos trabalhadores que reivindicavam melhorias salariais. Após a intervenção, houve reajuste salarial e o aumento de subsídios do governo federal à Leopoldina¹⁸⁹. Dessa forma, cresceram as pressões para a estatização da empresa, tanto que, em 1948, foi deflagrada outra greve, que dentre outras reivindicações, pediam a encampação da empresa pelo governo¹⁹⁰.

Por fim, Dilma Andrade afirma que a companhia inglesa que gerenciava a EFL optou por não investir na ferrovia por achar que não obteria o retorno dos investimentos para seus acionistas e na esperança da compra da ferrovia pelo governo brasileiro, o que acabou se concretizando. Assim, em 1950 o governo Dutra utilizou dos créditos que o Brasil possuía junto à Grã-Bretanha das vendas nacionais àquele país ao longo da Segunda Guerra Mundial para adquirir os ativos de companhias ferroviárias no Brasil por 10 milhões de libras, que eram propriedades de firmas britânicas, entre elas a Estrada de Ferro da Leopoldina¹⁹¹.

O problema é que a Leopoldina possuía equipamentos obsoletos e operava de maneira deficitária desde 1947. Na década de 1960 o trecho da Linha Auxiliar que ligava Japeri a Três

186 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 97-99.

187 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 101.

188 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 102.

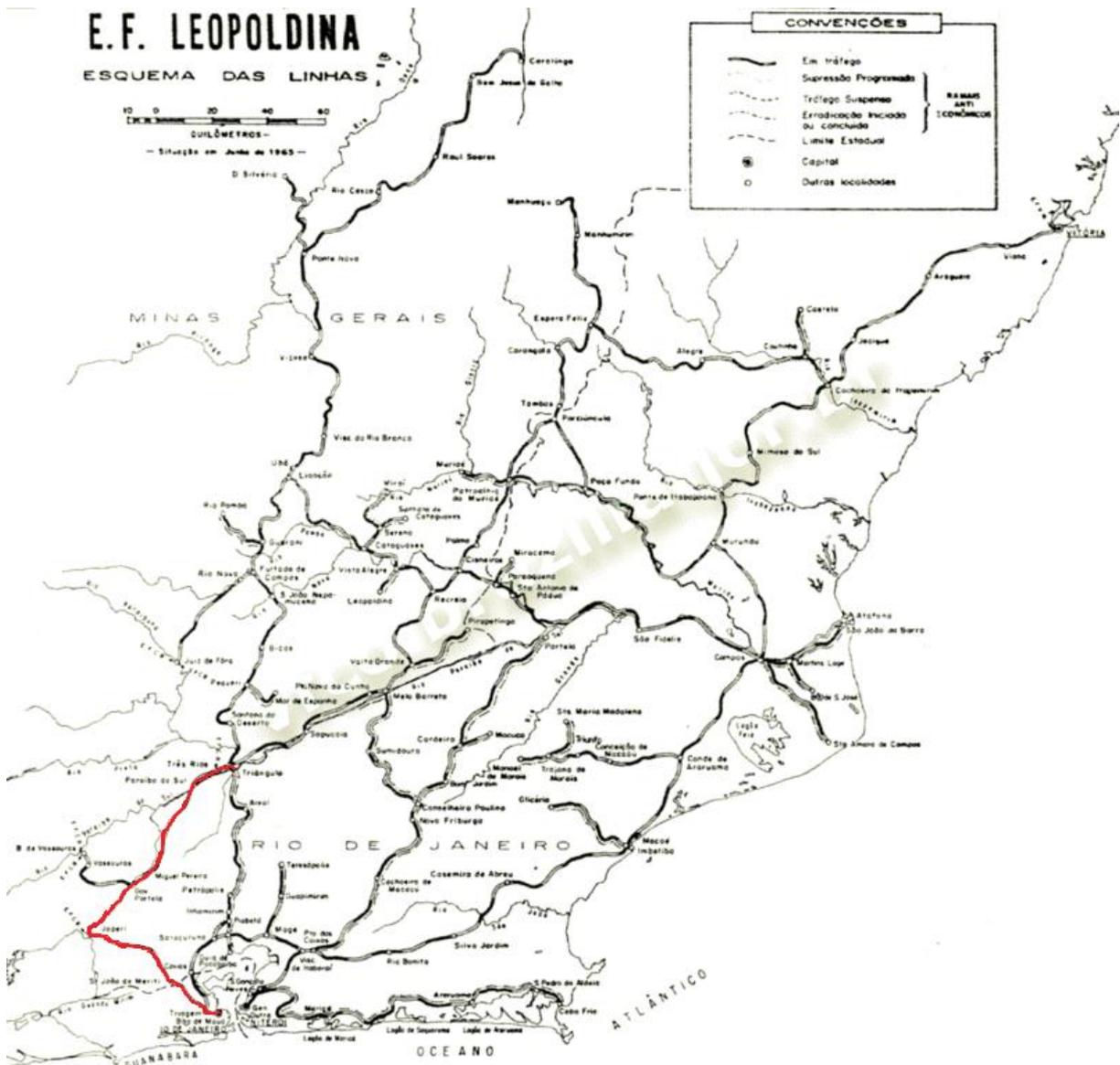
189 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 103.

190 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 109.

191 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 111-112.

Rios foi incorporado a Leopoldina. A imagem abaixo apresenta o esquema das linhas da Leopoldina em 1965 e nos dá uma noção da sua distribuição no estado do Rio de Janeiro nesse período.

Imagem 2.3 – Esquema das linhas da E. F. Leopoldina em 1965. O trecho entre Japeri e Governador Portela fazia parte da linha que ligava o Rio de Janeiro a Três Rios (em vermelho):



Fonte: Portal eletrônico Centro-Oeste <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Estrada-de-Ferro-Leopoldina.shtml>> Acessado em 07 de maio de 2019.

De acordo com a imagem acima, vemos que o trecho da Linha Auxiliar entre o Rio de Janeiro a Três Rios estava sob a administração da Leopoldina na década de 1960, as constantes mudanças administrativas entre a EFCB e a Leopoldina foram comuns ao longo do tempo de

funcionamento do trecho. Tentaremos ao longo do trabalho identificar o ano da transferência da administração do trecho e identificar os motivos para a mudança.

Marcel Pereira também afirma que as ferrovias fluminenses estavam relacionadas majoritariamente ao escoamento de produtos agrícolas do sul de Minas Gerais, daí as ligações com as estradas de ferro mineiras¹⁹². Logo após mencionar que a produção do Vale do Paraíba paulista também era escoada pelo Rio de Janeiro, ele destaca a construção da ferrovia que ligava Santos a Jundiaí, em 1867, que passou a fazer ligação do planalto paulista ao porto de Santos¹⁹³. Dessa forma, houve um aumento da relação entre as malhas ferroviárias fluminense e mineira.

O autor afirma:

Em Minas, além da própria Pedro II (que chegou a Ouro Preto, capital mineira), surgiu também a Estrada de Ferro Leopoldina. Ela foi formada por capitais ligados ao café e por acionistas da região da Zona da Mata mineira, que durante todo o século XIX e primeiras décadas do XX foi a principal região de café em Minas. Concentrou a maioria das vias férreas no estado por muito tempo. Este espaço se ligava ao Rio de Janeiro como zona de influência, inclusive pelo porto do Rio como seu escoadouro e usufruindo de serviços comerciais relacionados ao café. A concessão, construção e início de operação da estrada ocorreu ainda na primeira metade dos anos 1870. Ainda obteve concessões de outros trechos, e posteriormente incorporou outras pequenas companhias e se expandiu em Minas, Espírito Santo e no Rio, chegando na capital brasileira. Além desta companhia e da Pedro II, a Zona da Mata ainda contava com a União Mineira. A maior parte eram áreas cafeeiras, mas de produção mais antiga e que já registravam queda nas receitas. Posteriormente, a ferrovia se tornou um reflexo disso¹⁹⁴.

A partir da compilação de dados da *Série Estatística do IBGE do Século XX*, Marcel Pereira traz importantes informações da extensão da malha ferroviária fluminense até 1906, conforme reproduzido abaixo:

192 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café... op. cit.*, p. 43.

193 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café... op. cit.*

194 SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café... op. cit.*, p. 44.

Tabela 2.2 - Extensão da rede ferroviária em tráfego por estados, 1883-84, 1905 e 1906 (provavelmente em km):

Unidades	1883-1884	1905	1906
São Paulo	1457	3790	3980
Minas Gerais	662	3843	3957
Rio de Janeiro	1706	2661	2641
Rio Grande do Sul	236	1650	1690
Bahia	708	1311	1314
Pernambuco	91	792	854
Paraná	141	834	832
Ceará	238	514	513
Espírito Santo	-	336	398

Fonte: SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café... op. cit.*, p. 56.

Importante salientar que o autor não especifica a unidade de distância utilizada como referência. Mesmo assim, acreditamos que provavelmente se trata de quilômetros.

A malha ferroviária fluminense se estabelece na segunda metade do século XIX e nas duas primeiras décadas do século XX, dentro da lógica capitalista de transporte de produtos agrícolas das fazendas, sobretudo o café, de maneira mais rápida para os portos, de forma a aumentar o volume transportado e diminuir o tempo de viagem, aumentando as taxas de lucro dos empresários envolvidos no negócio. Essa lógica estava alinhada à posição brasileira de exportador de produtos primários para os Estados Unidos e países europeus. Na primeira década do século XX as empresas mais lucrativas eram aquelas que atendiam às regiões produtoras de café, sendo, em 1909, as maiores ferrovias em receitas no Brasil a Central do Brasil e a São Paulo Railway, com um faturamento bruto de cerca de 30.000 contos de réis por ano cada uma (cerca de US\$ 10 milhões de 1910)¹⁹⁵.

¹⁹⁵ Sobre isso, ver GRECO, Antonio do Monte Furtado. *Um século de ferrovias estatais federais no Brasil: da criação da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858) à criação da Rede Ferroviária Federal S.A (1957)*. Belo Horizonte: PUC, 2012. – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-MG – Belo Horizonte, 2012, p. 57-219.

No entanto, conforme vimos no capítulo anterior, apesar das ferrovias do Rio de Janeiro possuírem um caráter de escoamento de produtos, elas foram importantes para a formação e crescimento de polos urbanos ao longo de sua extensão. O aparecimento de centros urbanos implicou desdobramentos nas funções das estradas de ferro. Aumentou a demanda por transporte de passageiros, de bagagens e de produtos primários para abastecimento interno. No entanto, até as duas primeiras décadas do século XX, ainda prevalecia o caráter exportador agrícola das ferrovias. As duas principais estradas de ferro do Rio eram a Central do Brasil e a Leopoldina, ambas encampadas pela RFFSA em 1957. Ao analisar o traçado das ferrovias da Leopoldina podemos verificar que o mesmo estava voltado para o deslocamento interior x litoral. Essa dinâmica ainda estava relacionada à lógica exportadora de produtos primários do Brasil, e no caso do Sudeste, no escoamento dos produtos agrícolas das regiões mineiras e paulistas.

Desde o início dos primeiros trechos de linhas férreas no Rio de Janeiro, os engenheiros se viram diante uma questão que dificultava sua expansão que foi a topografia da região. A topografia do Rio de Janeiro apresentava-se de difícil acesso, com extensas regiões de matas e pântanos e uma barreira natural no caminho das regiões produtoras. Tal dificuldade teve impacto na construção dos trechos ferroviários que suplantassem os obstáculos naturais. A Central do Brasil teve o trecho entre Japeri e Barra do Pirai construído na região da Serra do Mar, tendo a dificuldade geográfica vencida com a construção de longos túneis, 15 ao todo¹⁹⁶. Já a Leopoldina possuía o seu traçado mais voltado ao contato entre os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, possuindo dois trechos importantes que saíam do Distrito Federal (depois transformado em município do Rio de Janeiro), ambas com ligação à região produtora mineira, a partir de uma bifurcação em Saracuruna, seguindo por Petrópolis e a Região dos Lagos. A partir da década de 1960, com a transferência do trajeto da Linha Auxiliar, conforme verificado na imagem 2.3, a EFL passou a ter um novo acesso a região mineira. Dessa forma, os trajetos da Linha Auxiliar e de Petrópolis possuíam seus trajetos ao longo de obstáculos naturais de serras íngremes para alcançar a região da zona da mata mineira.

Tais irregularidades na topografia transformaram-se em graves ameaças no tráfego ferroviário, possuindo seus trechos alongados por causa de alterações bruscas de altitudes e, em certos pontos, a utilização de trilhos em cremalheiras como a do trecho em Petrópolis¹⁹⁷.

196 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro...* p. 44.

197 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 59.

No caso do trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Governador Portela, foram utilizadas um sistema de cremalheiras no trecho a partir de Francisco Fragoso, onde se acentuava a inclinação e o estreitamento das encostas com curvas numerosas e longas¹⁹⁸. O trecho foi construído com apenas uma linha com pátios de manobra em algumas estações, o que reduzia o tráfego de trens. A bitola empregada ao longo do trajeto foi, nos termos do relatório da RFFSA, a bitola corrente, de um metro, reduzindo o potencial de velocidade das composições e aumentando o risco de acidentes e descarrilamentos, mais frequentes em tempos de chuvas¹⁹⁹. Retomaremos essas dificuldades no terceiro item desse capítulo, quando abordaremos as políticas de extinção de ramais ferroviários.

Concluindo este subcapítulo, com a criação da RFFSA, as principais estradas de ferro fluminense, a Central do Brasil e a Leopoldina, foram incorporadas a Rede. Após uma análise do site *Estações Ferroviárias*, conseguimos encontrar valores aproximados da extensão da malha ferroviária em território fluminense em 1957. A partir dos dados fornecidos, foi possível compilar uma tabela contendo as informações referentes a extensão de cada trecho.

198 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 66.

199 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1965. p. 2.

Tabela 2.3 – Extensão aproximada da malha ferroviária em território fluminense em 1957 (km):

COMPANHIA	RAMAL	EXTENSÃO (KM)
EF CENTRAL DO BRASIL	LINHA DO CENTRO	320,16
	RAMAL DE SÃO PAULO	108,33
	LINHA AUXILIAR	207,02
	RAMAL DE JACUTINGA	182,25
	RAMAL DE PARACAMBI	8,25
	RAMAL CIRCULAR DA PAVUNA	26,99
EF LEOPOLDINA	RAMAL DE SUMIDOURO	61,60
	RAMAL DE POÇO FUNDO	9,93
	CARANGOLA	46,80
	LINHA DO NORTE	125,09
	RAMAL SARACURUNA/ITABORAÍ/CANTAGALO	277,97
	RAMAL DE MACUCO	19,52
	RAMAL DE PACOBAÍBA	11,88
	RAMAL DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	26,54
	RAMAL DO LITORAL	279,38
	RAMAL DE CABO FRIO	55,74
	RAMAL DE MACAÉ	65,71
	RAMAL DE GLICÉRIO	42,52
	RAMAL DE IMBETIBA	1,89
	RAMAL DE SANTA MARIA MADALENA	94,73
	RAMAL DE MANOEL DE MORAIS	23,54
	RAMAL DE CAMPOS/MIRACEMA	145,43
RAMAL DE SANTO AMARO DE CAMPOS	25,37	
EF RIO D'OURO	RAMAL DO RIO D'OURO	27,69
	RAMAL DE JACERUBA	47,03
	RAMAL DE XERÉM	27,30
EF TERESÓPOLIS	RAMAL DE TERESÓPOLIS	37,69
REDE MINEIRA	LINHA DA BARRA	42,85
	LINHA TRONCO	148,58

Fonte: Portal Estações Ferroviárias <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_rj.htm> acessado em 07 de junho de 2019.

Verificando as informações da tabela acima, após a encampação das estradas de ferro Central do Brasil e Leopoldina pela RFFSA, em 1957, concluímos que o estado do Rio de Janeiro possuía uma malha ferroviária de aproximadamente 2.497,78 quilômetros. No entanto, veremos que, a partir desse momento, a malha passou por um processo de retração, tendo em vista a expansão da indústria automobilística com o aumento da produção de veículos

automotores e da construção de rodovias, relacionada à política de extinção dos ramais ferroviários ditos “deficitários”. Dessa forma, essa fase marca a transição de uma economia dependente da produção de produtos primários, para outra, em boa medida, mais voltada para o mercado interno com o crescimento industrial na região Sudeste e a aceleração das transformações urbanas iniciadas nas décadas anteriores, tendo no transporte rodoviário o seu novo padrão.

A seguir, procuraremos entender como ocorreu a aceleração do processo de industrialização, através de condicionantes econômicos internos e externos, bem como a formação de grupos de interesse que apareceram no cenário político como resultado das transformações econômicas no país e como tais grupos passaram a interferir nas políticas públicas.

2.2 – Condicionantes econômicas internas e externas das políticas de ramais ferroviários:

O cenário econômico brasileiro contribuiu na elaboração da política de ramais ferroviários no final da década de 50. Assim, o Estado se apresentou como o principal vetor na condução de políticas econômicas que visavam o aumento da acumulação capitalista.

Neste aspecto, nossa concepção de Estado se aproxima de uma visão marxista-gramsciana, pois o Estado não se apresenta como um ator autônomo, mas possui um importante papel na acumulação capitalista, que é sua principal finalidade. Assim, o Estado age como agente de hegemonia de uma classe social ou frações de classe dominante sobre as demais através de mecanismos coercitivos e do consenso, promovendo a dominação sobre o restante da sociedade. Dessa forma, podemos compreender a política de garantia de juros e a presença do Estado como garantidor do capital investido no processo de implementação da malha ferroviária do século XIX como evidências de um Estado que atua em favor de interesses de grupos específicos.

A partir da década de 30, o Estado brasileiro passaria a dispor de em uma posição de empresário no conjunto do sistema econômico, ocupando espaços não ocupados pela iniciativa privada, especialmente nos setores de infraestrutura e transportes, além de atuar por meio de intervenção no funcionamento do mercado, em especial sobre preços e salários. Pretendia-se

criar condições que favorecessem a indústria brasileira em seu processo de expansão e fortalecimento²⁰⁰.

A partir do ponto de vista apresentado acima, o subcapítulo analisará o cenário econômico entre o período pesquisado e o seu impacto no processo de industrialização brasileiro, relacionando a expansão das rodovias e formação de seus traçados. Tentaremos também identificar os grupos de interesse presentes no cenário político e sua interferência nas políticas públicas.

Para iniciarmos nossa análise, teremos que voltar até o período Vargas. A crise econômica de 1929 impactou na economia brasileira, colocando em evidência sua vulnerabilidade, pois o Brasil ainda era dependente de uma economia exportadora de produtos primários, sobretudo o café, e de um incipiente setor industrial voltado para o setor agroexportador. A depressão econômica nos países importadores determinou a retração da demanda externa do café, ampliando a pressão para a queda dos preços internacionais do produto. Nesse aspecto, o golpe de 1930 que colocou Getúlio Vargas no poder representou uma mudança na esfera econômica com a ascensão de novos grupos políticos ao poder, mas ainda com forte influência de representantes do Estado oligárquico vigente nas décadas anteriores²⁰¹.

De acordo com Sonia Regina de Mendonça, o governo Vargas adotou medidas de defesa do setor cafeeiro após a crise de 29, mantendo uma política de valorização do café adotada desde o convênio de Taubaté em 1906, preservando assim a renda interna e criando condições para a aceleração da atividade industrial²⁰². Desta maneira, podemos ver o Estado atuando em favor dos cafeicultores, de forma a assegurar o lucro para o setor cafeeiro. No entanto, a garantia de uma renda proporcionada pela compra de estoque excedente não garantiu uma renda compatível com a capacidade de importar, o que estimulou a substituição de importações.

Nesse mote, nos alinhamos à tese dos choques adversos apresentada por Wilson Suzigan nos moldes defendidos por Celso Furtado, segundo o qual as crises no setor exportador, a Segunda Guerra Mundial e a grande crise econômica internacional do final da década de 20 e da década de 30 que afetaram o setor externo da economia aumentaram os preços relativos das importações. Como consequência, a demanda interna deslocou-se para as atividades internas substituidoras de importação²⁰³. Isso não quer dizer que não houvesse formação de indústrias

200 DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p. 76.

201 IANNI, Otávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. op. cit., p. 18.

202 MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia: opções de desenvolvimento*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2003. p. 24-25.

203 SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Unicamp, 2000. p. 25.

antes da década de 30, como afirmado pelo próprio Suzigan, o qual destaca que a transição para uma economia industrial começou antes da década de 1930²⁰⁴. Nesse aspecto, o desenvolvimento industrial ocorrido no período anterior a 1930 é considerado um desenvolvimento industrial induzido pelo crescimento da renda interna resultante da expansão do setor exportador, tendo no café o seu principal produto²⁰⁵.

Suzigan indica que para esse campo interpretativo, o desenvolvimento industrial que ocorreu a partir de 1930 é caracterizado como substitutivo de importações, estimulado pelo choque da crise do café e da Grande Depressão e pelas políticas econômicas adotadas para combater a crise. No entanto, seu desempenho era limitado pois dependia, em última instância, ao desempenho da economia agrário-exportadora²⁰⁶. Sendo assim, a relação entre o setor exportador e as atividades internas nesse período era de interdependência e não de antagonismo.

Sob o aspecto da política econômica no período Vargas, o governo adotou uma postura progressivamente intervencionista com o aumento de criação de estatais, em sua maioria voltadas para setores básicos da economia, de forma a fomentar o desenvolvimento de um setor industrial interno voltado a substituir importações²⁰⁷. Remonta a 1931 o Decreto 19.717, que estabelece a obrigatoriedade da adição de 5% de álcool nacional na gasolina importada, tal medida é um exemplo de tentativas governamentais de estimular a indústria brasileira, concentrada principalmente em São Paulo, contribuindo para sua manutenção e expansão, evidenciando um quadro de intervencionismo estatal que avançava de forma mais profunda²⁰⁸.

Campos faz uma abordagem sobre a adoção de políticas públicas voltadas para a promoção da industrialização em sua tese. Para o autor, o período entre 1930 e 1950 é de mudanças estruturais no Estado brasileiro com o advento de políticas públicas voltadas para a promoção da industrialização²⁰⁹. O período a partir de 1930 representou a ascensão de novas classes sociais à esfera das decisões políticas, tendo em vista que o processo de industrialização se desenvolveu majoritariamente (e não exclusivamente) da aplicação de capitais financeiros e

204 SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento...* op. cit.. p. 30.

205 SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento...* op. cit.. p. 28.

206 SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento...* op. cit.. p. 28.

207 IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977. p. 32.

208 DRAIBE, Sônia M. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas de industrialização do Brasil*. op. cit. p. 84.

209 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...* op. cit. p. 45.

comerciais, e não da aplicação direta do capital cafeeiro, envolvendo assim novos atores no cenário econômico²¹⁰.

O autor aponta a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1941 no governo Vargas e a posterior instalação no governo de Juscelino Kubitschek da Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa) em Cubatão, com participação do governo paulista e do empresariado nacional, e o início de operação a usina Intendente Câmara (Usiminas), com participação estatal e de capitais japoneses, em 1962, consolidando assim uma base de desenvolvimento da indústria brasileira com esses três polos siderúrgicos principais em três estados diferentes – Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais – aumentando consideravelmente a fabricação de bens de produção, no caso o aço²¹¹.

Campos relaciona também o processo de industrialização ao crescimento demográfico a partir da década de 30, quando os estados que possuíam núcleos industriais tiveram significativo crescimento populacional, principalmente pelo aumento de deslocamento populacional de outras regiões em busca de empregos melhores remunerados. A população urbana brasileira aumentou em 79,2% entre as décadas de 50-60²¹². Com esse movimento, verifica-se o aparecimento de novas demandas de moradias, fornecimento de serviços públicos e infraestrutura urbana, assim tais demandas passariam a ser supridas com a expansão da indústria de bens de produção que passou a fornecer material para construção de obras públicas, residenciais e de infraestrutura²¹³.

As dificuldades advindas com a Segunda Guerra Mundial no tocante ao comércio de cabotagem, importação e exportação fizeram o projeto de transporte rodoviário ganhar fôlego com o objetivo de integrar os principais centros do território nacional. Campos chama a atenção para o lançamento de uma “Nova Política Rodoviária do Brasil”, através do decreto-lei 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que criou também o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), o qual contava com recursos do Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos e Lubrificantes Minerais (IUSCL) em 1940. De sua arrecadação, 40% ia para o DNER e 60% para estados, territórios e Distrito Federal²¹⁴.

210 IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)* ... op. cit. p. 30.

211 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*... op. cit. p. 47.

212 CONTADOR, Vicente. *Modelo econômico e projeto de nação-potência: Brasil 1964-1985*. São Paulo: USP, 2007. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2007. p. 81.

213 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*... op. cit. 49-50.

214 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*... op. cit. p. 58.

Importante destacar a questão de arrecadação de impostos relacionados ao transporte rodoviário, pois o governo também utilizou do transporte rodoviário como importante fonte de arrecadação. As receitas da União na década de 60 eram compostas por receitas correntes e receitas de capital. André Santos aponta que as receitas correntes se dividiam em arrecadação de impostos, inclusive multas e cobrança da dívida ativa; em dividendos pagos à União pelas empresas estatais; na arrecadação de taxas diversas e em receitas proporcionadas pelos aluguéis de imóveis e rendimentos financeiros. Já as receitas de capital eram constituídas por operações de crédito junto ao mercado financeiro; operações de alienação de bens da União e receitas diversas, como heranças jacentes²¹⁵.

Tabela 2.5 - Participação dos tipos de receita na receita total da União, Brasil, 1960-1968, em %:

ANO	RECEITAS CORRENTES	RECEITAS DE CAPITAL
1960	89.3	10.7
1961	94.4	5.6
1962	92.8	7.2
1963	91.9	8.1
1964	90.1	9.9
1965	89.9	10.1
1966	82.8	17.2
1967	74.4	25.6
1968	88.1	11.9

Fonte: SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968*. São Paulo: USP, 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo – USP. São Paulo. 2013. p. 77.

215 SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 76 – 77.

Tabela 2.6 - Participação dos tipos de receita nas receitas correntes da União, Brasil, 1960-1968, em %:

Ano	Receitas tributárias	Receitas patrimoniais	Receitas industriais	Receitas diversas
1960	94.7	1.9	1.2	2.2
1961	94.3	1.0	1.6	3.1
1962	93.5	2.6	1.3	2.7
1963	96.5	1.0	0.9	1.6
1964	94.8	2.3	0.8	2.1
1965	93.5	1.0	1.0	4.5
1966	95.8	0.2	0.9	3.1
1967	91.5	0.2	1.3	7.1
1968	95.9	0.2	0.8	3.1

Fonte: SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 78.

André Santos conclui a partir das planilhas acima que as receitas correntes representam em média 90% na estrutura das receitas da União entre 1960 e 1968, sendo as receitas tributárias responsáveis por cerca de 95% do valor das receitas correntes no período estudado, dividindo-se em diferentes tipos de impostos, taxas e contribuições de melhoria. Esses percentuais evidenciam a mudança na estrutura da arrecadação de impostos comparada ao período anterior a 1930, passando de uma arrecadação advinda majoritariamente do movimento alfandegário para um modelo mais estruturado de tributação.

Tabela 2.6 - Participação dos impostos, taxas e contribuições nas receitas tributárias da União, Brasil, 1960-1968, em %:

ANO	IMPOSTOS	TAXAS
1960	99.0	1.0
1961	99.1	0.9
1962	99.3	0.7
1963	99.5	0.5
1964	99.4	0.6
1965	99.4	0.6
1966	99.3	0.7
1967	97.4	2.6
1968	99.1	0.9

Fonte: SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 83.

Importante analisar esses dados para compreender a opção do rodoviarismo nas décadas de 60 e 70. Em fevereiro de 1967, foi criado o Imposto sobre Transporte Rodoviário de Passageiros, sendo destinado à conservação do tráfego rodoviário. Em dezembro de 1975, teve sua base de incidência ampliada para o transporte rodoviário de cargas, passando a chamar Imposto sobre Serviços de Transportes Rodoviários Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas (ISTR)²¹⁶.

Em dezembro de 1968, foi criada a Taxa Rodoviária Federal, com recursos destinados a projetos de conservação e restauração de rodovias federais. Menos de um ano depois, em outubro de 1969, esse tributo foi trocado pela Taxa Rodoviária Única (TRU), com o objetivo de acabar com problemas de bitributação decorrentes da cobrança em diversos estados de taxas de registro e licenciamento de veículos²¹⁷. Estabelecido pelo Decreto-Lei nº 999/69, que no ano de 1980 cobrava 7% do valor venal por veículos de passeio e 3% de veículos detentores de permissão de transporte público. Desse imposto arrecadado, 45% era destinado aos estados, municípios, Distrito Federal e territórios; 40,5% à União; 8,5% ao DNER e 6% à EBTU, de acordo com o Decreto-Lei nº 1.691/79²¹⁸.

A partir da análise da questão tributária, identificamos uma mudança no perfil da estrutura da arrecadação de impostos, passando a recair principalmente a setores ligados ao processo de industrialização. Tais setores aparecem com o rearranjo da estrutura econômica do país a partir de 1930 que é o processo de industrialização do país. Essa mudança do cenário coloca no teatro político, novos atores que representavam novos grupos econômicos presentes nas classes dominantes e que passaram a reivindicar maior participação na formulação de diretrizes políticas e nos canais de tomada de decisão que atendessem aos interesses empresariais a partir do controle político do aparelho de Estado. Ao que podemos ver ao longo das décadas de 50 a 80, tais grupos hegemônicos viam no rodoviarismo a possibilidade de manutenção e expansão do bloco de poder ligado ao setor automobilístico.

Quando o DNER foi criado, em 1937, não possuía características de uma autarquia, não possuía recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estaduais e municipais. No entanto, o decreto-lei 8.463, de 27 de dezembro de 1945, conhecido

216 MITERHOF, Marcelo Trindade. *O financiamento do sub setor rodoviário – o caso brasileiro*. Campinas: UNICAMP, 2000. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP – Campinas, 2000. p. 22.

217 MITERHOF, Marcelo Trindade. *O financiamento do sub setor rodoviário – o caso brasileiro...* op. cit.

218 BRASIL. Decreto-lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979. Altera a legislação do imposto único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, da Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências. Brasília, DF, ago. 1979.

como lei Joppert, lançou uma nova política rodoviária para o Brasil, dando autonomia financeira e administrativa ao DNER. De acordo com o art. 21, a receita do Departamento Nacional passou a ser formada com os seguintes recursos:

- a) a cota que lhe cabe do Fundo Rodoviário Nacional, criado neste Decreto-lei;
- b) as dotações orçamentárias votadas pelo Congresso;
- c) o produto de operações de crédito realizadas nos termos deste Decreto-lei ou em virtude de leis especiais;
- d) o produto de juros de depósitos bancários de quantias pertencentes ao Departamento Nacional;
- e) o produto de aluguéis de bens patrimoniais do Departamento Nacional;
- f) o produto das multas por infrações ao Código Nacional de Trânsito cometidas na estradas federais e outras aplicadas pelo Departamento Nacional;
- g) o produto da venda de material inservível ou da alienação de elementos patrimoniais do Departamento Nacional, que se tornarem desnecessários aos seus serviços;
- h) renda de serviços e fornecimentos excepcionalmente prestados a outros departamentos públicos e a terceiros;
- i) legados, donativos e outras rendas que por sua natureza, devam competir ao Departamento Nacional.

Essa nova estrutura tributária possibilitou ao DNER e aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (DER's) uma fonte estável de recursos, permitindo ao país constituir uma extensa e interligada rede rodoviária²¹⁹.

Campos afirma que a partir da década de 50, o sistema rodoviário, responsável por aproximadamente 50% do transporte no país, teve forte arrancada, com a implementação de programas rodoviários com construção de estradas com maquinário, em princípio importado e depois produzido no Brasil, sobretudo por multinacionais²²⁰. O autor chama a atenção para uma questão importante nesse ponto do trabalho ao afirmar que a criação do FRN deu vigor a projetos rodoviários que cortavam quase todo o país, como a BR-4 (Rio – Bahia); a BR-3, ou nova Rio – Belo Horizonte, foi concluída no final da década de 1950; a BR-2, ou Rio – Porto Alegre, feita por trechos, sendo totalmente concluída também no governo JK; além de rodovias estaduais²²¹.

Conforme visto anteriormente, no início do século XX, as principais fontes de arrecadação de receitas se deslocaram do comércio externo, a partir da cobrança de taxas de importação e exportação, que chegaram a representar quase dois terços da receita do tesouro,

219 MITERHOF, Marcelo Trindade. *O financiamento do sub setor rodoviário – o caso brasileiro...* op. cit.

220 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...* op. cit. p. 58.

221 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...* op. cit. p. 59.

característica do período agroexportador, para uma maior participação da arrecadação relacionada ao consumo interno, a partir do avanço do processo de industrialização nacional com o progressivo aumento da tributação da produção e consumo internos²²².

Dessa forma, criou-se a necessidade de ligação entre os principais centros urbano/industriais que estavam localizados principalmente na região Sudeste. No entanto, o traçado do sistema de transporte ferroviário não acompanhou as transformações ocorridas na economia brasileira, somado ao fato que o Estado brasileiro reagiu a esse novo cenário com uma política de transporte voltada ao transporte rodoviário.

Em 1953, Vargas admitiu em pronunciamento a preferência pelas rodovias, havendo neste período um impulso para a pavimentação de estradas com os recursos do FRN, o que se fortaleceu com a criação da Petrobrás e a produção de asfalto pela empresa²²³.

O governo Kubitschek deu prosseguimento à política que priorizava o transporte rodoviário, representando o avanço e modernização dos setores relacionados à indústria, bem como sua participação junto ao Estado, dentre os quais podemos citar a indústria automobilística e o setor de empreiteiros. O governo capitaneava as obras públicas demandadas pelo Plano de Metas, que por sua vez eram tocadas pelas empreiteiras, sem se preocupar com o equilíbrio fiscal. Tal comportamento fez elevar o *déficit* orçamentário, apesar do aumento da arrecadação, o que fez o governo emitir moeda para honrar seus compromissos, contribuindo para o aumento inflacionário²²⁴.

Foi nesse contexto que foi formada a Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), em 1957, como tentativa de reorganizar a malha ferroviária do país. Trata-se de uma sociedade de economia mista integrante da administração indireta, vinculada então ao Ministério de Viação e Obras Públicas, sendo que os principais acionistas eram o governo federal com 87%, os estados com 10,2% e os municípios com 2,66%. Vale lembrar que a EFCB e a Leopoldina já eram empresas estatais no período de encampação pela RFFSA, André Santos, autor que faz uma análise das receitas e despesas da União entre 1960-1968, verifica um aumento de despesa de pessoal da RFFSA a uma média anual de 8,1% no período 1958-1960.

222 ABREU, Marcelo de Paiva; LAGO, Luiz Aranha Correa do. *“A economia brasileira no império, 1822-1889”*. Texto para discussão nº 584. Departamento de Economia da PUC-Rio. Rio de Janeiro: PUC-Rio, s/d. p. 30.

223 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...* op. cit. p. 59.

224 SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit., p. 46.

Tabela 2.7 – Receitas e despesas totais da RFFSA 1962-1964 (em cruzeiros):

RECEITAS			
	1962	1963	1964
RFFSA	Cr\$ 29.557.863.000	Cr\$ 51.589.915.000	Cr\$ 91.623.660.000
EFCB	Cr\$ 9.816.018.000	Cr\$ 17.226.215.000	Cr\$ 32.219.422.000
EFL	Cr\$ 1.657.833.000	Cr\$ 2.763.232.000	Cr\$ 5.057.856.000
DESPESAS			
	1962	1963	1964
RFFSA	Cr\$ 95.635.598.000	Cr\$ 188.977.427.000	Cr\$ 321.589.180.000
EFCB	Cr\$ 31.206.394.000	Cr\$ 58.187.960.000	Cr\$ 98.506.167.000
EFL	Cr\$ 12.667.002.000	Cr\$ 23.651.496.000	Cr\$ 38.283.709.000

Fonte: BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1965. p. 45 - 50.

Como podemos ver acima, a RFFSA operava com despesas de mais de duas vezes a sua receita. Provavelmente o aumento com despesa de pessoal da RFFSA está relacionado ao aumento de pessoal advindo com as encampações das estradas de ferro. Somado a isto, podemos apontar o processo inflacionário em que o país enfrentava no período, tendo a inflação saltada de quase 52% em 1962 para quase 80% em 1963, enquanto o Produto Interno Bruto havia crescido apenas 0,6%²²⁵.

Dado o cenário econômico exposto, com o aumento da participação da indústria na arrecadação da União, bem como o processo de urbanização gerado no entorno de núcleos industriais, podemos destacar a opção em prol do transporte rodoviário, processo conhecido como rodoviarismo, tendo grande impulso nas décadas de 50 e 60 com a criação de importantes estradas de rodagem, sendo a maior parte delas localizadas na região sudeste.

No entanto, é importante identificar como tal processo esteve relacionado à expansão das rodovias e formação de seus traçados, bem como em uma política de extinção de ramais ferroviários. E, por fim, como esse processo condicionou a política do Estado voltada aos transportes em geral, além de se alicerçar, através da intensa influência exercida pelo capital automobilístico transnacional e por sua indústria anexa de autopeças, junto aos órgãos do governo²²⁶.

225 SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 62.

226 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961...* op. cit. p. 127.

Para isso é importante fazermos um levantamento da importância econômica que a indústria passou a assumir na economia nacional, bem como seus atores no teatro político brasileiro. A tabela abaixo sintetiza a composição da arrecadação de impostos ao longo dos anos 1960 e 1968:

Tabela 2.8 – Participação dos impostos na arrecadação total de impostos da União, Brasil, 1960-1968, em %:

IMPOSTO	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
importação	11.3	12.7	13.2	10.3	7.3	6.9	8.8	7.5	8.3
consumo	42.8	43.8	46.3	48.5	51.5	43.5	46.8	-	-
renda	31.9	29.9	26.2	28.9	28.3	34.1	28.3	31.6	22
selo	13.1	12.9	13.8	10.9	11	11.6	14.4	-	-
Energia elétrica	0.9	0.7	0.5	1.4	1.9	3.2	4.1	2.1	1.6
Produtos industrializados	-	-	-	-	-	-	-	58.1	51.5
Transportes e comunicações	-	-	-	-	-	-	-	0.003	-
Transporte de passageiros	-	-	-	-	-	-	-	-	0.01
Lubrificantes e combustíveis	-	-	-	-	-	-	-	-	16.2

Fonte: SANTOS, André Luiz Passos *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 85.

A tabela acima elaborada por André Santos mostra a arrecadação de impostos, até a edição do Código Tributário Nacional em 1966. A partir de 1967 o imposto sobre produtos industrializados substituiu o imposto de consumo, ocupando também o lugar do extinto imposto do selo em importância²²⁷.

O imposto sobre consumo representava mais de 40% da arrecadação federal. Já em 1968 o Imposto de Produtos Industrializados (IPI), seu substituto, representava mais da metade da

²²⁷ SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 85.

receita da União. O autor chama a atenção também para o aumento do PIB entre o período de 1960 e 1968 em um percentual de 51%²²⁸. Dessa forma, podemos ver a importância da indústria na arrecadação da União, bem como a mesma foi importante para o aumento do PIB do país. No entanto, o crescimento não foi maior que as taxas inflacionárias no período estudado, dificultando assim o equilíbrio das contas públicas. Com a nova configuração da estrutura da arrecadação de impostos, colocando em evidência a participação do setor industrial, é posto em evidência grupos econômicos relacionados à indústria, aumentando assim sua influência na elaboração das políticas econômicas do Brasil.

Sob esse aspecto, René Armand Dreifuss aborda a partir de uma visão gramsciana, o processo pelo qual os intelectuais orgânicos de interesses econômicos multinacionais e associados formaram um complexo político-militar, o IPES/IBAD, cujo objetivo inicial era agir contra o governo nacional-reformista de João Goulart e contra o alinhamento de forças sociais que apoiavam a sua administração. Ele utiliza o conceito de intelectual orgânico como representantes de interesses de grupos econômicos das classes dominantes na formulação de diretrizes políticas, canais de tomada de decisão e estratégias de ação pública e reservada, direta e indireta. O autor apresenta o complexo IPES/IBAD como uma poderosa frente dos aparelhos de classe dos representantes políticos dos interesses empresariais²²⁹, sendo estruturada através de uma cadeia de unidades operacionais²³⁰ e com o intuito de obter o efetivo comando político do aparelho de Estado²³¹ através do estabelecimento da presença política, ideológica e militar do bloco de poder multinacional, dentre eles, o setor automobilístico²³².

Dreifuss indica que havia também atividades que pretendiam moldar o setor empresarial em uma classe "para si" e impeli-la para a ação²³³ na tentativa de harmonizar sua predominância no campo econômico com a sua autoridade política, bem como sua influência no aparelho do Estado com a contenção das classes subordinadas e a exclusão dos interesses tradicionais²³⁴. Com isso, Dreifuss afirma que o ocorrido de 31 de março de 1964 não foi um mero golpe militar, mas um movimento civil-militar²³⁵, tendo não apenas militares ocupando posições-chave no governo, mas também industriais e banqueiros, evidenciando assim a predominância

228 SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos "Anos Dourados" ao Início do "Milagre Econômico", 1960-1968...* op. cit. p. 92.

229 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado – Ação Política, Poder e Golpe de Classe*. Petrópolis: Vozes, 1981. p. 161.

230 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 184.

231 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 208.

232 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 209.

233 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 252.

234 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 259.

235 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 397.

dos grandes interesses empresariais na nova administração em uma relação de dependência mútua entre Estado e empresas privadas²³⁶.

Dentro da classe empresarial, estavam aqueles relacionados ao setor automobilístico. Apesar de existir uma unidade montadora de carros e caminhões da Ford (1919) e da General Motors (1925), bem como a instalação da Volkswagen, Mercedes-Benz e Willys-Overland em 1953, a chegada massiva de montadoras estrangeiras remontam ao período Kubitschek com a organização do Grupo Executivo da Indústria Automotiva (GEIA) em 1956. O grupo definiu os seguintes princípios para a consolidação da estrutura da indústria automotiva no país:

1. A produção no país deveria atender de 90-95% dos veículos demandados no país;
2. A responsabilidade da produção caberia à iniciativa privada, podendo as empresas ser constituídas por capitais brasileiros, estrangeiros ou mistos;
3. A função do Estado era limitada a promover e coordenar a implantação da indústria no país (1956-60);
4. Ênfase na produção de veículos de maior importância econômica para o país (os caminhões) em detrimento dos veículos para o transporte de passageiros (automóveis leves)²³⁷.

A partir dessas diretrizes que tinham como objetivo atrair os investidores estrangeiros e coordenar a divisão de tarefas entre o empresariado local ligado ao setor de autopeças e o setor multinacional das montadoras, entre 1956-57, onze montadoras se instalaram no Brasil, ocasionando um crescimento significativo na produção de veículos, passando de 1.166 unidades de veículos em 1957 para 14.495 unidades em 1959. Esta dinâmica se manteve nos anos 60, quando se iniciaram os primeiros lotes de exportação. Já nos anos 70, o país aumentou consideravelmente sua participação no mercado internacional, alcançando na década seguinte o seu topo de produção. Este período entre 1960-80 marcou a segunda fase da indústria automotiva brasileira caracterizada pelo crescimento conforme podemos verificar na tabela a seguir.

236 DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado...* op. cit. p. 455.

237 MEZA, Maria Lucia Figueiredo Gomes de. *Trabalho qualificado e competência: um estudo de caso da indústria automotiva paranaense*. Curitiba: UFPR, 2003. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Federal do Paraná - UFPR. Curitiba. 2003. p. 105.

Tabela 2.9 – Produção de veículos na indústria automotiva brasileira entre 1957 a 1980:

Indicadores	1957	1960	1970	1980
Produção	30.542	133.041	416.089	1.165.170
Empregos	9.773	48.523	80.430	107.137
Vendas	30.977	131.499	416.704	980.261
Exportação	-	380	409	157.085

Fonte: MEZA, Maria Lucia Figueiredo Gomes de. *Trabalho qualificado e competência: um estudo de caso da indústria automotiva paranaense...* op. cit. p. 114.

A partir de uma política de transportes voltada a atrair a instalação de montadoras no Brasil, montadoras da Alemanha, França, Japão e Estados Unidos estabeleceram suas fábricas, sobretudo na grande São Paulo, substituindo a importação de veículos. Campos afirma que esses representantes das multinacionais, ou empresários associados a eles (provavelmente do setor de autopeças) estabeleceram conexões com os empreiteiros brasileiros, aproximados pela bandeira do rodoviarismo, dando prosseguimento à expansão da malha rodoviária, projetada para o transporte automobilístico²³⁸.

Dessa forma, esse grupo hegemônico, através de seus representantes políticos em prol de seus interesses empresariais, utilizou do comando político do aparelho de Estado para garantir a predominância de seus interesses empresariais para dar preferência ao modal rodoviário, beneficiando o setor automobilístico. Com isso, foi dado prosseguimento a um maciço programa de erradicação de ramais ferroviários frente ao novo cenário econômico através de uma política governamental voltada para o transporte rodoviário.

2.3. A política de extinção de ramais ferroviários

Como visto no subcapítulo anterior, o Brasil passou por profundas mudanças econômicas a partir da década de 30. Vimos também como essas mudanças alavancaram novos atores no cenário político nacional. Importante agora é saber como esse novo cenário econômico brasileiro, com a presença de novos grupos, contribuiu para a elaboração da política no final da década de 50 e quais foram as ações tomadas pelo Estado no tocante a política de extinção de ramais ferroviários.

238 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...* op. cit. p. 66.

Desta forma, analisaremos a elaboração das políticas de extinção de ramais ferroviários antes e depois do golpe de 1964 e a forma como os governos incentivaram a expansão do modal rodoviário.

Apesar do movimento em substituir as importações no período da Segunda Guerra Mundial, com a produção de material rodante em território nacional, tendo em vista a criação de siderúrgicas em território nacional, a produção ainda não foi suficiente para atender a demanda nacional, sendo necessária a manutenção de compra de material rodante no exterior. O Decreto-Lei número 9.600 de 16 de agosto de 1946 autorizou a Estrada de Ferro Central do Brasil a contratar com o Banco do Brasil empréstimo de US\$ 24 milhões para compra de material rodante nos Estados Unidos e 1,5 milhão de libras esterlinas para compra na Inglaterra com taxa de juros de 5% ao ano num prazo de 18 anos, com vencimentos semestrais e início do pagamento a partir do terceiro ano de vigência do contrato²³⁹.

A demanda por ferro e aço era tamanha que o Decreto-Lei 9.597 de 16 de agosto de 1946 suspendia até o dia 31 de dezembro daquele ano a cobrança de direitos de importação e demais taxas aduaneiras que incidiam sobre sucata de ferro e aço abrangendo fragmentos e pedaços de ferro e aço velhos, peças inservíveis e obras inutilizadas que não podiam mais ser recondiçionadas para uso na sua primitiva finalidade. Passou a ser comum a promulgação de leis concedendo isenções de impostos de importação de material destinado à indústria ferroviária como por exemplo as leis 3.467, de 28 de novembro de 1958 e 3.642, de 14 de outubro de 1959²⁴⁰.

Somado a isso, podemos apontar o aumento do gasto público. Sob esse aspecto, Dilma de Paula afirma:

Através de um contrato de trabalho coletivo, em 20 de setembro, houve aumentos de despesas salariais de 30 mil cruzeiros ao ano. Conjuntamente ao reajuste salarial, o Governo Federal concedeu algumas subvenções à Leopoldina, tais como: a) a isenção de certas restrições compulsórias e de direitos alfandegários sobre combustíveis e acessórios de material rodante; b) a concessão de subsídio de (Cr\$ 7 500 000) 7 milhões e 500 mil cruzeiros para o pagamento de salários atrasados e c) um reajuste de tarifas (Portaria 785, do Ministério da Viação, de 31 de agosto de 1946)²⁴¹.

239 BRASIL. Decreto-lei nº 9.597, de 16 de agosto de 1946. Autoriza a Estrada de Ferro Central do Brasil a adquirir materiais e equipamentos estrangeiros, e a contratar com o Banco do Brasil S. A. as necessárias operações de crédito, Rio de Janeiro, DF, ago 1946.

240 BRASIL. Lei nº 3.467, de 28 de novembro de 1958. Isenta de impostos de importação e de consumo, inclusive a taxa aduaneira de 5%, trilhos de aço e respectivos acessórios, destinados à Companhia Paulista de Estrada de Ferro e mais empresas ferroviárias nas mesmas condições, Rio de Janeiro, DF, nov 1958.

BRASIL. Lei nº 3.642, de 14 de outubro de 1959. Concede, pelo prazo de trinta meses, isenção de direitos, adicionais, imposto de consumo e taxas aduaneiras, para importação de equipamentos de produção, com os respectivos sobressalentes e ferramentas, destinados à indústria ferroviária, Rio de Janeiro, DF, out 1959.

241 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 103.

Como visto anteriormente, as principais estradas de ferro que cortavam o território fluminense estavam sob gerência estatal na década de 1950 e funcionavam nesse período de forma deficitária. A dificuldade de financiamentos e também uma política de transportes desarticulada, não estando voltada para a construção ferroviária e o problema de fluxo de caixa, acentuaram a deterioração do parque ferroviário.

Daniel Barreiros aponta que as empresas públicas ofertantes de serviços, mantinham tarifas de transporte baratas em um contexto de elevação dos custos do serviço, recaindo sobre os cofres públicos que cobriam os custos a partir de subsídios. Ele aponta também que os aumentos salariais concedidos pelo governo aos ferroviários e marítimos eram desproporcionais em relação à receita destas empresas²⁴².

Assim, agindo de acordo com as diretrizes da CMBEU, em 28 de abril de 1952 foi encaminhada para o Congresso Nacional por Getúlio Vargas a proposta de criação da Rede Ferroviária Federal²⁴³. No entanto, apenas em 1955 foi elaborado o projeto de lei 171 de 1955 do Congresso Nacional como sociedade por ações, com participação apenas de pessoas jurídicas de direito público interno, o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos estados ou pelos municípios, sendo posteriormente adicionadas pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% do respectivo capital. Importante ressaltar a presença do Banco do Brasil na constituição, tendo em vista que a instituição era a responsável pela emissão de papel-moeda no período e a sua emissão desenfreada era a principal responsável pela alta inflacionária. Somente no dia 22 de janeiro de 1957 foi emitido pelo banco um crédito de meio bilhão de cruzeiros para pagamento de dívidas de exercícios anteriores²⁴⁴.

O projeto visava uma nova estrutura administrativa nos moldes idênticos aos adotados por outras empresas, como a Petrobras, Fábrica Nacional de Motores, Siderúrgica Nacional, Vale do Rio Doce e a Hidrelétrica de São Francisco²⁴⁵. Os funcionários teriam a opção pela condição de funcionário público ou empregados regidos pela legislação trabalhista.

De acordo com o projeto de lei, o parágrafo 4º indica que por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e aprovação do presidente da República, poderão ser

242 BARREIROS, Daniel de Pinho. *A elite intelectual moderno-burguesa no ocaso do desenvolvimento (1964-1970)* ... op. cit. p. 272.

243 BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha*. Nº 3. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1956. p. 19.

244 Jornal do Brasil. Rio de Janeiro. Edição de 23 de janeiro de 1957, p. 5.

245 BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha*... op. cit. p. 5-6.

suprimidos os ramais antieconômicos e substituídos por serviços rodoviários regulares. Dessa forma, já podemos verificar uma orientação em favor do transporte rodoviário e extinção de ramais antieconômicos na constituição da RFFSA. O projeto de lei teve parecer favorável com 14 emendas, de acordo com os pareceres 653 e 654 de 1956 da Comissão de Economia do Senado Federal. A criação da RFFSA se deu com o intuito de uma melhor eficiência e coordenação do transporte ferroviário, evidenciando uma tentativa do governo de impor uma gestão de racionalidade gerencial nos moldes da iniciativa privada como uma tentativa de redução dos *déficits* das estradas de ferro²⁴⁶.

O parecer da comissão do Senado aponta uma relação de receita por empregado de Cr\$ 36.159,70 da Central do Brasil e Cr\$ 26.255,30 da Leopoldina e uma despesa por empregado de Cr\$ 48.583,90 da Central do Brasil e Cr\$ 57.900,00 da Leopoldina, sendo os dados de despesa da Leopoldina apenas estimados²⁴⁷. Com um pessoal estimado de 140 mil entre servidores e empregados nas estradas de ferro federais, o parecer recomenda autorizar o Executivo a redistribuir por outros órgãos e entidades federais os servidores ferroviários excedentes aos serviços das estradas de ferro²⁴⁸.

Desta forma, foi aprovada a Lei 3.115 de 16 de março de 1957, que determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autorizando assim a criação da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA. Apesar de nascer como uma sociedade de ações, prevendo até 20% de capital privado, os principais acionistas da RFFSA eram o governo federal, os estados e os municípios, totalizando mais de 99% de capital público como afirma Dilma de Paula²⁴⁹.

O parágrafo único do artigo 5º fixou num prazo máximo de um ano a apresentação de um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituírem as sociedades anônimas subsidiárias, o que ocorreu no mesmo ano. O quadro abaixo mostra as datas de incorporações das estradas de ferro a RFFSA.

246 BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha...* op. cit. p. 26-29.

247 BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha...* op. cit. p. 36.

248 BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha...* op. cit. p. 36-38.

249 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha...* op. cit., p. 205.

Quadro 2.1 - Formação da RFFSA, a partir da data de incorporação das linhas:

ANO DE INCORPORAÇÃO	LINHA INCORPORADA
1957	Estrada de Ferro Central do Brasil
	Estrada de Ferro Leopoldina
	Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
	Estrada de Ferro Bragança
	Estrada de Ferro São Luís - Teresina
	Estrada de Ferro Central do Piauí
	Rede de Viação Cearense
	Estrada de Ferro Mossoró – Sousa
	Estrada de Ferro Sampaio Correia
	Rede Ferroviária do Nordeste - RFN
	Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro
	Estrada de Ferro Bahia a Minas
	Estrada de Ferro Goiás
	Estrada de Ferro Santos a Jundiá
	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
	Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
Rede de Viação Paraná e Santa Catarina	
Rede Mineira de Viação	
1959	Estrada de Ferro de Ilhéus
	Viação Férrea do Rio Grande do Sul (estava arrendada ao Governo do Rio Grande do sul)
1960	Estrada de Ferro Santa Catarina (estava arrendada ao Governo de Santa Catarina)
1975	Viação Férrea Centro Oeste (criada em 1965, que abarcou a Rede Mineira de Viação)
1998 (já em liquidação)	FEPASA (criada em 1971, que abarcou as Companhias Paulista, Mogiana e a Estrada de Ferro Sorocabana)

Fonte: FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957...* op. cit., p. 122-123.

O período anterior ao golpe de 1964 já se afigurava uma robusta política de erradicação de ramais antieconômicos. Em 1961 foi formado outro grupo de trabalho encarregado de fazer o levantamento das estradas de ferro ou ramais deficitários, recomendando a supressão de 4.996

km, dos quais 318 km da EFCB e 952 km da EFL, sendo quatro empresas completamente extintas²⁵⁰.

Ao mesmo tempo em que se deu prosseguimento à política de extinção de ramais ferroviários deficitários, foi fortalecida a política de construção de rodovias, amplamente divulgada como de retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata.

Com o intuito de modernização da frota, durante esse período a RFFSA passou por um processo de substituição da tração a vapor por diesel na Linha Auxiliar, o que foi intensificado após a criação da Rede, ao mesmo tempo em que se expandia a eletrificação das principais linhas suburbanas. Essa substituição de tração trouxe dificuldades de manutenção das locomotivas pois as oficinas não estavam preparadas para a manutenção desse tipo de locomotiva e para mantê-las em condições de tráfego, havendo apenas oficinas em que se procediam pequenas revisões, limpeza e lubrificação em locomotivas e vagões, sendo a maior delas localizada em Governador Portela, distrito de Miguel Pereira. A primeira grande oficina de grande porte voltada para o reparo de locomotivas a diesel (Praia Formosa) foi inaugurada apenas em 1967²⁵¹.

Segundo entrevista de 2015 com Walter Moreira Martins, havia muita dificuldade em adquirir peças novas para as locomotivas. No entanto, os mecânicos, em um total de aproximadamente 800, “utilizavam de bastante esforço e criatividade, conseguindo fazer todos os reparos necessários, entregando as locomotivas como novas”²⁵².

O que podemos verificar na gestão do setor ferroviário no período até 1964 é a visão gerencial no sentido de transformá-lo em um setor que fosse autossustentável no sentido financeiro, em uma tentativa de retirar assim as constantes subvenções para cobrir seus *déficits* orçamentários. De acordo com Josef Barat, os efeitos inflacionários de tais políticas refletiram-se no crescimento da despesa governamental, destinadas a cobrir os prejuízos através de elevadas subvenções diretas, chegando a aproximadamente 80% do total das subvenções concedidas pelo governo federal ao sistema de transporte em 1964, como podemos ver na tabela a seguir.

250 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 208-209.

251 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.* p. 133-134.

252 Entrevista do sr. Walter Moreira Martins concedida ao autor em 2015.

Tabela 2.10: Subvenções operacionais para o setor de transportes: período 1961-64 (em milhões de cruzeiros de 1970):

TIPO DE TRANSPORTE	1961	1962	1963	1964
FERROVIÁRIO	Cr\$ 1 013,5	Cr\$ 1 396,7	Cr\$ 1 705,0	Cr\$ 1 581,1
%	61,8%	65,3%	73,8%	78,8%
MARÍTIMO	Cr\$ 540,9	Cr\$ 466,7	Cr\$ 434,3	Cr\$ 303,8
%	33,0%	21,8%	18,8%	15,1%
PORTUÁRIO	Cr\$ 17,7	Cr\$ 78,3	Cr\$ 57,0	Cr\$ 31,4
%	1,0%	3,6%	2,5%	1,6%
AÉREO	Cr\$ 68,2	Cr\$ 198,3	Cr\$ 114,0	Cr\$ 89,8
%	4,2%	9,3%	4,9%	4,5%
PIB	Cr\$ 107	Cr\$ 113 163,2	Cr\$ 114 909,2	Cr\$ 118 269,6
SUBVENÇÕES COMO % DO PIB	1,5%	1,9%	2,0%	1,7%

Fonte: BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978, p. 24-25.

De acordo com os dados acima, vemos que apesar do esforço estatal em diminuir as subvenções para o setor ferroviário, os subsídios aumentaram após a criação da RFFSA até as vésperas do golpe de 64. Uma solução sempre aventada pelos intelectuais orgânicos que atuavam como técnicos do governo era uma política de aumento tarifário, de forma em que as tarifas cobradas fossem dar autossuficiência à RFFSA. No entanto, tal política tinha resistência dos trabalhadores e instituições representativas, bem como de classes de menor renda. Os sindicatos tinham acumulado forças na década de 50 e por causa do processo inflacionário, entraram em um movimento de reivindicações quase que contínuo²⁵³. De acordo com Demisthóclides Baptista, mais conhecido como “Batistinha”, ferroviário aposentado e deputado federal eleito em 1962, que deu uma entrevista que se tornou livro. Segundo Batistinha, o sindicato dos ferroviários tinha forte influência do Partido Comunista Brasileiro (PCB). O partido se articulava para apoiar candidatos na composição de chapas para concorrer a cargos de direção²⁵⁴. Em Miguel Pereira, o PCB apoiou as candidaturas dos ferroviários da RFFSA José Goda para deputado federal e Antônio José da Silva (Zé Nabo) para deputado estadual nas

253 SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968...* op. cit. p. 62.

254 FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves (org.). *Batistinha. O combatente dos trilhos*. Rio de Janeiro: Centro de Memória Ferroviária/Amorj, 1994, p. 21-22.

eleições de 1962²⁵⁵. Zé Nabo que terminava seu mandato de prefeito naquele ano, conseguiu eleger-se deputado estadual, tomando posse em 31 de janeiro de 1963. O sindicato dos ferroviários ganhou tamanha força que conseguiram regulamentar que apenas filhos e parentes de ferroviários poderiam ingressar nos quadros da RFFSA²⁵⁶. No entanto, isso não quer dizer que as repressões contra os movimentos grevistas fossem amenas. As prisões e violência eram frequentes²⁵⁷, apesar de que a violência contra quem não aderira à greve, os chamados “fura-greve”, também fossem comuns²⁵⁸.

O golpe de 64 representou um aprimoramento e consolidação do modelo econômico implantado desde 1955, de acordo com Sônia Mendonça e Virgínia Fontes²⁵⁹. Com o argumento da estabilização e do combate à inflação, sob a égide da Doutrina da Segurança Nacional, novas portas foram abertas para o capital estrangeiro, propiciado pela aliança entre tecnocratas, empresários e militares.

A reforma econômica introduziu a correção monetária e eliminou os impostos em cascata. O sistema financeiro passou por uma reforma institucional, através da qual foram criados o Banco Central, o Sistema Financeiro de Habitação e novos programas de seguro social, como o PIS e o PASEP. A reforma tributária extinguiu o imposto sobre o consumo e o imposto de venda e consignações. Em linhas gerais, a política econômica do governo Castelo Branco, implementada em um regime repressivo e autoritário, conteve os gastos públicos, diminuiu o crédito e os subsídios, reduziu o reajuste do salário-mínimo, elevou a tarifa dos serviços públicos, centralizou a tributação e incentivou o mercado de capitais. Essas medidas provocaram um impacto recessivo na economia nacional, todavia alcançaram seus objetivos de redução do *déficit* público e um crescimento econômico posterior.

A partir de 1964, intensificou-se a política que visava extinguir os ramais ferroviários do interior do estado, considerados “antieconômicos”, principalmente os de passageiros. Em 1965 foi criada uma comissão específica para a erradicação de trechos ferroviários que atuou também na antiga E. F. Leopoldina, a qual fazia parte o trecho da Linha Auxiliar pesquisado²⁶⁰. Essas medidas baseavam-se nos *déficits* constantes das ferrovias federais e na implantação da indústria automobilística. Sendo assim, o transporte ferroviário não mais atenderia às

255 Jornal Correio da Manhã. Rio de Janeiro. Edição de 30 de setembro de 1962. 1º Caderno, p. 4.

256 FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves (org.). *Batistinha. O combatente dos trilhos...* op. cit., p. 29.

257 FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves (org.). *Batistinha. O combatente dos trilhos...* op. cit., p. 32.

258 FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves (org.). *Batistinha. O combatente dos trilhos...* op. cit., p. 35.

259 FONTES, Virgínia; MENDONÇA, Sônia. *História do Brasil recente, 1964-1992*. São Paulo: Ática, 2004. p. 21.

260 Portaria nº 393-65, do MVOP.

necessidades de segurança e rapidez no transporte de cargas e de passageiros, o que seria satisfatoriamente atendido pelas rodovias.

A instalação de interventoria e um controle mais rígido sobre a direção da RFFSA, acontecia, paralelamente, com a sistematização da extinção de ramais e o desmonte político do Sindicato da Leopoldina com repressão sindical e demissões. Com a extinção de ramais, argumentava-se que se fortaleceriam os restantes. Dessa forma os ramais mais afetados foram os do interior com uma redução de 5.900 para 4.641 km entre 1967 e 1973 em um cenário de redução da malha total de 32.182 a 30.429 km no mesmo período²⁶¹.

Em 11 de outubro de 1965 foi criado, através do decreto nº 57.003/65 o GEIPOT – Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes – por iniciativa dos Ministérios do Planejamento e da Fazenda, com a colaboração técnica e financeira do Banco Mundial, para estabelecer diretrizes gerais para os transportes²⁶². A criação do grupo demonstra a política de transportes no Brasil influenciada pelos órgãos de financiamento internacionais, através do envolvimento de técnicos estrangeiros e com a participação da tecnocracia civil e militar brasileira. No mesmo período, foi reestruturado o CNT – Conselho Nacional de Transportes, órgão criado em 1961, concentrando as atribuições executivas e deliberativas antes dispersas por vários órgãos da administração federal²⁶³.

Em 1966, foi apresentado um relatório do grupo de trabalho criado, fruto do acordo do governo brasileiro com o Banco Mundial, no qual vemos uma legislação que tratou especificamente da erradicação de trechos ferroviários antieconômicos, classificando-os em três grupos, de acordo com a prioridade. O primeiro incluía a supressão de ramais onde já existia a rodovia para o atendimento das populações. O segundo em áreas cujas rodovias já se encontravam em execução. E o terceiro naqueles locais onde não tivessem sido iniciadas a construção de rodovias substitutivas. Caberia ao Conselho Ferroviário Nacional a revisão da programação, bem como a supervisão da construção das rodovias substitutivas e ao Conselho Rodoviário Nacional caberia a aprovação dos programas anuais de construção de rodovias substitutivas, realizando as revisões necessárias e compatibilizando o programa com os recursos disponíveis²⁶⁴. Seguindo a disposição do Decreto 58.992/66, em 1967 foi inaugurado o trecho

261 NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil. Campinas: UNICAMP, 1991. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP – Campinas, 1991. p. 212.

262 Decreto 57.003, em outubro de 1965.

263 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha... op. cit.*, p. 171.

264 BRASIL, Decreto nº 58.992, de 04 de agosto de 1966.

da rodovia RJ-17 (hoje RJ-125) que liga Miguel Pereira a Paty do Alferes em traçado que margeava ao da Linha Auxiliar²⁶⁵.

O início do governo Costa e Silva, sob o comando de Delfim Netto na economia, alterou a condução da política econômica, tendo como objetivo fundamental a obtenção de elevadas taxas de crescimento, sustentadas pelo crescente endividamento externo. O crescimento da economia, conhecido como “milagre econômico”, foi marcado pela combinação de elevadas taxas de crescimento econômico e índices inflacionários relativamente baixos. No entanto, essas taxas inflacionárias não deixaram de ser inferiores a dois dígitos e também nunca foram menores que o percentual de crescimento do PIB do período. O período do “milagre” foi sustentado em grande parte pelas novas condições institucionais, estabelecidas pelo pós-guerra, com o sistema de conversão das moedas nacionais com o dólar e o novo papel assumido pelo Banco Mundial (BIRD) e o FMI. A economia norte-americana, que correspondia a aproximadamente metade da economia e da indústria mundial ao final da Segunda Guerra, permaneceu como líder do sistema econômico mundial, porém novos polos dinâmicos projetaram-se nas áreas mais tensas da Guerra Fria como Japão e Alemanha Ocidental por incentivo dos próprios Estados Unidos, o que contribuiu para abertura de novos mercados internacionais, disponibilidade de recursos, investimento de capital estrangeiro e instalação de multinacionais, principalmente a indústria automobilística²⁶⁶.

Com a combinação de crescimento econômico do país e a reabilitação de economias fragilizadas com a Segunda Guerra, como o Japão e a Alemanha Ocidental, acentuou-se a competitividade entre as empresas automotivas, intensificando a relação entre países para a comercialização de veículos que foram facilitadas pelos avanços tecnológicos e novas políticas comerciais. As montadoras passaram a competir no sentido em oferecer veículos mais adequados às necessidades do mercado, como aqueles que fossem mais compactos que consumissem menos combustíveis, a custos menores. Dessa forma, a produção automobilística brasileira teve um grande salto na produção, passando de uma produção de 133.041 veículos em 1960 para 416.089 em 1970, alcançando um total de vendas de 416.704 dos quais 308.024 automóveis, 66.390 comerciais leves, 38.167 caminhões e 4.123 ônibus²⁶⁷.

265 MUNIZ, Manoel Vieira. *Subsídios à História do Município de Miguel Pereira*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982. p. 157.

266 FAUSTO, Bóris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1996. Pág. 485.

267 MEZA, Maria Lucia Figueiredo Gomes de. *Trabalho qualificado e competência: um estudo de caso da indústria automotiva paranaense...* op. cit. p. 105-115.

Em 1969, a Cepal (Comissão Econômica para a América Latina), divulgava um documento, sobre os transportes na América Latina que propunha "Rodovias de Costa a Costa". Sugeria-se a construção de estradas do Atlântico ao Pacífico, na América do Sul. Quanto às ferrovias: "às vésperas dos anos 70 o sistema ferroviário enfrentava uma situação financeira precária, com um lento e irregular processo de modernização de equipamentos e persistente atraso nos métodos e práticas de operação"²⁶⁸, contribuindo assim para a redefinição da modalidade de transportes na América Latina, em favor das rodovias.

Em 1970 consolidava-se nova configuração administrativa da RFFSA, com a implantação de quatro sistemas regionais incorporando as antigas empresas. Com isso, progredia a extinção de linhas e ramais, de trens de passageiros de "baixa produtividade", o fechamento de estações, de depósitos de locomotivas e das pequenas oficinas, com a centralização em âmbito regional, das grandes unidades de manutenção e remanejamento de pessoal para outros departamentos²⁶⁹.

Dilma de Paula cita o caso do ramal de Governador Portela - Barão de Vassouras, em que foi recomendada e posta em prática a erradicação da linha férrea antes da construção das rodovias substitutivas, que se faziam necessários aproveitamentos total ou parcial do leito ferroviário para tal construção. Não cumprindo a programação estabelecida, houve um atraso na construção da rodovia, "ocasionando uma série de protestos das populações que eram atendidas pelas ferrovias"²⁷⁰.

Com a política de desmantelamento de ferrovias, em 1970, o transporte rodoviário já era responsável por 73% das toneladas/quilômetros deslocadas e por 96% do total de passageiros. No período 1950/70 o transporte rodoviário de passageiros cresceu em torno de 12,3%, enquanto as ferrovias tiveram desempenho negativo de 0,1 %²⁷¹. Entre 1971-72 houve um significativo aumento na construção de estradas federais pavimentadas, tendo em vista o período do "milagre" e o discurso de empresários da necessidade de dotar o país de uma rede de ligações capaz de atender às demandas dos fluxos de transportes, aliado às concepções

268 Rodovias de Costa a Costa. *O Empreiteiro*, set. 1969, p. 08. SEDOC/RFFSA. In: PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 160.

269 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 218.

270 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 218.

271 BARAT, Josef. *Transporte e energia no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991. p. 117-121.

geopolíticas e segurança nacional²⁷². A tabela a seguir mostra a evolução das rodovias pavimentadas.

Tabela 2.11: Relação de malha ferroviária e rodovias pavimentadas 1950-1975 (km):

FERROVIAS			
1950	1960	1970	1975
35.280 Km	38.339 Km	32.102 Km	29.788 Km
RODOVIAS PAVIMENTADAS			
1950	1960	1970	1975
13.500 Km	16.441 Km	42.378 Km	77.665 Km

Fonte: NUNES, Ivanil. *Ferrovários brasileiros: muito além do fim da linha (1950-2000)*. História em Revista, Pelotas, nº 19 Dez. 2013, p. 150.

Acompanhando o mesmo ritmo de crescimento, a frota nacional de veículos automotores teve grande avanço no período militar, alcançando o número de 10.826.198 veículos cadastrados em 1980 entre automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos automotores, conforme podemos ver na tabela abaixo elaborada a seguir.

Tabela 2.12: Frota nacional de veículos cadastrados 1964-1980 (inclui automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos automotores):

FROTA NACIONAL			
1964	1 814 898	1973	4 245 369
1965	1 993 021	1974	4 560 047
1966	2 136 426	1975	5 983 854
1967	2 499 345	1976	7 313 498
1968	2 466 820	1977	8 113 825
1969	2 743 262	1978	8 750 941
1970	3 062 540	1979	9 842 314
1971	3 417 495	1980	10 826 198
1972	3 903 868		

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil. Série Estatísticas Retrospectivas – Volume 3 – Séries Econômicas, Demográficas e Sociais 1550 a 1985. Rio de Janeiro, IBGE, 1987, p.420.

272 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 175.

A tabela acima demonstra como o setor automobilístico se consolida no país das décadas de 1960 e 1970, apresentando um salto na produção de veículos automotivos. Em sua dissertação, Regina Camargos chama a atenção para a relação da expansão do rodoviarismo com a consolidação do mercado da grande engenharia nacional brasileira, fortalecendo empresarialmente as empreiteiras, pois a construção rodoviária passa a ser a principal fonte de contratos de obras até 1972, quando passam a atuar na construção de barragens²⁷³.

No período do “milagre”, ocorreu um crescimento da frota automobilística brasileira, avanço acompanhado das economias industrializadas. Tamanha expansão contribuiu para o aumento da demanda por combustível, ocasionando um progressivo aumento no preço do barril do petróleo, cujas principais e mais ricas jazidas não se encontravam nos territórios das economias industriais. Nos anos 60, foram feitas nacionalizações na produção de óleo nos países produtores e apesar da manutenção das atividades das multinacionais em alguns desses países, a determinação dos preços e da quantidade produzida passou a ser centralizada nos governos locais.

Em 1973 estourou a Guerra do Yom Kippur, vencida pelos israelenses e que levou à imediata reação dos países árabes, com o aumento dos preços do petróleo exportado. As causas não estavam somente no conflito árabe-israelense, mas também no aumento do custo de sua produção e também no controle da produção e do preço do gênero sob os estados dos países produtores, dado o aumento da demanda pelo produto decorrente do crescimento da produção de veículos. O preço do barril de óleo cru saltou de US\$ 2,90 para US\$ 11,65 em apenas três meses. A elevação do preço do petróleo levou para o alto o preço de outras matérias-primas e produtos básicos, gerando uma alta geral dos preços nos mercados internacionais, gerando um período de baixo crescimento e até decréscimo das economias mundiais²⁷⁴.

A crise da economia mundial, promovida pela primeira crise do petróleo, demonstrou a fragilidade das bases do crescimento brasileiro, pautado em medidas de ajuste fiscal com equilíbrio das finanças governamentais, mas também com endividamento externo, e a excessiva dependência do capital externo, pois os contratos de empréstimos do Brasil com bancos norte-americanos estavam regidos por juros flutuantes, ou seja, quando as taxas de juros se elevaram por causa do aumento do petróleo o banco central norte-americano elevou as taxas de juros que

273 CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e empreiteiros no Brasil; uma análise setorial*. Campinas: UNICAMP, 1993. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Campinas – UNICAMP – Campinas, 1993. p. 100.

274 OLIVEIRA, Marly Job de. *A política geral do regime militar para construção de suas políticas econômicas (1964 – 1985)*. São Paulo: USP, 2007. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2007. p. 222.

estava entre 2,5 a 3% para perto de 20% ao ano no início de 1980. Dessa forma, a dívida externa brasileira aumentou muito, culminando no que ficou conhecido como “crise da dívida externa”, tendo como consequência a manutenção de índices altos de inflação, a redução dos níveis de exportação e a reorientação das políticas econômica e de transportes como a criação do Pró-Álcool – Programa Nacional do Álcool – que visava diminuir a dependência de importação do petróleo no mercado internacional²⁷⁵.

A segunda crise internacional do petróleo de 1979 ocasionou o aumento do preço do barril do cartel político-econômico dos produtores de petróleo saltando de uma média de US\$ 13,72/barril no 1º semestre de 1979 para uma média de US\$ 28,01/barril no 1º semestre de 1980²⁷⁶, aumentando os gastos do Brasil com a compra do produto e gerando impactos no controle da inflação, visto que os valores deveriam ser repassados aos preços dos produtos²⁷⁷. O segundo semestre de 1979 teve um aumento de 101% nos gastos com compra de petróleo comparado ao primeiro semestre²⁷⁸. Esse aumento de gastos contribuiu para que as autoridades brasileiras investissem no aumento da produção de petróleo da Petrobras²⁷⁹ e reorientassem o problema dos transportes²⁸⁰.

Tabela 2.13: Tabela de preços de petróleo (em US\$):

Primeira Crise do Preço do Petróleo (1973-1974)		
ANO	CONSUMO FINAL PETRÓLEO	PREÇO/BARRIL
1971	30.500 mil m ³ importado: 70,8%	US\$ 02,24
1972	34.986 mil m ³ importado: 75,6%	US\$ 02,48
1973	45.804 mil m ³ importado: 80,9%	US\$ 03,29
1974	47.333 mil m ³ importado: 79,8%	US\$ 11,58
Segunda Crise do Preço do Petróleo (1979-1981)		
ANO	CONSUMO FINAL PETRÓLEO	PREÇO/BARRIL
1978	60.919 mil m ³ importado: 84,7%	US\$ 13,60
1979	67.514 mil m ³ importado: 85,7%	US\$ 30,03
1980	60.772 mil m ³ importado: 82,7%	US\$ 35,69

Fonte: OLIVEIRA, Marly Job de. A política geral do regime militar para construção de suas políticas econômicas (1964 – 1985) ... op. cit. p. 22.

275 FLORES, Neuza. Política Governamental de Energia Substitutiva – Cana de Açúcar: do Pró-Álcool ao Etanol – 1979 -2009 – Um Estudo de Caso: Região Noroeste do Rio Grande do Sul. São Paulo: USP, 2010. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2010. p. 18.

276 Jornal do Brasil. Rio de Janeiro. Edição de 10 de agosto de 1980, p. 33.

277 BRANCO, Luis Fernando Migliari. Industriais brasileiros entre o autoritarismo e a democracia: a transição para a Nova República (1974-1988). São Paulo: USP, 2016. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2016. p. 131.

278 Jornal do Brasil. Rio de Janeiro. Edição de 10 de agosto de 1980, p. 33.

279 Jornal do Brasil. Rio de Janeiro. Edição de 12 de agosto de 1980, p. 15.

280 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha...* op. cit., p. 230.

A crise internacional do petróleo, portanto, forçou as autoridades brasileiras a reorientar o problema dos transportes. Nesse momento o presidente da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária) defendia o investimento em ferrovias, argumentando que, se o custo para sua construção era maior, os gastos para manutenção e combustível eram menores, o que as tornava plenamente eficientes²⁸¹.

Essa reorientação procuraria fortalecer, em face do alto preço dos combustíveis, o aumento do percentual de transporte de pessoas nos centros urbanos por trens elétricos e do funcionamento pleno do transporte de cargas (movidos a diesel) pelas ferrovias²⁸².

No entanto, tais medidas não modificariam as diretrizes básicas da erradicação de ramais, já em fase adiantada, pois o que se procuraria fortalecer, em face do alto preço dos combustíveis, era o transporte de cargas pelas ferrovias. No campo automotivo, o combustível fóssil era usado no país para geração de energia e também para o uso de automóveis. Aproximadamente 80% de todo o petróleo usado no Brasil era importado e a grande dependência do produto estrangeiro teve fortes efeitos sobre a balança comercial, que passou da sua posição predominantemente superavitária para um forte *déficit* já em 1974 por causa da alta dos preços. O choque do petróleo teve grande efeito sobre as contas externas brasileiras, pois o governo brasileiro, que importava 80% do petróleo utilizado nas refinarias, financiava a compra externa do combustível a partir de empréstimos no exterior. Com o aumento dos preços, os gastos com as compras externas de petróleo pularam de US\$ 600 milhões, em 1973, para US\$ 2,5 bilhões, no ano seguinte, contribuindo para o crescimento do *déficit* da balança comercial e da dívida externa²⁸³.

O governo brasileiro utilizou uma política de subsídio ao preço do produto ao longo de grande parte dos anos 1970 e 1980 a partir de uma política de controle de preços de combustíveis que visava conter as pressões inflacionárias, tendo em vista que a Petrobras Distribuidora era a principal empresa de distribuição de combustíveis. Dessa forma, vemos o Estado atuando na forma de subsídios ao setor rodoviário da mesma forma que atuava no setor ferroviário, evidenciando a força dos grupos dominantes²⁸⁴.

No entanto, essa política de subsídios e de altos investimentos iniciais nas rodovias seria, aos poucos, compensada pelos impostos, fazendo com que elas tivessem fontes

281 *Apud* CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985...* op. cit. p. 251.

282 *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. Edição de 10 de janeiro de 1980, p. 20.

283 NOEL, Francisco Luiz. *História da distribuição dos combustíveis no Brasil*. Rio de Janeiro: SINDICOM. 2010. p. 82.

284 NOEL, Francisco Luiz. *História da distribuição dos combustíveis no Brasil*. Rio de Janeiro... op. cit. p. 81.

alimentadoras constantes e tornando-se cada vez mais uma opção cara para os usuários, já que, a partir de então, passava a ser a principal alternativa de transporte, sem concorrência.

Enfim, a crise da economia internacional não apenas afetou o modelo energético brasileiro, ao elevar o valor do petróleo, principal combustível que fazia girar a indústria nacional. A crise, com sua retenção dos créditos e dos fluxos de investimentos, colocou em risco o modelo de desenvolvimento posto em prática ao longo do “milagre econômico”, visto que esse era associado e dependente dos centros dinâmicos da economia internacional. O cenário de crise do petróleo poderia ser um atenuante em favor do transporte ferroviário, mas os investimentos em automóveis continuaram aumentando e o Departamento Nacional de Estrada de Ferro (DNEF) extinto, sendo o transporte de ferrovias orientado a cargas e aos trens suburbanos. Nesse período foram erradicados 43 km do ramal entre Governador Portela e Vassouras²⁸⁵.

O novo cenário econômico nacional inviabilizou o projeto econômico do governo Geisel, levando à chamada “crise do milagre brasileiro”. No entanto, o novo presidente e sua equipe resolveram adotar a estratégia de manter altas taxas de crescimento econômico, a partir de novas condições, criando o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), no qual o próprio governo pretendia ampliar seus investimentos e manteria o nível de expansão da atividade produtiva do país²⁸⁶.

Para isso, o governo aumentou a dívida pública ao tomar sucessivos empréstimos junto a entidades brasileiras e também estrangeiras, principalmente dos novos centros internacionais de liquidez na Europa e no Japão. Os instrumentos para manutenção dessas altas taxas de investimentos eram as empresas estatais, que faziam grandes projetos para continuidade da expansão do setor industrial doméstico com o intuito de substituir as importações e criar frentes de exportação, garantindo a redução do *déficit* nas relações comerciais exteriores. Por conta dos gastos elevados frente a manutenção do cenário externo desfavorável com escassez de recursos e das críticas de setores do empresariado, o plano foi parcialmente abandonado, o que tencionou ainda mais conflitos e disputas no interior dos grupos dominantes que davam suporte ao regime.

Entre 1977 e 1978 houve um aumento no índice de supressão de trens de passageiros do interior. Ainda como consequência parcial da crise do petróleo, em 1974, o Ministério dos Transportes iniciou uma ampla reforma do sistema ferroviário nacional que incluía a

285 MT/GESFRA. *Relatório Anual*, 1974. Anexo 11, p. 18.

286 BRASIL. Lei nº 6.151, de 4 de dezembro de 1974. Dispõe sobre o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para o período de 1975 e 1979.

transformação da RFFSA numa *holding* e a extinção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), passando as funções de controle, fiscalização e segurança à RFFSA²⁸⁷. Enquanto que em 1964 o território brasileiro possuía 32.262 km de ferrovias, em 1974 a extensão era de 30.473 km²⁸⁸.

Tabela 2.14: Linhas em exploração (em km) e número de empregados da RFFSA 1957-1979:

ANO	LINHAS EM EXPLORAÇÃO	EMPREGADOS
1957	28.460 km	161.791
1960	28.583 km	153.618
1971	24.772 km	120.515
1979	23.897 km	94.959

Fonte: NUNES, Ivanil. *Ferrovários brasileiros: muito além do fim da linha (1950-2000)*. História em Revista, Pelotas, nº 19 Dez. 2013, p. 151.

Nesse período da década de 80, o trecho Japeri x Governador Portela, apesar do fechamento de estações pouco movimentadas na década de 70, continuava com desequilíbrio técnico-operacional e com *déficits* orçamentários causados pela falta de investimentos das décadas anteriores. Dando prosseguimento ao processo de extinção de trechos ferroviários, em setembro de 1980, o trem de passageiros do Rio de Janeiro a Minas Gerais que passava pelo trecho da Linha Auxiliar faz sua última viagem, sendo descrita na edição do Jornal do Brasil. De acordo com a reportagem, fica claro o quadro de abandono em que se encontrava as estações, ficando um período de quase seis anos de total abandono e depreciação do patrimônio²⁸⁹.

Por fim, vimos que as principais políticas públicas e de transportes adotadas pelo governo possuía como justificativa a redução de *déficit* e o crescimento econômico do país. Vimos também que após o golpe de 1964, o programa de erradicação de ramais ferroviários tornou-se uma política governamental massiva, priorizando o transporte rodoviário, tendo em vista as transformações econômicas do mercado interno com o crescimento industrial. Apesar da política de erradicação de ramais ferroviários ser um projeto anterior ao golpe, entendemos que o caráter autoritário do regime foi importante no tocante à desarticulação da resistência de sindicatos e redução do quadro de funcionários. Tais políticas tiveram a participação, através

287 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 235.

288 CONTADOR, Vicente. *Modelo econômico e projeto de nação-potência: Brasil 1964-1985...* op. cit. p. 239.

289 Jornal do Brasil de 22 de setembro de 1980, Caderno B, p. 5.

de seus representantes políticos, de grupos hegemônicos ligados a interesses empresariais, beneficiando o setor automobilístico.

CAPÍTULO III

A extinção do trecho ferroviário da Linha Auxiliar entre Japeri e Miguel Pereira

Conforme visto ao longo do trabalho, o trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Miguel Pereira foi desde sua construção, no final da década de 1890, até a primeira metade do século XX o mais importante modo de transporte terrestre na região, pois era o meio mais eficiente de realizar deslocamentos de grandes quantidades de pessoas, grandes volumes de mercadorias em uma cadeia logística nesse período histórico. A principal vantagem que o modal ferroviário oferece se refere à capacidade de carregamento do modal. De acordo com a Confederação Nacional de Transportes, cargas de alta tonelage devem preferencialmente ser transportadas por ferrovias, em especial quando é necessário percorrer longas distâncias, sendo o modal ferroviário a melhor opção para transporte de 27 a 40 toneladas para distâncias acima de 800 quilômetros e a melhor opção para transporte acima de 40 toneladas, independente da distância percorrida²⁹⁰.

Somado a isso, o transporte ferroviário apresentou-se como um mecanismo indutor de crescimento e desenvolvimento econômico, tendo em vista a movimentação da economia nos trechos atendidos pelo modal ferroviário. Dessa forma, podemos apontar a formação de núcleos urbanos ao longo do trecho pesquisado, sendo os principais desenvolvidos em torno das estações de Governador Portela e de Miguel Pereira.

No entanto, como abordado anteriormente, identifica-se no período entre as décadas de 1950 e 1970 um deslocamento das ferrovias para as rodovias como principal eixo modal de transportes da economia brasileira, de forma que o setor ferroviário acabou se restringindo ao transporte de passageiros em regiões de maior densidade populacional e operações de transporte de cargas. Dessa forma, a ferrovia deixou de ser o principal meio de transporte nas décadas de

290 CNT (Confederação Nacional do Transporte) - *Transporte e Economia: o sistema ferroviário brasileiro*. – Brasília: CNT, 2013. p. 16.

30 em diante, posição que passou a ser ocupada pela rodovia. A esse deslocamento de eixo modal se associou o início do que ficou conhecido como rodoviarismo.

Após a análise da política de transportes adotada entre as décadas de 50 a 70 no âmbito nacional, veremos seus efeitos no trecho da Linha Auxiliar entre os municípios de Japeri e Miguel Pereira. Para tal, tentaremos trabalhar os dados obtidos referentes à RFFSA e aplicar em nível local para melhor compreender o processo histórico e as causas da desativação do trecho.

Como visto no capítulo anterior, o trecho da Linha Auxilia foi construído com o objetivo de escoar a produção cafeeira nos planaltos fluminense e mineiro, bem como de outros gêneros alimentícios para o abastecimento interno. No entanto, a implantação da estrada de ferro impactou em transformações demográficas na região com o aumento de circulação de pessoas, gerando uma demanda de integração.

Não obstante, apesar de verificarmos no país uma diminuição da participação da agricultura na formação do PIB e o aumento da produção industrial na formação do mesmo, o trecho pesquisado não apresentou o mesmo ritmo de deslocamento do transporte de produtos. Somado a esse aspecto, podemos apontar a expansão da produção de automotores e o avanço de rodovias para o deslocamento de quantitativos menores de mercadorias e de pessoas pela opção ferroviária no trecho.

Importante frisar que o Estado teve importante papel de incentivo ao deslocamento rodoviário através de políticas públicas voltadas às rodovias como possibilidade da manutenção da viabilidade econômica do transporte e extinção de ramais ferroviários considerados deficitários. Tentaremos identificar como o Estado atuou na elaboração de políticas públicas locais em favor do setor rodoviário para compreendermos o processo de erradicação do trecho pesquisado.

Dessa forma, o presente capítulo trata especificamente do trecho da Linha Auxiliar entre o período de 1957 e 1980, tendo como objetivo específico a apresentação das características históricas da região pesquisada com dados demográficos, econômicos e as características específicas do trecho ferroviário. A partir desses dados, investigaremos como o cenário econômico influenciou na elaboração da política de transportes adotada pelos governos federal e estadual que se sucederam nesse período para a localidade e como a pressão de grupos econômicos locais favoreceram nas tomadas de decisões de políticas públicas para a região.

Com isso, a questão que nos propomos abordar no capítulo é saber quais os motivos do desmantelamento do trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Miguel Pereira, bem como mostrar

os impactos demográficos e econômicos na região. Somado a isso, tentamos mostrar a importância do rodoviário para tal processo como uma opção de uma política de incentivo às estradas de rodagem e extinção de ramais considerados antieconômicos e identificar qual a rodovia que substituiu o trecho ferroviário pesquisado.

Para isso, o capítulo será dividido em três subcapítulos, o primeiro apresentando as características históricas da região, o segundo abordando especificamente a erradicação da malha ferroviária local e o terceiro que trata do fim do trem que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais.

No primeiro, analisaremos as características do trecho ferroviário Japeri x Miguel Pereira, abordando aspectos demográficos e econômicos, relacionando às transformações ocorridas com a implantação da estrada de ferro e como tais transformações foram importantes para o processo de formação do município de Miguel Pereira.

No segundo item, procuraremos relacionar os impactos das condicionantes econômicas na região pesquisada e como tais condicionantes influenciaram na elaboração da política de transporte local alinhada à política nacional de extinção de ramais ferroviários considerados antieconômicos e como tal política acentuou-se após o golpe de 1964, tentando identificar os principais grupos envolvidos em uma política voltada para a expansão de rodovias, em detrimento do trecho ferroviário. O item também relacionará as transformações estruturais apontadas no item anterior aos impactos demográfico e econômico regional do processo de desmantelamento do trecho ferroviário. Desse modo, tentaremos apresentar os dados socioeconômicos da região após as transformações ocorridas entre as décadas de 50 e 70.

Por fim, o terceiro item apresentará o processo que culminou com o fim do trem de passageiros que ligava o Rio de Janeiro à cidade de Recreio, em Minas Gerais, no ano de 1980.

3.1 – O trecho Japeri x Miguel Pereira

Para melhor compreensão da dinâmica das políticas públicas implementadas no trecho pesquisado, é necessário fazer uma análise das características históricas do trecho Japeri x Miguel Pereira. Nessa análise, abordaremos os aspectos demográficos e econômicos do trecho como dados populacionais e volumes de mercadorias transportadas, relacionando essas informações à implantação da estrada de ferro, bem como relacionar tais transformações ao processo de formação do município de Miguel Pereira.

Sebastião Deister, autor regional, produziu uma coleção de sete volumes que trata da região centro-sul fluminense entre os séculos XVII a XX. Ele fez uma importante pesquisa histórica da região que abrange hoje os municípios de Vassouras, Miguel Pereira e Paty do Alferes, coletando informações de arquivos das prefeituras e de cartórios locais. De acordo com Deister, a implantação da via-férrea em 1898 injetou no povoado de Barreiros – que a partir de então passou a chamar-se Estiva – mais recursos financeiros e novas oportunidades de trabalho com a construção de estações de embarque e casas para ferroviários que passaram a se estabelecer na região²⁹¹.

A estrada de ferro foi desde a sua inauguração, em 1898, até a década de 1930 a principal forma de deslocamento de longa distância da região, tendo em vista que os caminhos existentes desde o período da colonização eram estreitos, esburacados, mal conservados e intransitáveis em épocas de chuva. Já os pequenos trajetos eram percorridos em grande parte a cavalo ou charrete, dada a possibilidade de agilidade de tal transporte, tendo em vista que não haviam muitos horários diários de trem e o baixo gasto no deslocamento com esses transportes, pois os animais se alimentavam com a farta pastagem da região²⁹².

Com o início do funcionamento da *Melhoramentos*, aumentou o movimento de pessoas na região, bem como o interesse na aquisição de propriedades. Entre os primeiros exemplos, podemos citar a família Machado Bitencourt. O marechal Carlos Machado Bitencourt foi ministro da Guerra do presidente Prudente de Moraes entre 17 de maio a 5 de novembro de 1897, quando morreu ao defender o presidente de um atentado ocorrido no Arsenal de Guerra praticado pelo soldado do exército Marcelino Bispo de Melo²⁹³. Após a morte do marido, a viúva Maria José Machado Bitencourt passou a frequentar através da “maria fumaça” a localidade de Estiva a partir de 1900, adquirindo um sítio na região de Estiva, conhecida como Remanso, chamado Vila das Rosas²⁹⁴.

Outro nome que podemos citar é o de Jorge João Dodsworth, o segundo barão de Javary, cuja nomeação ocorreu por decreto em 3 de agosto de 1889 por D. Pedro II, dois meses antes

291 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

292 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit.

293 SÃO PAULO. *Prudente de Moraes: parlamentar da província de são paulo (1868-1889)*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2004. p. 33.

294 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. 417.

do imperador ser deposto com a proclamação da República²⁹⁵. Não temos registros de sua primeira viagem ao vilarejo de Estiva, no entanto Dodsworth adquiriu uma extensão de terra onde construiu um sítio próximo a um lago conhecido hoje por lago Javary. Sua terceira filha, Maria Leocádia de Toledo Dodsworth era casada com o engenheiro Paulo de Frontin, levando a crer que o genro teve contribuição no interesse de Dodsworth pela região²⁹⁶. O segundo filho do Barão de Javary, Henrique de Toledo Dodsworth, foi médico e professor da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro. Sendo frequentador do sítio do pai, Henrique Dodsworth era amplo divulgador das características climáticas da região para os colegas, mantendo também fortes ligações políticas. Em 1909, como parte da programação do Congresso de Vias de Transporte, houve uma excursão pelo trecho da Linha Auxiliar com parada na estação de Barão de Javary. O evento foi registrado pelo jornal *Careta*, conforme podemos ver nas imagens abaixo.

295 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. V. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003. p. 47.

296 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 88.

Imagem 3.1 – Estação de Barão de Javary em 1909:



Fonte: Jornal Careta. Edição de 18 de dezembro de 1909, p. 6.

Na parada na estação Barão de Javary foi oferecido um almoço pelo ministro da viação Francisco Sá aos membros do congresso, entre eles o presidente da EFCB Aarão Reis, no sítio da família Dodsworth.

Imagem 3.2 – Ministro da Viação e sua esposa a caminho do sítio em Barão de Javary em 1909:



Fonte: Jornal Careta. Edição de 18 de dezembro de 1909, p. 8.

Imagem 3.3 – Almoço no sítio em Barão de Javary em 1909:



Fonte: Jornal Careta. Edição de 18 de dezembro de 1909, p. 12.

Imagem 3.4 – Ministro da Viação e o presidente da EFCB em Barão de Javary em 1909:



Fonte: Jornal Careta. Edição de 18 de dezembro de 1909, p. 9.

A partir da análise das imagens, depreendemos que a família Dodsworth possuía influência política com a capital, bem como relações econômicas com o município do Rio de Janeiro. Prova dessa influência é a presença de seus familiares ligados a importantes cargos públicos. O engenheiro Gustavo Paulo de Frontin, que era cunhado de Henrique Dodsworth, foi o responsável pela construção do trecho da Linha Auxiliar, exercendo a função de senador entre 1917 a 1918, prefeito do Rio de Janeiro em 1919, deputado federal entre 1919 a 1920 e senador entre 1921 a 1930²⁹⁷. A prima de Henrique Dodsworth, Nair de Teffé, foi a esposa do presidente Hermes da Fonseca e seu filho, Henrique de Toledo Dodsworth Filho, foi o interventor do município do Rio de Janeiro entre 1937 a 1945²⁹⁸.

Um dos colegas de Henrique Dodsworth na Faculdade de Medicina, o dr. Miguel Pereira, médico responsável pela obra intitulada *Hematologia Tropical*, a qual jogava por terra

297 Portal do Senado Federal <<https://www25.senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/1404>>. Acesso em: 10 de outubro de 2019.

298 Portal da Prefeitura do Rio de Janeiro <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4179994/4100609/gov_rio_de_janeiro_5.pdf>. Acesso em: 10 de outubro de 2019.

a teoria geograficamente determinista de que o sangue das pessoas nascidas nos trópicos era inferior em qualidade a das europeias, ideia que justificava a ocorrência de anemia comum nas regiões tropicais. Miguel Pereira conheceu a localidade pela primeira vez em 1915, passando a frequentá-la aos fins de semana e depois adquirindo propriedade que o mesmo nomeou de sítio Maria Clara, em homenagem a sua esposa²⁹⁹. Em sua residência Miguel Pereira recebia amigos e alunos da faculdade para estadas nos fins de semana, além de outros colegas de profissão³⁰⁰.

De acordo com Deister, o aumento do trânsito de veranistas e de construção de propriedades se deu a partir de 1920 com a divulgação do dr. Miguel Pereira (que faleceu em 1918) e das famílias Delamare, Durão, Fraga, Peralta e a Machado Bitencourt³⁰¹. Tais divulgações baseavam-se na suposição de que o clima de Estiva era ideal para a cura de várias enfermidades, entre elas a tuberculose. Dentre um dos casos, podemos citar Frederico Augusto da Silva Wangler que desembarcou de maca na estação de Estiva, recuperou-se e anos mais tarde veio a ser o primeiro prefeito do município de Miguel Pereira³⁰². O aumento populacional fez surgir um diversificado comércio local que atendia à demanda interna na primeira metade do século XX. Dessa forma, a estrada de ferro teve papel importante na transformação da vila de Estiva na primeira metade do século XX, pois a empresa ferroviária foi aos poucos assumindo a posse da maioria dos terrenos situados à margem dos trilhos para construção das casas dos ferroviários. Somado a isso, o aumento da circulação de pessoas contribuiu para a divulgação da localidade no Rio de Janeiro como estância climática por pessoas que conheciam a região e ficavam atraídas pelas condições agradáveis do clima da serra e os atrativos turísticos como o lago de Javari que permitia natação, pesca e passeios de bote³⁰³.

Com o aumento de visitantes, aumentou também a procura por terrenos na região, o próprio Dr. Miguel Pereira foi um que adquiriu imóvel na região e passou ali os últimos dias de vida, isso fez alterar a configuração da posse de terras na localidade. Como resultado da perda do poder econômico dos fazendeiros da região, somada à perspectiva de novos negócios, áreas antes concentradas em grandes extensões de terra nas mãos dos fazendeiros passaram a

299 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 142.

300 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 404.

301 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 142.

302 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 143.

303 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 118.

ser loteadas. Dessa forma, foram desmembradas parte de suas propriedades, passando os novos lotes a se destinar a casas de campo ou casas de fim de semana, surgindo assim um número maior de sítios em localidades mais afastadas da linha férrea e uma maior diversificação das atividades econômicas na década de 50 como propriedades rurais menores, pecuária e comércio em geral³⁰⁴.

Importante destacarmos como a formação da estação ferroviária de Governador Portela, bem como da oficina de reparos e armazém de mercadorias, transformou a localidade em um núcleo urbano na região. Assentado em um platô denominado serra do Couto, a estação de Governador Portela foi construída no ponto mais alto do trecho da Linha Auxiliar, conforme podemos verificar na tabela abaixo.

Tabela 3.1 – Altitudes médias da Linha Auxiliar:

DISTRITOS OU LOGRADOUROS	ALTITUDE
JAPERI (ANTIGA BELÉM)	30 METROS
PAES LEME	49 METROS
CONRADO (ANTIGO SERTÃO)	61 METROS
SANTA BRANCA	69 METROS
ARCÁDIA (ANTIGA BONFIM)	155 METROS
MONTE LÍBANO	322METROS
VERA CRUZ	398 METROS
FRANCISCO FRAGOSO	516 METROS
GOVERNADOR PORTELA	634 METROS
BARÃO DE JAVARY	627 METROS
MIGUEL PEREIRA (ANTIGO BARREIROS/ESTIVA)	618 METROS
PATY DO ALFERES	575 METROS
ARCOZELO	570 METROS
AVELAR	486 METROS
PARAÍBA DO SUL	309 METROS
TRÊS RIOS	271 METROS

Fonte: DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 82.

304 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

Apesar de estar localizada no ponto mais alto em relação às demais estações, a localidade possuía terreno relativamente plano para construção de uma estação com amplo e nivelado pátio de manobras, uma oficina de reparos e um depósito. Nesses moldes, Governador Portela foi adquirindo contornos de um bairro operário, diferenciando-se do centro de Miguel Pereira, pois as residências dos funcionários da estrada de ferro foram construídas próximas da estação ferroviária para facilitar o acesso ao trabalho, possuindo entre quatro a cinco cômodos no máximo³⁰⁵. Dessa forma, Governador Portela transformou-se em importante entroncamento de tráfego com duas linhas ligando ao centro de Vassouras (ramal inaugurado em 1914) e outro seguindo em direção a Três Rios, sendo o trecho da antiga Estrada de Ferro Melhoramentos de 1898³⁰⁶. As imagens a seguir nos dão uma noção do complexo ferroviário que se estruturou na localidade de Governador Portela, a imagem data de 1910, mas provavelmente deve tratar da década de 1920, pois em 1910 ainda não havia o ramal de Vassouras e o depósito finalizado como identificados nas imagens.

305 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 108.

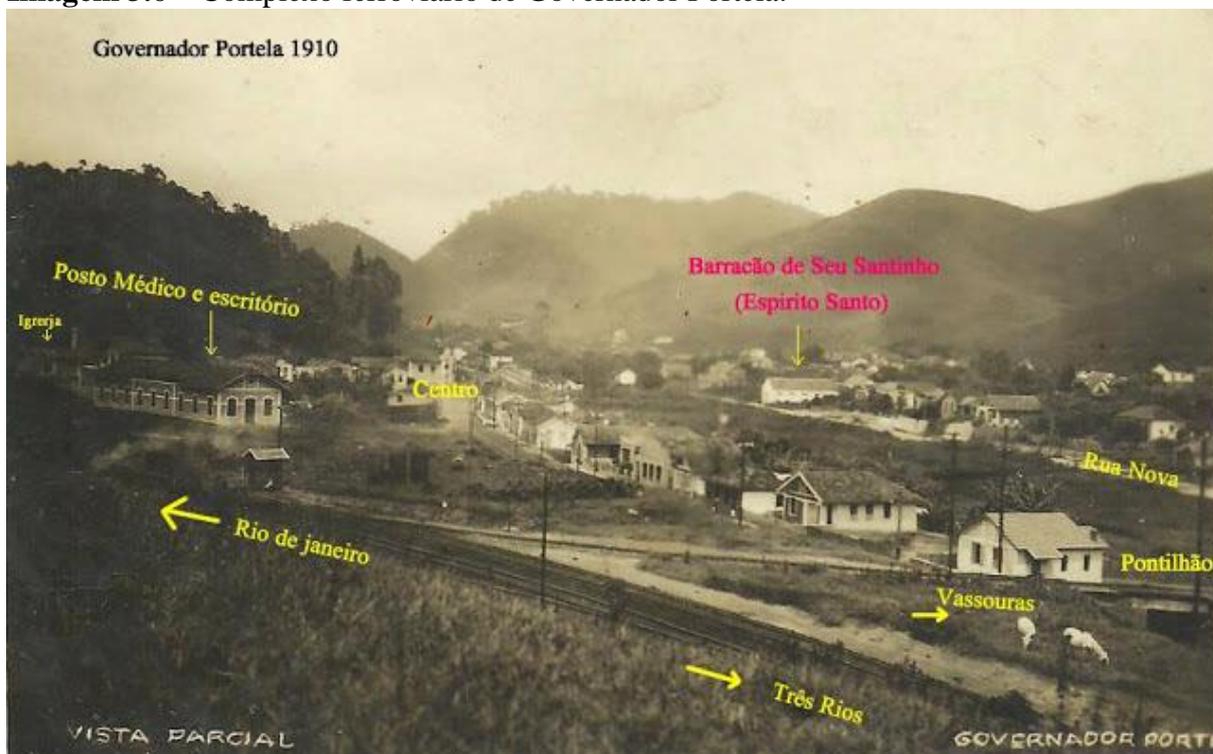
306 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro... op. cit.*, p. 105.

Imagem 3.5 – Complexo ferroviário de Governador Portela:



Fonte: Portal Trens da Serra do Rio de Janeiro <<http://tremdaserradoriodejaneiro.blogspot.com/2018/03/>> acessado em 07 de maio de 2019.

Imagem 3.6 – Complexo ferroviário de Governador Portela:



Fonte: Portal Trens da Serra do Rio de Janeiro <<http://tremdaserradoriodejaneiro.blogspot.com/2018/03/>> acessado em 07 de maio de 2019.

Em virtude da presença da estrada de ferro, a localidade de Governador Portela foi elevada à categoria de distrito do município de Vassouras pela Lei Estadual nº 2.180 de 16 de fevereiro de 1927, abrangendo o território do atual distrito de Governador Portela e o centro de Miguel Pereira. O povoado de Miguel Pereira, então parte integrante do distrito de Governador Portela, foi desligado desse distrito apenas anos mais tarde, pela lei estadual n.º 1.055, de 31 de dezembro de 1943, passando a constituir um novo distrito³⁰⁷. Em 15 de novembro de 1954 realizou-se em Miguel Pereira e Governador Portela um plebiscito para saber o desejo da população de se emancipar do município de Vassouras. Num total de 1.721 votos, registraram-se 1.683 votos a favor, 30 contra, 5 em branco e 3 votos nulos. Dessa forma, Miguel Pereira foi oficialmente emancipado pela lei estadual nº 2.626 de 1955, transformando Governador Portela em segundo distrito do novo município³⁰⁸. Mesmo com a emancipação do município e a designação da sede no centro, o artigo 4º da mesma lei determina que as repartições públicas municipais, estaduais e federais, quando instaladas, em definitivo, terão seus edifícios construídos em local equidistante das atuais sedes dos distritos de Miguel Pereira e Governador Portela. O município foi instalado em 26 de julho de 1956, um ano antes da criação da RFFSA³⁰⁹.

De acordo com o censo demográfico de 1950, o município possuía uma população de 10.831 habitantes, conforme podemos ver na tabela abaixo.

Tabela 3.2: População do município de Miguel Pereira em 1950:

Distrito	População								
	totais			Segundo a situação do domicílio					
	Total	homens	mulheres	urbano		suburbano		rural	
				Homens	mulheres	homens	mulheres	homens	mulheres
Miguel Pereira	5.619	2.774	2.845	1.138	1.222	80	73	1.556	1.550
Gov. Portela	5.212	2.611	2.601	1.218	1.289	29	27	1.364	1.285

Fonte: IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p. 301.

307 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p. 301.

308 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. VII. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 79.

309 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22... op. cit..

Conforme podemos ver na tabela acima, a população do distrito de Governador Portela em 1950 era bastante semelhante com a do centro de Miguel Pereira, mostrando a importância da estrada de ferro na distribuição demográfica da população. Dessa forma, a localidade de Governador Portela desenvolveu-se na primeira metade do século XX em função do trabalho da ferrovia, transformando-se no principal centro de gerenciamento, fiscalização e manutenção das viagens da Linha Auxiliar, abrigando as famílias dos ferroviários – entre escriturários, maquinistas, mecânicos, soldadores, serralheiros, funileiros, torneiros, telegrafistas e outros –, aumentando assim a população local e dando traços urbanos à localidade, antes marcada por pequenas construções rurais³¹⁰. Os ferroviários concentravam-se em pontos próximos da estação de Governador Portela, seja pelo fato das casas funcionais estarem próximas da estação, seja pelo fato de facilitar o acesso ao trabalho³¹¹, enquanto as casas dos engenheiros localizavam-se no centro de Miguel Pereira³¹².

Pelas suas ruas, gradativamente estabeleceu-se diversificado comércio, representado por vários bares e armazéns, estrategicamente organizados no térreo dos sobrados construídos³¹³. De acordo com a *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* de 1959, o município de Miguel Pereira tinha como principais atividades econômicas em 1956 a horticultura e fruticultura, bem como indústrias voltadas para a construção de casas, conforme podemos verificar na tabela abaixo.

310 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 80.

311 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 81.

312 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 108.

313 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 190.

Tabela 3.3: Produção econômica em Miguel Pereira em 1956:

PRODUÇÃO AGRÍCOLA			
PRODUTOS	UNIDADE	QUANTIDADE	VALOR (Cr\$ 1.000)
ABACATE	CENTO	58.000	4.200
TOMATE	QUILO	44.000	176
LARANJA	CENTO	2.980	149
ABÓBORA	FRUTO	13.000	102
BATATA INGLESA	QUILO	5.000	45
PRODUÇÃO EXTRATIVA			
PEDRA BRITADA	M ³	150	27
PEDRA PARA ALVENARIA	M ³	100	14
LAJEOTAS	M ²	220	13
LENHA	M ³	300	24
PRODUÇÃO INDUSTRIAL			
ENERGIA ELÉTRICA	KWH	10.236.696	10.629
PROD. QUÍMICOS E FARMACÊUTICOS	-----	-----	4.740
ARTEFATOS DE CIMENTO	-----	-----	1.036
FERRAGENS	TONELADA	248	511

Fonte: IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p. 302.

Somada à produção da região, os trens traziam para a localidade artigos para o comércio local, desde produtos para mercearias como jornais, revistas e insumos para as lavouras, entre outros produtos, bem como o aumento da circulação de pessoas na região³¹⁴. A partir dessa análise, vemos que a economia do novo município tinha importante participação da estrada de ferro, tanto no abastecimento interno da região, quanto no escoamento da produção para outras estações.

Um ano antes da criação da RFFSA Miguel Pereira possuía um estabelecimento atacadista e 61 varejistas, serviço de abastecimento de água, mantido pela Prefeitura Municipal, estendendo-se por 10 ruas e abastecendo 447 prédios, serviço público municipal de remoção

³¹⁴ DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. VI. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 17.

domiciliar de lixo atendendo a 620 domicílios, 28 aparelhos telefônicos instalados, 693 ligações elétricas, seis hotéis, um cinema, cinco entidades esportivas e uma entidade cultural³¹⁵.

Na área de comunicações possuía repartições do Departamento dos Correios e Telégrafos em Francisco Fragoso e em Governador Portela, além de uma agência postal telegráfica em Miguel Pereira. A Estrada de Ferro Central do Brasil possuía serviço telegráfico de uso privativo nas estações de Arcádia, Francisco Fragoso, Governador Portela, Miguel Pereira e Vera Cruz. Os serviços telefônicos eram oferecidos pela Companhia Telefônica Brasileira com uma rede urbana em Miguel Pereira e postos em Barão do Javari e Governador Portela³¹⁶.

Os serviços de saúde eram feitos sob a superintendência do posto de saúde de Governador Portela com um posto médico na estação de Vera Cruz e mais cinco postos distribuídos pelo município, sendo o posto do centro equipado de 12 leitos para internações gratuitas e uma farmácia com um total de 4 médicos e 1 dentista para cobertura de todos os postos³¹⁷.

Com relação aos dados educacionais, o ensino profissional era ministrado pela escola profissional Carvalho de Souza, inaugurada em 24 de outubro de 1942, sendo mantida em Governador Portela pela Estrada de Ferro Central do Brasil, fornecendo formação profissional para alunos que depois seriam aproveitados na estrada de ferro³¹⁸. Nessa mesma localidade foi iniciado, em 1957, o ensino ginásial, no ginásio de Governador Portela. O ensino primário era realizado por 15 estabelecimentos, dos quais cinco mantidos pelo Estado, oito pela Prefeitura Municipal, um particular e um curso de educação de adultos, do governo federal³¹⁹.

A partir dos dados apresentados, podemos inferir que o desenvolvimento e posterior emancipação de Miguel Pereira estiveram relacionados à implantação do trecho da Linha Auxiliar que passava pela localidade, transformando assim o espaço urbano local. Tal avanço teve impacto direto no aumento da arrecadação para as finanças públicas. Em 1956 a arrecadação no município foi de Cr\$ 5.433.000, dentre os quais Cr\$ 1.500.000 foi de arrecadação federal, Cr\$ 3.092.000 Estadual e Cr\$ 841.000 Municipal, sendo incluída na

315 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22... op. cit. p. 301.

316 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22... op. cit. p. 302.

317 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22... op. cit. p. 302.

318 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit. p. 17.

319 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22... op. cit. p. 301-303.

arrecadação estadual toda a feita na coletoria de Miguel Pereira, que reunia também os impostos referentes aos distritos de Pati do Alferes e Avelar, na época pertencentes ao município de Vassouras³²⁰.

De acordo com os dados do censo demográfico de 1960, três anos após a criação da RFFSA, Miguel Pereira apresentava uma população de 14.659 habitantes, dos quais 7.103 homens e 7.556 mulheres, isso representa um crescimento populacional de 35,34% em um período de 10 anos, frente a um crescimento populacional de 36,66% do Brasil e 39,10% do estado do Rio de Janeiro no mesmo período. Dentre a população economicamente ativa, Miguel Pereira possuía, em 1960, 4.022 pessoas, ou 27,43% da população, enquanto o estado do Rio de Janeiro apresentava 981.494 pessoas, 29,14% da população³²¹.

Esses dados demonstram que, apesar de os índices demográficos estarem próximos da média nacional e do estado, podemos verificar que há indícios de desaceleração demográfica na região no período de implementação da RFFSA. Nesse momento, o trecho pesquisado encontrava-se sob a administração da EFCB que passava por problema de fluxo de caixa, pois suas receitas não cobriam o custo do seu serviço. Com a criação da RFFSA há uma orientação governamental de gerenciamento com o objetivo de uma melhor eficiência no transporte ferroviário como uma tentativa de redução dos *déficits* das estradas de ferro³²².

Seguindo a linha de pensamento de relação entre desenvolvimento da região com a estrada de ferro, podemos inferir que a desaceleração do município esteve relacionada à crise ferroviária enfrentada no período. O trecho Japeri x Governador Portela era classificado pela RFFSA como trecho de percurso de trem do interior. De acordo com o anuário da Rede, o ano de 1962 teve um total de 18.135.000 passageiros transportados por trens de interior, frente aos 262.700.000 dos trens de subúrbio. Ressaltava-se que o maior quantitativo de transporte de pessoas pelos trens do interior estava concentrado no ramal Rio x São Paulo e Rio x Minas a partir do ramal da Linha do Centro, por Barra do Piraí, tendo o trecho Japeri x Três Rios participação pequena no total de passageiros transportados. O fluxo de passageiros estava combinado ao material rodante obsoleto, tendo em vista que em 1962 todas as composições entre Japeri e Governador Portela eram compostas por locomotivas com propulsão a base de

320 IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. 22... op. cit. p. 303.

321 IBGE. *Censo Demográfico 1960*. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. p. 80.

322 BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha...* op. cit. p. 26-29.

carvão. Tais informações foram confirmadas com entrevista realizada com Arídes Rodrigues de Almeida, maquinista que trabalhou no trecho até 1983³²³.

Outra importante fonte que corrobora esta informação é a reportagem realizada pelo *Jornal do Brasil* em 1º de abril de 1962, sobre as filmagens no trecho pesquisado do filme *Assalto ao trem pagador*, dirigido por Roberto Farias, com seu filho Reginaldo Faria no elenco. Trata-se de uma adaptação da história real que ocorreu em 14 de junho de 1960 nas proximidades da estação da linha auxiliar de Japeri no km 71, entre as estações Japeri e Botais. De acordo com a reportagem, foi utilizado o mesmo vagão – que figura na foto abaixo - e os mesmos funcionários da EFCB que sofreram o atentado participaram da cena do filme³²⁴.

Imagem 3.7: Reportagem sobre o filme *Assalto ao trem pagador*:



Fonte: *Jornal do Brasil* de 1º de abril de 1962, p. 14.

As locomotivas a vapor possuíam em média a metade da potência das composições a diesel, o que gerava enormes dificuldades na subida da serra onde os acidentes eram frequentes

323 ALMEIDA, Arídes Rodrigues de. Funcionamento dos trens da Linha Auxiliar. [Entrevista concedida a] Leandro Mendes de Oliveira. 2019.

324 *Jornal do Brasil*. Edição de 1º de abril de 1962, p. 14.

conforme podemos constatar através da análise de noticiários dos jornais de época. Para tentar amenizar este problema, eram utilizadas diferentes composições entre os trechos, uma entre Japeri e Conrado Niemeyer, outra de Conrado Niemeyer a Governador Portela, outra de Governador Portela a Três Rios e mais uma de Três Rios a Porto Novo. De acordo com o horário da linha auxiliar de 1962 da edição do Guia Levi, publicação especializada em divulgar horários de composições em todo o país, havia quatro saídas de Japeri a Governador Portela e cinco de Governador Portela a Três Rios, conforme podemos verificar na imagem abaixo.

Imagem 3.12: Horários dos trens da Linha Auxiliar em 1962:

KIL.	IDA	SA 1	SP 1	SP 3	S 3	S 5
	D. Pedro II.. ...		530	810	1400	1810
	Japeri.... c. ...		636	915	1504	1914
	R.S. Paulo p. 58 L. Cen. p. 62	SA 3	SA 5	SA 7	SA 9	
62	Japeri.... p. ...		655	930	1515	1930
75	Pais Leme.. ...		720	954	1539	1953
81	Conrado		736	1008	1555	2005
87	Arcadia		749	1020	1608	2016
91	Eng.º Adel.. ...		757	1028	1617	2023
97	Vera-Cruz.. ...		813	1043	1632	2037
101	F. Fragoso.. ...		823	1059	1642	2045
106	Gov. Portela 2 c. ...		833	1109	1652	2055
	Baldeação para o Ramal Santa Rita Jacutinga pag. 73		↓	↓	↓	↓
	Gov. Portela p. 405		840	1115	1657	2100
111	Prof. M. Pereira 416		854	1125	1710	2111
117	Pati do Alferes. 428		912	1139	1723	2124
120	Arcozelo ... 436		921	1148	1731	2133
128	Avelar 504		953	1212	1756	2158
143	Andr. Costa. 527		1018	1234	1818	2221
146	Cavarú..... 534		1028	1241	1825	2228
151	Werneque.. 544		1043	1252	1836	2239
...	Paraíba do Sul. 602		1103	1309	1855	2257
166	B. de Angra 616		1113	1319	1904	2306
171	Três Rios. c. 624		1121	1327	1912	2314
	Baldeação para Porto Novo (E. F. Leopoldina) pg 91					

Fonte: Portal Estações Ferroviárias <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/linhaauxiliar.htm> acessado em 07 de maio de 2019.

De acordo com o horário acima, a viagem deveria levar menos de duas horas, no entanto as composições eram constituídas por locomotivas a vapor obsoletas que faziam seu percurso

em uma linha única de bitola estreita, de um metro de largura, o que reduzia muito a velocidade tendo em vista a instabilidade gerada pelo estreitamento da bitola³²⁵.

Somado a isso, a baixa potência das composições movidas a carvão e a topografia acidentada levavam as viagens durarem mais de quatro horas, podendo até ocorrer longas interrupções em período de chuva³²⁶. A fuligem do carvão acarretava um maior desgaste do material rodante que eram reparados ou substituídos na oficina de Governador Portela³²⁷.

Eram comuns os temporais na região, tendo como consequência a inundação e obstrução dos trilhos por espessa lama, dando aos ferroviários exaustivo trabalho de desobstrução de trilhos³²⁸. Um de seus piores temporais, ocorrido em 1945, inundou a usina elétrica de Vera Cruz afetando o fornecimento de energia elétrica da região, destruindo construções e matando gado, aves e cães afogados. Dessa forma, as inundações interrompiam a comunicação com outras localidades por causa dos paredões de lama e crateras formadas pelas chuvas. Com isso os trens não dispunham de condições de tráfego por causa dos frequentes deslizamentos ocorridos nas encostas da serra e a obstrução dos trilhos por lama, o que interrompia seu tráfego por dias, impedindo a circulação de pessoas e o fornecimento de mercadoria para a região³²⁹. Uma das improvisações utilizadas por maquinistas para vencer o aclive ou frear as locomotivas em declives em períodos de chuvas ou de grade umidade (na região é comum formar-se um denso nevoeiro) foi o uso de areia que era jogada pelos maquinistas através de um bombeamento manual nos trilhos de forma a aumentar o atrito entre as rodas da locomotiva e os trilhos³³⁰.

Apesar de não termos tido acesso a dados específicos do trecho, pois o Anuário da RFFSA trata do transporte por unidades de operação, não trazendo informações de trechos, conseguimos identificar que o volume transportado pela EFCB era levado principalmente pela Linha Tronco que seguia por Barra do Piraí, sendo mais bem equipada com duas linhas de bitola

325 ALMEIDA, Arídes Rodrigues de. Funcionamento dos trens da Linha Auxiliar. [Entrevista concedida a] Leandro Mendes de Oliveira. 2019.

326 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 215.

327 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV... op. cit. p. 70.

328 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. VI. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 15.

329 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. VI. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 24.

330 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV... op. cit. p. 55.

larga de 1,60 metro e boa parte do seu trecho eletrificado, tendo o trecho da Linha Auxiliar entre Japeri e Três Rios adquirido ao longo do tempo um caráter secundário no transporte de passageiros e de carga³³¹.

Imagem 3.9: Trem da Linha Auxiliar próximo a Miguel Pereira em 1958:



Fonte: BLOOMFIELD, Leonardo. Trem da Linha Auxiliar próximo de Miguel Pereira. 1958. 1 fotografia.

A fotografia nos dá uma noção das características da “maria fumaça” utilizada no trecho em 1958, bem como as condições da topografia por onde trafegava a composição. As difíceis condições topográficas, somada ao tipo de locomotiva empregada e as condições precárias de tráfego, eram fatores que contribuía para os acidentes no trajeto da serra. Em um acidente divulgado pelo Jornal Última Hora em 1954, registrou 76 feridos, cinco mortos do acidente e um morto de mal súbito ao ver as imagens fortes dos corpos destroçados³³².

331 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro...* op. cit. p. 41.

332 Jornal Última Hora. Edição de 27 de dezembro de 1954. p. 2.

Imagem 3.10: Acidente na Linha Auxiliar na altura de Arcádia em 1954:



DEVIDO A VIOLÊNCIA do impacto, este trem ficou reduzido a um montão de ferris. Um estato parado a fim de que fosse reparado um ligeiro defeito. Acabou, porém, que o sinaleiro permitiu a entrada na linha de outro que entrou em choque com o primeiro, provocando dezenas de feridos e mortes. Na foto acima, o leitor poderá ter uma ligeira ideia do acidente.

Fonte: Jornal Última Hora. Edição de 27 de dezembro de 1954. p. 1.

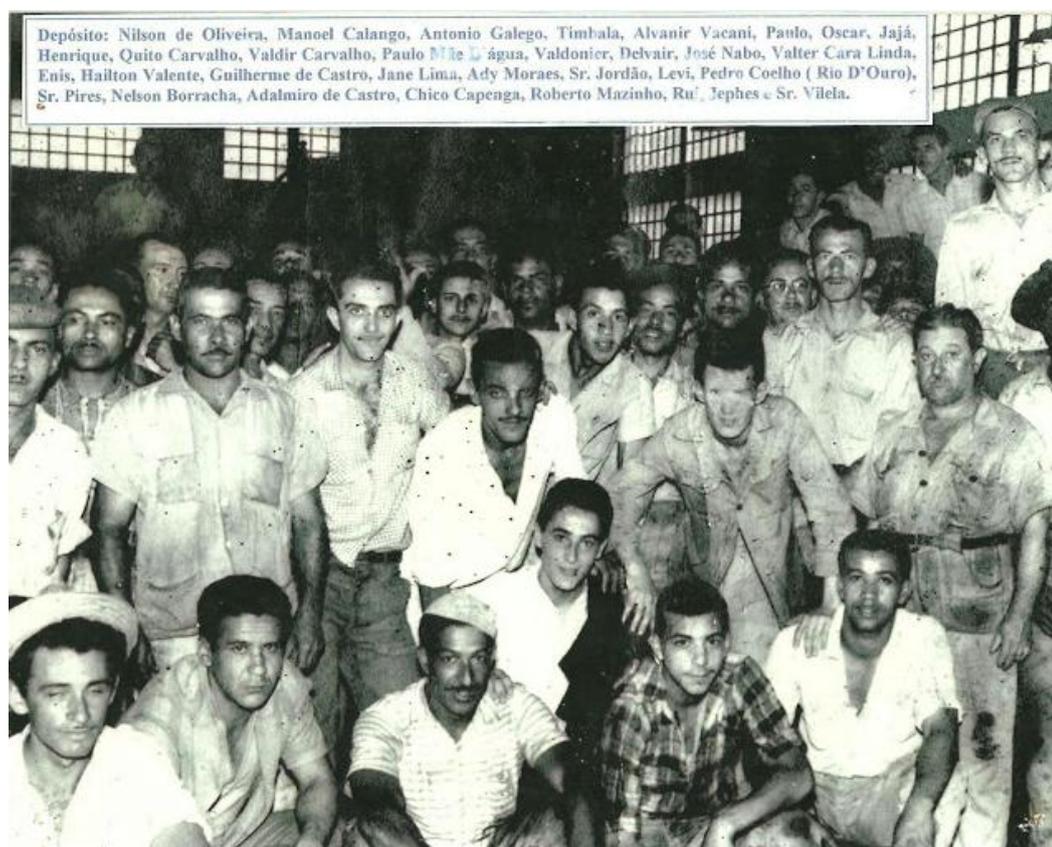
Conforme visto no primeiro capítulo, as locomotivas a vapor demandavam estações para abastecimento de água e carvão, bem como da revisão das condições da composição a um intervalo de aproximadamente 20 quilômetros. Dessa forma, o trecho quando foi construído no final do século XIX, teve na construção da maior parte das estações o interesse técnico e não o caráter de transporte de passageiros. Essas estações demandavam um quantitativo de funcionários que ficavam responsáveis pela manutenção das locomotivas que viajavam e da conservação dos trilhos do trecho. De acordo com Arides, trabalhavam dois guarda-chaves e dois manobreiros por estação, dependendo da especificidade de cada estação, trabalhavam em média oito funcionários por estação³³³.

Assim, em torno das estações formaram-se pequenos núcleos urbanos em torno das estações da Linha Auxiliar por causa das famílias dos funcionários da linha. Não temos um número exato de funcionários que trabalhavam no trecho, pois os anuários estatísticos da RFFSA não trabalhavam por trecho, mas se considerarmos as informações do senhor Arides,

333 ALMEIDA, Arídes Rodrigues de. Funcionamento dos trens da Linha Auxiliar. [Entrevista concedida a] Leandro Mendes de Oliveira. 2019.

chegamos a um número aproximado de 168 funcionários trabalhando nas estações até Três Rios, não levando em consideração o depósito de Governador Portela e as estações de Japeri e Três Rios que possuíam um quantitativo maior e as estações consideradas apenas como paradas, pois possuíam um número menor de funcionários³³⁴. Em foto da década de 1950 do depósito e oficina de locomotivas de Governador Portela podemos identificar um número aproximado de 40 funcionários, o que mostra que o quantitativo de trabalhadores específicos do depósito era elevado, no entanto não conseguimos identificar nos anuários da RFFSA números exatos com relação ao número de trabalhadores no trecho pesquisado.

Imagem 3.11: Funcionários do depósito de Governador Portela na década de 1950:



Fonte: Portal Trens da Serra do Rio de Janeiro <<http://tremdaserradoriodejaneiro.blogspot.com/2018/03/>> acessado em 10 de maio de 2019.

Com a gestão da RFFSA voltada ao equilíbrio financeiro, houve uma orientação para erradicação de ramais antieconômicos que não possuíssem condições de autofinanciamento, em razão de atravessarem zonas cujo nível de produção agroindustrial não permitisse a exploração

334 ALMEIDA, Arídes Rodrigues de. Funcionamento dos trens da Linha Auxiliar. [Entrevista concedida a] Leandro Mendes de Oliveira. 2019.

econômica, nem oferecesse alguma perspectiva em futuro previsível de apresentar melhores condições de retorno financeiro³³⁵. No Anuário Estatístico da RFFSA de 1959 já é apontada a intenção em priorizar a redução do quadro de funcionários como opção de redução de despesas, de forma que o pessoal reduzido realize “o mesmo volume de trabalho com número menor de empregados”³³⁶. O mesmo anuário aponta a aquisição de locomotivas diesel-elétricas como opção para o aumento da produtividade, tendo a participação das locomotivas a vapor reduzida de 50% do total transportado em 1956 para 20% em 1959³³⁷. As locomotivas diesel-elétricas possuíam o dobro de potência que as “marias fumaças” e uma capacidade de transporte de cargas bem superior. No caso do trecho pesquisado, enquanto a locomotiva a vapor tinha capacidade de até oito vagões, as movidas a diesel carregavam até 40 vagões podendo ser colocadas até três locomotivas articuladas para transportar 120 vagões³³⁸.

Dessa forma, o trecho passou por um período de redução de investimentos e substituição de algumas locomotivas a vapor por outras composições movidas a diesel na década de 1960, com maior potência de desempenho, dando assim prioridade a trechos que oferecessem possibilidade de autofinanciamento. De acordo com o anuário de 1959, foram feitas obras e aquisições para o prolongamento do sistema de trens de carga da Central do Brasil entre Volta Redonda e Lafaiete até Belo Horizonte, sendo centralizado o controle do tráfego entre Três Rios e a capital mineira pela Linha do Centro, sendo feitos melhoramentos em Três Rios para a aplicação da Linha Auxiliar ao mesmo sistema reafirmando o caráter auxiliar do trecho. Prova disso é o fato de o trecho nunca ter sido eletrificado, nem duplicada a sua linha, dado o elevado custo de investimento e a impossibilidade do seu retorno³³⁹.

Com relação ao transporte local, foi disponibilizada uma linha de subúrbio ligando a estação de Governador Portela e Avelar durante parte dos anos 60 com dois trens diários e um aos domingos, conforme apresentado no quadro de horários abaixo. Nesse período, o trecho entre Miguel Pereira já contava com o transporte rodoviário oferecido pela empresa *São Jorge*. A tentativa de oferecimento de uma opção de um trem de subúrbio local foi abandonada na mesma década, dada a concorrência do transporte rodoviário e o *déficit* gerado com a operação do trecho. Abaixo seguem os horários dos trens entre Governador Portela e Avelar fornecido

335 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1965. p. 7.

336 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1959. p. 36.

337 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1959. p. 16.

338 ALMEIDA, Arídes Rodrigues de. Funcionamento dos trens da Linha Auxiliar. [Entrevista concedida a] Leandro Mendes de Oliveira. 2019.

339 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1959. p. 15.

pelo Guia Levi, publicação especializada em divulgar horários dos transportes ferroviários do Brasil.

Imagem 3.13: Horários da linha Governador Portela – Avelar em 1962:

G. Portela - Avelar			
Motrizes da Linha Tronco			
IDA	SAE 1 2. ^a a Sab.	SAE 3 2. ^a a Sab.	
G. Portela.	710	1230
M. Pereira	720	1242
P. Alferes.	734	1257
Arcozelo..	742	1306
Avelar....	804	1330
VOLTA	SAE 2 2. ^a a Sab.	SAE 4 2. ^a a Sab.	
Avelar....	855	1400
Arcozelo.	920	1424
P. Alferes.	928	1433
M. Pereira	942	1448
G. Portela.	950	1458	

Fonte: GUIA Levi: Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil. São Paulo: [s.n.], 1962.

Assim, a RFFSA deu continuidade em seu processo de extinção de ramais ferroviários considerados antieconômicos, estando o trecho da Linha Auxiliar no foco dessas articulações pois o seu traçado não acompanhava as transformações ocorridas no setor industrial na economia brasileira, deixando de ser acessível aos locais de produção e consumo criados por tais transformações³⁴⁰. Importante considerar também que a topografia da região dificultava a expansão e modernização do trecho em questão, sendo necessários grandes investimentos para execução de obras para o melhoramento do trecho.

340 MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia...* op. cit. p. 184.

Assim, os aspectos topográficos do trecho foram obstáculos para sua expansão desde a sua criação. Somam-se a isso as dificuldades orçamentárias da RFFSA após sua criação e a opção de sua gestão em não investir em um trecho que, na concepção de seus técnicos, não teria o retorno do investimento, dadas as transformações econômicas pelas quais o país passava no final da década de 50, com o crescimento da participação da indústria na formação do PIB. Como alguns traçados ferroviários não acompanharam tais mudanças, deixaram de ser “viáveis” na nova lógica das políticas estatais. No entanto, o processo de extinção do ramal só pode ser compreendido se relacionarmos a um importante processo que se expande nesse período, o rodoviarismo. Dessa forma, o próximo item tratará especificamente do processo de erradicação do trecho, tendo em vista as dificuldades econômicas da RFFSA e sua tentativa de descentralização na administração da política de transportes, tirando o monopólio do governo federal e compartilhando a responsabilidade com os governos municipal, estadual e a iniciativa privada.

3.2 – A política de erradicação da malha ferroviária para a região

Vimos no subcapítulo anterior que o município de Miguel Pereira atravessava no final da década de 50 e início de 60 um período de desaceleração econômica e demográfica. Tais mudanças estavam relacionadas às dificuldades orçamentárias vividas pela RFFSA, em especial ao trecho pesquisado, cujas características topográficas dificultavam maiores investimentos para modernização do traçado, somado ao desinteresse da administração em investir em um trecho considerado antieconômico.

Desta forma, vejamos agora a extinção do trecho da Linha Auxiliar e a forma como os governos conduziram a expansão do modal rodoviário na região, ressaltando seus impactos demográficos e econômicos na região.

Dilma de Paula afirma que a incorporação das empresas pela RFFSA retirou a autonomia das mesmas, mantendo suas nomenclaturas, mas alterando sua estrutura administrativa, chegando até a mudar em alguns casos sua sede administrativa, como no caso da EFL³⁴¹. Assim, a gestão da Linha Auxiliar foi transferida da EFCB para a EFL em 1963, no

341 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 274.

entanto não conseguimos ter acesso ao documento de transferência de administração, mas a partir da entrevista do senhor Victor José Ferreira, professor da Escola Profissional Ferroviária de Governador Portela e presidente do Movimento de Preservação Ferroviária em 2010 para Lucina Ferreira Matos, temos a indicação de que a transferência foi realizada em 1963. O sr. Victor afirma na entrevista que:

Essa escola tinha sido vinculada a E. F. Central do Brasil, que operava o chamado trecho da linha auxiliar - saía de Japerí até Três Rios onde se localizava Miguel Pereira. Mas em 1963, o trecho foi transferido para a E. F. Leopoldina. A essa altura já existia a RFFSA, as duas ferrovias eram vinculadas a ela. E os professores da escola tiveram a opção de continuar nela ou transferir-se para outras escolas da própria Central do Brasil. A maioria quis se transferir. Houve vaga. Então, fui convidado e, no dia 20/11/1963, fui readmitido na E. F. Leopoldina, agora como professor na Escola Profissional Governador Portela, onde também exercia a função de Diretor Substituto. O Diretor titular era Fernando Marques Duarte que foi Instrutor Chefe de oficinas de aprendizagens de Além Paraíba, onde fiz o meu curso como aluno; daí o convite ter partido dele³⁴².

Outra importante fonte que traz indícios dessa transferência em 1963 é o Anuário Estatístico da RFFSA. De acordo com o anuário, há um aumento da extensão da bitola corrente (de um metro de largura) na EFL, enquanto que a EFCB sofre uma considerável redução conforme podemos ver na tabela a seguir:

Tabela 3.4: Extensão das linhas de bitola corrente entre os anos 1962 a 1964 em km:

UNIDADES DE OPERAÇÃO	1962	1963	1964
EFL	3.056	3.122	2.667
EFCB	1.802	1.473	1.473

Fonte: BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1965. p. 2.

Tal medida tinha como justificativa a questão logística, tendo em vista que a EFL possuía um trecho maior em bitola corrente, sendo assim uma tentativa de uniformização da malha para evitar dificuldades na manutenção. No entanto, podemos ver que, já em 1964, a extensão da EFL é menor do que o ano de 1962. Provavelmente esse movimento pode ter sido

342 MATOS, Lucina Ferreira. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2010. Dissertação (Mestrado) – Fundação Getúlio Vargas – FGV – Rio de Janeiro, 2010. p. 65.

uma tentativa de desarticulação de uma resistência dos trabalhadores dos trechos afetados, uma vez que o sindicato da Leopoldina sempre pactuava com a direção da empresa³⁴³.

No entanto, o golpe de 1964 alterou profundamente a dinâmica do processo de extinção de trechos ferroviários. O golpe, sob o ponto de vista estritamente econômico, não representou nenhuma mudança radical, sendo responsável pelo aprimoramento e consolidação do modelo implantado desde 1955, de acordo com Sônia Mendonça e Virgínia Fontes³⁴⁴. Já no cenário social, aumentou a contenção das pressões sociais, de forma que o governo sistematizou a repressão sindical e acelerou o processo de demissões de funcionários. Sendo assim, a partir de 1964, intensificou-se a política que visava extinguir os ramais ferroviários do interior do estado, considerados “antieconômicos”, principalmente os de passageiros³⁴⁵.

Em 1965, foi criada uma comissão específica para a erradicação de trechos ferroviários, a CRAE (Comissão Regional para Assuntos Relativos à Erradicação de Trechos Ferroviários), que atuou também na antiga EFL, da qual fazia parte o trecho da Linha Auxiliar pesquisado, desde 1963. Essas medidas baseavam-se nos *déficits* constantes das ferrovias federais e na implantação da indústria automobilística. Sendo assim, o transporte ferroviário não mais atenderia às necessidades de segurança e rapidez no transporte de cargas e de passageiros, o que seria atendido, na concepção da comissão, satisfatoriamente pela rodovia. A instalação de interventoria e um controle mais rígido sobre a direção da RFFSA, acontecia, paralelamente, à sistematização da extinção de ramais e o desmonte político do sindicato da estrada de ferro Leopoldina, com repressão sindical e demissões.

De acordo com Dilma de Paula:

Em 1966, agilizando o cumprimento do decreto 58.992, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos - GESFRA, pela Portaria do MVOP no 385, de 07/07/66 (reformulado em 16/06/67, conforme a legislação atinente) e aprovado o seu regimento interno pela Portaria nº 1.288 de 06/09/68, sob a regência do Ministério dos Transportes. Esse Grupo passou a ter função permanente no comando das operações de desativação de ramais e foi decisivo nesse processo³⁴⁶.

343 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina...* op. cit. p. 107.

344 FONTES, Virgínia; MENDONÇA, Sônia. *História do Brasil recente, 1964-1992*. São Paulo: Ática, 2004. Pág. 21.

345 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha...* op. cit., p. 25.

346 PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha...* op. cit., p. 214.

Tais medidas objetivavam aumentar o índice de produtividade, priorizando o transporte de grandes volumes de cargas, sendo o transporte de passageiros reconhecidamente como de menor interesse para o tráfego ferroviário³⁴⁷. Com isso, a EFL deu continuidade em seu processo de erradicação de ramais, reduzindo sua extensão de bitola corrente (de um metro) de 2.667 km em 1964 para 2.496 km em 1965, uma redução de 6,4% em um ano³⁴⁸. Seguindo então uma política de aumento de produtividade em trechos menores e priorização no transporte de cargas, a EFL teve um aumento no transporte de passageiros nos trens de interior de 11.388.000 passageiros em 1964 para 12.449.000 passageiros em 1965, um aumento de 9,3% no período, totalizando uma receita anual de Cr\$ 2.484.220.000 cruzeiros em 1965 (um aumento de 84,5% em relação ao ano de 1964). Já o faturamento da EFL com o transporte de mercadorias totalizou Cr\$ 5.901.217.000 cruzeiros, sendo o cimento o principal produto transportado, gerando uma receita de Cr\$ 1.528.693 cruzeiros³⁴⁹. Com relação ao quadro de funcionários, a EFL apresentava em 1965 um quadro de 17.018 funcionários, uma redução de 3,6% ao ano anterior³⁵⁰.

Com relação ao trecho pesquisado, uma notícia do Correio da Manhã de 1967 já denunciava as condições do trecho. De acordo com a reportagem que tem como título *Município reclama melhor transporte onde trem é pior*:

O acesso a Miguel Pereira é muito fácil, de carro segue-se a rodovia Presidente Dutra até o quilômetro 43, onde começa a estrada, toda asfaltada, até a cidade. Na verdade, o pior trecho para os veículos fica na via Dutra. Saindo dela, tudo é tranquilidade. No caminho passa-se por Japeri e, mais adiante, o local do famoso assalto ao trem pagador. O roteiro inclui, ainda, as localidades de Paes Leme, Conrado, Santa Branca, Arcádia (onde há parada obrigatória em moderno restaurante de estrada, pelo menos para um café), proximidades de Vera Cruz, Portela e Javari. Todo o percurso, a partir do quilômetro 43 da via Dutra, é feito entre montanhas vales e rios. Para quem vai de ônibus o roteiro é o mesmo mas as complicações são diversas. Em primeiro lugar, a empresa São Jorge é a única concessionária e funciona precariamente, com 3 ou 4 ônibus, em horários que, principalmente nos fins de semana, não atendem a grande procura dos passageiros. De trem que poderia proporcionar ao visitante uma viagem muito mais bela, até certo ponto romântica, não se aconselha ir. O visitante teria que embarcar em um trem elétrico na Central, indo até Japeri. Aí, faz-se a baldeação para o trenzinho de madeira, em bitola estreita, com três horários diários, irregulares, sem conforto e com grande possibilidade de estragar qualquer fim-de-semana. Miguel Pereira já merece melhores meios de transporte³⁵¹.

347 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1966. p. XII.

348 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1966. p. 2.

349 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1966. p. 2-76.

350 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1966. p. 51.

351 Jornal Correio da Manhã. Rio de Janeiro. Edição de 19 de fevereiro de 1967. 3º Caderno, p. 3.

Como podemos ver na reportagem acima, em 1967, a rodovia era apresentada como melhor opção de acesso a Miguel Pereira, pois as obras de modernização e asfaltamento na rodovia RJ-125, concluídas no final de 1959, facilitou a subida da serra de turistas vindos de carro³⁵².

O aumento das atividades comerciais na região, combinado com o crescimento da produção agropastoril e da atividade turística estimularam grupos dominantes locais a criarem caminhos alternativos à linha férrea, tendo em vista as constantes interrupções pelas chuvas ou acidentes, o que prejudicava o comércio local, descartando-se assim a dependência com o transporte ferroviário. Dessa forma, após uma enchente que inundou grande parte da região e interrompeu o tráfego de trens, foi construída na década de 1930 uma estrada que ligava Governador Portela a Arcádia, já ao pé da serra. Com isso, a região dispunha de outra opção viária para o transporte. Tal caminho já existia antes, mas suas condições de piso e segurança não eram satisfatórias para suportar o trânsito dos primeiros automóveis particulares, caminhões e charretes³⁵³. Então, Joaquim Pereira Soares, comerciante e empresário de Miguel Pereira, liderou um grupo de comerciantes que montou uma comissão de obras para elaborar o traçado da rodovia e produzir relatório que foi apresentado ao governo estadual de Amaral Peixoto, que financiou as obras de infraestrutura como muros de contenção, alargamento da via e acostamentos protetores que foram realizadas na década de 1950³⁵⁴.

As melhorias contribuíram para o aumento do fluxo turístico da região, atraídos pelo clima, rios e cachoeiras, alguns visitantes adquiriam casas para se estabelecerem, tendo em Luiz Gonzaga seu exemplo mais ilustre. Luiz Gonzaga se estabeleceu em Miguel Pereira entre 1957 e 1964. Sua esposa, Helena Cavalcante do Nascimento, foi eleita vereadora em 1958³⁵⁵. Luiz Gonzaga produziu duas músicas inspiradas no período de sua moradia em Miguel Pereira, *Forró de cabo a rabo*, em que faz menção a José Antônio da Silva o “Zé Nabo”, prefeito de Miguel Pereira de 31 de janeiro de 1959 a 30 de novembro de 1962, e *Boi Bumbá*, que trata da divisão de um boi entre conhecidos de Miguel Pereira. O aumento da circulação de pessoas contribuiu para o aumento de residências, instalação de hotéis, abertura de restaurantes e casas noturnas, bem como outros estabelecimentos comerciais como postos de gasolina, oficinas

352 Jornal Correio da Manhã. Rio de Janeiro. Edição de 29 de agosto de 1959. 1º Caderno, p. 4.

353 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 192.

354 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 200.

355 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 376.

mecânicas, casas de materiais de construção e casas bancárias³⁵⁶. Não temos como traçar um perfil social das pessoas que frequentavam Miguel Pereira, pois as fontes apontam para um grupo diverso de pessoas, no entanto podemos afirmar que tratavam de pessoas de classe média (se é que podemos utilizar essa classificação para o período), tendo em vista as condições socioeconômicas da região. Podemos afirmar que o acesso dessas pessoas que frequentavam a região se deu pela linha férrea até a década de 1930, tendo em vista as condições precárias da estrada até esse período.

No entanto, a concorrência com a rodovia antes do asfaltamento não havia tirado a preferência da estrada de ferro, pois a estrada de terra batida ainda se mostrava bastante perigosa em tempos chuvosos, somado ao fato de que a indústria automobilística ainda não alcançava grandes proporções. Sendo assim, poucos eram os que utilizavam carros de passeio e os custos dos produtos transportados por caminhões eram mais altos que os da ferrovia³⁵⁷.

No entanto, no governo de Roberto Silveira (1959-1961), foi asfaltada a RJ-17 (hoje RJ-125) entre Miguel Pereira e Arcádia, aumentando assim o fluxo demográfico de pequenas distâncias através de cavalos, charretes, carroças, bicicletas e de caminhões, ônibus e “carros de praça”, como eram chamados os táxis, para trajetos mais longos. Tal demanda não foi acompanhada pela ferrovia, que oferecia, na década de 50, apenas duas viagens por dia, uma pela manhã e outra de tarde³⁵⁸. Com isso, o empresário de Paty do Alferes, Nacip Tamer, introduziu na década de cinquenta os primeiros serviços de linha de ônibus na região, ligando Governador Portela a Paty do Alferes de forma regular, transformando-se posteriormente na Viação São Jorge Ltda³⁵⁹.

356 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 202.

357 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 194.

358 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 211.

359 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003, p. 211.

Imagem 3.3: Ônibus da empresa São Jorge entre Pati do Alferes e Miguel Pereira em 1951:



Fonte: Acervo particular da senhora Wanda Figueiredo Pinheiro. 1951. 1 fotografia.

Os ônibus eram apelidados de “fuzarcas” por causa do seu design. Com o asfaltamento do trecho entre Japeri e Miguel Pereira, foi possível a expansão do serviço de transporte de passageiros por ônibus até Japeri pela viação São Jorge e o aumento do fluxo de carros de passeio com turistas em finais de semana. Tais atividades de turismo foram dinamizadas por Abraham Medina (pai do empresário Roberto Medina, idealizador do *Rock in Rio*), na época responsável pelo Departamento de Turismo de Miguel Pereira. Abraham Medina foi um empresário que iniciou suas atividades trabalhando com seu tio Samuel Garson, fundador da *Casa Garçon*. Em seguida, abriu sua primeira loja *O Rei da Voz*, no Rio de Janeiro, transformando-se em um importante produtor cultural no Rio e tinha o intuito de transformar a região de Miguel Pereira, onde possuía diversas empresas e uma colônia de férias para os funcionários da loja *O Rei da Voz*, em importante polo turístico³⁶⁰.

A partir da reportagem do *Correio da Manhã*, podemos verificar que os ônibus da empresa São Jorge não ofereciam condições melhores que as dos trens. No entanto, podemos identificar o movimento em prol do transporte rodoviário como forma de diminuir o desequilíbrio da RFFSA, desinvestindo em trechos que não oferecessem retorno financeiro e transferindo progressivamente a responsabilidade do transporte de passageiros do trecho para a

360 Jornal Correio da Manhã. Rio de Janeiro. Edição de 19 de fevereiro de 1967. 3º Caderno, p. 3.

iniciativa privada e compartilhando com os governos municipal e estadual a manutenção dos trechos rodoviários.

Conforme visto no capítulo anterior, a Cepal, a partir de sua orientação, contribuiu para a redefinição da modalidade de transportes na América Latina em favor das rodovias. Desta forma, em 1970 consolidava-se a nova configuração administrativa da RFFSA, com a implantação de quatro sistemas regionais, incorporando as antigas empresas (Nordeste, Centro, Centro-Sul e Sul), passando a EFL a denominar-se 7ª Divisão, subordinada ao sistema regional do Centro. Com isso, progredia a extinção de linhas e ramais de trens de passageiros de "baixa produtividade", além do fechamento de estações, de depósitos de locomotivas e das pequenas oficinas, com a centralização em âmbito regional das grandes unidades de manutenção e remanejamento de pessoal para outros departamentos. A extensão da malha ferroviária em bitola corrente da 7ª Divisão passou a 2.396 km, sofrendo uma redução de 2,9% comparado ao ano anterior, mesmo percentual de redução das linhas singelas (com apenas uma linha de trilhos, como o trecho da Linha Auxiliar)³⁶¹. A 7ª Divisão dispunha de um total de 111 locomotivas em 1970 (uma redução de 25% com relação ao ano anterior), das quais 35 eram a vapor (com redução de 42,6% ao ano anterior) e 76 a diesel (com redução de 12,7%)³⁶².

O trecho da Linha Auxiliar pesquisado apresenta-se em uma situação delicada, pois possuía um trajeto entre Japeri e Três Rios em linha singela, o que reduzia o tráfego de trens, sendo também construída em bitola de um metro de largura, o que reduzia a velocidade das composições e aumentava o risco de descarrilamento. Na década de 1970, para percursos de longa distância eram utilizadas locomotivas a diesel, enquanto que os trens a vapor eram utilizados para deslocamentos menores e manobras das composições.

O emprego das locomotivas a diesel na década de 1970 teve impacto significativo no trecho da Linha Auxiliar. Exigindo menores manutenções ao longo das viagens, as locomotivas a diesel podiam fazer viagens mais longas com menos paradas para abastecimento e manutenção. Dessa forma, foram desativadas algumas estações que possuíam como principais funções pequenos reparos e abastecimento no período das locomotivas a vapor, com a demissão e o remanejamento dos funcionários destas estações. Do quadro de funcionários que trabalhavam na 7ª Divisão entre 1971 a 1973, mais 80% eram regidos pela CLT, o que tornava o processo de demissão mais célere comparado aos servidores de regime próprio.

361 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. 2-3.

362 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. 7.

Tabela 3.5: Pessoal empregado na 7ª Divisão – Leopoldina entre 1971 e 1973:

PESSOAL EMPREGADO – 7ª Divisão – Leopoldina (total)		
1971	1972	1973
12.762	11.676	10.906 (-6,6%)
EMPREGADOS SOB O REGIME CLT		
1971	1972	1973
10.452	9.969	9.378 (-10,27%)
LOTAÇÃO EM VIA PERMANENTE		
1971	1972	1973
4.812	4.415	4.182 (-5,3%)
ADMINISTRAÇÃO		
1971	1972	1973
1.044	888	769 (-13,4%)
MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DE TRANSPORTES		
1971	1972	1973
2.597	2.468	2.369 (-4,4%)
TRAÇÃO, TRÁFEGO E MOVIMENTO		
1971	1972	1973
4.309	3.905	3.586 (-8,2%)

Fonte: BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1974.

A partir da análise da tabela acima vemos que houve redução dos quadros em todos os setores de atuação. Provavelmente tais reduções estão ligadas ao processo de substituição de locomotivas pelo qual passa a 7ª Divisão. Enquanto uma locomotiva a vapor necessitava de, pelo menos, dois profissionais atuando em cada trem, um maquinista e outro auxiliar que alimentava o forno, as composições a diesel necessitava apenas de um maquinista. Com a redução das paradas para abastecimento e pequenas manutenções, foram fechadas pequenas estações e dispensados seus funcionários (aqueles que possuíam tempo de serviço pediam aposentadoria). Os menores índices de redução estavam relacionados ao setor de manutenção, provavelmente pelo fato dos mesmos poderem ser remanejados para oficinas maiores. Importante ressaltarmos que em estações menores, a maior parte de seus moradores estavam ligados a estrada de ferro e as pequenas atividades comerciais estavam voltadas para esse grupo que recebiam remuneração regular, de modo que o fechamento de tais estações decretou o fim da pequena atividade econômica local.

Com isso, os trens de passageiros tiveram sua oferta progressivamente reduzida. Em 1975, a RFFSA oferecia apenas um horário de trem de passageiros para Três Rios e outro para Japeri, o qual passava por Miguel Pereira às 12:00 horas. Da mesma forma, a empresa oferecia um horário de trem de cargas para Minas e outro para o Rio³⁶³. A diminuição do tráfego se deu até seu total desaparecimento no final do ano de 1975, como afirma o anuário da RFFSA de 1976, permanecendo apenas o tráfego de trens de carga³⁶⁴.

A meta preferencial da RFFSA no sistema ferroviário continuou sendo o de transporte de cargas pesadas a longa distância, tendo movimentado no ano de 1970 cerca de 33.075 milhares de toneladas, significando um aumento de 2,9% em comparação ao ano anterior³⁶⁵. Os principais produtos transportados eram minério, cimento, ferro e aço, que somavam 34,4% do total arrecadado em frete de mercadorias. Os principais produtos transportados pela 7ª Divisão eram cimento e açúcar, que representavam mais de 60% da receita de mercadorias. Com relação ao transporte de passageiros, a RFFSA deu prioridade aos trens de subúrbios, sobretudo aos das divisões da Central, Leopoldina e Santos-Jundiaí, responsáveis pelo transporte de 65,9% do total de passageiros transportados pela empresa³⁶⁶. A 7ª Divisão totalizou um transporte de 9.600.000 passageiros no ano de 1970, sofrendo uma redução de 12,8% com relação a 1969³⁶⁷. Mesmo com a preferência aos trens de subúrbio, os mesmos também sofreram redução no transporte de passageiros no período, sendo de 9,2% no sistema do Centro e 0,4% no Centro-Sul, dada a competição do transporte rodoviário³⁶⁸.

A empresa implementou uma política de pessoal de redução de quadro e limitação de remunerações. De acordo com o Anuário de 1971, 90,5% dos funcionários recebiam menos de Cr\$ 800,00, um pouco mais que quatro salários-mínimos, incidindo uma maior faixa na classe dos que percebiam entre Cr\$ 400,00 e Cr\$ 800,00, que representavam 61,9% dos servidores³⁶⁹. Já o quadro de funcionários da 7ª Divisão reduziu de 14.781 em 1969 para 14.008 em 1970, uma redução de 5,2%, ocorrendo 390 dispensas naquele ano, representando um aumento de 271,4% em relação a 1969. No entanto, é importante salientarmos que apesar das medidas que visavam o equilíbrio orçamentário, a receita da 7ª Divisão em 1970 foi de Cr\$ 28.743.000,00 e

363 Jornal O Globo. Rio de Janeiro. Edição de 07 de novembro de 1975. 1º Caderno, p. 14.

364 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1976. p. 14.

365 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. XXIX.

366 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. XXXVIII.

367 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. 115.

368 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. 115.

369 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. XXXIX.

a despesa de Cr\$ 116.244.000,00 cruzeiros, das quais Cr\$ 75.446.000,00 com pagamento de pessoal³⁷⁰.

Os dados apresentados mostram que apesar das medidas de achatamento salarial e de redução do quadro de funcionários, a 7ª Divisão continuava apresentando um *déficit* de quase quatro vezes a sua arrecadação, o que provavelmente contribuiu para a interrupção do tráfego de passageiros do trecho da Linha Auxiliar e demissão de parte dos funcionários. A opção de reajuste das tarifas não poderia ser aventada, pois os valores das passagens eram parecidos com as tarifas rodoviárias. Em 1971 o valor da passagem de ônibus de Pati do Alferes ao Rio de Janeiro estava em Cr\$ 4,52, frente a Cr\$ 4,41 da tarifa ferroviária, com a vantagem do ônibus possuir quatro horários diários³⁷¹.

Com a política de desmantelamento de ferrovias, em 1970, o transporte rodoviário já era responsável por 73% das toneladas/quilômetros deslocadas e por 96% do total de passageiros no território brasileiro. No período 1950/70 o transporte rodoviário de passageiros cresceu em torno de 12,3 %, enquanto as ferrovias tiveram desempenho negativo de 0,1 %³⁷². Entre 1971-72, houve um significativo aumento na construção de estradas federais pavimentadas, tendo em vista o período do “milagre” e o discurso de empresários em torno da necessidade de dotar o país de uma rede de ligações capaz de atender às demandas dos fluxos de transportes, aliado às concepções da geopolítica e segurança nacional³⁷³.

No entanto, a crise internacional do petróleo da década de 70 forçou as autoridades brasileiras a reorientar o problema dos transportes. O novo cenário econômico nacional inviabilizou o projeto econômico do governo Geisel, levando à chamada crise do “milagre brasileiro”. No entanto, o presidente e sua equipe resolveram adotar a estratégia de manter altas taxas de crescimento econômico, com o II Plano Nacional de Desenvolvimento, no qual o próprio governo ampliaria seus investimentos e manteria o nível de expansão da atividade produtiva do país. Para isso, o governo aumentou a dívida pública ao tomar sucessivos empréstimos junto a entidades brasileiras e estrangeiras, principalmente dos novos centros internacionais de liquidez na Europa e no Japão. Esses empréstimos tinham como referência a taxa básica de juros dos Estados Unidos e eram acordadas com juros flutuantes, em formato de contratos adotado a partir de 1973³⁷⁴.

370 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971. p. 155-183.

371 Jornal Correio da Manhã. Rio de Janeiro. Edição de 24 de março de 1971, p. 2.

372 BARAT, Josef. *Transporte e energia no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

373 *O Empreiteiro*, maio 1971.

374 CONTADOR, Vicente. *Modelo econômico e projeto de nação-potência: Brasil 1964-1985...* op. cit. p. 93.

Os instrumentos para manutenção dessas altas taxas de investimentos eram as empresas estatais, que faziam grandes projetos para continuidade da expansão do setor industrial doméstico com o intuito de substituir as importações e criar frentes exportadoras, garantindo a redução do *déficit* nas relações comerciais exteriores. Por conta dos gastos elevados diante da manutenção do cenário externo desfavorável, com escassez de recursos e das críticas de setores do empresariado, o plano foi parcialmente abandonado, o que tencionou ainda mais conflitos e disputas no interior dos grupos dominantes que davam suporte ao regime³⁷⁵.

Apesar do cenário econômico, essa reorientação não modificaria as diretrizes básicas da erradicação de ramais, já em fase adiantada, pois o que se procuraria fortalecer, em face do alto preço dos combustíveis, era o transporte de cargas pelas ferrovias de longa distância e o de subúrbios em trajetos menores.

Tabela 3.6 - Extensão da malha ferroviária da RFFSA e pessoal empregado entre 1971 a 1980 (km):

ANO	RFFSA	BITOLA 1,00 M	FUNCIONÁRIOS
1971	24.772	22.923	121.492
1972	24.546	22.671	116.337
1973	24.064	22.196	113.851
1974	24.119	22.190	111.846
1975	24.491	22.547	109.295
1976	24.163	22.219	110.279
1977	23.649	21.711	95.160
1978	23.809	21.851	94.931
1979	23.897	21.914	94.959
1980	23.591	21.592	89.420

BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1981.

Assim, na década de 70, a malha ferroviária teve significativa redução até 1973. Com a primeira crise do petróleo, houve uma inflexão na política de transportes em 1973/1975, com a tentativa de reinvestimento nas ferrovias, dado o aumento no preço dos combustíveis. Após a

375 CONTADOR, Vicente. *Modelo econômico e projeto de nação-potência: Brasil 1964-1985...* op. cit. p. 339-341.

retomada da diminuição em 1976 e 1977, a malha voltou a crescer nos dois anos seguintes³⁷⁶. Talvez essa oscilação refletisse as diferenças de visões de políticas de transportes no seio do Estado. No entanto, após a segunda crise do petróleo, a extensão da malha ferroviária retomou ao processo de redução. Interessante identificar nos dados apresentados que apesar da oscilação na extensão da malha ferroviária, a política de redução do quadro de pessoal seguiu de forma mais homogênea.

Dessa maneira, foi dado prosseguimento na década de 1970 a uma maciça política de redução do quadro de pessoal ferroviário como tentativa de diminuição do *déficit* oriundo de subvenções do poder público para cobrir os custos com o transporte ferroviário, pois as tarifas não cobriam os custos operacionais. O governo continuou investindo em estradas de rodagem para conexão das novas áreas industriais sendo fortemente influenciado pela expansão da indústria automobilística e pela opção no transporte rodoviário, considerado mais rápido e de maior praticidade. No início da década de 1970, enquanto as locomotivas movidas a diesel levavam em média quatro horas para fazer o percurso entre Japeri e Miguel Pereira, os ônibus cobriam o mesmo trajeto em no máximo duas horas e meia³⁷⁷. Da mesma forma, os caminhões passaram a transportar o volume de mercadoria de forma mais rápida, levando a Linha Auxiliar a uma situação de quase insolvência.

Assim, os investimentos em ferrovias continuavam limitados a possibilitar um fluxo de caixa positivo. Essa falta de investimentos fez com que a Rede Ferroviária Federal não gerasse recursos suficientes para cobrir seus gastos, o que levou à desativação de trechos considerados onerosos, sendo a Linha Auxiliar alcançada por essa política.

Esse processo condicionou a política do Estado voltada aos transportes em geral, além de se alicerçar, através da intensa influência exercida pelo capital automobilístico transnacional e por sua indústria anexa de autopeças, junto aos órgãos do governo³⁷⁸. A década de 70 foi um momento crucial no processo de erradicação do ramal, pois foi nesse período que acabaram com os trens de Japeri a Três Rios, mantendo apenas um ramal de cargas e o “trem mineiro”, com viagens semanais entre o Rio e Recreio-MG.

376 BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1981.

377 DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III... op. cit... p. 215.

378 GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo... op. cit.* p. 127.

3.3 – O fim do “Trem Mineiro”

Em 1979, a Rede Ferroviária Federal obteve receita recorde. No entanto, o balanço continuava deficitário, contribuindo para um desequilíbrio fiscal, que já era permanente³⁷⁹. O desequilíbrio financeiro das empresas da estrada de ferro passou a ser constante desde 1946 e a RFFSA não conseguiu modificar esse cenário, conforme quadro abaixo:

379 Jornal do Brasil de 02 de fevereiro de 1980, p. 8.

Tabela 3.7: Receita e despesa das empresas de estradas de ferro — 1942-79:

ANOS	RECEITA (CR\$)	DESPESA (CR\$)	ANOS	RECEITA (CR\$)	DESPESA (CR\$)
1942	1 705 137	1 528 295	1961	33 947 549	74 138 164
1943	2 055 040	1 812 347	1962	51 259 601	126 896 547
1944	2 792 871	2 446 778	1963	84 923 812	242 341 676
1945	3 169 324	3 051 534	1964	124 945 692	433 081 669
1946	3 663 171	3 912 229	1965	296 396 425	631 314 003
1947	3 729 456	4 239 938	1966	395 121 372	825 136 036
1948	3 756 279	4 443 771	1967	529 232	1 079 733
1949	4 000 694	5 192 317	1968	593 351	1 155 046
1950	4 170 690	5 467 082	1969	757 109	1 425 408
1951	4 977 218	5 312 519	1970	961 322	1 725 977
1952	5 255 217	7 272 155	1971	1 100 931	2 145 567
1953	5 529 375	9 160 690	1972	1 501 833	2 666 062
1954	6 614 239	10 593 824	1973	2 225 000	3 196 000
1955	8 999 736	13 805 888	1974	3 290 000	4 381 000
1956	11 560 406	21 039 107	1975	4 266 000	7 643 000
1957	14 174 826	25 382 855	1976	6 591 000	13 405 000
1958	14 407 139	26 792 577	1977	11 719 000	19 088 000
1959	19 546 381	35 261 350	1978	28 423 000	40 754 000
1960	23 347 587	44 832 736	1979	49 554 000	85 002 000

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

Ao analisarmos o balanço da RFFSA de 1979, verificamos uma receita de Cr\$ 17.313 bilhões e uma despesa de Cr\$ 25.160 bilhões, resultando em um *déficit* financeiro de Cr\$ 7.847

bilhões³⁸⁰. A partir dos dados, o relatório recomenda então uma série de medidas para redução do desequilíbrio financeiro. O relatório recomenda:

- prosseguir, em ritmo crescente, o esforço de reequilíbrio do balanço econômico-financeiro-operacional, com a manutenção e aceleração dos programas intensivos de comercialização, seletividade rigorosa de transportes, redução de custos, aperfeiçoamento e racionalização de procedimentos e desenvolvimento gerencial;
- assegurar o aprofundamento e definitiva consolidação dos mecanismos de ressarcimento dos prejuízos com as “atividades anti-econômicas”, tendendo a regularizar de modo permanente, estável e racional as relações entre o Governo (no caso, o Ministério dos Transportes) e empresas prestadoras de serviços de interesse social e nacional, como é o caso da RFFSA;
- manter e estender o padrão de clara identificação de origens de recursos para todos os mais expressivos programas de investimentos, notadamente os referentes à modernização e ampliação da malha fundamental da Empresa e à aquisição de material rodante, utilizando-se, na medida necessária, os recursos a fundo perdido;
- equacionar realisticamente o programa de liquidação da dívida da Rede Ferroviária, contraída e por contrair, dentro de padrões adequados de gestão financeira empresarial;
- providenciar a fluência de todos os fundos identificados para o financiamento das atividades da Empresa, de modo a garantir, nos tempos próprios, a suficiência financeira da administração.³⁸¹

Podemos verificar, a partir das recomendações do relatório, a orientação para o equilíbrio financeiro da empresa com a seleção de transportes que trouxessem retorno financeiro e possibilitasse a liquidação da dívida da Rede Ferroviária. Compreendemos que desde a criação da RFFSA, houve uma tentativa do governo de impor uma gestão de racionalidade gerencial nos moldes da iniciativa privada como uma tentativa de redução dos *déficits* das estradas de ferro. O trecho já enfrentava um longo processo de desinvestimento desde a década de 50. Em sua última viagem no Trem Mineiro, o jornalista Fritz Utzeri descreveu suas impressões com relação às condições:

O serviço piorava, a pontualidade era relaxada e a decadência cresceu com o desinteresse da Rede Ferroviária Federal pelo transporte de passageiros. Há menos de 10 anos os trens chegavam a Recreio com 600 passageiros. Nos últimos 3 meses de vida, o trem mineiro, reduzido a um solitário e velho vagão na traseira de um cargueiro, só transportou 41 pessoas que deixaram Barão de Mauá.”

380 Jornal do Brasil. Edição de 13 de março de 1980, p. 14.

381 Jornal do Brasil. Edição de 11 de março de 1980, p. 14.

Ele continua dizendo que: “Mesmo sujo, sem conforto e lento, seu fim deixa muita gente triste e alguns lugarejos isolados, sem transporte, pois os trens de carga não podem levar passageiro”³⁸².

A eliminação de ramais antieconômicos historicamente foi a política da RFFSA visando a diminuição do *déficit* público. Medidas de redução do *déficit* já eram implementadas desde 1955, com a aprovação pelo Congresso Nacional da Lei nº 2.698 que instituía a criação de um Fundo Especial, que, em seu artigo 5º, indicava que a receita deveria ser aplicada exclusivamente “na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarão para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitárias”³⁸³.

Tais medidas de redução do *déficit* da RFFSA estiveram presentes nos governos de Juscelino Kubitschek e pela equipe econômica do governo militar, como visto ao longo do trabalho, que de acordo com o PAEG (Programa de Ação Econômica do Governo), tinha como objetivo a tentativa de promover o equilíbrio fiscal, com medidas de aumento de impostos e de redução do *déficit* público e de contenção salarial. O plano “identificava no setor ferroviário um dos focos de *déficit* público”. No entanto, analisando o balanço de receitas e despesas do setor ferroviário apresentado na tabela 3.7, verificamos que a política gerencial implementada não surtiu o efeito desejado.

O governo sempre trabalhou com *déficit* nas contas das ferrovias desde 1946, de forma que as medidas adotadas não surtiram o efeito esperado. Isso, em termos concretos, ocasionou, entre 1960 e 70, na queda dos investimentos em ferrovias de 38,7% para 20% do total de investimentos em transportes³⁸⁴. Tal política teve efeitos diretos na quantidade de passageiros transportados pelas ferrovias e rodovias. Segue abaixo o quantitativo de passageiros transportados por tipo de transporte:

382 Jornal do Brasil de 22 de setembro de 1980, Caderno B, p. 5.

383 BRASIL. Lei nº 2.698 de 27 de dezembro de 1955.

384 CONTADOR, Vicente. *Modelo econômico e projeto de nação-potência: Brasil 1964-1985...* op. cit. p. 245.

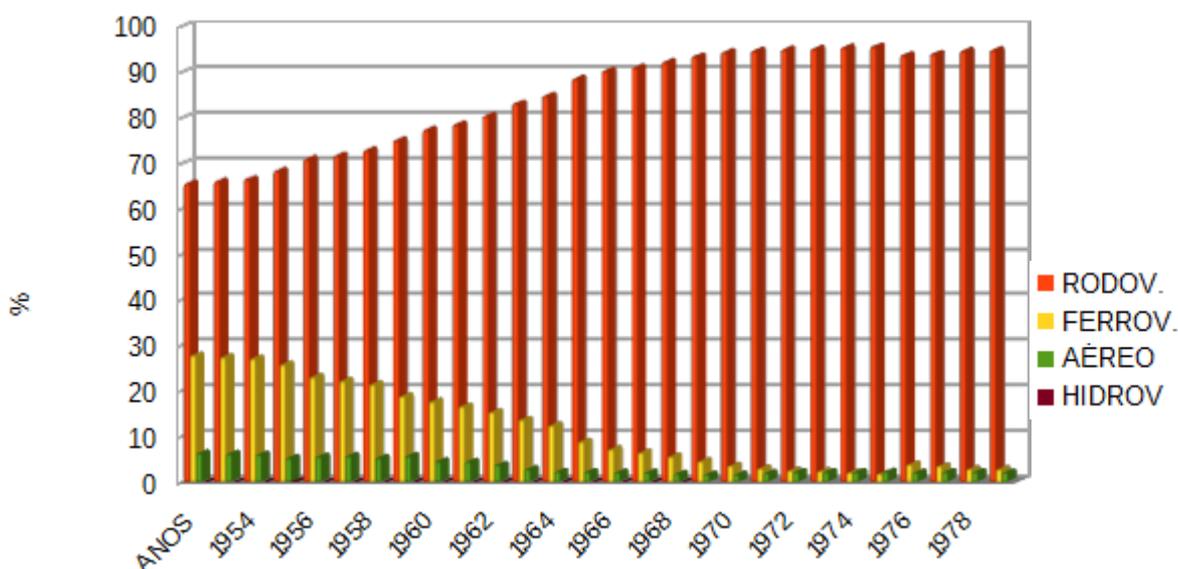
Tabela 3.8: Passageiros transportados no país, por tipo de transporte — 1953-80:

ANOS	Passageiros transportados, por tipo de transportes							
	Números absolutos (milhão passageiros/km)				Números relativos (%)			
	ROD	FER	AÉR	HID	ROD	FER	AÉR	HID
1953	15 300	6 500	1 500	40	65,6	27,9	6,4	0,1
1954	16 800	7 000	1 600	40	66,1	27,5	6,3	0,1
1955	18 400	7 500	1 700	40	66,6	27,2	6,1	0,1
1956	20 300	7 700	1 600	50	68,4	25,9	5,4	0,3
1957	22 300	7 300	1 800	40	71,0	23,2	5,7	0,1
1958	24 500	7 600	2 000	40	71,8	22,3	5,8	0,1
1959	26 900	8 000	2 000	30	72,9	21,6	5,4	0,1
1960	29 600	7 500	2 300	30	75,1	19,0	5,8	0,1
1961	32 500	7 500	2 000	30	77,4	17,8	4,7	0,1
1962	37 200	7 900	2 200	30	78,6	16,7	4,6	0,1
1963	42 600	8 200	2 100	40	80,5	15,5	3,9	0,1
1964	48 800	8 100	1 700	40	83,2	13,8	2,9	0,1
1965	55 900	8 300	1 600	30	84,9	12,6	2,4	0,1
1966	64 100	6 500	1 700	20	88,6	9,0	2,3	0,1
1967	73 100	5 900	1 800	30	90,4	7,3	2,2	0,1
1968	83 400	6 081	2 003	50	91,1	6,6	2,2	0,1
1969	95 200	5 868	1 955	61	92,3	5,7	1,9	0,1
1970	108 600	5 444	2 027	49	93,5	4,7	1,8	0,0
1971	124 300	4 833	2 426	34	94,5	3,7	1,8	0,0
1972	142 100	4 678	3 043	16	94,8	3,1	2,1	0,0
1973	161 900	4 641	3 838	30	95,0	2,7	2,3	0,0
1974	184 906	4 744	4 532	29	95,2	2,5	2,3	0,0
1975	211 174	4 894	5 106	10	95,5	2,2	2,3	0,0
1976	241 182	4 889	6 025	4	95,7	1,9	2,4	0,0
1977	275 454	11 700	6 591	3	93,8	4,0	2,2	0,0
1978	314 596	11 908	7 635	18	94,1	3,6	2,3	0,0
1979	359 300	11 404	8 795	34	94,7	3,0	2,3	0,0
1980	410 357	12 376	9 559	...	94,9	2,9	2,2	...

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

Transpondo para um gráfico, temos a noção da evolução do transporte de passageiros pelo modal rodoviário, transformando-se em absoluto no principal meio de transporte de passageiros.

Gráfico 3.2: Passageiros transportados no país, por tipo de transporte — 1953-80:



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

O gráfico deixa claro que o rodoviarismo, que já se apresentava em franca expansão na década de 1950, assume proporções quase que absolutas na década de 1970, representando mais de 90% do transporte de passageiros.

Com relação à supressão de trens de passageiros do interior, há um aumento no índice a partir de 1979. Podemos depreender a partir da análise das informações anteriores que a supressão se deu como consequência parcial da segunda crise do petróleo de 1979.

No início da década de 80 o trecho da Linha Auxiliar que passava pelo município de Miguel Pereira e o então município de Paty do Alferes (no período, pertencente a Vassouras) possuía apenas o tráfego de trens de carga e as viagens semanais do trem mineiro, apesar do fechamento de estações pouco movimentadas na década de 70, continuava com desequilíbrio técnico-operacional e *déficits* orçamentários causados pela falta de investimentos das décadas anteriores. Dando prosseguimento ao processo de extinção de trechos ferroviários, em setembro de 1980, o trem de passageiros do Rio de Janeiro a Minas Gerais que passava pelo trecho da Linha Auxiliar fez sua última viagem, sendo descrita na edição do Jornal do Brasil, em que fica

claro o quadro de abandono em que se encontravam as estações, ficando um período de quase seis anos de total abandono e depredação do patrimônio³⁸⁵.

De acordo com o projeto da RFFSA, o fim do trem mineiro em 1980 não implicaria o fim de uma opção ferroviária entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Em dezembro de 1980, voltou a funcionar o trem noturno Vera Cruz, ligando o Rio a Belo Horizonte, uma linha de fluxo mais denso de pessoas, com viagens sextas e domingos (os mesmos dias do trem mineiro), em um trajeto diferente pela Linha do Centro, passando por Barra do Piraí e seguindo para Belo Horizonte em uma locomotiva a diesel. No entanto, o consumo do combustível ainda era alto³⁸⁶. Podemos ver em uma viagem do Vera Cruz, provavelmente entre 1983/84, que o trecho entre Paraíba do Sul e Rio de Janeiro era feito por uma locomotiva a diesel³⁸⁷. Outra observação importante com relação ao trecho percorrido pelo trem Vera Cruz entre Rio de Janeiro e Paraíba do Sul é que o mesmo possuía bitola de 1,60 m³⁸⁸ e mais de um trilho ao longo da maior parte do trecho, facilitando o tráfego de mais de um trem, enquanto que o trecho do trem mineiro entre Japeri e Miguel Pereira ainda carecia de melhorias técnicas, possuindo apenas um trilho, conforme verificado em vídeo de 1987 do *Trem Azul* que passou a funcionar entre o trecho Japeri x Miguel Pereira na década de 80 como trem turístico, possuindo bitola corrente de um metro de largura³⁸⁹.

O tempo de viagem do trem Vera Cruz reduziu para uma média de 13 horas, frente às 16 horas do trem mineiro. O valor mínimo da passagem inteira até Belo Horizonte em dezembro era de Cr\$ 640. Já o valor pago pela passagem de trem para Recreio em setembro custava Cr\$ 134, enquanto o mesmo trajeto de ônibus custava Cr\$ 1.500³⁹⁰. O valor pago das passagens não cobria os custos operacionais dos trens de passageiros. Tendo como exemplo o sistema urbano do Rio, a passagem cobrada em 2 de fevereiro de 1980 era Cr\$ 3,00, mas tinha um custo operacional de Cr\$ 7,00³⁹¹. Essa diferença de Cr\$ 4,00 por pessoa era subsidiada pelo governo federal (no caso dos trens urbanos do Rio)³⁹². Com relação ao trem mineiro, não temos informações exatas sobre os custos operacionais, mas tendo em vista que o trecho entre Japeri

385 Jornal do Brasil de 22 de setembro de 1980, Caderno B, p. 5.

386 Revista Veja de 17 de dezembro de 1980, p. 81-82.

387 Portal do Youtube <<https://www.youtube.com/watch?v=D4h1mVZsFaI>>, acessado em 05 de junho de 2017.

388 RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro...* op. cit. p. 43.

389 Viagem do Trem Azul em 1986 <<https://www.youtube.com/watch?v=mADtTgsLJiE>>, acessado em 05 de junho de 2017.

390 Jornal do Brasil de 22 de setembro de 1980, Caderno B, p. 5.

391 Jornal do Brasil de 02 de fevereiro de 1980, p. 8.

392 Jornal do Brasil de 02 de fevereiro de 1980, p. 8.

e Recreio não era eletrificado, o modelo de trem que fazia o percurso em 1980 provavelmente era o MK-1, de funcionamento a diesel.

Como estratégia de investimento no setor rodoviário, transferindo progressivamente a responsabilidade do transporte de passageiros de longas distâncias para a iniciativa privada e compartilhando com os governos municipal e estadual a manutenção dos trechos rodoviários, a política de investimentos nas rodovias acabou encarecendo o valor das passagens. No entanto, a estratégia estatal era que tal política de transporte seria, aos poucos, compensada pelos impostos, fazendo com que elas tivessem fontes alimentadoras constantes e tornando-se cada vez mais uma opção cara para os usuários, já que, a partir de então, passava a ser a principal alternativa de transporte. Essa compensação na forma de impostos pode ser verificada na cobrança da Taxa Rodoviária Única (TRU), estabelecida pelo Decreto-Lei nº 999/69, que, no ano de 1980, cobrava 7% do valor venal por veículos de passeio e 3% de veículos detentores de permissão de transporte público. Desse imposto arrecadado, 45% era destinado aos estados, municípios, Distrito Federal e territórios; 40,5% à União; 8,5% ao DNER e 6% à EBTU³⁹³.

Outro tributo importante era o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos derivados do petróleo, com um valor-base equivalente a 6% do preço na refinaria da gasolina "A", vigente em janeiro de 1980. Uma parcela incidente sobre o preço da gasolina "A", equivalente a 35% do seu preço de realização vigente em janeiro de 1980; e um percentual de 0,2% a até 0,3% dos respectivos preços de realização, destinada a atender as despesas de fiscalização, administração e atividades técnicas e científicas correlatas a cargo do Conselho Nacional do Petróleo³⁹⁴.

Outra forma de arrecadação seria a cobrança de pedágio nas estradas federais, pois com sua captação, as rodovias começaram a se tornar mais atrativas aos usuários dos meios de transporte, na medida em que as empresas transportadoras não precisavam financiar a totalidade dos custos com construção e manutenção das estradas de rodagem, mas apenas uma parcela deste, representada pelo imposto sobre combustíveis e pedágios, cujas receitas também eram direcionadas a investimentos em rodovias. Soma-se a isso a maior flexibilidade dos automotores, em comparação à rigidez estrutural das ferrovias na entrega de mercadorias aos centros distribuidores e de abastecimento, bem como ao tráfego de veículos.

393 BRASIL, Decreto-Lei nº 1.691, de 2 de agosto de 1979.

394 BRASIL, Decreto-Lei nº 1.785, de 13 de março de 1980.

Em 1980, foi inaugurado o trecho da BR-040 Rio x Juiz de Fora, uma opção mais rápida de acesso ao sudeste de Minas, com isso cinco estradas federais com acesso ao Rio possuíam pedágio, entre elas a BR-040³⁹⁵. Ao contrário das estradas estaduais e municipais, as estradas federais possuíam mais da metade de sua extensão asfaltada conforme mostrado a seguir:

Tabela 3.9: Extensão da rede rodoviária em 1979 (km).

Federal		Estadual		Municipal	
Asfaltada	Não-asfaltada	Asfaltada	Não-asfaltada	Asfaltada	Não-asfaltada
38 654	18 950	31 723	86 724	4 476	1 176 641

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

Outro problema econômico enfrentado pelo governo federal foi a inflação. Em 1979, ela ficou em 106%³⁹⁶. Essa combinação inflação/gastos compunha os principais responsáveis pelo *déficit* público em 1980. O governo vinha de uma política econômica baseada em um progressivo endividamento externo na década de 70 para financiar a importação de petróleo. No entanto, com o aumento do petróleo no mercado externo, a taxa de juros norte-americana, que era a referência dos contratos de empréstimos sob a forma de juros flutuante, foi elevada a 20% ao ano, dificultando a capacidade de pagamento de seus contratos e aumentando, ainda mais, o desajuste das contas públicas, situação que irá se agravar na década de oitenta e que ficará conhecida como *crise da dívida externa*. Podemos depreender que as medidas de austeridade adotada pelo governo federal tinham como objetivo, conciliar crescimento econômico, controle das contas públicas e redução da inflação. No entanto, apesar das medidas ortodoxas adotadas, o poder central não conseguiu reduzir sua dívida externa³⁹⁷. Como os contratos de empréstimos foram firmados sob juros flutuantes, a segunda crise do petróleo fez a taxa de juros norte-americana subir, elevando assim a dívida brasileira frente os credores internacionais.

Sendo assim, podemos identificar que, uma das causas da desativação do tráfego de passageiros do trecho da Linha Auxiliar pesquisado foi a opção do poder estatal em elaborar

395 Jornal do Brasil de 03 de agosto de 1980, p. 21.

396 Jornal do Brasil de 10 de agosto de 1980, p. 33.

397 MEDEIROS, Carlos. “La liquidación de los activos del Estado”, *New Left Review*, 2009. p. 103.

uma política de transporte em favor do transporte rodoviário, priorizando o transporte ferroviário de grandes volumes de cargas a longas distâncias. Dessa forma, foi transferido, progressivamente, a responsabilidade do transporte de passageiros do trecho para a iniciativa privada e compartilhando com os governos municipal e estadual a manutenção do trecho da estrada de rodagem RJ-17. A pesquisa mostra que tais medidas foram tomadas sob influência de grupos econômicos locais, possuindo participação ativa nas tomadas de decisões de políticas públicas para a região.

Tais medidas também seguiam as diretrizes da direção da RFFSA, iniciadas desde a sua criação em 1957, em reduzir o quadro de funcionários para reduzir o *déficit* da empresa. Sob esse aspecto, o processo de implementação de locomotivas diesel-elétricas como opção para o crescimento da produtividade e aumento da potência para superar as dificuldades topográficas da região, teve contribuição indireta no processo de redução de funcionários do trecho, tendo em vista que a construção da maior parte das estações entre Japeri e Três Rios possuíam o caráter técnico para atender a manutenção das locomotivas a vapor. Com as locomotivas a diesel e sua conseqüente redução de pessoal, houve um esvaziamento demográfico e econômico ao longo do trecho pesquisado, reduzindo a densidade do tráfego de passageiros, tendo em vista que os pequenos núcleos urbanos formados no entorno das estações tinham nos trabalhadores da RFFSA a principal fonte de circulação econômica local.

Por fim, vimos ao longo do capítulo que a transferência do trecho da EFCB para a EFL tinha como justificativa a uniformização da bitola. No entanto, levantamos a hipótese que a transferência poderia ser uma estratégia de desestabilização da classe trabalhadora, tendo em vista que o sindicato da Leopoldina estava mais alinhado com a direção da empresa e a maior parte do quadro de seus funcionários eram regidos pela CLT, o que tornava o processo de dispensa de funcionários mais célere comparado aos servidores de regime próprio.

CONCLUSÃO

O fim do tráfego do trem mineiro pelos trilhos da Linha Auxiliar exemplifica a importância adquirida pelo transporte rodoviário, consolidando-se como principal meio de transporte brasileiro no início da década de 80, sendo responsável por mais de 90% no tocante ao transporte de passageiros. Tal importância deu-se a partir de uma mudança paulatina na política nacional de transportes com a adoção de políticas públicas em favor do transporte rodoviário, havendo um aumento dos investimentos entre as décadas de 1920 e 1950. Nesse aspecto, o governo varguista teve grande importância, tendo em vista que significou a ascensão de grupos políticos ligados a atividade industrial ao poder que passaram a exercer, junto a outros grupos, pressões políticas e influência no governo, significando também uma industrialização mais acelerada do país.

Verificamos que após o período de Juscelino Kubitschek esse processo de industrialização acentuou-se, contribuindo para uma nova configuração da economia brasileira, pautada no setor industrial e tendo no eixo paulista seu polo mais poderoso. No entanto, outros polos industriais se formaram na região Sudeste no período, evidenciando assim o novo cenário de industrialização do país. Dessa forma, a indústria passou a se apresentar como centro dinâmico da economia brasileira, tendo como consequência direta o aumento da importância do mercado interno.

Com o golpe de 1964, os representantes políticos em prol dos interesses empresariais, em especial o setor associado ao capital internacional, utilizaram do comando político do aparelho de Estado para garantir a predominância de seus interesses econômicos para dar preferência ao modal rodoviário, beneficiando o setor automobilístico, tendo em vista a expansão da indústria automobilística com o aumento da produção de veículos automotores e da construção de rodovias. A partir da influência exercida pelo capital automobilístico transnacional e por sua indústria anexa de autopeças, junto aos órgãos do governo, nas décadas de 1960 e 1970, foi dado prosseguimento a um maciço programa de erradicação de ramais ferroviários, sobretudo no interior, frente ao novo cenário econômico através de uma política governamental voltada para o transporte rodoviário, ao mesmo tempo em que, para diminuir os

desequilíbrios da RFFSA, foram reduzidos os seus investimentos com a diminuição da sua malha, achatamento dos salários e redução do quadro de funcionários. O processo de dieselização permitiu de forma indireta para uma redução do pessoal empregado para funcionamento do trecho, contribuindo assim para a diminuição do quadro de ferroviários que atuavam na região. Para isso, o Estado aproveitou-se do caráter autoritário para implementar sua política de desmantelamento da RFFSA, desmobilizando o movimento de resistência sindical e dando prioridade de investimento aos ramais de subúrbio e de cargas pesadas de longa distância que oferecessem possibilidade de autofinanciamento.

Assim, a explicação para esse processo histórico parece estar relacionada ao grande poder adquirido por certas frações da classe empresarial e o patamar de poder político conquistado por esse grupo, passando a ter forte influência na tomada de decisões das políticas de transportes do governo. Tais medidas já eram comuns nos períodos anteriores à década de 1930, com a predominância do sistema de transportes voltado à lógica agrário-exportadora, sobretudo do café. No entanto, o que ocorre nas décadas pesquisadas é a presença de novos grupos econômicos no controle do aparelho de Estado brasileiro que passaram a priorizar outro modal de transporte, frente ao novo cenário de industrialização da região Sudeste, ocasionando um rearranjo na política de transportes. Com o aumento da produção de veículos, elevou-se a demanda por combustível, o que levou a um progressivo aumento no preço do barril do petróleo. No entanto, o cenário foi agravado com as duas crises do petróleo, que fez disparar o valor da *commodity* no mercado internacional. Apesar do cenário externo ser favorável ao investimento no setor ferroviário, o que de fato ocorreu, as diretrizes básicas de erradicação de ramais não foram modificadas, de maneira que o percentual de passageiros transportados por rodovias não esteve abaixo de 90% na década de 70 e o número de passageiros dos trens de interior teve queda entre os anos de 1978-1980.

A estratégia de fomento do transporte rodoviário com o intuito de aumentar a arrecadação com impostos de veículos e taxas de pedágios não se concretizou, pois, as crises do petróleo fizeram disparar a dívida externa do país que tinha seus contratos de empréstimos baseados em juros flutuantes. O aumento da taxa de juros dos Estados Unidos fez a dívida externa do Brasil disparar, desequilibrando as contas públicas.

Podemos entender, concordando com Margareth Martins, que o traçado do sistema de transporte ferroviário não acompanhou as transformações ocorridas na economia brasileira. Dessa forma, o traçado do trecho pesquisado não acompanhava as transformações ocorridas no setor industrial na economia brasileira. Os aspectos topográficos da região se apresentavam como obstáculos para sua expansão desde a sua criação e dificultava a expansão e modernização do trecho em questão, sendo necessários grandes investimentos para execução de obras para o melhoramento do trecho, o que não foi levado em consideração tendo em vista que o trecho nunca ocupou uma posição de centralidade no transporte do Rio de Janeiro, o que pode ser

observado no próprio nome designado à malha em questão (Linha Auxiliar, frente à Linha do Centro, considerada de maior relevância econômica). Prova disso é o fato de o trecho nunca ter sido eletrificado, nem duplicada a sua linha, dado o elevado custo de investimento e a impossibilidade do seu retorno.

Verificamos ao longo da dissertação que o fim do tráfego de passageiros no trecho da Linha Auxiliar pesquisado foi fruto de uma opção do poder político frente aos sucessivos *déficits* apresentados desde a criação da RFFSA. O trecho possuía apenas um trilho ao longo da maior parte do trajeto, o que reduzia o tráfego de trens, sendo também construído em bitola de um metro de largura, o que reduzia a velocidade das composições e aumentava o risco de descarrilamento. Com o asfaltamento da RJ-125 reduziu-se o tempo das viagens pela rodovia a quase a metade do tempo percorrido pelas locomotivas. Sob esse aspecto, o trecho da Linha Auxiliar pesquisado teve progressiva redução no transporte de passageiros, o que impactou no desequilíbrio de suas receitas, inviabilizando o transporte ferroviário na região, até seu fim em agosto 1980, permanecendo apenas o tráfego de trens de carga, que foi erradicado posteriormente.

Dessa forma, entendemos seu processo de desmantelamento como uma tentativa de transferência progressiva da responsabilidade do transporte de passageiros do trecho para a iniciativa privada, compartilhando a manutenção dos trechos rodoviários com os governos municipal e estadual. Com a melhora da estrutura das rodovias, o transporte rodoviário para cargas menos vultuosas passou a se apresentar como uma opção mais atrativas, de retorno financeiro mais rápido com a diminuição do tempo de transporte de mercadorias, sendo seu custo de manutenção de infraestrutura mais barato. Soma-se a isso, a maior flexibilidade dos automotores, em comparação à rigidez estrutural das ferrovias na entrega de mercadorias aos centros distribuidores e de abastecimento local.

Por fim, tendo em conta as conclusões particulares ao longo do trabalho, verificamos que o regime ditatorial se mostrou como período fundamental para erradicação de ramais ferroviários, em específico o trecho da Linha Auxiliar, e no processo de redução do quadro de funcionários da RFFSA. O fim do tráfego de trens de passageiros produziu efeitos significativos na vida dos operários com a transferência para outros locais e posterior demissão de alguns deles na década de 90, sendo os principais locais de transferência Três Rios, Barra do Piraí e Rio de Janeiro. Com isso, a implementação de uma estratégia de desarticulação da classe trabalhadora produziu relativo sucesso por parte da administração pública.

A dissertação apresentada não tem a intenção de esgotar o assunto, mas ao menos contribuir com a discussão acadêmica sobre o histórico da malha ferroviária no centro-sul fluminense. E quando afirmamos contribuir para o debate acadêmico, não desprezamos que o assunto específico já é discutido em grupos de amantes de ferrovias, nos funcionários aposentados da RFFSA e encontra-se bem vivo no imaginário dos habitantes da região, o que podemos verificar ao entrevistar pessoas que viveram no período da linha férrea e que ainda mantêm em suas memórias o saudosismo e a nostalgia do período das locomotivas.

Fontes utilizadas:

1. Fontes primárias:

1.1 – Livros e publicações de associações, sindicatos e órgãos governamentais:

Anuario Fluminense de 1903: Almanach Historico da Cidade do Rio de Janeiro para 1901 (RJ) - 1901 a 1903.

BRASIL. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1959.

_____. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1965.

_____. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1966.

_____. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1971.

_____. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1974.

_____. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1976.

_____. *Anuário Estatístico da Rede Ferroviária Federal*, 1981.

BRASIL. Diário Oficial de 19 de julho de 1904.

BRASIL. Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1860).

BRASIL. Relatório do Ministério das Indústrias, Viação e Obras Públicas (1896).

BRASIL. *A Rede Ferroviária Federal S.A.: Um Plano em Marcha*. Nº 3. Ministério da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1956.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - *transporte e economia: o sistema ferroviário brasileiro*. Brasília: CNT, 2013.

_____. *Pesquisa Ferroviária – Relatório Gerencial*. Brasília: Confederação Nacional do Transporte. Brasília: CNT, 2017.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estatísticas Históricas do Brasil*. Série Estatísticas Retrospectivas – Volume 3 – Séries Econômicas, Demográficas e Sociais 1550 a 1985. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2. ed.

_____. *Estatísticas do Século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/GESFRA. *Relatório Anual*, 1974.

1.2 – Periódicos:

Careta

Correio da Lavoura

Correio da Manhã

Jornal do Brasil

Jornal O Globo

Jornal Última Hora

Revista O Empreiteiro. São Paulo: Grupo Editor Técnico. 1971.

Revista Veja

1.3 – Obras de referência:

GUIA Levi: Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil. São Paulo: [s.n.], 1962.

1.4 - Entrevistas:

Ferrovário Arídes Rodrigues de Almeida, em 2019.

Ferrovário Walter Moreira Martins, em 2015.

1.5 – Documentos oficiais:

Diário Oficial da União.

1.6 – Endereços eletrônicos:

<http://ensaiosferroviarios.blogspot.com>, acesso em 30 de junho de 2018.

<http://mapadecultura.rj.gov.br>, acesso em 30 de junho de 2018.

<http://memoria.bn.br>, acesso em 30 de junho de 2018.

<http://tremdaserradoriodejaneiro.blogspot.com>, acesso em 07 de maio de 2019.

<http://vfco.brazilia.jor.br>, acesso em 07 de maio de 2019.

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>, acesso em 07 de maio de 2019.

<http://www.institutocidadeviva.org.br>, acesso em 30 de junho de 2018.

<http://www.ipea.gov.br>, acesso em 07 de maio de 2019.

http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4179994/4100609/gov_rio_de_janeiro_5.pdf, acesso em 10 de outubro de 2019.

<http://www.trilhosdorio.com.br>, acesso em 30 de junho de 2018.

<https://www25.senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/1404>, acesso em 10 de outubro de 2019.

<https://www.youtube.com>, acesso em 05 de junho de 2017.

1.7 – Filmes:

Assalto ao trem pagador. Direção de Roberto Farias (1962).

2. Fontes secundárias:

2.1 – Livros:

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

_____. *Transporte e energia no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001. p. 73.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a História*. São Paulo: Perspectiva, 1992. Pág. 116.

CARDOSO, Ciro Flamarion Santana; BRIGNOLI, Héctor Perez. *Os Métodos da História*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2002.

CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus. 5a Ed., 1997.

CIPOLLA, Carlo M. *Introdução ao Estudo da História Econômica*. Lisboa: Edições 70, 1993.

CIPOLLARI, Pedro. *O problema ferroviário no Brasil*. Tese de doutorado em Economia, São Paulo: USP, 1968.

DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. III. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

_____. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. IV. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

_____. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. V. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

_____. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. VI. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

_____. *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX*. Vol. VII. Rio de Janeiro: Dedalus, 2003.

DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

DREIFUSS, René Armand. *1964: A Conquista do Estado – Ação Política, Poder e Golpe de Classe*. Petrópolis: Vozes, 1981.

- EL-KAREH, Almir Chaiban, *Filha ranca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- FAUSTO, Bóris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1996.
- FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves (org.). *Batistinha. O combatente dos trilhos*. Rio de Janeiro: Centro de Memória Ferroviária/Amorj, 1994.
- FONTES, Virgínia; MENDONÇA, Sônia. *História do Brasil recente, 1964-1992*. São Paulo: Ática, 2004.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 34ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007 [1959].
- GORNI, Antonio Augusto. *A eletrificação nas ferrovias brasileiras*. São Vicente: [s.n.] 2009.
- HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa 1789 – 1848*. São Paulo: Paz e Terra, 1977.
- _____. *A Era do Capital*. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- _____. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.
- IANNI, Otávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997 [1977].
- LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, desde 1750 até a nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.
- LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- MARX, Karl. *O Capital*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Livro II, vol. III.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.
- MEDEIROS, Carlos. “La liquidación de los activos del Estado”, *New Left Review*, 2009.
- MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia: opções de desenvolvimento*. 3 ed. Rio de Janeiro: Graal, 2003 [1986].
- MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- MUNIZ, Manoel Vieira. *Subsídios à História do Município de Miguel Pereira*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1982.
- NEVES, Osias Ribeiro; CAMISASCA, Marina Mesquita. *Aço Brasil: uma viagem pela indústria do aço*. Belo Horizonte: Escritório de Histórias.
- NOEL, Francisco Luiz.. *História da distribuição dos combustíveis no Brasil*. Rio de Janeiro: SINDICOM. 2010.

PICANÇO, Francisco. *Viação férrea do Brazil: descrição technica e estatistica de todas as novas estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Typ. E Tilh. De Machado & C., 1884.

PIMENTA, Demerval José. *Aspectos econômicos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1955.

POLANYI, Karl. *A Grande Transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SÃO PAULO. *Prudente de Moraes: parlamentar da província de são paulo (1868-1889)*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2004.

SKIDMORE, Thomas. *De Getúlio a Castelo*. 14. ed. São Paulo: Paz e Terra: 2007.

VASCONCELOS, Maximiano. *Vias brasileiras de comunicação: estrada de ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, 1933.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Unicamp, 2000.

2.2 – Artigos, ensaios, revistas e capítulos de livros:

ABREU, Marcelo de Paiva; LAGO, Luiz Aranha Correa do. "A economia brasileira no império, 1822-1889". Texto para discussão nº 584. Departamento de Economia da PUC-Rio. Rio de Janeiro: PUC-Rio, s/d. p. 30.

ARIAS NETO, José Miguel. "Economia cafeeira, urbanização e industrialização". In: FERREIRA, Jorge Luiz; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Revista de História*. n.º 110. São Paulo: 1977.

NUNES, Ivanil. *Ferrovários brasileiros: muito além do fim da linha (1950-2000)*. História em Revista, Pelotas, nº 19 Dez. 2013.

PRADO Jr., Caio. *Revista Quadrimestral das Ciências Sociais*. Julho de 1975. Pág. 16.

VAZ, Ana Beatriz Pacheco Lima; BORGES, Magno Fonseca. "Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil". *Revista Mosaico*, Rio de Janeiro, Jul./Dez. 2015.

2.3 – Monografias, dissertações e teses:

ACIOLI, Rodrigo Girdwood. *Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ – Rio de Janeiro, 2007.

BARTOLOMEU, Matheus Cavalcanti. *Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980*. Dissertação de mestrado em Geografia. Rio de Janeiro: PUC-RJ, 2016.

BRANCO, Luis Fernando Migliari. *Industriais brasileiros entre o autoritarismo e a democracia: a transição para a Nova República (1974-1988)*. São Paulo: USP, 2016. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2016.

CAMARGO, Regina Coeli Moreira. *Estado e empreiteiros no Brasil; uma análise setorial*. Campinas: UNICAMP, 1993. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Campinas – UNICAMP – Campinas, 1993.

CAMPOS, Helena Guimarães. *A trajetória dos trens de subúrbio da região metropolitana de Belo Horizonte*. Dissertação de mestrado em Ciências Sociais. Belo Horizonte: PUC-MG, 2002.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2012.

CONTADOR, Vicente. *Modelo econômico e projeto de nação-potência: Brasil 1964-1985*. São Paulo: USP, 2007. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2007.

FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese de doutorado em arquitetura e urbanismo. Brasília: UNB, 2013.

FLORES, Neuza. *Política Governamental de Energia Substitutiva – Cana de Açúcar: do Pró-Álcool ao Etanol – 1979 -2009 – Um Estudo de Caso: Região Noroeste do Rio Grande do Sul*. São Paulo: USP, 2010. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2010.

GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. Tese de doutorado em ciências. São Paulo: USP, 2012.

GRECO, Antonio do Monte Furtado. *Um século de ferrovias estatais federais no brasil: da criação da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858) à criação da Rede Ferroviária Federal S.A (1957)*. Belo Horizonte: PUC, 2012. – Tese (Doutorado) - Pontifícia Universitária Católica de Minas Gerais - PUC- MG – Belo Horizonte, 2012.

- MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da Agonia: A Estrada de Ferro Central do Brasil – 1908 - 1934*. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1985. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Rio de Janeiro. 1985.
- MATOS, Lucina Ferreira. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2010. Dissertação (Mestrado) – Fundação Getúlio Vargas – FGV – Rio de Janeiro, 2010.
- MEDEIROS, Eriknatan Clementino. *Estação Quirino: História, memória e o significado do trem para os moradores de Quirino*. Monografia de graduação em História. Seropédica: UFRRJ, 2014.
- MEZA, Maria Lucia Figueiredo Gomes de. *Trabalho qualificado e competência: um estudo de caso da indústria automotiva paranaense*. Curitiba: UFPR, 2003. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Federal do Paraná - UFPR. Curitiba. 2003.
- MITERHOF, Marcelo Trindade. *O financiamento do sub setor rodoviário – o caso brasileiro*. Campinas: UNICAMP, 2000. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP – Campinas, 2000.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil*. Campinas: UNICAMP, 1991. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP – Campinas, 1991.
- OLIVEIRA, Marly Job de. *A política geral do regime militar para construção de suas políticas econômicas (1964 – 1985)*. São Paulo: USP, 2007. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo – USP – São Paulo, 2007.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Niterói: UFF, 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF – Niterói, 2000.
- RODRIGUES, Adrianno Oliveira. *De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90): economia e território em processo*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.
- SANTOS, André Luiz Passos. *Estrutura das Receitas e Despesas da União: do Fim dos “Anos Dourados” ao Início do “Milagre Econômico”, 1960-1968*. São Paulo: USP, 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo - USP. São Paulo. 2013.
- SEDLACEK, Guilherme Babo. *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do encilhamento em meio à política republicana fluminense (1890-95)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2012.

SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)*.
Dissertação de Mestrado em História. São Paulo: USP, 2012.

ANEXOS

Imagem 1: Estação de Japeri da Linha Auxiliar em 1976



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

Imagem 2: Ruínas da estação Botais em 2007



Fonte: Foto. Carlos Latuff.

Imagem 3: Estação Paes Leme em 1994



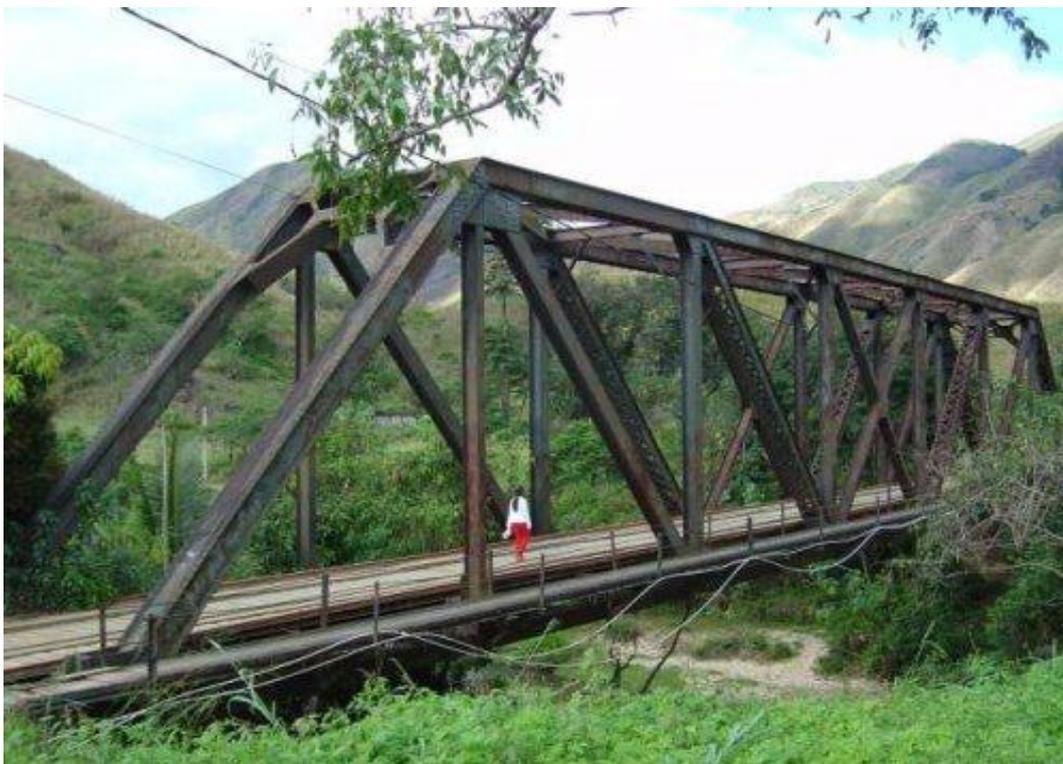
Fonte: Foto. Lucio Fernandes.

Imagem 4: Estação de Conrado (Sertão) em 1980



Fonte: Foto extraída do livro *Leopoldina Railway*, de A. Soukhef e V. D'Alessio, 2005

Imagem 5: Ponte próxima a estação Santa Branca (demolida)



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

Imagem 6: Estação Arcádia em 1954



Fonte: Arquivo Público de São Paulo – Acervo Última Hora

Imagem 7: Ruínas da estação Engenheiro Adel



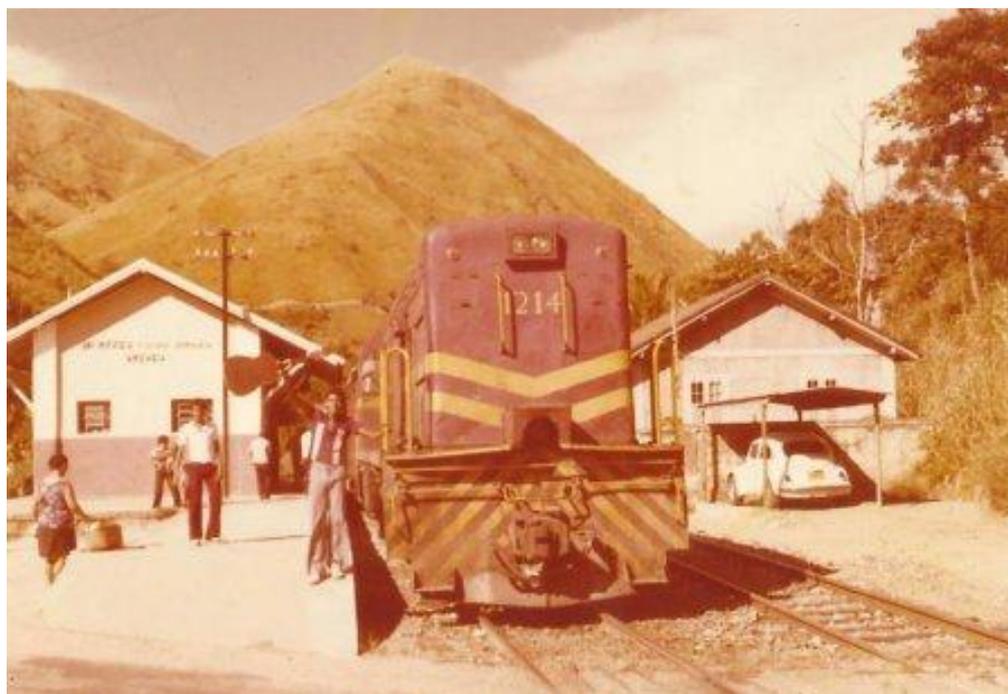
Fonte: Foto. Nelson Mendonça, 2007.

Imagem 8: Ruínas da estação Monte Líbano



Fonte: Foto. Carlos Latuff, 2007.

Imagem 9: Estação Vera Cruz provavelmente em 1970



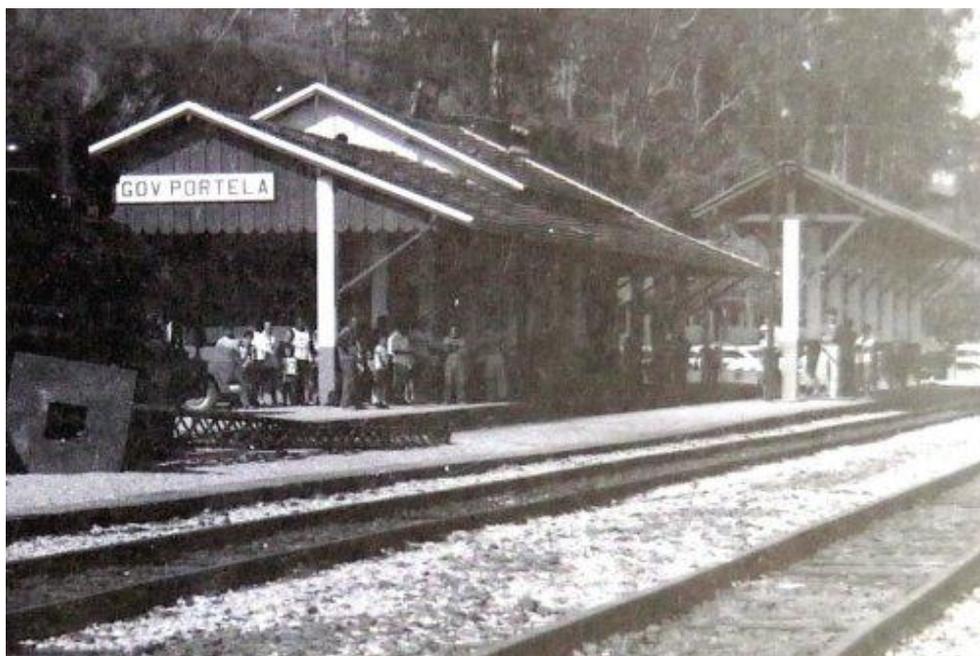
Fonte: Foto. Ivan Heringer.

Imagem 10: Estação Fragoso em 1996



Fonte: Foto. Lucio Fernandes, 1996.

Imagem 11: Estação Governador Portela em 1986



Fonte: Foto. Hugo Caramuru. 1986

Imagem 12: Estação Barão de Javary em 2001:



Fonte: Foto. Jorge A Ferreira. 2001.

Imagem 13: Estação Miguel Pereira em 2003:



© Jorge A. Ferreira Jr. - 04/2003

Miguel Pereira - RJ

Fonte: Foto. Jorge A. Ferreira Jr. 2003.