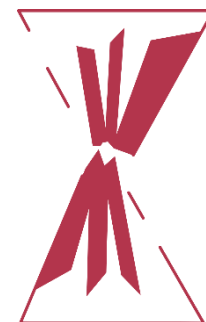


Os “Anos de Chumbo” dos transportes: política de transportes terrestres no período 1967-1974

The “Years of Lead” in transportation: land transport policy in the period 1967-1974



OKUMURA, Stella Harumi *

 <https://orcid.org/0009-0002-9243-5564>

RESUMO: Esse artigo discute como as políticas de transportes terrestres se integraram ao projeto de país dos grupos que conquistaram o poder no golpe de Estado de 1964. O recorte temporal (1967-1974) e espacial (Brasil como um todo) selecionado procura enfatizar a sobreposição entre as diretrizes no âmbito federal para os modais rodoviário e ferroviário e as características mais amplas do projeto político e econômico implementado a partir de 1964. Nesse período, a repressão política dos “Anos de Chumbo” combinou-se com o crescimento excludente do “Milagre” Econômico, ao mesmo tempo em que começavam a ser construídas “as estranhas catedrais” do regime. Argumenta-se que tanto as rodovias quanto as ferrovias foram mobilizadas para a expansão da fronteira agropecuária e mineral, adequando-se à narrativa da promoção do desenvolvimento regional e ocupação do território, especialmente nas regiões de fronteira.

PALAVRAS-CHAVE: ditadura militar; transportes; rodovias; ferrovias.

ABSTRACT: This article discusses how land transport policies were integrated into the national project of the groups that seized power in the 1964 coup. The selected time frame (1967–1974) and geographical area (Brazil as a whole) highlight the overlap between federal guidelines for road and rail transport and the broader characteristics of the political and economic project implemented after 1964. During this period, the political repression of the “Years of Lead” was combined with the exclusionary growth of the “Economic Miracle”, while the regime’s so called “strange cathedrals” began to be built. We will argue that both highways and railways were mobilized for the expansion of the agricultural and mineral frontier, aligning with the narrative of promoting regional development and land occupation, especially in border regions.

KEYWORDS: military dictatorship; transportation; highways; railways.

* Doutora em Desenvolvimento Econômico (ênfase em História Econômica) pela Unicamp, Campinas-SP. Atualmente é Profissional de Administração na Unicamp. E-mail: stella.harumi@gmail.com. O presente artigo se baseia na tese: OKUMURA, Stella Harumi. O papel do capital internacional no setor de transportes terrestres no Brasil (1956-1998). 2023. 1 recurso online (260 p.) Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/17572>. Acesso em: 18 abr. 2025.



Considerações Iniciais

O período entre 1968 e 1973 ficou conhecido como “os Anos de Chumbo” da ditadura civil-militar (1964-1985)¹ no Brasil, marcado pela intensificação da repressão aos seus opositores. Concomitantemente, o país passava por um momento de crescimento econômico que recebeu a alcunha de “Milagre brasileiro”, o que, somado à censura dos meios de comunicação, contribuiu para a popularidade dos governos ditatoriais. O nacionalismo ufanista materializou-se em grandiosos projetos de infraestrutura como a Rodovia Transamazônica e a Ponte Rio-Niterói, atualmente considerados símbolos de desperdício e corrupção do regime².

Embora a ênfase no transporte rodoviário e a diminuição da participação das ferrovias tenham começado nas décadas anteriores, com destaque para o governo Kubitschek (1956-1960), a política de transportes da ditadura continuou a privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias. A partir da criação do Ministério dos Transportes em 1967 e dos programas de “desenvolvimento regional” do início dos anos 1970, o “rodoviarismo” viveu seu auge, enquanto o tratamento dispensado ao modal ferroviário foi de austeridade. Em 1973, o primeiro choque de preços do petróleo mudou as prioridades do planejamento de transportes, a fim de reduzir o consumo daquela matéria-prima.

Nesse sentido, o recorte temporal (1967-1974) e o espacial (o Brasil como um todo) adotados neste artigo colocam em evidência a sobreposição da implantação do projeto de país do grupo que tomou o poder à força em 1964 e da institucionalização de uma política de transportes terrestres funcional a seus interesses políticos e econômicos. O final do período (1974) não significou uma ruptura com essas diretrizes, mas uma necessidade de adaptação interna aos efeitos das transformações que vinham do sistema capitalista internacional. No que diz respeito ao recorte espacial, nosso enfoque se direcionou às ações do Ministério dos

¹ Utilizamos aqui a nomenclatura civil-militar para enfatizar a participação de segmentos do setor privado (nacional e estrangeiro) na preparação do Golpe do Estado de 1964 e dentro da máquina estatal após esse evento, conforme discutido em Dreifuss (1981; 1986).

² Pedro Campos (2017) associou as obras desse período às “estranhas catedrais” mencionadas pelo compositor Chico Buarque na canção “Vai passar”.

Transportes e das autarquias federais de transporte como o DNER porque exemplificaram de maneira mais contundente os objetivos finais das políticas implantadas.

Argumentamos que os modais rodoviário e ferroviário foram mobilizados para consolidar a expansão da fronteira econômica, o que se traduziu na conquista de amplas faixas do território para a produção de bens primários para exportação. Em outras palavras, a política de transportes dos “Anos de Chumbo” estava diretamente ligada a um projeto de país de feições neocoloniais, o qual, a despeito da industrialização, não rompeu com a dependência externa e o subdesenvolvimento. Nesse sentido, rodovias como a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém facilitaram a ocupação de áreas do Cerrado e da Floresta Amazônica, ao passo que as ferrovias cada vez mais se concentraram no transporte de bens primários, retornando às origens do estabelecimento desse modal no país.

Do ponto de vista metodológico, a revisão bibliográfica da literatura permitiu reconstituir o período em questão, além de servir como apoio para a análise e explicação histórica. Por exemplo, os documentos elaborados pelo Ministério dos Transportes ou seus dirigentes forneceram não apenas informações quantitativas sobre os investimentos na infraestrutura, mas também permitiram entrever a orientação mais geral dos responsáveis por elaborar as diretrizes da política de transporte. Por exemplo, a concepção de que a expansão da malha de transportes seria responsável por promover o desenvolvimento de regiões como a Amazônia ao facilitar a exploração de seus recursos naturais.

Aliás, podemos entender o esforço em sistematizar esses dados um Anuário Estatístico dos Transportes a partir de 1970 como uma tentativa de conferir uma feição “racional” a esses projetos. Sendo assim, ao usar essa fonte para compor a maior parte dos gráficos e tabelas deste artigo, estamos, de certa forma, corroborando esse retrato oficial da situação dos transportes naquele período. A despeito disso, tais dados ainda puderam servir como base para nossos argumentos críticos a esse projeto de transporte e de país.

Adicionalmente, mencionamos as leis e decretos que introduziram modificações na institucionalidade dos transportes terrestres, com destaque para aqueles que lançaram os programas de construção rodoviária em determinadas regiões do país. A partir dessa consulta, foi possível conhecer as principais feições desse conjunto de projetos aparentemente integrados, bem como sua relação com o contexto histórico. No entanto, não entramos no mérito legal da norma, tampouco avaliamos as eventuais diferenças entre o que foi planejado e o que de fato foi executado.

Na próxima seção, apresentaremos as principais características da política de transportes terrestres entre 1967 e 1974, bem como seus antecedentes e contexto histórico. Na seção posterior, detalharemos as diretrizes para o modal rodoviário e seu papel nas chamadas “políticas de integração nacional”. A quarta seção, por sua vez, abordará as medidas de austeridade impostas às ferrovias, como a desativação de linhas e redução no transporte de passageiros de longa distância. Por último, apresentaremos as conclusões deste artigo.

Dos primórdios ao auge do rodoviarismo

A perda de participação das ferrovias no transporte de passageiros e de mercadorias e o crescimento dos investimentos estatais em rodovias estavam presentes no Brasil pelo menos desde a década de 1920, especialmente entre 1926 e 1930, durante o governo Washington Luís (Lagonegro, 2008; Grandi; Huertas, 2023). Além disso, o modal ferroviário sofreu os impactos da crise da economia primário-exportadora e da Segunda Guerra Mundial, sendo que a redução da demanda por transporte e a redução na capacidade de importar dificultaram a renovação de seu material rodante (Natal, 2003). Muitas empresas ferroviárias privadas passaram para a administração pública em razão da redução na lucratividade das operações e, conseqüentemente, da atratividade para os investidores nacionais e estrangeiros (Villela; Suzigan, 1973; Natal, 2003). Como no contexto do imediato pós-guerra o Estado não dispunha de recursos suficientes para investir na recuperação da infraestrutura ferroviária, não foi possível aumentar a eficiência operacional para fazer frente à concorrência das rodovias (Barat, 1978; Saes, 1981).

A despeito das dificuldades orçamentárias, o investimento em transportes e outros ramos de infraestrutura era considerado vital para estimular a industrialização e, conseqüentemente, o desenvolvimento econômico. Na década de 1940, diversas missões de cooperação técnica dos Estados Unidos buscaram identificar os obstáculos ao crescimento econômico no Brasil e fornecer algumas diretrizes gerais para o seu enfrentamento (Ribeiro, 2012). Entre 1951 e 1953, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) elaborou projetos mais detalhados para lidar com aqueles obstáculos e apresentou as alternativas de financiamento aos investimentos (Viana, 1980; Ribeiro, 2012). Portanto, os “pontos de estrangulamento” ao crescimento teriam como resposta o investimento em “pontos germinativos”, isto é, em setores estratégicos da economia (Brasil, 2008; Gumiero, 2013).

De maneira geral, a CMBEU identificou limitações nos setores de transportes, energia elétrica e produção de combustíveis (Viana, 1980). Quanto aos transportes, as principais diretrizes eram a restauração da malha ferroviária, o reequipamento da navegação costeira e o reaparelhamento dos portos (Gumiero, 2013; Machado, 2016). Os projetos de recuperação das ferrovias corresponderiam a 37,3% dos recursos previstos em dólar (54,7% dos valores em cruzeiros), porém a liberação do financiamento externo estava atrelada à exigência de reorganização da administração das ferrovias (Sochaczewski, 1993, p. 96; Ribeiro, 2012). Por último, a Comissão sugeriu a desativação dos trechos ferroviários “antieconômicos”, sendo uma das primeiras situações em que o termo foi empregado (Paula, 2000)³.

Durante a vigência do Plano de Metas do governo Kubitschek (1956-1960), a instalação de filiais de empresas automobilísticas estrangeiras teve uma contribuição decisiva para consolidar a predominância do modal rodoviário na matriz de transportes. Naquele contexto de acirramento da concorrência intercapitalista mundial, o planejamento econômico no Brasil foi subordinado à estratégia de valorização do capital internacional, de maneira a viabilizar a estratégia de industrialização pesada (Franca, 2018; Franca; Campos, 2022). Sendo assim, a priorização da construção de rodovias estava alinhada ao propósito de estimular a produção interna de bens de consumo duráveis como automóveis e caminhões, cuja tecnologia era dominada por grandes empresas transnacionais (Furtado, 1981).

As metas para o segmento rodoviário eram a pavimentação asfáltica de 5.800 km (meta inicial de 3.500 km) e a construção de 17.500 km de novas rodovias (meta inicial de 12.000 km). Como mostra a Tabela 1, as metas rodoviárias foram uma das poucas a serem atingidas, ao passo que a construção de novas ferrovias ficou bastante aquém do previsto.

³ As expressões “ramais antieconômicos” ou “ramais deficitários” aparecem com grande frequência na literatura especializada do período e em documentos oficiais para se referir às linhas férreas cujas receitas seriam insuficientes para cobrir os custos de sua operação. Como veremos adiante, a adoção de um critério contábil privado para avaliar o transporte ferroviário desconsiderava as eventuais funções sociais e regionais desse modal.

Tabela 1. Plano de Metas: previsões e resultados

	Previsão	Realizado	%
Energia elétrica (kW)	2.000.000	1.650.000	82
Carvão (t)	1.000.000	230.000	23
Petróleo – produção (barris/dia)	96.000	75.000	76
Petróleo – refino (barris/dia)	200.000	52.000	26
Ferrovias (km)	3.100	1.000	32
Rodovias – Construção (km)	13.000	17.000	138
Rodovias – Pavimentação (km)	5.800	-	-
Aço (t)	1.100.000	650.000	60
Cimento (t)	1.400.000	870.000	62
Carros e caminhões (unid.)	170.000	133.000	78
Nacionalização – carros (%)	90	75	-
Nacionalização – caminhões (%)	95	74	

Fonte: Sochaczewski (1993, p. 104)

O estabelecimento da nova capital federal na região central do país envolveu a construção de um “cruzeiro rodoviário” para ligá-la a algumas capitais estaduais, como a rodovia entre Fortaleza e Brasília, a qual também integrou o programa emergencial contra as secas no Nordeste, sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) (Huertas, 2022; Campos, 2017; Brasil, 1959). As rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre estimularam a migração espontânea nos anos 1950, visto que constituíram troncos que cortariam o Centro-Oeste para alcançar as bordas oriental e ocidental da Amazônia (Ianni, 1979; Huertas, 2022). Como veremos adiante, a construção de rodovias se tornaria um instrumento explícito da política de colonização dirigida promovida pela ditadura militar entre 1970 e 1974.

Outro destaque do governo JK foi a constituição da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) por meio da Lei nº 3.115/1957. A Rede unificou a administração das estradas de ferro de propriedade da União e de outras por esta operadas, assim como as que viessem a ser transferidas futuramente. A lei de criação da RFFSA também determinou as suas fontes de receita, entre as quais constavam as subvenções do Tesouro, além de outras receitas não operacionais (Brasil, 1957). Logo, a transferência de recursos orçamentários era uma fonte de

financiamento prevista na legislação, não apenas um auxílio discricionário para sanar dificuldades ocasionais.

O fim do Plano de Metas deu lugar a uma fase conturbada do ponto de vista político e econômico. A redução das taxas de crescimento foi acompanhada pela aceleração inflacionária, o que desestimulou a continuidade dos investimentos em setores básicos, cujo retorno era lento e muitas vezes incerto. Os subsídios destinados a alguns modais de transporte foram considerados responsáveis por aumentar o déficit orçamentário da União, o qual era financiado pela emissão de moeda e, conseqüentemente, pressionava a inflação (Baer; Kerstenetzky; Simonsen, 1962; Sochaczewski, 1993). Como indica a Tabela 2, houve uma tendência ao crescimento das subvenções e auxílios às autarquias de transporte entre 1962 e 1965, seguida por uma contração até 1970. Esses dados ilustram a orientação de redução drástica dos custos de operação dos transportes a fim de reduzir os repasses orçamentários para aquelas entidades.

Tabela 2. Auxílios, subvenções e cobertura de "déficits" de transporte (Milhões de Cr\$, em valores de 1970⁴)

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

Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971)

O Golpe de Estado de 1964 colocou os grupos favoráveis ao capital internacional no centro de controle da política econômica. Como argumentou Dreifuss (1981, 1986), segmentos do empresariado brasileiro, parte da burocracia e dirigentes das filiais estrangeiras juntaram-se aos militares da Escola Superior de Guerra nas associações que conspiraram

⁴ Utilizamos valores constantes de 1970 para permitir uma comparação mais uniforme ao longo da década de 1960, já que em boa parte do período as taxas de inflação foram expressivas.

contra o governo Goulart (1961-1964). Desse modo, a “conquista do Estado” significou a reinserção do Brasil no sistema transnacional de produção, adentrando na fase monopolista do capitalismo (Dreifuss, 1981; 1986). Ou seja, a despeito da retórica ufanista do regime, os interesses dos oligopólios estrangeiros passaram a integrar a própria máquina estatal.

Nos primeiros anos da ditadura civil-militar, a austeridade era a principal diretriz da política econômica. Nesse sentido, o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) tinha como uma de suas prioridades a contenção do processo inflacionário por meio de uma política de redução do déficit de caixa governamental. Na área de transportes, o PAEG estabeleceu a necessidade de eliminar dois importantes focos inflacionários: a “inflação de custos resultante de uma crescente queda de eficiência na aplicação dos fatores de produção”; e “o efeito monetário ocasionado pelas emissões necessárias à cobertura de déficits operacionais” (Brasil, 1965, p. 174).

Para isso, o PAEG apontou que os custos deveriam ser arcados pelos usuários dos serviços de transporte, o que permitiria o equilíbrio financeiro das autarquias correspondentes. Embora tenha assinalado a prioridade a recuperação dos setores ferroviário e aquaviário por meio de investimentos na sua infraestrutura, o Programa sugeriu limitar novas construções ferroviárias. Em contraste, a expansão e aprimoramento da rede rodoviária e do transporte aéreo deveriam ser mantidas. Por último, o PAEG pregou a necessidade de uma “seleção cada vez mais objetiva das obras, em termos das prioridades resultantes de seus coeficientes de benefício/custo, e a eliminação de desperdícios” (Brasil, 1965, p. 177).

Segundo Coimbra (1974), as prioridades para os transportes entre 1964 e 1967 eram realizar a reorganização administrativa do sistema viário, restabelecer o equilíbrio entre os modais e realizar a “normalização financeira” do sistema, isto é, o pagamento de dívidas e a implantação de uma nova mentalidade administrativa. A partir disso, é possível ver como os preceitos tecnocráticos do grupo que tomou o centro de decisões levaram à adoção do discurso e das práticas modernizantes no âmbito dos transportes (Dreifuss, 1981; Accorsi, 1996). Entretanto, como veremos adiante, o rigor na escolha de investimentos e nos custos associados não era uniforme para todos os modais.

Mesmo nesse período mais restritivo, os investimentos em transportes apresentaram participação significativa na formação bruta de capital fixo. Em 1970, a participação dos transportes na formação bruta de capital fixo chegou a 35,7%, incluindo a produção de veículos (Barat, 1978, p. 5). Esse desempenho positivo era parte de uma trajetória mais longa,

pois enquanto o setor de transportes cresceu 7,97% a.a., em média, entre 1950 e 1970, o crescimento do PIB foi de 6,4% a.a. em média no mesmo período (Barat, 1978, p. 9).

A partir de 1967 houve uma mudança de diretriz na política econômica, com a adoção de um “modelo” de crescimento apoiado na concentração de renda em favor dos segmentos de renda média e alta (Furtado, 1986). De acordo com Furtado (1986, p. IX), “no período do chamado milagre o Estado empenhou-se em criar condições para que o perfil da demanda de produtos finais de consumo correspondesse aos interesses das empresas transnacionais”. Ou seja, a aceleração das taxas de crescimento entre 1968 e 1973 baseou-se na contenção dos salários reais dos trabalhadores em favor do capital internacional, sendo este beneficiado tanto pela redução de custos reais, quanto pelo aumento da demanda por seus produtos.

No âmbito dos transportes, o Ministério de Viação e Obras Públicas foi substituído pelo Ministério dos Transportes em 1967. A forma de atuação do Estado na concretização dos projetos também mudou: o novo Ministério passou a priorizar os aspectos operacionais, encarregando as empreiteiras privadas da construção propriamente dita (Natal, 2003). Além das empreiteiras privadas, a Diretoria de Vias de Transporte do Exército também se engajou na construção de rodovias, por exemplo, a Cuiabá-Santarém (Coimbra, 1974).

Caberia ao Ministério e órgãos correlatos a condução de estudos de viabilidade técnico-econômica e a elaboração de projetos de engenharia para embasar solicitações de financiamento e empréstimos (Coimbra, 1974; Natal, 2003). Nesse sentido, destacamos a criação do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) em 1965, responsável pelo planejamento integrado do setor de transporte (Andreazza, 1972; Natal, 2003). Por sua vez, o Conselho Nacional dos Transportes (CNT), criado em 1967, elaboraria as diretrizes da política de transportes (Araújo; Brasileiro; Santos, 2012). Os estudos de viabilidade técnico-econômica serviam como instrumento de seleção e hierarquização de projetos, visando à obtenção de financiamento do Banco Mundial e outras instituições internacionais e, ao mesmo tempo, garantindo isolamento em relação a pressões e demandas das esferas estaduais (Accorsi, 1996).

O período 1967-1974 correspondeu à gestão de Mário Andreazza no Ministério dos Transportes e de Eliseu Resende no DNER, encarregados do maior programa de construção de rodovias executado até então (Campos, 2017). Entre as obras iniciadas ou idealizadas no período estão a Ponte Rio-Niterói, a Rodovia Transamazônica e os metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro (Natal, 2003). O crescimento dos investimentos públicos em infraestrutura

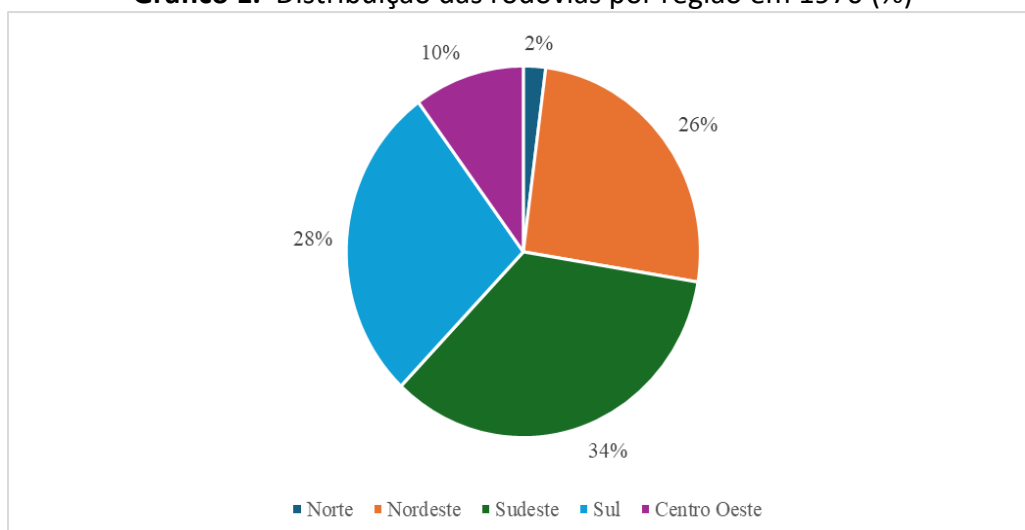
estimulou o setor de construção civil, especialmente as grandes empreiteiras, estreitando os laços estabelecidos entre essas empresas e o aparelho de Estado ainda no governo JK (Campos, 2017; Natal, 2003).

Em uma conferência proferida pelo próprio Andreazza em 1972, o então Ministro elencou três necessidades que orientariam a política de transportes: 1) a circulação de pessoas e bens, de modo a gerar estímulos à produção e garantir o acesso a mercados; 2) o fortalecimento da integração de unidade nacional; e 3) a concentração de recursos materiais e humanos em direção a áreas de maior sensibilidade estratégica. Essas diretrizes estavam alinhadas com objetivos maiores, que seriam a circulação da riqueza nacional e a contenção ou redução dos custos básicos de transportes (Andreazza, 1972). Vemos assim que a lógica de corte de custos continuava presente mesmo durante a fase de expansão de investimentos, mas, como detalharemos nas próximas seções, ela foi aplicada distintamente em cada modal.

Rodovias, programas de integração e a deslocamento da fronteira econômica

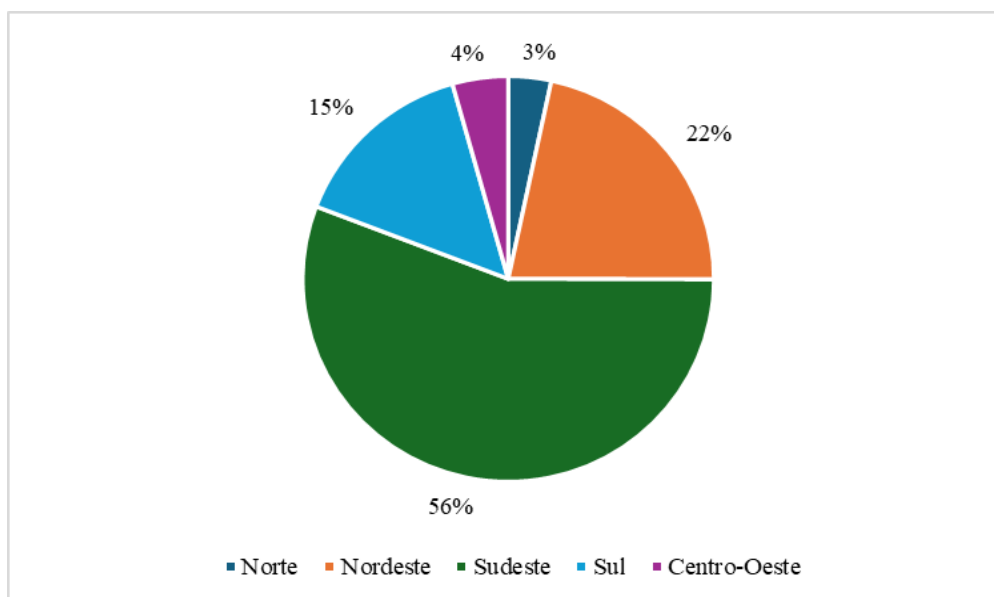
A relação entre a industrialização por substituição de importações, o setor automobilístico e o modal rodoviário no Brasil materializou-se, dentre outras formas, na concentração da malha rodoviária em torno dos polos industriais e aglomerações urbanas. Como podemos ver no Gráfico 1, a maior parte da malha rodoviária em 1970 estava localizada nas regiões Sudeste e Sul. Essa concentração era ainda maior no caso da malha pavimentada, com mais de 50% localizada apenas no Sudeste.

Gráfico 1. Distribuição das rodovias por região em 1970 (%)



Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971)

Gráfico 2. Distribuição das rodovias pavimentadas por região em 1970 (%)



Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971)

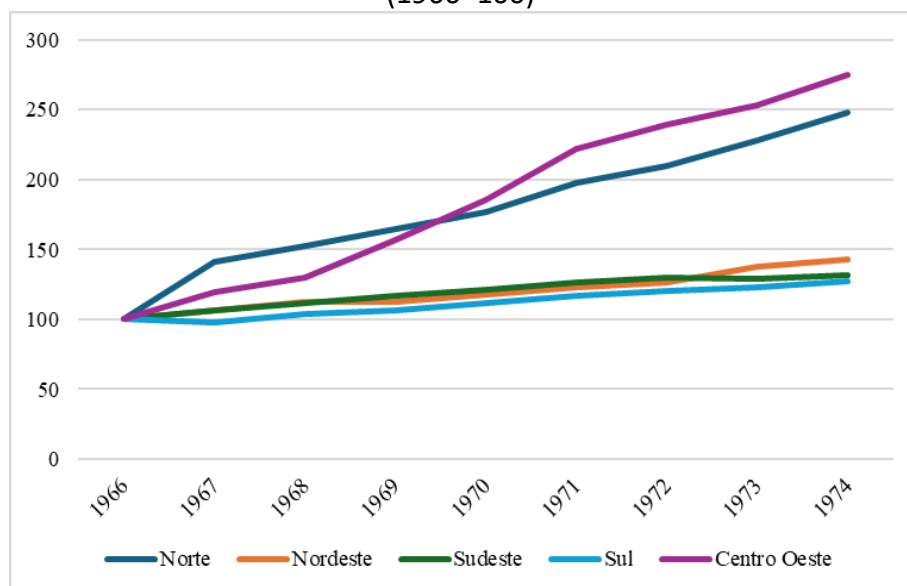
A concentração da maior parte das rodovias nas regiões Sudeste e Sul era considerada não apenas como um sintoma dos processos industrialização e urbanização, mas como um elemento que acentuaria as disparidades regionais. A partir dessa constatação, justificou-se uma intensificação do investimento nas malhas viárias do Centro-Oeste e Amazônia, de maneira a constituir um sistema nacional integrado de transportes, que posteriormente se ligaria aos demais países da América do Sul (Coimbra, 1974). A integração dessas regiões, especialmente a amazônica, estava associada à exploração de recursos naturais e minerais, o que promoveria o seu desenvolvimento (Graciano, 1971).

A visão da Amazônia como uma fronteira a ser conquistada para o avanço da industrialização e do próprio capitalismo brasileiro pode ser encontrada pelo menos desde o “Discurso do Rio Amazonas”, proferido por Getúlio Vargas em 1940 (Passos, 2016, p. 32). Após 1964, foram criadas instituições como a Operação Amazônia (1966), a Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM (1966) e a Superintendência da Zona Franca de Manaus - Suframa (1967), responsável pela Zona Franca de Manaus - ZFM. De modo geral, tratava-se do uso das políticas de incentivos fiscais como forma de atração de capital privado, tanto na agropecuária quanto na indústria de transformação (Passos, 2021).

Esse esforço se traduziu em um crescimento acelerado da malha rodoviária nas regiões Norte e Centro-Oeste entre 1966 e 1974, conforme aponta o **Gráfico 3**. Uma tendência

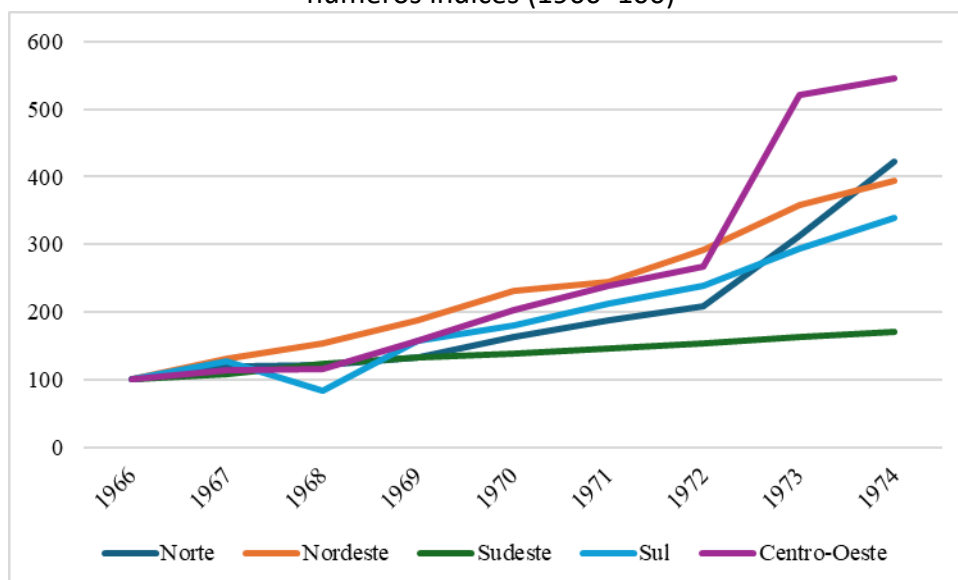
semelhante se verifica no aumento relativo da malha pavimentada no Centro-Oeste, como podemos ver no **Gráfico 4**.

Gráfico 3. Evolução da malha rodoviária por região entre 1966 e 1974 - em números índices (1966=100)⁵



Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971, 1976)

Gráfico 4. Evolução da malha rodoviária pavimentada por região entre 1966 e 1974 - em números índices (1966=100)



Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971, 1976)

⁵ O uso de número índice com base em um ano anterior ao início do nosso período de análise permite visualizar melhor a evolução da malha em diferentes regiões, atenuando o efeito das diferentes magnitudes existentes entre os valores absolutos da quilometragem da malha rodoviária.

A partir de 1970 foram concebidos vários programas direcionados às regiões Centro-Oeste e Norte, os quais incluíam a construção de rodovias para ligá-las ao restante do país. As políticas de colonização e os incentivos fiscais tinham o propósito de estimular o povoamento⁶ e as atividades econômicas nas áreas fronteiriças, dada sua importância estratégica para os militares. Com isso, a fronteira agropecuária e mineral se deslocou cada vez mais em direção à Amazônia, em busca das riquezas existentes e potenciais.

Entre esses projetos, destacamos o Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-Lei nº 1.106, de 1970. Ele estabeleceu a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, em torno das quais se reservaria uma faixa de terra de até dez quilômetros, à esquerda e à direita, para a colonização dirigida. Os recursos para o Programa viriam de incentivos fiscais, no montante de 30% das importâncias deduzidas do imposto de renda de pessoas jurídicas (Brasil, 1970). Posteriormente, o Decreto-Lei nº 1.243, de 1972, aumentou a dotação de recursos para o Programa e acrescentou as obras da Rodovia Perimetral Norte e o prolongamento da rodovia Cuiabá-Santarém (Brasil, 1972b). Desse modo, as rodovias previstas no PIN permitiriam o acesso dos “homens sem terras” do Nordeste para a “terra sem homens” que seria o Norte (Natal, 2003).

Podemos ainda mencionar outros programas instituídos no mesmo período e que envolveram em algum grau investimentos em transporte: Programa de Redistribuição de Terra e Estímulo à Agropecuária do Norte e Nordeste (PROTERRA); o Programa dos Corredores de Exportação; o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE); o Programa Especial para o Vale do São Francisco (PROVALE); o Programa de Recuperação da Baía da Guanabara; e o Programa Especial de Vias Expressas (Coimbra, 1974). Por último, o novo Plano Nacional de Viação (PNV) de 1973 assinalou o “estabelecimento de uma infraestrutura viária integrada” como um de seus principais objetivos (Brasil, 1973; Natal, 2003).

O PROTERRA tinha os objetivos de facilitar o acesso à terra, criar melhores condições de emprego da mão de obra e fomentar a agroindústria no Norte e Nordeste (Brasil, 1971a). Todavia, a maior parte dos recursos do programa foi investido na construção de rodovias (Campos, 2017, p. 345). Já o PROVALE previa a recuperação da frota da Companhia de Navegação do São Francisco e a construção de algumas ligações rodoviárias (Brasil, 1972a). Por sua vez, o PRODOESTE mencionava a “construção imediata de uma rede rodoviária básica,

⁶ A legislação e obras da época faziam referência a “espaços vazios”, desconsiderando a presença de populações locais como diversas etnias indígenas, ribeirinhos, quilombolas, entre outros.

prioritária, conjurada a um sistema de estradas vicinais”. Boa parte dos recursos desse Programa estava direcionada para a implantação e pavimentação da rede rodoviária básica e construção do sistema de estradas vicinais (Brasil, 1971b).

Embora não fosse propriamente um programa de desenvolvimento regional, o Programa de Corredores de Exportação seria funcional à expansão da fronteira agropecuária e mineral, dado que a redução de custos de transporte tornaria viável a produção em áreas mais distantes do litoral. De modo geral, a modernização de ferrovias e portos visava aumentar a competitividade das exportações ao reduzir os custos e o tempo de deslocamento (Coimbra, 1974; Natal, 2003). Complementando os investimentos na infraestrutura, criou-se um conjunto de incentivos como isenções, créditos fiscais e taxas de juros favoráveis, além da política cambial de minidesvalorizações periódicas, instituída em 1968. No caso do setor agrícola, houve incentivos estatais à diversificação das exportações e à modernização da produção. Esses esforços podem explicar o aumento da participação das exportações agrícolas na pauta de exportações brasileira entre 1967 e 1979 (Delgado, 1984).

Esses programas direcionados à integração nacional e ao desenvolvimento regional se encaixam na ideia de “contrarreforma agrária” exposta por Ianni (1979, p.137):

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

A colonização dirigida pelo Estado intensificou-se com a criação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e do Programa de Integração Nacional (PIN) em 1970 (Ianni, 1979). As finalidades da política de colonização eram: 1) garantir a segurança nacional; 2) apaziguar as tensões sociais no campo, especialmente na região Nordeste; e 3) integrar a Amazônia ao padrão de desenvolvimento capitalista. Na prática, o deslocamento de migrantes nordestinos e de outras regiões serviu para abrir a fronteira e levar a mão-de-obra aos latifundiários e empresas agropecuárias, favorecendo a posterior concentração de terras (Soares, 2015). Apesar da propaganda do acesso à terra, os migrantes atraídos pela propaganda de colonização não dispunham da mesma gama de incentivos à produção e à exportação que estavam à disposição dos grandes produtores.

Vemos assim que a construção de novas rodovias era justificada mesmo quando não havia uma justificativa “econômica” ou mesmo “técnica”, a exemplo da construção de extensas rodovias na região amazônica, já servida pelo transporte fluvial e com baixa densidade demográfica. Consequentemente, os investimentos na malha rodoviária nessas regiões eram vistos como prioritários mesmo se não atendessem aos critérios técnicos e econômicos aos quais os outros modais estavam sujeitos (Okumura, 2023). Ao utilizar o argumento de “interesse estratégico”, foi possível justificar investimentos em áreas em que não havia uma demanda pré-existente pela infraestrutura de transportes.

“Caminho de ferro/ Mandaram arrancar”⁷: a supressão de linhas e serviços ferroviários

À medida que as rodovias assumiam o protagonismo no planejamento de transporte, as propostas de melhoria para o modal ferroviário concentraram-se na modernização do material e no saneamento financeiro da administração. Para isso, priorizaram-se o corte de despesas e a eliminação de trechos ferroviários e serviços vistos como pouco rentáveis, como o transporte de passageiros de média e longa distância (Okumura, 2023). Embora essas propostas já estivessem presentes nos estudos da CMBEU, no início da década de 1950, elas ganharam força no período entre 1967 e 1974.

Segundo Paula (2000), o próprio conceito de “antieconômico” teria limitações, dado que se definia em termos estritamente contábeis, não incluindo uma análise de custo-benefício entre os modais ou a avaliação das possíveis externalidades. Ele foi amplamente utilizado em documentos oficiais e na imprensa, tornando-se um senso comum no discurso sobre transportes. Por isso, a autora definiu a erradicação desses ramais ferroviários como um:

[...] processo político, institucional, jurídico, técnico e estratégico que envolveu a constituição de Grupos de Trabalho formados por consultores estrangeiros, diretores do DNEF, DNER, RFFSA, Ministério do Planejamento e representantes das Forças Armadas que programavam e selecionavam não só os ramais a erradicar, mas também a construção de rodovias substitutivas (Paula, 2000, p. 189).

Paula (2000) argumentou que a erradicação dessas linhas não se fundamentou somente em estudos técnicos e econômicos, mas se apoiou em um discurso contrário às

⁷ Trecho da canção “Ponta de Areia”, composta por Fernando Brant e Milton Nascimento.

ferrovias, difundindo entre a sociedade a visão do déficit, do “antieconômico” e do empreguismo. Entre as obras que difundiram esse viés negativo, podemos mencionar o artigo de Baer, Kerstenetzky e Simonsen, publicado em 1962, o livro de Cipollari, de 1968, e o discurso de Andreazza em 1972, citado anteriormente. No primeiro caso, os autores defenderam uma política tarifária “realista” ou “racional” para os transportes, ou seja, as tarifas deveriam acompanhar o aumento dos custos, de maneira que os usuários do sistema financiassem a operação, substituindo as subvenções do governo federal.

Por sua vez, Cipollari (1968) considerava a redução do patamar dos custos ferroviários mais importante do que o reajuste tarifário. Esse autor foi mais enfático na crítica às despesas com pessoal, atribuindo o volume destas ao “excesso de pessoal” e aos reajustes de salários “acima da produtividade do trabalho”. Esse problema seria enfrentado, por exemplo, pela eliminação de ramais e de serviços “antieconômicos”, complementada pela possibilidade de dispensar os “fatores de produção” empregados nesses ramais e serviços (Cipollari, 1968, p. 166). De acordo com Andreazza (1972), a restrição do efetivo da RFFSA ao “estritamente necessário” e a extinção dos ramais antieconômicos eram justamente algumas das diretrizes de sua gestão para o modal ferroviário.

A Comissão Regional para Assuntos Relativos à Erradicação de Trechos Ferroviários (CRAE) foi criada em 1965 para identificar os trechos a serem desativados em cada divisão da RFFSA. No ano seguinte, a Portaria nº 385 do MVOP criou o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA) (Paula, 2000). O Decreto nº 58.992/1966 estabeleceu a classificação e ordem de prioridade para os ramais e trechos ferroviários antieconômicos que seriam suprimidos e substituídos por rodovias (Brasil, 1966a). Já o Decreto-Lei nº 61/1966 limitou a 11% do Fundo Rodoviário Nacional, até o exercício de 1971, o montante destinado a rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas. No caso de rodovias substitutivas não incluídas no PNV, sua conservação ficaria a cargo dos governos estaduais (Brasil, 1966b).

A **Tabela 3** indica que até dezembro de 1971 a maior parte das linhas que estavam destinadas à erradicação já tinham sido desativadas ou estavam nesse processo. Entre os ramais a serem desativados, constavam tanto aqueles da RFFSA quanto aqueles pertencentes aos estados, com predomínio dos primeiros.

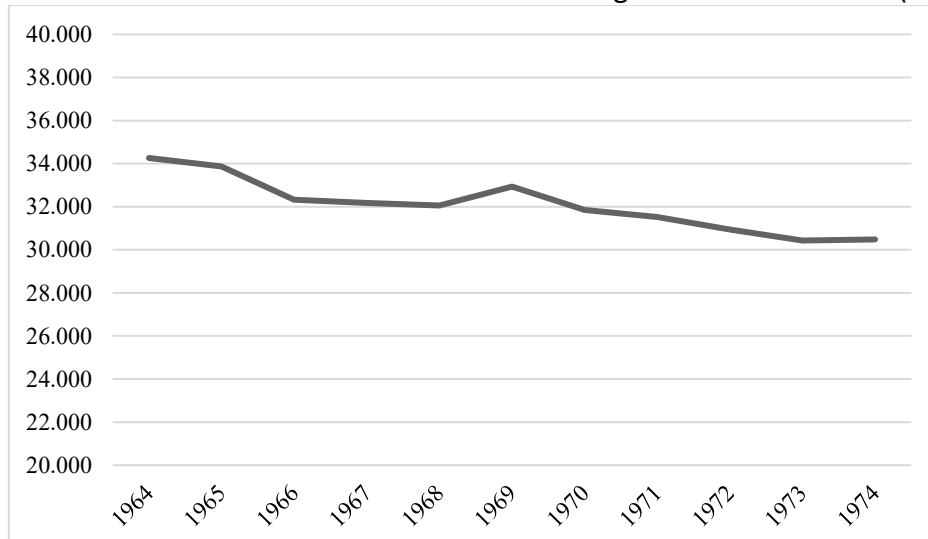
Tabela 3. Situação dos ramais ferroviários antieconômicos em dezembro de 1971

	RFFSA	Estados	Total
Ramais antieconômicos	8.050	2.745	10.795
Erradicados/ em processo de erradicação	5243	2.175	7.418
A ser excluído da relação de r. a.	685	85	770
Linhas a erradicar	2.122	485	2.607

Fonte: Andreazza (1972, p. 47)

A erradicação de ramais antieconômicos resultou em uma diminuição na extensão das linhas férreas no país, sendo uma parte delas substituídas por estradas de rodagem (Coimbra, 1974). Como podemos ver no **Gráfico 5**, em 1964 havia pouco mais de 34 mil km de ferrovias, enquanto dez anos depois são apenas 30,4 mil km de linhas.

Gráfico 5. Extensão da rede ferroviária em tráfego entre 1964 e 1974 (km)



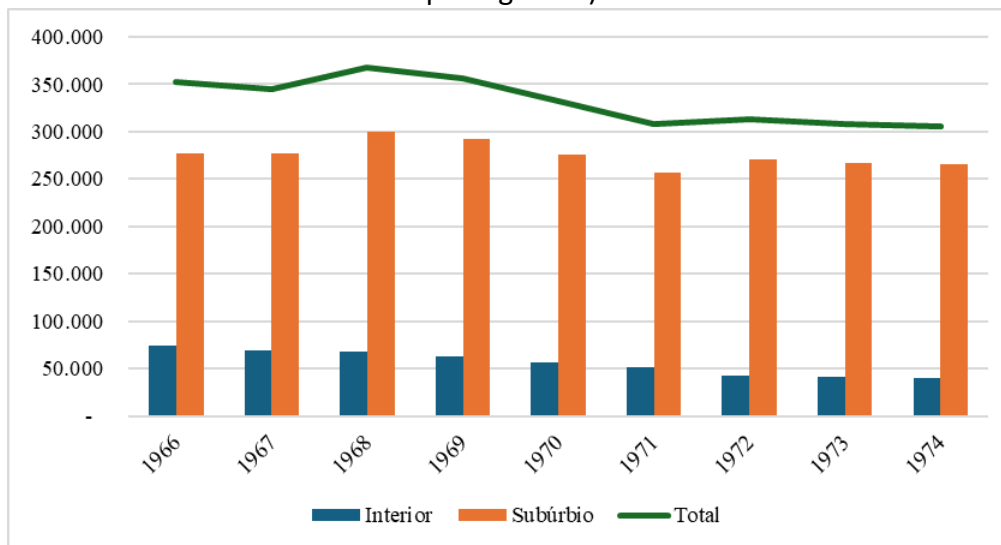
Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (1990)

Além da contração da malha ferroviária, o transporte de passageiros também foi alvo das medidas restritivas, especialmente o segmento de média e longa distâncias (interior). Segundo a crítica de Cipollari (1968, p. 171), a tarifa média cobrada nessa modalidade não chegaria a 20% do custo marginal da operação, fazendo com que ela recebesse mais subsídios do que o transporte de carga e o de passageiros nos subúrbios. Para esse autor, as empresas ferroviárias insistiram no transporte de passageiros para o interior como “uma questão de prestígio”, ainda que reconhecessem a inviabilidade econômica do serviço (Cipollari, 1968, p. 54). Portanto, era esperado que fosse um dos primeiros serviços a serem suprimidos.

No **Gráfico 6**, podemos observar a queda na quantidade de passageiros transportados pelas ferrovias entre 1966 e 1974, no conjunto e em cada um dos segmentos (“interior” e

“subúrbios”). No caso do transporte “suburbano”, é possível supor que, apesar da tendência de redução na quantidade de passageiros, o crescimento populacional acentuado nas metrópoles e a concentração dos migrantes e trabalhadores em geral nas periferias contribuíram para a recuperação da demanda em alguns anos da série analisada.

Gráfico 6. Transporte ferroviário de passageiros entre 1966 e 1974 (milhares de passageiros⁸)

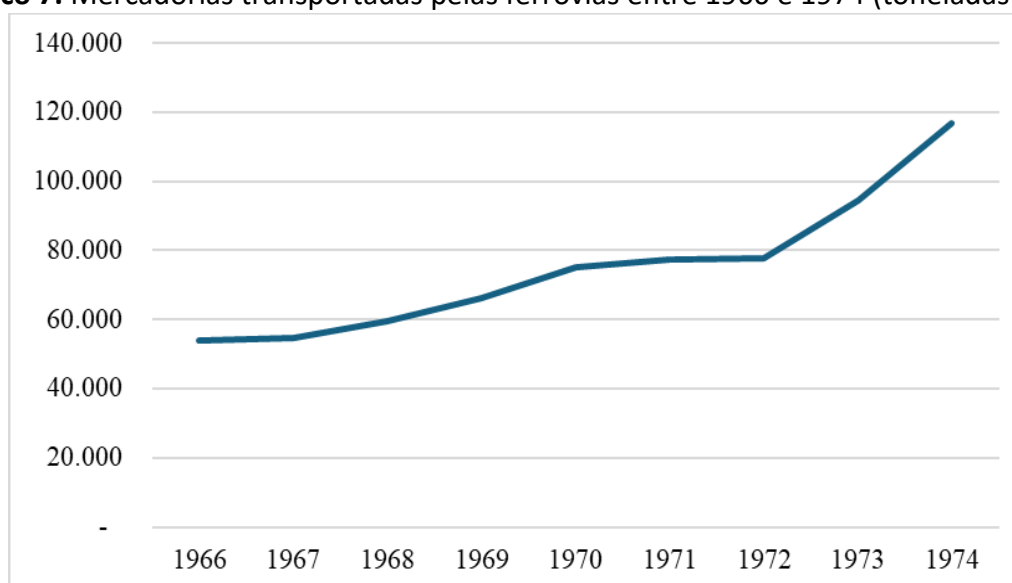


Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971, 1976)

Em contraste, houve crescimento em termos absolutos no segmento de cargas nesse mesmo intervalo de tempo, ainda que elas tenham perdido participação para as rodovias. A partir do **Gráfico 7**, podemos ver que a quantidade de mercadorias transportadas (em toneladas úteis) praticamente dobrou entre 1968 e 1974. Esse resultado foi influenciado pelo desempenho de algumas ferrovias como a Estrada de Ferro Vitória-Minas, de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce, a qual ultrapassou a RFFSA no transporte de cargas em 1971, conforme indica o **Gráfico 8**. Ou seja, uma pequena linha voltada exclusivamente ao transporte de minérios para exportação superou uma rede de ferrovias.

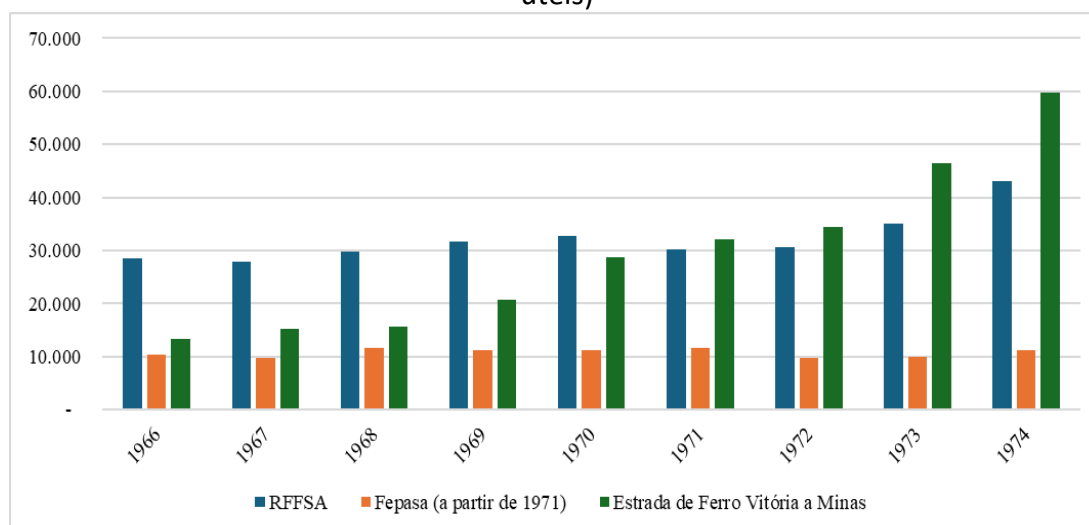
⁸ A unidade “milhares de passageiros” e análogas são comumente empregadas na literatura de transporte para medir quantidades de passageiros em determinado período. Trata-se, na realidade, da quantidade de viagens realizadas, podendo o mesmo indivíduo realizar diversos deslocamentos na mesma unidade de tempo (mês, ano, década).

Gráfico 7. Mercadorias transportadas pelas ferrovias entre 1966 e 1974 (toneladas úteis⁹)



Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971, 1976)

Gráfico 8. Comparação entre mercadorias transportadas pela RFFSA, ferrovias do Estado de São Paulo¹⁰ e a Estrada de Ferro Vitória a Minas entre 1966 e 1974 (milhares de toneladas úteis)



Fonte: Elaboração própria a partir de Anuário Estatístico dos Transportes (1971, 1976)

Esses dados ilustram a diferença de tratamento dispensada aos vários usuários das ferrovias, uma vez que os passageiros não eram vistos com a mesma importância que o

⁹ A unidade “toneladas úteis” e análogas são comumente empregadas para medição do transporte de cargas, referindo-se às cargas transportadas como mercadorias. Em algumas fontes, há uma distinção entre o transporte de cargas em geral, incluindo pequenas encomendas e até animais, e o transporte de mercadorias propriamente ditas.

¹⁰ As ferrovias de propriedade do Governo do Estado de São Paulo seriam unificadas em 1971 na Fepasa - Ferrovia Paulista S. A.

transporte de carga nas políticas para o setor. A despeito das reações da população e dos sindicatos de trabalhadores ferroviários contra a desativação de linhas, esses atores não conseguiram se organizar suficientemente para se fazer presente na elaboração das políticas de transportes (Paula, 2000, p. 245). Além disso, nas regiões menos atraentes do ponto de vista econômico, a promessa de construção de rodovias em substituição aos trechos ferroviários suprimidos não se concretizou, ou só foi realizada bem depois que os trilhos tinham sido arrancados (Paula, 2000).

A partir dessa análise mais pormenorizada da situação do modal ferroviário entre 1967 e 1974, foi possível identificar algumas nuances de seu “desmonte”. Esse processo se deu de maneira seletiva, penalizando as atividades e as linhas que não conseguissem se autofinanciar, desconsiderando seu papel como serviço de utilidade pública. Ao priorizar a eficiência financeira, as políticas de transporte contribuíram para a concentração dos recursos no segmento de cargas, especialmente de bens primários para exportação.

Considerando sua origem primário-exportadora no século XIX, o sistema ferroviário poderia estar passando por um “retorno” ao seu ponto de partida, tal qual a própria economia brasileira, a despeito do processo de industrialização. No que diz respeito ao Brasil de modo geral, Sampaio Jr. (2007) empregou o termo “reversão neocolonial”, que corresponderia a um processo mais amplo de crise do processo de industrialização e de perda de controle sobre os centros internos de decisão, os quais colocariam em risco a construção da nação. De certa forma, seria possível enxergar a nova rodada de concentração das ferrovias no transporte de cargas também como um processo de reversão, distanciando esse modal da circulação de pessoas e mercadorias no âmbito do território nacional e do mercado interno.

Dessa maneira, podemos concluir que a política de transportes terrestres entre 1967 e 1970 não se resumiu a uma mera substituição de um modal por outro, tampouco atendeu somente aos interesses diretamente ligados às rodovias, como os setores automobilístico, petrolífero e de construção pesada. Como podemos observar, a expansão da malha rodoviária para as áreas de fronteira agropecuária e mineral e o direcionamento das ferrovias para atender à demanda desses mesmos setores primário-exportadores ocorreram de maneira praticamente concomitante entre si e com uma fase de aparente sucesso no processo de industrialização. Em outras palavras, a política de transportes terrestres estava vinculada a um projeto que não necessariamente passava pela via industrial, tampouco pelo desenvolvimento.

Considerações finais

Ao longo deste artigo, discorremos sobre as políticas de transportes terrestres do período entre 1967 e 1974, que coincidiu tanto com a fase mais repressiva do regime, quanto com a aceleração do crescimento econômico. Enquanto as ferrovias estavam sujeitas a austeridade e se concentravam cada vez mais no transporte de cargas, a construção de rodovias não sofreu o mesmo escrutínio. Além de substituir a malha ferroviária nas regiões mais industrializadas, elas foram utilizadas como instrumentos para a expansão da fronteira econômica. Posteriormente, as propostas de novos investimentos ferroviários seriam direcionadas ao escoamento da produção oriunda dessas áreas, como maneira de reduzir os custos de transporte e aumentar a competitividade das exportações de bens primários.

No entanto, reconhecemos que alguns elementos já estavam presentes antes de 1964; por exemplo, a sugestão de desativação de trechos ferroviários deficitários e a migração inter-regional estimulada pelas novas rodovias. Ademais, as políticas de transporte continuaram alinhadas aos interesses de setores internacionalizados — o automobilístico e o petrolífero, mais especificamente — e das grandes empreiteiras, não sendo meras obras dos tecnocratas instalados na máquina pública. Boa parte dos quais, diga-se de passagem, vieram dos quadros das grandes empresas nacionais e estrangeiras.

Em suma, não somente se reforçou a dependência em relação às rodovias e veículos automotores, mas também se instrumentalizou a política de transportes terrestres para servir aos setores primário-exportadores. Enquanto a expansão da malha rodoviária abriu os caminhos para a exploração do Cerrado e da Amazônia pelo latifúndio e pelo extrativismo mineral, o direcionamento das ferrovias para atender quase exclusivamente ao segmento de cargas seria fundamental para subsidiar os produtores de *commodities* para o mercado externo. Ou seja, a política de transportes terrestres dos “Anos de Chumbo” contribuiu para reforçar a herança do passado colonial ao invés de promover a superação do subdesenvolvimento.

Referências

ACCORSI, Antônio Carlos. *Estado e grupos econômicos: a política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930*. 1996. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1996.

ANDREAZZA, M. D. *Os transportes no Brasil: planejamento e execução*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1972.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, 1970- . Anual. Volumes de 1971-1972 publicados pelo: Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes; 1973- pela: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.

BAER, W.; KERSTENETZKY, I.; SIMONSEN, M. H. Transporte e inflação: um estudo da formulação irracional de política no Brasil. *Revista Brasileira de Economia*, v. 16, p. 159–174, 1962.

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

BRASIL. Decreto nº 58.992, de 4 de agosto de 1966. Dispõe sobre a implementação da política governamental de supressão de trechos ferroviários antieconômicos de que trata a Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1964. *Diário Oficial da União*, 1966a. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/481601/publicacao/15665629>. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 61, de 21 de novembro de 1966. Altera a legislação relativa ao Imposto Único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1966b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0061.htm. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1970. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.179, de 6 de julho de 1971. Institui o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), altera a legislação do imposto de renda relativa a incentivos fiscais e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1971a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1179.htm. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.192, de 8 de novembro de 1971. Cria o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1971b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1192.htm. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.207, de 7 de fevereiro de 1972. Cria Programa Especial para o Vale do São Francisco (PROVALE) e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1972. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1207.htm. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972. Eleva a dotação do Programa de Integração Nacional (PIN) criado pelo Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, altera o Decreto-Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1972. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del1243.htm. Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1957a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm. Acesso em: 21 abr. 2025.

BRASIL. Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 1973. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5917-10-setembro-1973-358077-normaatualizada-pl.html>. Acesso em: 21 abr. 2025.

BRASIL. Relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU). In: *Memórias do Desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2008. Disponível em: < http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201109231638540.MD2_0_277_1.pdf > Acesso em: 20 abr. 2025

BRASIL. MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO ECONÔMICA. *Programa de ação econômica do governo: 1964-1966 (síntese)*. 2. ed. [Brasília, DF]: [s.n.], 1965. 244 p. (Documentos EPEA, 1).

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek – III*. Rio de Janeiro, 1959. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/33>. Acesso em: 20 abr. 2025. CIPOLLARI, Pedro. *O problema ferroviário no Brasil*. São Paulo, 1968.

CAMPOS, Pedro H. P. *"Estranhas catedrais": as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói, RJ: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2017.

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

DREIFUSS, René A. *1964: a conquista do Estado – Ação Política, Poder e Golpe de classe*. 3a ed. ed. Petrópolis: Vozes, 1981.

DREIFUSS, René A. *A Internacional Capitalista: Estratégia e Táticas do Empresariado Transnacional (1918-1986)*. Rio de Janeiro: Ed. Espaço e Tempo, 1986.

FRANCA, Acson Gusmão. *Capitalismo dependente e limites do planejamento econômico no Brasil: revisitando o Plano de Metas (1956-1961) e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)*. 2018. 1 recurso online (129 p.) Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual

de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1635280>. Acesso em: 22 abr. 2025.

FRANCA, Acson Gusmão; CAMPOS, Fábio. A inegociável dependência externa no planejamento brasileiro: a atuação do capital internacional no Plano de Metas (1956-1961) e no II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979). *Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política*, p. 127-164, 2022.

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

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

GRANDI, Guilherme; HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 184, n. 491, p. 17-54, 2023.

GUMIERO, Rafael. Projetos de desenvolvimento em disputa: o debate entre a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e o Grupo Misto Cepal-BNDE. *Cadernos do Desenvolvimento*, v. 8, n. 13, p. 129-150, 2013.

HUERTAS, Daniel M. Empreiteiras, concorrências públicas e mudança da capital federal: o ápice do rodoviarismo brasileiro no Plano de Metas (1956-61). *História Econômica & História de Empresas*, v. 25, n. 3, p. 547-581, 2022.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *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.

LAGONEGRO, M. A. A ideologia rodoviarista no Brasil. *Ciência & Ambiente*, v. 37, p. 39-50, 2008.

MACHADO, Raphael Amorim. *Investimento em infraestrutura econômica no Brasil e sua regulação: o caso do modal ferroviário, 2005-2015*. 2016. 1 recurso online (224 p.) Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1630083>. Acesso em: 22 abr. 2025.

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

OKUMURA, Stella Harumi. *O papel do capital internacional no setor de transportes terrestres no Brasil (1956-1998)*. 2023. 1 recurso online (260 p.) Tese (doutorado) - Universidade

Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/17572>. Acesso em: 18 abr. 2025.

PASSOS, Delaíde Silva. *Capital internacional e exploração de manganês no Amapá (1930-1953)*. 2016. 1 recurso online (143 p.) Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1629101>. Acesso em: 22 abr. 2025.

PASSOS, Delaíde Silva. *Incentivos fiscais e política de ocupação econômica da Amazônia: as diversas faces do subdesenvolvimento (1966-1985)*. 2021. 1 recurso online (283 p.) Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/17852>. Acesso em: 20 abr. 2025.

PAULA, Dilma A. de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2000.

RIBEIRO, Thiago R. M. *Das missões à comissão: ideologia e projeto desenvolvimentista nos trabalhos da missão “Abbink” (1948) e da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-1953)*. 2012. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2012.

SAES, Flávio. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981.

SAMPAIO JR., Plínio Soares de Arruda. Globalização e reversão neocolonial: o impasse brasileiro. In: HOYOS VÁSQUEZ, Guillermo (org.). *Filosofía y teorías políticas entre la crítica y la utopía*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2007.

SOCHACZEWSKI, A. C. *Desenvolvimento Econômico e Financeiro do Brasil 1952-1968*. São Paulo: Trajetória Cultural, 1993.

VIANA, Marcia M. *A comissão mista Brasil-Estados Unidos no contexto do II Vargas*. 1980. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Economia, Universidade de Brasília, Brasília- DF, 1980.

VILLELA, Aníbal Villanova; SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira, 1889-1945*. Rio de Janeiro: Ipea/Inpes, 1973.