

POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO: UM ESTUDO COMPARADO ENTRE AS MATRIZES DE TRANSPORTES TERRESTRES NO NORTE DE MINAS GERAIS

Luiz Andrei Gonçalves Pereira

Mestrando em Desenvolvimento Social – UNIMONTES
luizandreigoncalves@yahoo.com.br

Simone Narciso Lessa

Professora do PPGDS – UNIMONTES
monelessa@uol.com.br

RESUMO

Os sistemas de transportes articulam e promovem a circulação de pessoas, mercadorias, serviços e informações dentro dos territórios, bem como favorece a expansão do sistema capitalista. O objetivo desse trabalho é comparar o processo de implantação e expansão da infra-estrutura de transportes terrestres, a ferrovia e a rodovia, no período de 1910 a 2008, analisando a sua contribuição para o processo de modernização econômica da mesorregião Norte de Minas Gerais. Utilizaram-se estudos bibliográficos e dados de fontes primárias e secundárias que permitiram a comparação entre os meios de transportes terrestres. A expansão da ferrovia e rodovia esteve associada à política de modernização conservadora que favoreceu a expansão do sistema capitalista no Norte de Minas Gerais. No processo de expansão há maior investimento no modal rodoviário, o que significou condições privilegiadas da produção industrial, agropecuária e agroindustrial.

Palavras-chave: Norte de Minas, infra-estrutura, transportes terrestres, modernização.

POLITICS OF DEVELOPMENT: A COMPARED STUDY BETWEEN THE MATRICES OF TERRESTRIAL TRANSPORTS IN THE NORTH OF MINAS GERAIS

ABSTRACT

The systems of transports articulate and promote the circulation of people, merchandises, services and information inside of the territories, as well as favor the expansion of the capitalist system. The objective of this work is to compare the process of implantation and expansion of the infrastructure of terrestrial transports, the railroad and the highway, in the period from 1910 to 2008, analyzing its contribution for the process of economic modernization of the northern part of Minas Gerais. It has used bibliographical studies and data of primary and secondary sources that had allowed the comparison between the means of terrestrial transports. The expansion of the railroad and highway was associated with politics of conservative modernization that favored the expansion of the capitalist system in the north of Minas Gerais. In the expansion process there has been more investment in the highway modal, what it meant a privileged condition of the industrial production, farming and agroindustrial.

Key words: North of Minas Gerais, infrastructure, terrestrial transports, modernization.

INTRODUÇÃO

Os sistemas de transportes articulam e mantêm os fluxos de pessoas, mercadorias, serviços e informações pelos territórios, bem como favorecem a atração e a reprodução de capital. Entende-se por transporte, o deslocamento de pessoas e mercadorias de um local para outro

Recebido em 10/05/2009

Aprovado para publicação em 15/08/2009

no território, podendo ser regional, nacional ou internacional (KEEDI, 2000). As matrizes de transportes encontram-se subdivididas nas modalidades: Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário (Fluvial / Lacustre), Marítimo, Aéreo e Dutoviário (oleoduto, gasoduto e mineroduto). O trabalho enfocou os modais ferroviário e rodoviário.

No processo de desenvolvimento, os sistemas de transportes são responsáveis pela circulação de pessoas, matérias-primas, produtos, informações e capitais pelo espaço geográfico. Os transportes ampliam as relações sociais, as atividades produtivas e comerciais, tornando-se elementos importantes para expansão do sistema capitalista. Segundo Lessa (1993), a modernização dos meios de comunicações e de transportes ampliou o espaço econômico capitalista e reduziu o tempo para percorrer distâncias, justamente para atender os avanços tecnológicos dos meios de produção. Observa-se que existe uma forte correlação entre transportes, produção, comercialização, circulação e consumo. Sendo assim, torna-se importante estudar como ocorreu a evolução dos sistemas de transportes terrestres, paralelamente tivemos a expansão as atividades econômicas no território norte-mineiro.

A questão norteadora desse trabalho é verificar como se deu o processo de expansão da infraestrutura de transporte e a sua articulação com os eixos de desenvolvimento na mesoregião Norte de Minas Gerais? O objetivo desse trabalho é comparar o processo de implantação e expansão da infra-estrutura de transportes terrestres, a ferrovia e a rodovia, no período de 1910 a 2008, analisando a sua contribuição para o processo de modernização econômica da região Norte de Minas Gerais.

O cenário de estudo é território norte-mineiro composto por 89 municípios, subdividido em sete microrregiões: Montes Claros, Janaúba, Pirapora, Bocaiúva, Januária, Salinas e Grão-Mogol. A modernização do Norte de Minas foi influenciada pela participação estatal que favoreceu a inserção da região nos circuitos capitalistas através de investimentos em infra-estrutura, no qual podemos destacar os setores de transportes, energia e telecomunicações, associadas também às concessões de incentivos fiscais e financeiros para implementação dos projetos desenvolvimentistas industriais, agropecuários, agroindustriais e serviços, principalmente nos municípios norte-mineiros mais dinâmicos em termos de infra-estrutura urbana e comércio (OLIVEIRA, 2000).

Para realização desse estudo utilizou-se estudos bibliográficos e dados de fontes primárias e secundárias. Os dados primários foram obtidos através de entrevistas semi-estruturadas² junto a antigos trabalhadores da Rede Ferroviária, dirigentes do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte, e Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Rodoviário de Montes Claros. Isso se fez necessário porque consideramos importante incorporar a visão dos trabalhadores dos transportes terrestres. Colhemos dados oficiais de fontes secundárias. Para confecção dos mapas e cálculo das distâncias foram utilizados os softwares *Arcview GIS 3.2* e *Autocad Map 2000*.

O processo de instalação do transporte ferroviário no Norte de Minas

No final do século XIX e início do século XX, o Brasil dispunha de uma considerável rede ferroviária no eixo Rio-São Paulo. No início da República criou-se a Estrada de Ferro Central do Brasil, que veio substituir e absorver a Estrada de Ferro Pedro II, tornando-se uma empresa pública que intensificou os investimentos na expansão do sistema ferroviário, através de recursos oriundos de empréstimos externos garantidos pelo tesouro nacional (FERREIRA-NETO, 1974). Com o discurso de ocupar o território nacional e promover a chamada “integração nacional”, iniciou-se nos primeiros anos século XX, o processo de expansão das ferrovias em direção ao interior do país, buscando conectar os eixos ferroviários de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Sul.

Nesse projeto de expansão fez-se a previsão de construir uma ferrovia para ligar a capital federal (Rio de Janeiro) a Belém do Pará. Na execução desse intento, a mesorregião Norte de Minas é incluída através do município de Pirapora – MG. O intuito é “o prolongamento da Central do Brasil até Pirapora, nas margens do Rio São Francisco, para se articular, com o transporte fluvial naquele rio” (FERREIRA-NETO, 1974, p. 120). Para esse mesmo autor, o projeto seria executado em quatro etapas. A primeira, seria de Pirapora – MG a Formosa – GO

² Entrevistas realizadas entre os dias 09 e 10/01/2009.

onde nos tramites da constituição de 1891 deveria ser construída a nova capital federal. A segunda seria de Formosa – GO a Palmas – GO (hoje Tocantins). A terceira de Palmas - TO a Carolina - MA. E a quarta de Carolina - MA a Belém - PA. Mas essa proposta ficou estacionada em Pirapora/Buritizeiro. A ferrovia saiu de Corinto, chegou ao Norte de Minas, com a inauguração da estação Lassance em 1908³, várzea da Palma e Pirapora em 1910, nesse mesmo ano começou a construção da ponte Marechal Hermes, para atravessar o Rio São Francisco no sentido Pirapora - Buritizeiro, que foi inaugurada em 1922, juntamente com a estação de Buritizeiro. Mas antes da conclusão desse trecho o propósito de seguir até Belém do Pará, foi revisto. O argumento para a revisão foi à decadência da borracha, isso fez com que a ferrovia se estacionasse em Pirapora/Buritizeiro. Por esse motivo uma nova proposta redirecionou a construção de ferrovia.

Nessa nova proposta, o Governo propunha a ligação do sistema ferroviário da região Sudeste ao Nordeste, conectando a capital Rio de Janeiro com a ex-capital Salvador. Então, a partir de 1911 saiu à construção da linha, seguindo o sentido “Corinto – Salvador”. No Nordeste começou a ser construída a ferrovia no sentido “Salvador – Corinto”. Muitos anos depois, o eixo ferroviário do Sudeste encontrou-se com o eixo ferroviário do Nordeste no município de Monte Azul em 1950, município que integra a mesorregião Norte de Minas.

Mas para se chegar a essa conexão do eixo ferroviário Sudeste e Nordeste ocorreram acontecimentos históricos importantes na expansão da ferrovia pelo Norte de Minas. A ferrovia expandiu-se em direção a Montes Claros, sendo que em 1914, foram inauguradas as estações de Augusto de Lima e Buenópolis, em 1921 foi inaugurada a estação de Joaquim Felício. Atravessando o Rio Jequitaiá, a ferrovia entra novamente no Norte de Minas. Em 1922 foi inaugurada a estação Engenheiro Dolabela, chegando à inauguração da estação de Bocaiúva em 1925 e a estação de Montes Claros em 1926. Segundo Lessa (1993), a chegada da ferrovia e sua parada em Montes Claros por quase duas décadas, fez com que essa cidade se tornasse uma cidade “ponta de trilho”, transformando-se em um grande centro de distribuição que atendia a própria cidade de Montes Claros, outros municípios da região norte-mineira e o Sul da Bahia, fator esse que contribuiu para que Montes Claros se tornasse um pólo regional. Para essa autora, a ferrovia inseriu o Norte de Minas no circuito capitalista, mas num primeiro momento, não se pode afirmar que trouxe de fato o “progresso” para a região.

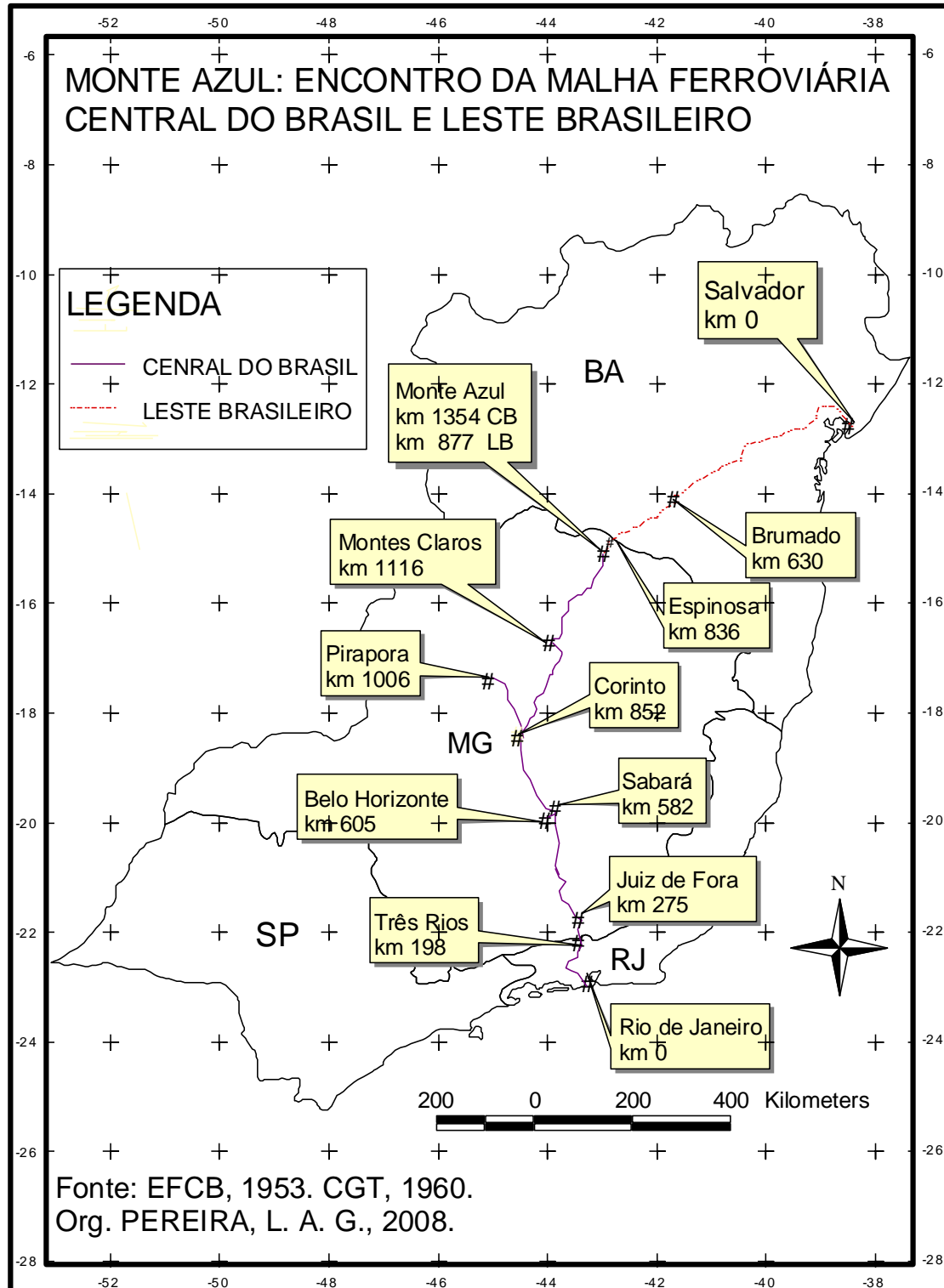
Nas décadas posteriores, a ferrovia favoreceu a atração de investimentos e foi um dos meios de escoar a produção da região para os grandes mercados consumidores (LESSA, 1993). Na década de 1940, a ferrovia Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB expandiu-se em direção ao Nordeste brasileiro, criando estações, povoados e cidades na mesorregião Norte de Minas: Capitão Enéas, Janaúba, Nova Porteirinha, Pai Pedro, Catuti, chegando a Monte Azul em 1947. Enquanto em 1950, Monte Azul recebe a malha ferroviária que vem de Salvador, a Estrada de Ferro Leste Brasileiro - EFLB, nesse momento é feita à conexão do sistema ferroviário entre Rio de Janeiro e Salvador. Em 1957, a Estrada de Ferro Central do Brasil é incorporada Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA que passou a administrar todo o sistema de transporte ferroviário no Brasil, exceto a malha ferroviária da Ferrovia Paulista S.A – FEPASA que pertencia ao governo de São Paulo.

O projeto oficial de conexão da malha ferroviária da região Sudeste com Nordeste teria como ponto de encontro à cidade de Monte Azul-MG. A análise do mapa de circulação da Ferrovia-Centro Atlântica – FCA permitiu observar esse percurso, uma vez que em Monte Azul encontra-se o quilômetro 1.354 da ferrovia que vem do Rio de Janeiro (EFCB) e o quilômetro 887 da ferrovia que vem de Salvador (EFLB), como demonstra o mapa 1.

Depois da década de 1950 não ocorreu mais investimento para a expansão da rede ferroviária na região norte-mineira. Na década de 1990, as reformas econômicas implantadas pelos governos, federal e estaduais, resultaram na abertura da economia brasileira, um dos fatores que marcou esse processo foi a concessão de empresas públicas “deficitárias” para iniciativa privada, com discurso de modernizar, garantir eficácia e eficiência da matriz ferroviária. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2008), a política de desestatização atingiu os transportes terrestres nos anos de 1996 e 1997. Período no qual, a

³ Todas as informações apresentadas neste trabalho referente à ferrovia no Norte de Minas Gerais (datas e quilometragens) tiveram como fontes: EFCB, 1953. VIEIRA, F., 1954. CGT, 1960.

rede ferroviária interurbana foi concedida a doze concessionárias para explorar o transporte ferroviário por 30 anos, podendo ser prorrogável por um período igual. A malha ferroviária do Norte de Minas foi incorporada na política de privatização, sendo concedida a Ferrovia Centro-Atlântica – FCA.



Fonte: EFCB, 1953. CGT, 1960. FCA, 2008. Org. PEREIRA, L. A. G., 2009.

Mapa 1. Monte Azul: encontro da malha ferroviária Central do Brasil e Leste Brasileiro.

A primeira medida da FCA foi desativar o transporte de passageiros que fazia o percurso Montes Claros – Monte Azul, pelo fato dessa concessionária dedicar exclusivamente para o transporte de cargas. Em 2007, a Companhia Vale do Rio Doce – CVRD tornou-se acionária majoritária com 99,9% das ações da FCA (FCA, 2008). Um dos problemas identificados nessa política de concessões é que as concessionárias são as grandes usuárias do sistema, impõem tarifas elevadas, além da burocracia para fechamento de novos contratos. Esses fatores acabam restringindo a participação de outros setores da economia no escoamento de produção via transporte ferroviário. No Norte de Minas esse problema também é verificado, uma vez que a FCA/CVRD tem pouco interesse em abrir o setor de transporte ferroviário para outras empresas da região escoar a sua produção, pode citar como exemplo: os grandes grupos empresariais⁴ que atuam na região, como Rima – S/A e Cimento Montes Claros - Lafarge Brasil que transporta todas as suas cargas pelo sistema rodoviário.

Segundo o representante do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte, essa concessão trouxe prejuízos econômico e social para os moradores dos municípios da Mesorregião Norte de Minas. A extinção do trem de passageiros desestruturou e/ou acabou com o comércio realizado nas estações que cortavam o percurso do trem onde os habitantes locais vendiam, principalmente, alimentos para os passageiros que circulavam pelo sistema ferroviário.

Os pequenos produtores utilizavam o transporte ferroviário para comercializar a sua produção em Montes Claros e/ou estações dos povoados e das sedes de municípios por onde o trem de passageiro passava. Do ponto de vista social, o deslocamento das pessoas, pelo transporte rodoviário, passa a ter um custo financeiro mais elevado, como exemplo: em 1996, no trecho correspondente a estação de Montes Claros e a estação de Orion, povoado localizado no município de Capitão Enéas, pagava-se pela passagem ferroviária o valor R\$ 0,90; enquanto pagava-se no mesmo percurso o valor de R\$ 5,50 pela passagem rodoviária. A circulação do trem de passageiros funcionava como um evento dinamizador das comunidades e dos comércios locais. Além disso, até o início da década de 1970 a ferrovia tinha uma função importante na economia. A principal atividade econômica da região era a pecuária, e o deslocamento dos bovinos era feito por ferrovia, no qual destacam-se os “currais de ferro” que eram utilizados para embarque de bovinos. Nesse período a produção industrial, ainda “incipiente” utilizava o transporte ferroviário.

A infra-estrutura ferroviária no Norte de Minas Gerais está interligada ao Centro-Sul e ao Nordeste do Brasil através de bitolas⁵ métricas sob concessão da Ferrovia Centro-Atlântica – FCA. As cidades norte-mineiras de Pirapora, Várzea da Palma, Lassance, Engenheiro Navarro, Bocaiúva, Glaucilândia, Montes Claros, Capitão Enéas, Janaúba, Nova Porteirinha, Pai Pedro, Catuti, Monte Azul e Espinosa possuem acesso direto a malha ferroviária. Mas o transporte ferroviário é pouquíssimo utilizado na região, na verdade, nos últimos anos, a região tornou-se um ponto de passagem na conexão nordeste – Centro-Sul. O sistema de bitola implantado no início do século XX limita a velocidade e a quantidade de cargas a serem transportadas nos trens, tornando-se um ponto de estrangulamento na logística de transporte regional. Fica evidente que a “falta” de investimentos no transporte ferroviário, acabou levando essa modalidade ao sucateamento, centrando ainda mais o escoamento da produção através das rodovias.

O processo de instalação do transporte rodoviário no Norte de Minas

No início do século XX, os automóveis surgiram no Brasil como forma de complementação do modal ferroviário. Para Monbeig (1984), a “rodovia” seria um complemento do sistema ferroviário, ajudando a ocupação do território, desenvolvendo a atividade econômica para depois chegar à ferrovia, bem como levar passageiros e cargas ao ponto de embarque ferroviário. Essa mesma lógica prevaleceu no Norte de Minas. Nos anos de 1920 ocorreu a chegada dos primeiros automóveis. Nesse período, o Norte de Minas não dispunha de uma

⁴ Esses dois grupos utilizam matérias-primas e/ou produzem mercadorias de grande quantidade em peso/tonelada

⁵ Bitola - distancia entre os trilhos, na atualidade coexistem bitolas de 1 metro, 1,43 metros e 1,60 metros, referimos à bitola métrica (1 metro) e bitola larga (1,60 metro).

rede de transportes rodoviário que ligasse essa região a outras regiões do país ou até mesmo Montes Claros aos municípios vizinhos. A chegada dos veículos automotores forçou os investimentos na construção de “estradas de rodagens” regionais. Segundo Brasil (1983), ao longo dos anos, cresceu o número de automóveis na região e isso fez com que as lideranças locais reivindicassem a construção e pavimentação de “estradas de rodagem” para interligar os municípios do Norte de Minas.

No ano de 1947, ocorreu a implantação do Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais – DER/MG em Montes Claros, favorecendo a construção de rodovias no Norte de Minas, impulsionando o “desenvolvimento” do transporte rodoviário regional. No final dos anos de 1950, o discurso era que o sistema rodoviário promoveria a “integração nacional”, o mesmo discurso é reafirmado no governo militar (1964-1985) que priorizou os investimentos na construção e na pavimentação de rodovias. Nesse contexto, são pavimentadas as primeiras rodovias no Norte de Minas. Em 1972, foi pavimentada a primeira rodovia na região, a BR 135, que interliga Montes Claros ao trevo da BR 040 - Belo Horizonte. Em 1973/1974, foi pavimentada a BR 365 no trecho Montes Claros – Uberlândia, fazendo a ligação entre o Norte de Minas e o Triângulo Mineiro. Posteriormente, ocorreu a construção e pavimentação de outras rodovias, entre elas a BR 251 que fez a conexão com a BR 116 (Rio-Bahia), interligando a região norte-mineira as outras regiões do Estado de Minas Gerais e do Brasil.

O fato da cidade de Montes Claros está bem localizada geograficamente, facilita a conexão das cidades norte-mineiras com as demais regiões do Estado de Minas Gerais e do Brasil. Isso se dá através de quatro importantes rodovias federais, as BRs 135, 365, 122 e 251. Além disso, configura-se como importante entroncamento de rodovias, pois, parte dos fluxos rodoviários que vem de outras regiões do Brasil, como Sul, Centro-oeste e Sudeste, passa por Montes Claros para ir ao Nordeste ou vice-versa (ROCHA e QUEIROZ, 2003). Percebe-se assim, que a malha rodoviária tem duas funções, a primeira, é que essas rodovias servem apenas como ponto de passagem para os fluxos comerciais entre o Centro-Sul e Nordeste do Brasil, a segunda é que elas contribuem para o processo de “integração” dos fluxos comerciais entre a região norte-mineira e os principais mercados nacionais e até mesmo internacionais. Segundo DER-MG (2008), a malha rodoviária estadual é representada pelas MGs: 120, 161, 202, 208, 305, 307, 308, 401, 402, 403, 404, 407, que permitem fazer a “integração” intra-regional, além de interligá-las às rodovias federais.

A implantação do Programa de Acesso rodoviário – PROACESSO pelo Governo de Minas, na gestão Aécio Neves (2003-2010), busca interligar através de pavimentação de rodovias as 225 cidades de Minas Gerais, que ainda não dispõem dessa infra-estrutura. É um modelo de planejamento que visa investimentos em infra-estrutura rodoviária com a pavimentação de rodovias estaduais e municipais conveniadas com o DER-MG. De acordo com o DER-MG (2008), esse programa atenderá 45 municípios do Norte de Minas. A proposta é pavimentar aproximadamente 1545 km de rodovias, interligando trechos na região que ainda não dispõem dessa infra-estrutura, facilitando o acesso, o escoamento, circulação de mercadorias, a circulação de pessoas e informações entre os municípios norte-mineiros.

O Norte de Minas possui uma malha rodoviária de 26.432 km, sendo que 2.433 km são pavimentados, o equivalente a 9,2 %. Das 89 cidades⁶ norte-mineiras, 56 dispõem de acesso direto a malha rodoviária pavimentada. Enquanto 33 cidades ainda não dispõem dessa infra-estrutura (DER-MG, 2008). No Norte de Minas, observa-se que os investimentos no setor de infra-estrutura rodoviária foram realizados pelas ações estatais, favorecendo a expansão desse sistema na região.

O sistema de concessões de rodovias implantado no Brasil em 1997, que entrou em vigor em 2001, prevê o repasse de rodovias para iniciativa privada por um período de 25 anos, entram nesse processo, as rodovias que circulam no mínimo a média de 10.000 veículos/dia (ANTT, 2008). O programa de concessão ainda não foi estendido ao Norte de Minas, sugere-se que isso ainda não ocorreu devido ao fato de que o trecho mais movimentado na região é o da BR 251 entre Montes Claros ao entroncamento da BR 122, na pesquisa realizada pelo DER-MG e PRF no ano de 2002 a média foi inferior a 5.000 veículos/dia. Para facilitar a comparação entre

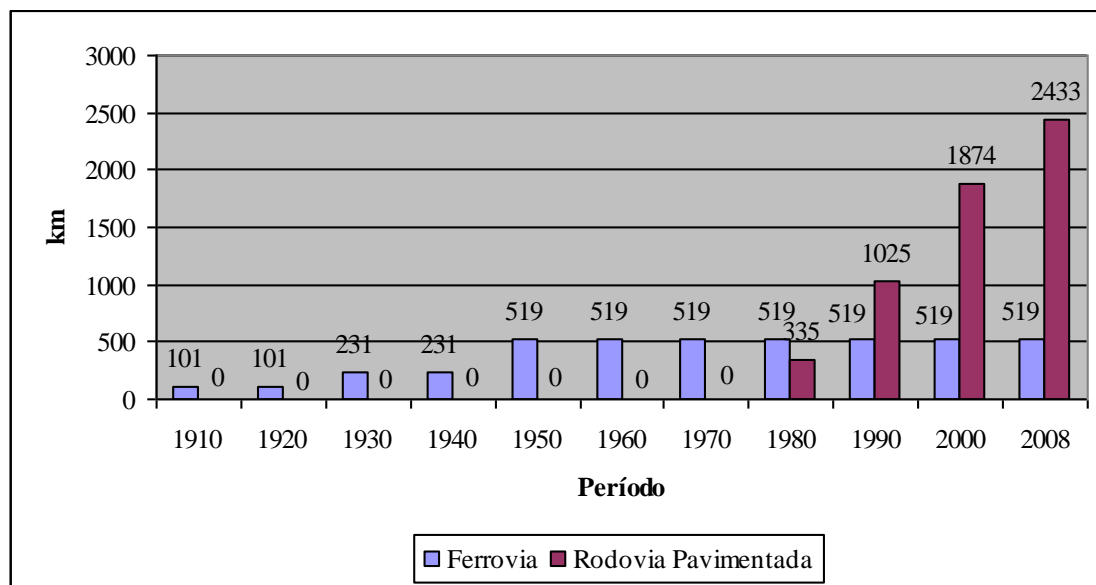
⁶ Utilizou-se o Critério de Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, que considera toda sede de município como cidade.

a evolução histórica das modalidades ferroviário e rodoviário, na próxima seção apresentamos dados numa perspectiva comparada.

Norte de Minas: comparação entre a infra-estrutura de transportes ferroviário e rodoviário

No setor de transportes, o processo de modernização no Norte de Minas foi implementado pelos planos de ações governamentais que favoreceram o desenvolvimento da infra-estrutura em transporte ferroviário e rodoviário. Seguindo a tendência observada no Brasil e no Norte de Minas, em um primeiro momento investiu-se no transporte ferroviário, no segundo momento os investimentos foram concentrados no modal rodoviário. Mas quando se compara a evolução do sistema de transportes no Norte de Minas, no período de 1910 a 2008, fica nítida a opção pela política rodoviarista a partir de 1970.

Podemos observar no gráfico 1 que a modalidade ferroviária apresentava uma extensão de 101 km em 1910, mantendo a mesma extensão em 1920, estendeu-se para 231 km em 1930, mantendo o mesmo valor em 1940, atingindo o seu auge em 1950 com uma extensão de 519 km, estagnando-se nesse valor até 2008. Já o sistema rodoviário do período que vai de 1920 a 1970 não apresentou sequer um quilômetro de rodovia pavimentada. Mas no início dos anos de 1970 são pavimentadas as primeiras rodovias no Norte de Minas, em 1980 a região possuía uma extensão de 335 km de rodovias pavimentadas, chegando a 1.025 km em 1990, em 2000 atingiu uma extensão de 1.874 km. Em 2008, a extensão da malha rodoviária pavimentada na região é de 2.433 km. Observa-se que o sistema ferroviário apresentou crescimento na extensão da rede no período de 1910 a 1950, a partir desse período permaneceu-se estagnado. Enquanto o sistema rodoviário apresentou crescimento constante de 1980 a 2008.



Fonte: EECB, 1953. DNIT, 2002. DER – MG, 2008. FCA, 2008. Org. PEREIRA, L. A. G. 2009.

Gráfico 1. Norte de Minas: expansão da infra-estrutura ferroviária e rodoviária no período 1910-2008/km

O processo de modernização do Norte de Minas ocorreu a partir da descentralização econômica do eixo Rio-São Paulo no final dos anos de 1960, isso levou o governo federal a criar planos de desenvolvimento para as áreas periféricas do território brasileiro, incluso o Norte de Minas. As ações estatais dos governos federal e Estadual tiveram importância no processo de investimento em infra-estrutura e na criação de instituições para “fomento do desenvolvimento regional”. Dentre as iniciativas governamentais estão à criação do

Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS (1945⁷), da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF (1948⁸), do Banco Nordeste do Brasil – BNB (1952), da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE (1959), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDS (1952⁹), entre outras.

Em relação às Instituições estaduais, podemos citar: Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais – DER – MG (1946), Companhia Energética de Minas Gerais – CEMIG (1952), Banco Nacional de Desenvolvimento de Minas Gerais – BDMG (1962), Fundação Rural Mineira – RURALMINAS (1966), Instituto de Desenvolvimento Integrado de Minas Gerais – INDI (1968), EMPRESA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DE MINAS GERAIS – EPAMIG (1974), Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais – EMATER – MG (1975), entre outras. Observa-se que todas essas instituições participaram e/ou participam da política desenvolvimentista norte-mineira.

A política de desenvolvimento regional foi uma alternativa para o capital buscar novas formas de reprodução, visando à desoneração dos custos produtivos e favorecendo a expansão do sistema capitalista pelo interior do Brasil, naquelas regiões e/ou cidades dotadas de melhor infra-estrutura de transporte, energia e comunicações. Nessa perspectiva, Oliveira (2000) destaca que a participação estatal viabilizou os investimentos nas áreas de infra-estrutura, modernizou os setores tradicionais da economia, atraiu investimentos e cederam os incentivos fiscais (SUDENE) e financeiros (BNB) às indústrias, aos projetos agropecuários e agroindustriais.

A inserção do Norte de Minas no plano de expansão do capital e da rede de transporte ferroviário e rodoviário ocorreu de forma concentrada, principalmente nas áreas que apresentavam um maior dinamismo econômico que dispunham de melhor infra-estrutura. Para Andrade (1991) as ferrovias e rodovias estão distribuídas de forma irregular, concentrando-se no interior dos continentes, principalmente nas áreas de maior densidade populacional e que apresentam viabilidade econômica.

Nessa perspectiva, na mesorregião Norte de Minas houve melhorias na infra-estrutura em transporte, principalmente nas cidades que participam do processo de expansão capitalista por via da indústria, agropecuária, agroindústria e serviços.

Em 2008 ao comparar a extensão da malha ferroviária e rodoviária nas microrregiões do Norte de Minas. Podemos observar que a extensão da ferrovia está concentrada em quatro microrregiões, Montes Claros, Janaúba, Pirapora e Bocaiúva, apresentando 138 km, 182 km, 101 km e 98 km de ferrovias respectivamente. As microrregiões de Salinas, Januária e Grã-Mogol não possuem malha ferroviária. Por outro lado, as sete microrregiões possuem rodovias pavimentadas, Montes Claros possui uma extensão de 773 km, maior extensão de rodovias pavimentadas, isso provavelmente se explica pelo fato de ser nesse município entroncamento rodoviário das BRs 135, 251, 365 e 122, Salinas 437 km, Janaúba 406 km, Pirapora 337 km, Januária 193 km, Bocaiúva 178 km e Grã-Mogol possui uma extensão de 109 km, essas informações são demonstradas no gráfico 2.

No período de 2004 a 2008, os investimentos do Governo de Minas, através do PROCESSO, favoreceram a expansão da malha rodoviária pavimentada cerca de 402 km. O gráfico 03, demonstra que cinco microrregiões foram beneficiadas pelo programa, Salinas, Janaúba, Montes Claros, Bocaiúva e Grã-Mogol que receberam 160 km, 105 km, 98 km, 21 km, 18 km respectivamente.

Percebe-se que duas microrregiões, Pirapora e Januária, estão inseridas no Programa PROCESSO, mas não receberam os investimentos para pavimentação da malha rodoviária.

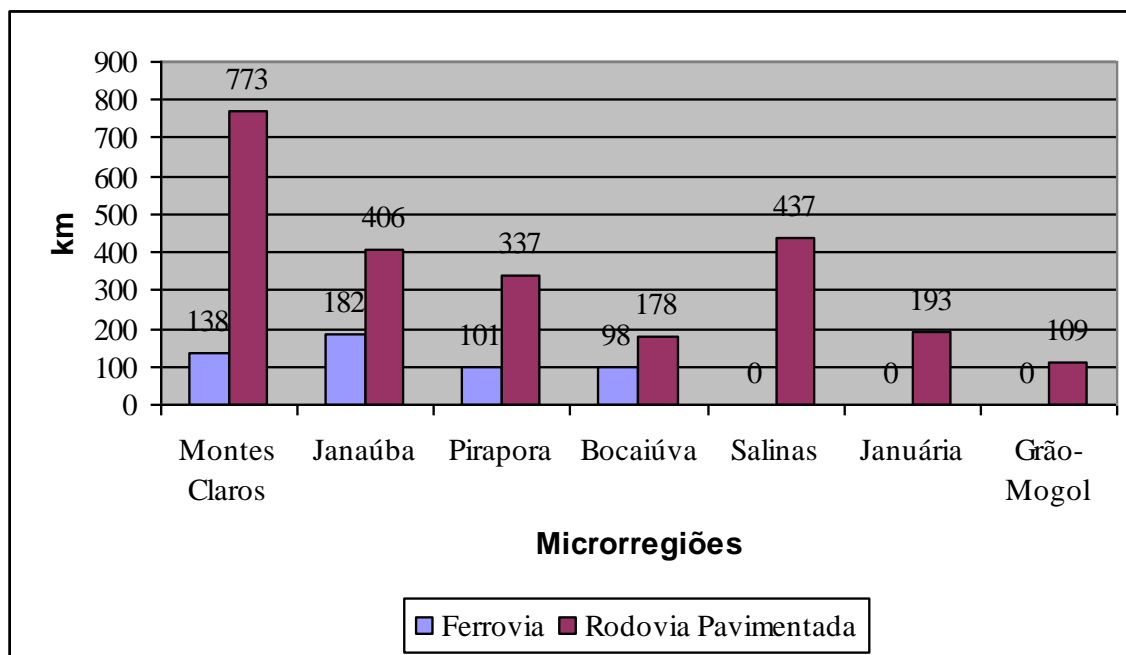
⁷ História do DNOCS, em 1909 é criada a Inspetoria de Obras Contra as Secas – IOCS, sendo transformada na Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas - IFOCS (1919), recebendo o nome DNOCS em 1945, que é transformado em autarquia federal em 1963.

⁸ Em 1948 nasceu a Comissão do Vale do São Francisco – CVSF, para sucedê-la, foi criada a Superintendência do Vale do São Francisco – SUVALE em 1967. Em 1974 foi instituída a CODEVASF que entendi sua área de atuação ao Vale do Parnaíba em 2000.

⁹ Em 1952 foi criado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE, que é Transformado em BNDS em 1971.

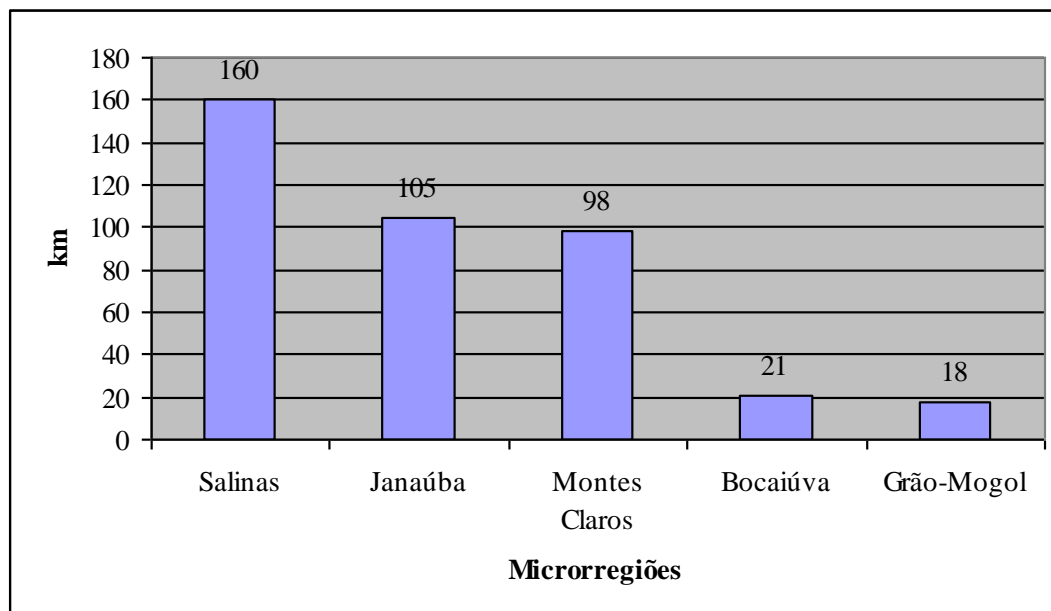
A infra-estrutura de transportes e os projetos desenvolvimentistas

Percebe-se que duas microrregiões, Pirapora e Janaúria, estão inseridas no Programa ROACESSO, mas não receberam os investimentos para pavimentação da malha rodoviária.



Fonte: EECB, 1953. DNIT, 2002. DER – MG, 2008. FCA, 2008. Org. PEREIRA, L. A. G. 2009.

Gráfico 2. Norte de Minas: extensão da malha ferroviária e rodoviária por microrregiões em 2008 (km).

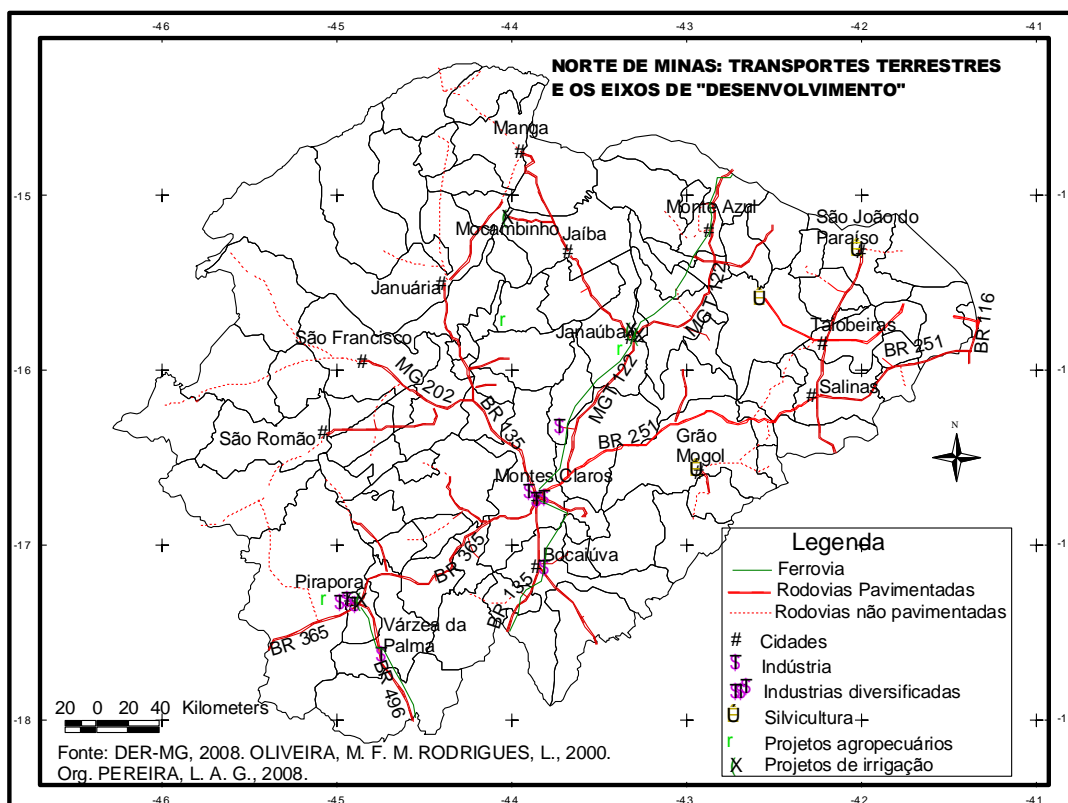


Fonte: DER-MG, 2008. Org. PEREIRA, L. A. G., 2009

Gráfico 3 - Norte de Minas Gerais: o PROACESSO e a pavimentação de rodovias por microrregiões no período de 2004 – 2008/km

O investimento no setor de infra-estrutura em transportes terrestres associado à concessão de incentivos fiscais e financeiros contribuiu para expansão do sistema capitalista no Norte de Minas (RODRIGUES, 2000). Observa-se que na região norte-mineira, a expansão do capital representado pela industrialização ocorreu na sua grande maioria nos municípios que

dispunham simultaneamente das redes de transportes terrestres, a ferrovia e a rodovia. Nesse sentido, podemos destacar nos municípios de Montes Claros (Br 135, Br 365, Br 251 e FCA), Pirapora (BR 365, BR 496 e FCA), Bocaiúva (BR 135, BR 451 e FCA), Várzea da Palma micro de Pirapora (BR 496 e FCA) e Capitão Enéas micro de Montes Claros (BR 122 e FCA). Enquanto no setor agroindustrial (agricultura irrigada), também encontramos a presença simultânea da ferrovia e da rodovia nos Projetos: Pirapora (micro Pirapora: BR 365, BR 496 e FCA), Lagoa Grande (micro Janaúba: BR 122 e FCA) e Gortuba (micro Janaúba: BR 122 e FCA). Mas no Projeto Jaíba (micro Janaúba: MG 401) e nos projetos de silvicultura (micro Salinas: BR 251 e MG 404) o acesso se dá apenas pelo sistema de rodovias pavimentadas. O mapa 02 demonstra a espacialização do sistema de transportes terrestres associado à expansão dos eixos de desenvolvimento industrial, agropecuário, agroindustrial e dos principais projetos de silvicultura da região norte-mineira.



Fonte: DER-MG, 2008. FCA, 2008. OLIVEIRA, M. F. M., 2000. RODRIGUES, L., 2000. Org. PEREIRA, L. A. G., 2009.

Mapa 2, Norte de Minas Gerais: Transportes terrestres e os eixos de “desenvolvimento”

Conforme o que discutimos até aqui, podemos observar que o processo de modernização viabilizada pelas ações estatais favoreceu a expansão do capital que se deu de seletiva e concentrada. Essa concentração é notória nos municípios que apresentaram melhor infraestrutura em transportes terrestres. No Norte de Minas implantou-se uma política de modernização conservadora, que pode ser assim compreendida:

Esse padrão de um continuado domínio político por grupos dirigentes tradicionais, mesmo sob condições rápidas de modernização, reflete uma condição anterior da estrutura social, quando famílias de status social e economia elevada tinham acesso privilegiado a cargos oficiais, enquanto aqueles que se situam abaixo da linha da nobreza eram excluídos (BENDIX, 1996, p. 379).

Nas mudanças ocorridas na infra-estrutura das modalidades ferroviária e rodoviária na mesorregião Norte de Minas Gerais não se observa preocupação com a viabilização do

deslocamento de pessoas, e nem com a manutenção dos meios de subsistência da população que sobrevive da produção considerada tradicional. E mesmo demonstrando que a infraestrutura em transporte rodoviário tenha melhorado a partir de 1970, é importante considerar os resultados das pesquisas rodoviárias¹⁰ da Confederação Nacional do Transporte – CNT realizadas no período de 2002 – 2007, que têm como objetivo a avaliação das condições de conservação das rodovias federais e estaduais no Brasil. Nessas pesquisas, as rodovias do Norte de Minas BRs 135, 365, 251 receberam uma avaliação que variou entre deficiente e ruim, referente ao seu estado de conservação, havendo uma exceção a BR 365 que foi avaliada como ótima na pesquisa de 2006. Percebe-se que a região apresenta carência em termos de infraestrutura na logística de transportes, que exigiu e continua a exigir investimentos na melhoria dessa infraestrutura na região.

Essa avaliação é corroborada pelo representante do Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Rodoviário que credita a má conservação das rodovias, a elevação dos custos com transportes e o número elevado de acidentes rodoviários. Na visão desse sindicalista um fator que contribui para a manutenção dessa situação é a falta de investimento na conservação das rodovias. A falta de investimento dos recursos oriundos da contribuição incidente sobre domínio econômico – CIDE nos modais de transportes compromete a eficiência desse setor no Brasil e na mesorregião Norte de Minas Gerais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se que a expansão do sistema ferroviário e rodoviário se deu em época diferente, à ferrovia desenvolveu no período que varia de 1910 a 1950, depois desse período o sistema ferroviário regional sofreu estagnação. Enquanto o processo de pavimentação e expansão do sistema ferroviário se deu do início dos anos de 1970 até 2008, apresentando crescimento contínuo no período em destaque, com previsão de crescimento até 2010 com o programa PROCESSO.

O sistema de transporte ferroviário e rodoviário contribuiu para expansão do sistema capitalista na região, principalmente, o setor industrial que se instalou nas cidades que dispunham das duas matrizes, como forma estratégica de escoar a sua produção, o setor de agricultura irrigada, os projetos de irrigação também dispõem dessas duas malhas, exceto o projeto Jaíba que dispõe de rodovia pavimentada. Mas outros setores do agronegócio localizados fora desse eixo dispõem apenas do transporte rodoviário.

A expansão das redes de transportes terrestres, a ferrovia e a rodovia, ocorreu de forma diferenciada entre as sete microrregiões, sendo que apenas quatro possuem malha ferroviária. Enquanto as sete microrregiões possuem rodovias pavimentadas.

No caso do Norte de Minas, o Estado foi pioneiro nos investimentos da infraestrutura ferroviária e rodoviária, mas em 1996 seguindo a política nacional de transportes, o setor ferroviário foi privatizado, enquanto o setor de infraestrutura rodoviária continua sob responsabilidade do Estado. A privatização das ferrovias imputou mais dificuldades para a população, tanto numa perspectiva social (deslocamento) como econômica, dificultando a comercialização da produção que se dá de mais forma tradicional. Ao passo que a política rodoviarista, embora que apresente deficiências está voltada mais para atender a produção industrial, agroindustrial e de serviços.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Correia. **Geografia Econômica**. 11ª Ed. São Paulo: Atlas, 1991.

BENDIX, Reinhard. **Construção nacional e cidadania**. Tradução Mary Amazonas Leite de Barros. São Paulo: EDUSP, 1996.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. **Concessões ferroviárias**. Brasília: ANTT, 2008. Disponível <www.antt.gov.br> acesso em dez. 2008.

¹⁰ Que na sua base metodológica avalia as condições do pavimento, a sinalização e a geometria das rodovias, coleta os dados, analisa e distribui sob uma ordem decrescente que segue a seqüência ótima, bom, deficiente, ruim e péssimo.

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. **Concessões de rodovias**. Brasília: ANTT, 2008. Disponível <www.antt.gov.br> acesso em dez. 2008.

_____. Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT. **Mapas rodoviários das unidades da federação**. Brasília: DNIT, 2002. Disponível <www.dnit.gov.br> acesso em dez. 2008.

BRASIL, Henrique de Oliva Brasil. **História e desenvolvimento de Montes Claros**. Belo Horizonte: Leme, 1983.

Contadoria Geral de Transportes – CGT. **Guia Geral das estradas de ferro e empresas de transporte com elas articuladas**. Rio de Janeiro: G-1, 1960.

Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB. **Nominata das estações**. Rio de Janeiro: EFCB, 1953.

FERREIRA-NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822/1972**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.

Ferrovia Centro-Atlântica - FCA. **História**. Belo Horizonte: FCA, 2008. Disponível em <www.fcasa.com.br> acesso: 20 de dez. 2008.

_____. **Mapa de circulação ferroviária**. Belo Horizonte: FCA, 2008.

KEEDI, Samir. **Transportes e Seguros no Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: Do Cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação (Mestrado) – Departamento de História, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

MINAS GERAIS. Departamento de Estradas de Rodagens – DER. **Boletim Rodoviário**. Belo Horizonte: DER, 2008.

_____. **Mapa Rodoviário de Minas Gerais**. Belo Horizonte: DER, 2008.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Traduzido por Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: HUCITEC, 1984.

OLIVEIRA, Marcos Fabio Martins de. O processo de formação e desenvolvimento de Montes Claros e da Área Mineira da SUDENE. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins. RODRIGUES, Luciene (Org.). **Formação econômica e social do Norte de Minas**. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

ROCHA, Hélio Amorim. Queiroz, Antônio Versiane. **Manifesto rodoviário das BR 135 e 251**. Montes Claros: STTR, 2003.

RODRIGUES, Luciene. Formação econômica do Norte de Minas e o período recente. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins. RODRIGUES, Luciene (Org.). **Formação econômica e social do Norte de Minas**. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

VIEIRA, Flavio. Os caminhos ferroviários brasileiros. In: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **I centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.