

**ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO**  
**ESCOLA MARECHAL CASTELLO BRANCO**

Maj Eng EDENILSON FABRICIO **DE MELLO**

**A participação do Exército Brasileiro na integração  
nacional por meio da ampliação da malha ferroviária  
brasileira a partir dos governos militares**



Rio de Janeiro  
2020

Maj Eng EDENILSON FABRICIO **DE MELLO**

**A participação do Exército Brasileiro na integração nacional por meio da ampliação da malha ferroviária brasileira a partir dos governos militares**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Defesa Nacional.

Orientador: Maj Eng Felipe Araújo Barros

Rio de Janeiro  
2020

M527p Mello, Ednilson Fabricio de

A participação do Exército Brasileiro na integração nacional por meio da ampliação da malha ferroviária brasileira a partir dos governos militares. / Ednilson Fabrício de Mello—2020.

55 f. : il. ; 30 cm.

Orientação: Felipe Araújo Barros

Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares)—Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2020.

Bibliografia: f. 50- 55

1. INTEGRAÇÃO NACIONAL 2. EXÉRCITO BRASILEIRO 3. GOVERNOS MILITARES  
4. MALHA FERROVIÁRIA. I.TÍTULO.

CDD 355.4

Maj Eng EDENILSON FABRICIO DE MELLO

**A participação do Exército Brasileiro na integração nacional por meio da ampliação da malha ferroviária brasileira a partir dos governos militares**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Defesa Nacional.

Aprovado em \_\_\_\_ de novembro de 2020.

COMISSÃO AVALIADORA

---

Felipe Araújo Barros - Maj Eng - Presidente  
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

---

Carlos Augusto da Silva Neto - Maj Inf - Membro  
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

---

Marco Aurélio Vasques Silva - Maj Art - Membro  
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

À minha família, que deu todo o suporte para que eu pudesse desenvolver este trabalho.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, por me mostrar sempre o caminho certo e porque em Ele nada seria possível.

Ao meu orientador, Maj Felipe Barros, pelas orientações, ensinamentos e experiências transmitidas, essenciais ao aprimoramento deste trabalho de pesquisa.

À minha esposa, Renata, e minhas filhas, Isadora e Lívia, pela força que me sustenta e compreensão por minha constante ausência, o que me permite prosseguir me dedicando ao serviço da Pátria.

“Ao Chefe não cabe ter medo das ideias nem mesmo das ideias novas. É preciso, isto sim, não perder tempo, implantá-las e realizá-las até o fim.” (Marechal Castello Branco)

## RESUMO

A estrutura ferroviária brasileira é, historicamente, um importante vetor para estratégia nacional. Devido à grande dimensão territorial do Brasil, as linhas férreas ganham ênfase, sobretudo, no campo econômico no que tange a redução dos custos de transportes a longas distâncias. Além disso, na visão militar, mostram-se como um importante modal para a logística e mobilização, ao passo que no campo psicossocial possibilita a equalização das disparidades. Por isso, o presente trabalho buscou estudar a relevância da participação do Exército Brasileiro (EB) na integração nacional por meio da ampliação da malha ferroviária brasileira durante os Governos Militares. Assim, após a análise do conteúdo da pesquisa bibliográfica realizada, verificou-se que os governos militares (1964-1985), influenciados pelos principais pensadores geopolíticos brasileiros do século XX, desenvolveram planos de integração e desenvolvimento nacional alicerçados, em parte, na expansão da malha ferroviária. Sob o escopo da missão constitucional de apoio ao desenvolvimento nacional, esses projetos contaram com a participação da engenharia militar brasileira, principalmente, em regiões onde as condições adversas das obras não atraíam o interesse da iniciativa privada. Desse modo, constatou-se que as ferrovias implementadas pelo EB, nesse período, foram de grande relevância para a integração e desenvolvimento do país, permitindo a melhoria do escoamento da produção para os centros consumidores e de exportação, melhoria nas condições de transporte de pessoas e de cargas, a interligação e aproximação das diferentes regiões brasileiras, o abastecimento do sertão nordestino, a incorporação de novas áreas produtivas no Sul, Centro-Oeste e Nordeste, a interiorização da ocupação territorial e a redução das diferenças socioeconômicas regionais.

Palavras-chave: Integração Nacional. Exército Brasileiro. Governos Militares. Malha Ferroviária.



## RESUMÉN

Históricamente la estructura ferroviaria brasileña ha sido un vector importante para la estrategia nacional. Debido a la gran dimensión territorial de Brasil, los ferrocarriles ganan énfasis, sobre todo, en el campo económico en lo que refiere a la reducción de los costos de transporte en larga distancia. Además, bajo el concepto militar, se muestran como un importante modal logístico y de movilización, mientras que en el campo psicosocial permite igualar disparidades. Por esta razón, el presente trabajo buscó estudiar la relevancia de la participación del Ejército Brasileño (EB) en la integración nacional a través de la expansión de la red ferroviaria brasileña durante los Gobiernos Militares. Así, después de analizar el contenido de la investigación bibliográfica realizada, se encontró que los gobiernos militares (1964-1985), influenciados por los principales pensadores geopolíticos brasileños del siglo XX, desarrollaron planes de integración y desarrollo nacional basados, en parte, en la expansión de la red ferroviaria. En el ámbito de la misión constitucional de apoyo al desarrollo nacional, estos proyectos contaron con la participación de la ingeniería militar brasileña, principalmente en regiones donde las condiciones adversas de las obras no atrajeron el interés del sector privado. Así, se encontró que los ferrocarriles implementados por el EB, en este período, fueron de gran relevancia para la integración y desarrollo del país, permitiendo la mejora del flujo de producción al consumidor y centros de exportación, mejora en las condiciones de transporte de personas y carga, la interconexión y aproximación de las distintas regiones brasileñas, el abastecimiento del interior nororiental, la incorporación de nuevas áreas productivas en el Sur, Medio Oeste y Nordeste, la interiorización de la ocupación territorial y la reducción de las diferencias socioeconómicas regionales.

Palabras-clave: Integración Nacional. Ejército Brasileño. Gobiernos Militares. Ferrocarril.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

1º BFv	1º Batalhão Ferroviário
2º BEC	2º Batalhão de Engenharia de Construção
2º BFv	2º Batalhão Ferroviário
4º BEC	4º Batalhão de Engenharia de Construção
ANTF	Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
DEC	Departamento de Engenharia e Construção
DOC	Diretoria de Obra de Cooperação
ESG	Escola Superior de Guerra
EUA	Estados Unidos da América
EF	Estrada de Ferro
EB	Exército Brasileiro
FTL	Ferrovias Transnordestina Logística
GTDN	Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
OM	Organizações Militares
PED	Plano Econômico de Desenvolvimento
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
I PND	Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PIN	Programa de Integração Nacional
II PND	Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento
SEEx	Sistema de Engenharia do Exército
SOC	Sistema de Obras de Cooperação
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
SUDECO	Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUDESUL	Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região da Fronteira Sudoeste do País
III PND	Terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento
TPS	Tronco Principal Sul

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Organização do DEC .....	34
Figura 2 - Participação do Exército na ampliação da malha ferroviária nordestina ...	35
Figura 3 - Trajeto da Ferrovia Oiticica-Altos dentro da FTL .....	36
Figura 4 - Trajeto do TPS.....	38
Figura 5 - Distribuição dos Trechos entre os Batalhões .....	39

## LISTA DE TABELAS

Quadro 1 – Trechos de responsabilidade dos batalhões .....	38
Quadro 2 - Relevância da Ferrovia Oiticica/Castelo/Altos.....	43
Quadro 3 - Importância da Ferrovia Teresina-Piripiri .....	44
Quadro 4 - Dados relevantes da EF - 116.....	45
Quadro 5- Influências ao processo de integração durante os governos militares .....	46

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	13
1.1 PROBLEMA .....	15
1.2 OBJETIVOS .....	16
1.2.1 <b>Objetivo geral</b> .....	16
1.2.2 <b>Objetivos específicos</b> .....	16
1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO.....	16
1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO .....	17
1.5 METODOLOGIA.....	18
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	20
2.1 O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO BRASIL.....	20
2.2 OS GOVERNOS MILITARES.....	22
2.2.1 <b>Assunção ao Poder</b> .....	22
2.2.2 <b>Os Planos Econômicos e de Desenvolvimento</b> .....	24
2.2.2.1 Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG).....	24
2.2.2.2 Plano Econômico de Desenvolvimento (PED) .....	25
2.2.2.3 Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND).....	26
2.2.2.4 Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).....	27
2.2.2.5 Terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento (III PND).....	27
2.3 TEORIAS GEOPOLÍTICAS QUE NORTEARAM OS PLANOS DE DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO DOS GOVERNOS MILITARES .....	28
<b>3 A PARTICIPAÇÃO DO EXÉRCITO EM OBRAS FERROVIÁRIAS</b> .....	34
3.1 Ferrovia Oiticica-Castelo-Altos/PI.....	35
3.2 Ferrovia TERESINA-PIRIPIRI/PI.....	36
3.3 Ferrovia Tronco Principal Sul (Roca Sales/ RS – Brasília/DF .....	37
3.4 Ferrovia do trigo .....	40
3.5 Outras obras ferroviárias desenvolvidas pelo exército .....	41
3.5.1 <b>1º Batalhão Ferroviário</b> .....	41
3.5.2 <b>2º Batalhão Ferroviário</b> .....	41
<b>4 ANÁLISE DOS DADOS</b> .....	43
<b>5 CONCLUSÃO</b> .....	48
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	51

## 1 INTRODUÇÃO

O Brasil, país situado no subcontinente sul-americano, caracteriza-se por sua grande dimensão territorial de cerca de 8.510.820 Km<sup>2</sup> (BRASIL, 2020). Essa característica foi um grande desafio ao processo de integração do país ao longo de sua história, sendo a malha ferroviária um vetor a minimizar tal deficiência (LANG, 2007, p. 1 e 2).

O desenvolvimento ferroviário brasileiro esteve intimamente ligado às políticas implementadas por cada governo, as quais tiveram grandes variações ao longo da história (FREIXINHO, 2006, p. 20).

O Período Regencial e o Segundo Reinado representaram o início da implantação de ferrovias no Brasil e o desenvolvimento desse sistema de transporte de forma lenta, por intermédio de empresas essencialmente privadas (ANTF, 2020). As linhas férreas eram utilizadas, principalmente, para o escoamento da produção agrícola, sobretudo do café produzido no interior do oeste paulista.

Ainda, segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (2020), a República Velha foi caracterizada pela expansão acelerada da malha, porém com o Estado assumindo o controle de várias empresas em dificuldades financeiras.

Por sua vez, a era Vargas e o pós-guerra observaram a diminuição do ritmo de expansão e um amplo controle estatal das empresas que antes eram privadas (ANTF, 2020). A industrialização do Brasil, a partir da década de 1930, estimulou a criação de um parque industrial nacional e proporcionou o investimento público na indústria de base e na interligação das diferentes regiões brasileiras a fim de ampliar o mercado interno para os centros produtivos do sudeste (CANO, 2007, p.185).

Nesse período o modelo rodoviário foi o mais utilizado. Os presidentes Getúlio Vargas e Eurico Gaspar Dutra foram grandes incentivadores do crescimento da malha rodoviária do país, com destaque para ampliação e pavimentação da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, facilitando o movimento de cargas desde o Estado do Rio Grande do Sul até a Região Nordeste. Da mesma forma, o governo de Juscelino Kubistchek foi marcado pelo incremento da indústria automobilística e, conseqüentemente, pelo incentivo estatal ao rodoviarismo por meio da construção de estradas como a Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho (PEREIRA, 2011, p. 28-31).

O período dos governos militares (1964-1985), foco deste trabalho, foi marcado pela racionalização das ferrovias. A política nacional promoveu a consolidação da malha ferroviária brasileira em poucas empresas públicas, a erradicação de ramais antieconômicos e a implantação de projetos seletivos de caráter estratégicos (ANTF, 2020).

Os governos militares possuíam estratégias de desenvolvimento nacional bem definidas. Assim, a fase comandada por Médici tinha como meta: aliar na região Centro-Sul um acelerado desenvolvimento industrial a um crescimento mais rápido da agricultura; consolidar o esforço dos governos anteriores nos setores de Energia, Transporte e Comunicações; bem como expandir a fronteira econômica do País no Planalto Central, Amazônia, Meio-Norte e Nordeste, incorporando novas áreas e ampliando o mercado interno (VELLOSO, 1970, p. 16).

Assim, o Programa de Integração Nacional (PIN) de Médici buscou acrescentar ao histórico desenvolvimento do Centro-Sul no pós 2ª Guerra Mundial a ocupação econômica da Amazônia e a incorporação do semiárido nordestino à economia de mercado.

Nesse contexto, os governos militares promoveram diversas obras de infraestrutura e transporte com o objetivo de promover o desenvolvimento do País e a integração das diferentes regiões. Segundo Tercero (2020), dentre os principais empreendimentos dos governos militares no setor ferroviário pode-se destacar:

a) A construção da Ferrovia da Soja, no Paraná (PR) e em Santa Catarina (SC).

b) A implementação da Ferrovia de Carajás (Pará – Maranhão) – com 890 km, ligando a província mineral da serra de Carajás ao porto da Madeira, próximo a São Luís.

c) A Construção da Ferrovia do Aço (Minas Gerais – Rio de Janeiro – São Paulo). O projeto foi muito dispendioso em face das obras de arquitetura exigidas, levando a interrupção de sua construção. Entretanto, atualmente, um de seus trechos é utilizado.

d) A efetivação da Ferrovia do Trigo (Roca Sales – Passo Fundo). Iniciada e interrompida na década de 1950. A retomada de sua construção tornou-se viável após a primeira crise do petróleo.

e) A Construção da Ferrovia Minas – Distrito Federal, partindo de Pires do Rio (MG).

Grande parte desses projetos contou com a participação do Exército Brasileiro (EB). As Organizações Militares de Engenharia do EB, devido as suas capacidades técnicas e especialização, foram designadas para conduzir, de forma direta ou indireta, a construção de diversos ramais ferroviários. Como exemplo, tem-se o trabalho do 1º Batalhão Ferroviário (1º BFv) na Ferrovia do Trigo, e o emprego do 2º Batalhão Ferroviário na Ferrovia Minas – Distrito Federal. Assim, acredita-se que esse trabalho realizado pelas Unidades Militares contribuiu para a ampliação da malha ferroviária brasileira, permitindo a efetivação do Plano de Integração Nacional.

### 1.1 PROBLEMA

A vastidão territorial do Brasil é um fator que dificulta a sua integração efetiva. A melhoria dessa situação perpassa por políticas de Estado eficientes e por investimento, público e privado, na ampliação da infraestrutura de ligação e de conexão dos polos produtivos.

O modal ferroviário mostra-se bastante eficiente no transporte de grandes volumes e a longas distâncias (CORBAGE, 2015, p.17), sendo adequado aos países com grande extensão territorial. Os Estados Unidos da América, a China e a Rússia possuem cerca de 293 mil, 131 mil e 87 mil quilômetros de ferrovias, respectivamente (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2020). Essa iniciativa permite maior capacidade de carga e menor consumo energético, mostrando-se vantajoso na integração de áreas longínquas (COELI, 2004, p. 13 e CORREA, 2010, p.450 apud CAIXETA et al., 1998).

Por outro lado, as ferrovias possuem também grande relevância para a estratégia de defesa nacional. Na Rússia, país de dimensões similares ao Brasil, os trilhos representam cerca de 81% da matriz de transporte do país, permitindo capacidade de rapidamente mobilizar seus meios militares para todas as regiões do território (IKEDA, 2007, p. 73).

A ausência da iniciativa privada na execução de obras de infraestrutura local é um grande entrave ao desenvolvimento e integração do País (IPEA, 2010, p. 20 - 23). Nesse contexto, o Governo Federal por vezes valeu-se da Engenharia Militar para a consecução de obras ferroviárias que pudessem interligar as diferentes regiões do país.



O presente trabalho de conclusão de curso foi desenvolvido em torno do seguinte problema: Qual a relevância da participação das Unidades de Engenharia na integração nacional por meio da ampliação da malha ferroviária brasileira durante os Governos Militares?

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 **Objetivo geral**

Estudar como as principais ferrovias construídas pelas Unidades de Engenharia do EB auxiliaram o projeto de integração nacional promovido pelos governos militares.

### 1.2.2 **Objetivos específicos**

Estudar o processo de integração do Brasil com ênfase no período dos Governos Militares;

Estudar os objetivos geopolíticos que nortearam o programa de integração nacional dos governos militares;

Descrever as principais obras ferroviárias construídas pelas Unidades de Engenharia do EB a partir dos Governos Militares; e

Identificar como essas ferrovias auxiliaram a consecução do projeto de integração do Brasil.

## 1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

Do ponto de vista cronológico, a pesquisa abordou, como marco temporal, o período que abrange os Governos Militares, de 1964 até 1985. Isso porque após essa época o EB, praticamente, não foi empregado nesse tipo de obra de infraestrutura, com exceção à Ferroeste no Paraná em 1992.

Quanto ao espaço a ser estudado, a pesquisa focou no Brasil, mais especificamente na malha ferroviária brasileira. Essa delimitação visou verificar a importância desse modal de transporte, que é considerado bastante adequado para um país de dimensões continentais.

No tocante ao tema central do presente trabalho de pesquisa, o estudo limitou-se à participação das Unidades de Engenharia na execução de obras ferroviárias. Tal enfoque buscou avaliar a relevância da manutenção ou aquisição dessa expertise por parte das Forças Armadas, a fim de manter suas capacidades operativas e dissuasórias bem como, concomitantemente, permitir o cumprimento de sua atribuição subsidiária.

#### 1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

Estudar a participação das Unidades de Engenharia no desenvolvimento nacional por meio das suas obras ferroviárias ao longo da história permite uma melhor compreensão do valor de uma engenharia militar bem preparada como fator de incremento do poder nacional.

Nesse sentido, o trabalho cresce de importância ao investigar a aplicabilidade dual da engenharia do EB. Tendo em vista que as obras estudadas, além de permitirem o adestramento das tropas para um caso de conflito e favorecerem um esforço de mobilização militar, contribuem para o incremento da matriz de transporte em tempo de paz. Dessa forma, essa ambivalência permite melhores condições ao crescimento econômico, contribuindo para o desenvolvimento do país, conforme previsto no artigo 16 da Lei Complementar número 97, de 9 de junho de 1999.

Cabe às Forças Armadas, como atribuição subsidiária geral, cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil, na forma determinada pelo Presidente da República (BRASÍLIA, 1999).

Por sua vez, a presente pesquisa é fundamental para identificar como o governo brasileiro pode, na atualidade, utilizar-se das capacidades adquiridas pela engenharia militar. No momento em que o poder executivo nacional sinaliza a intensificação da ampliação da rede ferroviária do país, em especial das linhas Norte-Sul e Transnordestina, a análise do emprego de unidades militares na execução de obras de ferroviárias contribui para reforçar o potencial do EB em apoiar o desenvolvimento social e econômico do Brasil.

Além disso, essa pesquisa avulta de relevância ao analisar o mérito dos Governantes Militares e do Exército Brasileiro no crescimento e na integração do Brasil. Tal característica obedece à Diretriz do Comandante do Exército número 7 “Enfatizar o culto às tradições e aos valores militares de forma a fortalecer a coesão e o espírito de corpo da instituição” (BRASIL, 2019, p. 15).

Por fim, a pesquisa alinhou-se aos fundamentos da missão do Exército “...culto e respeito à Pátria, aos seus símbolos, **aos chefes militares do passado**, aos heróis nacionais e aos **momentos históricos** da formação, emancipação e **afirmação da Pátria brasileira**” (BRASIL, 2014a, p. 3-7, grifo nosso).

## 1.5 METODOLOGIA

O presente trabalho desenvolveu uma pesquisa qualitativa, a qual estudou o contexto, as características político-econômicas do país e as principais correntes geopolíticas que nortearam as obras ferroviárias executadas pelo EB nos Governos Militares, permitindo uma análise acerca da importância do trabalho realizado pelas Unidades de Engenharia para a integração e desenvolvimento nacional.

O universo da presente pesquisa compôs-se pelas obras ferroviárias executadas, de forma direta e/ou indireta, por Unidades de Engenharia do Exército Brasileiro. Por sua vez, a amostra abrangeu apenas as principais ferrovias iniciadas e/ou concluídas durante o período em que o Brasil foi governado por presidentes militares (1964-1985).

Tal escolha teve por finalidade atender o objetivo do presente trabalho tendo em vista que o emprego do Exército na construção de vias férreas foi maior nesse período. Antes do governo Dutra, poucas ou quase nenhuma construção de ferrovias foram realizadas pela engenharia militar brasileira. Assim, essas iniciativas intensificaram-se com Juscelino Kubitschek, mas o ápice ocorreu com a assunção dos presidentes militares.

Outro motivo para essa seleção foi o tempo necessário à construção desse tipo de estrada. Assim, a escolha considerou duas premissas: o escopo da pesquisa era estudar integração nacional operacionalizadas pelos cinco governantes militares e o fato das construções ferroviárias demandarem um espaço temporal grande para sua concretização. Dessa forma, foi necessário alongar a amostra para aquelas obras que iniciaram ou foram concluídas fora dos governos militares, mas que tiveram parte do esforço de planejamento e execução a cargo do regime militar.

Conforme a base conceitual do Departamento de Pesquisa e Pós-graduação (BRASIL, 2017), o sistema de coleta de dados do presente trabalho pode ser classificado como uma pesquisa bibliográfica. Para tanto, foram coletados dados pertinentes ao assunto na literatura disponível, tais como: livros, manuais, revistas especializadas, jornais, artigos, internet, monografias, teses e dissertações. Nessa

oportunidade, foram levantadas as fundamentações teóricas para a comprovação da relevância das obras que o EB construiu para a integração do país.

Ainda, segundo o conceito apresentado pelo Departamento de Pesquisa e Pós-graduação (BRASIL, 2017), o método de tratamento de dados utilizado no presente estudo pode ser considerado como uma análise de conteúdo. Nele foi realizado o estudo dos significados e significantes de diferentes textos, a fim de identificar o que há registrado acerca da importância das ferrovias construídas pelas unidades de engenharia durante o regime militar.

Nessa etapa, buscou-se a comparação entre as características das ferrovias construídas pelo EB e as premissas dos planos de integração dos governos militares. Também foram verificados por meio de tabelas comparativas dados como localização, destinação, tipo de carga transportada, número de cidades atendidas, entre outros e a estratégia de interligação prevista pelo Estado Brasileiro. Assim, essa confrontação permitiu verificar como essas obras ferroviárias cooperaram para que os objetivos de integração nacional fossem alcançados.

A metodologia em questão possui limitações, particularmente, quanto à profundidade do estudo a ser realizado, pois não contempla, dentre outros aspectos, o estudo de campo e a entrevista com pessoas diretamente ligadas ao processo em estudo. Entretanto, em função de tratar-se de um trabalho de conclusão de curso a ser realizado num curto espaço de tempo, de aproximadamente oito meses, o método escolhido foi adequado e possibilitou o alcance dos objetivos propostos.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO BRASIL

A integração do território brasileiro esteve, desde o início da história colonial do país, intimamente ligada aos ciclos econômicos observados em cada momento. Essa evolução sócioeconômica levou à concentração regional da produção e renda no Sul e Sudeste, intensificando as diferenças regionais. Tais desigualdades reduzem a coesão nacional e demandam políticas governamentais a fim de recuperar o conjunto da Nação (BRASIL, 2020b).

Segundo Amparo (2014, p. 182-184) a Política Regional brasileira possui seis etapas históricas, a saber:

#### a) 1ª Etapa de 1877 a 1938

Esse período foi marcado por grandes secas no Nordeste e pela importância econômica da extração da borracha na Amazônia. Dentre as principais realizações estatais estão: criação da Comissão Imperial em 1877, a qual propôs, já naquela época, o desenvolvimento dos transportes, a construção de barragens e a transposição do rio São Francisco; formação das comissões para analisar o problema das secas no Ceará e no Rio Grande do Norte; criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS); início da Caixa Especial de Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste do Brasil, com 2% do orçamento da União; destinação em Constituição Federal de 4% do orçamento federal para o controle das secas; e criação da Superintendência de Defesa da Borracha em resposta a concorrência asiática (AMPARO, 2014, p. 182).

#### b) 2ª Etapa de 1939 a 1957

A ação de governo mais relevante do período foi a Marcha para o Oeste. Esse programa de Getúlio Vargas tinha por objetivo promover a desconcentração populacional da região litorânea em direção regiões Centro-Oeste e Norte, por meio da indução de atividades econômicas nessas áreas esparsamente povoadas (HADDAD, 2013, p. 2-6).

Essa fase não teve uma política incisiva para redução das desigualdades. Entretanto, algumas iniciativas foram observadas, como: criação Banco de Crédito da Borracha, Companhia Hidroelétrica do São Francisco (1945), da Comissão de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (1948), Superintendência do Plano de

Valorização Econômica da Amazônia (1953), Banco do Nordeste do Brasil (1952), a constituição pelo presidente Juscelino Kubitschek do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), em 1956, que resultou no relatório “Uma Política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste” (AMPARO, 2014, p. 182).

c) 3ª Etapa de 1958 a 1975

A construção de Brasília tinha como objetivo promover a integração do território nacional, mas também permitiu a indução de um processo de desconcentração produtiva e populacional do território. A região passou a funcionar como um importante nó de integração rodoviário com o cerrado e a com a região Norte. Com o intuito de gerir as políticas de desenvolvimento regional e promover a integração do Norte e Nordeste foram criadas, inicialmente, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1966, e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), em 1967. O sucesso dessas instituições inspirou a abertura da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região da Fronteira Sudoeste do País (SUDESUL), em 1967 e da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), em 1967 (BRASIL, 2012, p. 13 -15).

d) 4ª Etapa de 1976 a 1989

A década de 1980 para o Brasil, também chamada de “década perdida”, foi marcada por uma grave crise econômica que refletiu os choques internacionais do petróleo (1973 e 1978). O aumento internacional dos juros fez crescer a dívida externa brasileira, a inflação e a estagnação (MARTINS, 2016, p. 103). O país teve uma redução do poder de compra e observou um novo processo de concentração regional de renda, sobretudo na região Sudeste, reduzindo os investimentos destinados aos órgãos de desenvolvimento regional criados na etapa anterior (AMPARO, 2014, p. 183).

e) 5ª Etapa de 1990 a 2002

Período da história nacional fortemente influenciada pelas práticas neoliberais. Buscou-se a redução da participação e gastos estatais com a extinção da SUDECO, SUDENE e SUDAM. O desenvolvimento regional recebeu pouca atenção, tendo prioridade os projetos de infraestrutura para integração dos espaços dinâmicos do Brasil ao mercado externo (NETO, 2017, p.13).

f) 6ª Etapa de 2003 aos dias atuais

Ainda em construção, essa fase é marcada pelo lançamento da Política Nacional de Desenvolvimento Regional(PNDR), na qual a questão regional é entendida como ponto principal no desafio de diminuir as desigualdades do país (BRASIL, 2012, p. 17).

Assim, infere-se que o processo de desenvolvimento nacional brasileiro é, historicamente, bastante desigual e teve um grande avanço durante os governos militares. Esse período deu continuidade à interiorização e à ocupação do centro-oeste, já preconizada pelos governos anteriores, desde Vargas. Além disso, a fase inicial, antes do choque do petróleo em 1973, revelou a busca pela integração e homogeneização das diferentes regiões por meio da criação de organismos vocacionados à promoção de ações de desenvolvimento específicas a cada área do território. Dessa forma, essa política integracionista favoreceu o desenvolvimento de obras de infraestrutura, fomentando a ampliação da rede ferroviária do país.

## 2.2 OS GOVERNOS MILITARES

Esta seção abordará a o período em que o Brasil esteve sobre a liderança de presidentes militares, foco deste trabalho. Ela visa realizar uma breve ambientação da conjuntura nacional que levou à Revolução de 31 de Março de 1964, bem como apresentar os principais pontos das políticas nacionais de desenvolvimento empreendidas nessa fase da história do país.

### 2.2.1 Assunção ao Poder

No início da década de 1960, o Brasil e o mundo viviam o auge da guerra fria, sob forte influência das duas potências hegemônicas: os Estados Unidos da América (EUA), de ideologia capitalista e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), socialista (FAUSTO, 2013, 376-393).

Nesse contexto, o Brasil vivenciou um quadro de desestabilização da democracia. A renúncia do Jânio Quadros e a posse do vice-presidente, João Goulart, intensificaram um quadro de tensão social interno, marcado pelo aumento dos saques e das greves generalizadas (BRITO, 2010, p. 13).

Por sua vez, alguns setores da sociedade, como as Forças Armadas, viam que o governo de Goulart mostrava-se alinhado ao bloco socialista. O mandatário participou ativamente de comícios e campanhas populares, bem como teve apoio de

lideranças de esquerda como a de seu cunhado Leonel Brizola (FAUSTO, 2013, p. 376-377 e 390-392).

A situação econômica era delicada, a inflação atingiu altos níveis e o caos se instalara no país. O radicalismo da esquerda brasileira e a atuação de seus líderes, como Leonel Brizola e o Grupo dos Onze que pregavam a revolução, direcionaram os militares a uma reação que resultou na Contra-Revolução de 1964 (VAL, 2008, p.13).

A politização dos militares, apoiada por Goulart, ameaçava a estabilidade das Forças Armadas. A leniência do presidente por ocasião da revolta dos sargentos em Brasília contra a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), em 12 de setembro de 1963 e do motim dos marinheiros, em 25 março de 1964, bem como sua participação na assembleia no Automóvel Clube em 30 de março de 1964 constituíram-se em importantes demonstrações da fragilização das estruturas militares (REZENDE FILHO, 2007, p. 22 a 24), levando à eclosão do movimento democrático sob a liderança dos militares.

A iminência de um golpe orquestrado por Goulart favoreceu a chegada dos militares à presidência. O comício de 13 de março de 1964, realizado na Estação da Estrada de Ferro da Central do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ), tinha a finalidade de insuflar uma mobilização popular para pressionar o Congresso a aprovar as reformas de base, que caso não atendidas seriam um pretexto para a dissolução do congresso por Goulart (OLIVEIRA, 2018, p. 22 e 23).

A população e a opinião pública clamavam pela retomada da ordem interna. O momento marcante desse desejo popular foi a participação de cerca de quinhentas mil pessoas na Marcha da Família com Deus pela Liberdade, em 19 de março de 1964. Além disso, alguns recortes de jornais da época revelam o clima de tensão:

Até quando as forças responsáveis deste país, as que encarnam os ideais e os princípios da democracia, assistirão passivamente ao sistemático, obstinado e agora já claramente declarado empenho capitaneado pelo presidente de República de destruir as instituições democráticas? (Folha de São Paulo, 1964)

Não contente de intranquilizar o campo com o decreto da Supra, agitando igualmente os proprietários e os camponeses, de desvirtuar a finalidade dos sindicatos, cuja missão é a das reivindicações de classe, agora estende a sua ação deformadora às Forças Armadas, destruindo de cima para baixo a hierarquia e a disciplina (Correio da Manhã apud SILVA, 2014, p.32).

Por isso, em 31 de março, o general Olímpio Mourão Filho reuniu tropas em Belo Horizonte e se dirigiu ao Rio de Janeiro. Em 1º de abril, João Goulart deixou a capital Brasília rumo a Porto Alegre e de lá fugiu para o Uruguai. No dia seguinte, o



presidente do Congresso declarou a vacância da presidência, nomeando o presidente da Câmara dos Deputados, Ranieri Mazzili, como presidente da República (FARIA, 2015).

Assim, após eleição pelo Congresso Nacional, Castello Branco assumiu a presidência no dia 11 de abril, dando início ao período da história nacional conhecido como Governos Militares, que durou até 1985 (FASUTO, 2013, p. 400).

## 2.2.2 Os Planos Econômicos e de Desenvolvimento

Entre 1964 e 1985, o Brasil foi governado por cinco presidentes militares eleitos pelo Congresso Nacional, a saber: Humberto Castello Branco (1964-1967), Artur Costa e Silva (1967-1969), Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), Ernesto Geisel (1974-1979) e João Figueiredo (1979-1985) (SILVA, 2020).

Cada um dos governantes promoveu a integração do país por meio de planos econômicos específicos. Esses buscaram o planejamento de medidas políticas e econômicas adequadas à realidade do momento e objetivaram o desenvolvimento integrado do país. Castello Branco buscou estabilizar e sanear a economia nacional, enquanto outros, como Médici, apostaram no progresso industrial do Brasil (JUSTO, 2015, p. 338-354).

### 2.2.2.1 Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG)

O PAEG, implementado por Castello Branco, buscou combater a inflação sem desacelerar o crescimento. O plano foi proposto por Roberto Campos, Ministro da Economia, e Octávio Bulhões, Ministro da Fazenda (CARVALHO, 2018, p. 8 e 19), tendo por objetivos:

...acelerar o ritmo de desenvolvimento econômico do país interrompido no biênio 1962-1963; conter progressivamente o processo inflacionário durante 1964 e 1965 objetivando um razoável equilíbrio dos preços a partir de 1966; **atenuar os desníveis econômicos setoriais e regionais** e as tensões criadas pelos desequilíbrios sociais mediante a melhoria das condições de vida; assegurar, pela política de investimentos, oportunidades de emprego produtivo à mão-de-obra que continuamente aflui ao mercado de trabalho; e corrigir a tendência a déficits descontrolados do balanço de pagamentos, que ameaça a continuidade do processo de desenvolvimento econômico, pelo estrangulamento periódico da capacidade para importar (KORNIS, 2020, grifo nosso).

Ainda segundo (KORNIS, 2020) o programa previa o investimento público orientado ao fortalecimento da infraestrutura econômica e social do país. Essa medida criaria economias externas necessárias ao desenvolvimento das inversões privadas e que atenuassem os desequilíbrios.

No escopo de promover a integração nacional, o governo criou, em 1966, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco da Amazônia. Essas instituições tinham por finalidade incentivar o desenvolvimento econômico e o povoamento da Região Norte, visando diminuir as desigualdades regionais (REZENDE FILHO, 2007, p. 33).

#### 2.2.2.2 Plano Econômico de Desenvolvimento (PED)

O planejamento das medidas econômicas foi elaborado por Hélio Beltrão, Ministro do Planejamento, e Delfim Neto da Fazenda. A diretriz do presidente Costa e Silva previa a promoção do desenvolvimento econômico e social simultaneamente à contenção da inflação, o fortalecimento da empresa privada, a estabilização dos preços, **o aumento da responsabilidade do governo em relação a investimentos de infraestrutura**, a expansão do emprego e o fortalecimento e ampliação do mercado interno (KORNIS, 2020b, grifo nosso).

Ainda segundo Kornis (2020b) o governo de Costa e Silva preconizou o desenvolvimento simultâneo e harmônico da agricultura, da indústria e dos setores de infraestrutura econômica (energia, transportes e comunicações) e social (educação, habitação, saúde e saneamento).

De acordo com Rezende Filho (2007, p. 39 e 41), no que tange as obras de desenvolvimento e integração nacional, as principais realizações do segundo governo revolucionário demonstraram:

a) o investimento em obras de infraestrutura de grande porte, permitindo o fornecimento de insumos energéticos e o escoamento das produções industrial e agrícola.

b) a abertura e a pavimentação de novas estradas, o início da construção da ponte Rio - Niterói e os primeiros estudos para aproveitamento das vias fluviais.

c) a criação do Projeto Rondon, que empregava universitários na prestação de serviços assistenciais essenciais, visando à inclusão social de comunidades carentes das Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

### 2.2.2.3 Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND)

O presidente Médici manteve a sistemática de orientar o planejamento estratégico do governo por intermédio de metas pré-determinadas, elaborando o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND). De acordo com Resende Filho (2007, p. 46), no campo social objetivou-se a redução das desigualdades sociais, dos desequilíbrios regionais e a melhoria das condições de vida da população. Nesse contexto, surgiram ações como o Programa de Redistribuição de Terras e de Assistência à Agroindústria do Norte e do Nordeste, o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE); o Programa Especial para o Vale do Rio São Francisco.

Com relação à infraestrutura buscou a manutenção da capacidade produtiva e a exploração econômica dos bens e produtos gerados. Assim, o I PND, previu grandes empreendimentos para o setor de transportes, os quais foram definidos no Plano Nacional de Viação, no Plano Nacional de Integração e no Programa dos Corredores de Exportação (REZENDE FILHO, 2007, p. 44).

O III Governo da Revolução, que já havia decidido consolidar Brasília como capital federal, lança agora as bases, através do Programa de Integração Nacional, para, simultânea e integradamente, acrescer duas dimensões àquele processo: a da ocupação econômica de cerca de 2 milhões de km<sup>2</sup> da Amazônia e a da incorporação à economia de mercado de aproximadamente 13 milhões de habitantes da região semi-árida do Nordeste.

...

Antes, todavia, da análise desses aspectos, é importante colocar o Programa de Integração Nacional na perspectiva do plano global de Governo, no atual mandato presidencial. A estratégia nacional de desenvolvimento, no próximo estágio, deverá preocupar-se, fundamentalmente, com: I No Centro-Sul, a integração do desenvolvimento industrial acelerado com um crescimento mais rápido da agricultura, a taxas anuais de 6 a 8%, para permitir uma expansão complementar de demanda, interna e externa, nos dois setores, simultaneamente, capaz de sustentar o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) no ritmo programado de pelo menos 7 a 9% ao ano. A construção de uma sólida estrutura educacional, científico-tecnológica e industrial, como base do progresso na sociedade moderna e democrática. Assim se poderá tirar o melhor proveito dos recursos humanos do País. III A consolidação do esforço realizado no período 1964/1969 quanto à infra-estrutura econômica de Energia, Transportes e Comunicações. IV A expansão da fronteira econômica nacional, para tirar proveito da dimensão continental do País, ampliando o mercado interno pela incorporação de novas áreas e, simultaneamente, pela melhor utilização da mão-de-obra abundante (VELLOSO, 1970, p. 15 e 16).

Nesse período, no que se refere a estrutura ferroviária, foram erradicados diversos ramais antieconômicos, bem como priorizados os considerados estratégicos. Assim, foram mantidos os trens suburbanos para transporte de pessoas em grandes cidades e priorizados aqueles ramais que serviriam aos novos interesses exportadores, baseados nos grãos e minérios. Esses últimos se prestavam ao escoamento da produção até as áreas de consumo, bem como para os portos e terminais (PAULA, 2014, p. 196).

#### 2.2.2.4 Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)

Segundo Rezende Filho (2007) o II PND de Geisel tinha por objetivos:

...priorizar os investimentos no setor energético e em indústrias básicas, com o intuito de adequar a economia à crise internacional do petróleo e ao estágio de desenvolvimento industrial do País; reduzir o capital estrangeiro em setores considerados infra-estruturais; incrementar a produção agrícola e industrial do País; promover aumento das exportações brasileiras; dar proteção às pequenas e médias empresas; realizar desenvolvimento com segurança; e ampliar os trabalhos de alfabetização em todo o País (REZENDE FILHO, 2007, p. 49).

O governo manteve o Programa de Integração Nacional com foco na região Norte e Nordeste, bem como criou previu o Programa de Desenvolvimento do Cerrado, que foi implementado em 1975. Essas ações visavam a ocupação produtiva das supracitadas regiões (ABREU, 2020).

#### 2.2.2.5 Terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento (III PND)

O programa elaborado pela equipe do presidente João Figueiredo tinha como um dos principais objetivos promover o desenvolvimento orientado para o melhor equilíbrio setorial e regional da economia brasileira e para a melhoria da renda das classes sociais de menor poder aquisitivo (MATOS, 2015, p.69-70)

Com relação ao setor de infraestrutura de transporte, o III PND previa que:

A programação de investimentos dará preferência:

- aos programas e projetos de manutenção, restauração e reaparelhamento da infra-estrutura existente, principalmente da rede viária e das instalações terminais, com ênfase na rede ferroviária (conservação, renovação de material rolante e de tração), geral e de subúrbio, e ao sistema portuário e seus equipamentos;
- aos investimentos indispensáveis a ampliação da capacidade de vias ou terminais saturados ou próximos de saturação, com destaque para os já decididos ou em execução;

- aos projetos do Programa de Corredores de Exportação e Abastecimento, compreendendo a integração das diversas 73 modalidades de transportes, a implantação de estradas vicinais pelos Municípios e Estados para alimentação dos grandes eixos rodoviários, hidrovias e ferroviários, realizando-se, também nesses eixos, obras indispensáveis a rápida convergência das cargas em portos realmente aptos a transferi-las com eficiência e menores custos as embarcações de longo curso; e
- dos projetos que beneficiem substancialmente os transportes urbanos, especialmente nas áreas metropolitanas e cidades de porte médio, merecendo registro especial a prioridade aos que mais beneficiem as populações de menor renda, favoreçam o uso adequado do solo e contribuam expressivamente para a redução do consumo de derivados do petróleo (BRASIL, 1979, p. 73 e 74).

Verifica-se que os cinco governantes militares demonstraram um alinhamento de políticas de Estado para integração e desenvolvimento nacional. Os presidentes elaboraram programas de governos que se complementaram e deram continuidade aos objetivos propostos no mandato anterior. Essa política buscou aliar o desenvolvimento e a desconcentração econômica a fim de promover a interligação e a redução das diferenças sociais entre as diferentes regiões geográficas do país. Assim sendo, a estabilidade política e econômica conquistada permitiu o investimento em infraestrutura de transporte voltada, principalmente, às atividades comerciais brasileiras, contribuindo para a retomada das obras ferroviárias no Brasil.

### 2.3 TEORIAS GEOPOLÍTICAS QUE NORTEARAM OS PLANOS DE DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO DOS GOVERNOS MILITARES

Os governos militares tiveram grande influência dos pensamentos de geopolíticos daquela época. Entre os principais orientadores da política de desenvolvimento e integração nacional destacam-se a Escola Superior de Guerra (ESG) e renomados geopolíticos como Golbery, Meira Mattos e Therezinha de Castro (MIYAMOTO, 2002, p. 2 e 3).

Também, há que se ressaltar participação das ideias do General Mário Travassos na política de integração dos presidentes militares. Segundo Medeiros (2015, p. 44), a análise de Travassos teve como objeto o território nacional, focando nas suas potencialidades geográficas. Essa territorialidade induziria ao país a necessidade do controle físico-político do subcontinente americano e das potencialidades marítimas do Atlântico e do Pacífico. Por outro lado, essa teoria defendia que o Brasil deveria promover o fortalecimento político-institucional sul-

americano frente às influências estrangeiras, sobretudo dos Estados Unidos da América (EUA).

As soluções sugeridas por Travassos visando à superação dos óbices oferecidos pela geografia sul-americana, situam-se na realização de uma política de transportes que neutralize, a nosso favor, os desequilíbrios potenciais oferecidos pelos antagonismos fisiográficos existentes. Propõe que se implante ou se complete (quando for o caso), uma rede ferroviária carreadora para os portos brasileiros do Atlântico – Santos, Paranaguá, São Francisco, Porto Alegre e Rio Grande – as influências platinas sobre as regiões interiores brasileiras das bacias dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai. Propõe a chegada de nossos trilhos a Santa Cruz de la Sierra e daí, a África, articulando as grandes regiões platina (Atlântico) e andina (Pacífico). Sugere a construção de ramais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para a República do Paraguai. Em termos de vertebração da massa continental sul-americana sugere ampla conjugação das redes ferroviária, hidroviária e aérea, além de propor a criação de um sistema aéreo interligando todas as capitais dos países de nosso subcontinente austral, superando assim, temporariamente, as dificuldades de tráfego terrestre oferecidas pelos obstáculos geográficos. Antever o desenvolvimento do transporte rodoviário para longas distâncias e sua futura inserção no sistema múltiplo de articulação vial (MATTOS, 2000, p.60).

Muitos autores, como Freitas (2004), acreditam que as principais influências de Travassos no delineamento das políticas e planos de integração do Brasil, nos anos de 1964-1985, foram a interiorização, ocupação e interligação do Centro-Oeste e Norte, bem como a busca do desenvolvimento nacional.

É a integração econômica sul-americana tendo o Brasil como líder desse processo que visa uma “marcha para oeste” que integraria o interior ao litoral, projetando o Brasil no continente.

Contextualizando historicamente a incorporação da geopolítica nas instituições estatais, podemos verificar algumas implicações desse movimento. Primeiro, a geopolítica fazia parte das projeções políticas de setores militares brasileiros. Durante o regime militar, projeções geopolíticas justificaram construções de grandes obras (por exemplo, hidrelétrica binacional de Itaipu e a rodovia Transamazônica) (MEDEIROS, 2015, p. 44-45)

Paralelamente, a ESG teve papel fundamental na política implantada a partir de 1964, conforme pode ser visto na análise do discurso do Presidente Figueiredo:

No início da década de oitenta, o Presidente da República, João Batista Figueiredo, destacava em sua Mensagem ao Congresso Nacional o papel que a ESG vinha desempenhando no processo de assessoramento do regime militar. Ele dizia que a Escola Superior de Guerra, como órgão subordinado ao EMFA, desempenhou com êxito o importante papel na formação de assessores de alto nível, civis e militares, pertencentes aos mais variados setores das atividades nacionais, reforçando o aperfeiçoamento da Doutrina de Ação Política, no âmbito do curso de Estado Maior e Comando das Forças Armadas, para o aprimoramento da Doutrina Militar. O Presidente assinalou ainda, na ocasião, o importante papel também da Associação dos Diplomados da Escola Superior de

Guerra (ADSGs) que, através de ciclos de estudos realizados nos diversos Estados da Federação, difundiam os ensinamentos da ESG e proporcionavam novos conhecimentos às classes dirigentes (REZENDE, 2001)

Segundo Santos (2007, p. 95) esse pensamento acentua o histórico papel da ESG na formação de concepções capazes de equacionar os problemas do país, sobretudo, as referentes à Doutrina de Segurança Nacional.

No contexto da guerra fria e da ameaça comunista, ganhou vulto a Estratégia de Segurança Nacional. Baseada no binômio desenvolvimento e segurança, ela preconizava, no campo político, a manutenção da democracia e da ordem, frente às ameaças internas e externas do socialismo. Por sua vez, sua expressão econômica reforçava o engajamento do governo no desenvolvimento e na integração nacional, como forma de manter a integridade territorial do Brasil e afastar a influência soviética. Assim, o desenvolvimento planejado reduziria as condições propícias à germinação e proliferação dos pensamentos marxistas, o subdesenvolvimento e a pobreza (FREITAS, 2004, p 60). No campo econômico destaca-se a previsão de:

b - desenvolvimento da terra, o realizado através da crescente transformação dos recursos naturais em riquezas, do aumento da produtividade agropecuária, do estabelecimento de infra-estrutura (viária, energética, de comunicações, etc) e da adoção de medidas que assegurem e fortaleçam a integridade territorial (ESG, 1975: p. 335-336);

Um grande pensador esguiano foi o Gen Golbery do Couto e Silva. Segundo ele, na geopolítica interna, o Brasil era um arquipélago formado por três ecúmenos: 1) Rio de Janeiro/São Paulo/Belo Horizonte, o principal, com maior massa populacional, riqueza e dotado de melhor sistema de comunicações e rodoferrovias; 2) Nordeste com Recife-Fortaleza e 3) Sul aglutinando Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Por isso, Golbery defende que a integração dos espaços vazios e o alargamento da fronteira civilizacional a partir do Sudeste e Planalto Central. Para tanto, defende a articulação de norte a sul dos ecúmenos, povoamento do centro para o noroeste do território combinado com o dos afluentes do rio Amazonas e objetivo povoar a Amazônia (FREITAS, 2004, p.42-53).

Para Golbery a geopolítica brasileira era caracterizada pela: integração e valorização espaciais; expansionismo para o interior e, também de projeção pacífica no exterior; contenção, ao longo das linhas fronteiriças; participação na defesa da civilização ocidental; colaboração continental; colaboração com o mundo subdesenvolvido de aquém e além-mar; segurança ou geoestratégia nacional, em

face à dinâmica própria dos grandes centros de poder. Nesse sentido ele define como deveria ser a conduta interna e externa do Brasil.

Internamente, a manobra central estratégica não é mais que a teorização de um conjunto de propostas cujo fim último seria – na linha dos fundadores do pensamento geopolítico brasileiro – a **vertebração faseada do território** mediante o controle e direção dos fluxos migratórios, constituição **de pólos de desenvolvimento em regiões interiores** fronteiriças, desenvolvimento de uma **rede de comunicações rodoferroviárias** e aéreas e aproveitamento das enormes passadeiras rolantes formadas pelos rios navegáveis (FREITAS, 2014, p. 53-54, grifo nosso).

Segundo o mesmo autor, externamente, Golbery previa a liderança brasileira no subcontinente sul-americano, uma aliança privilegiada com os EUA a fim de aumentar a expressão do país nas relações internacionais, atuação na defesa e segurança global para evitar o avanço marxista na América do Sul, bem como na África, se necessário.

A professora e geopolítica Therezinha de Castro exerceu, também, grande influência nos planos de desenvolvimento e integração dos governos militares, principalmente nas estratégias em relação à Amazônia. No que se refere ao tema deste trabalho, na década de 1970 Therezinha de Castro dividiu o Brasil em três “ilhas”: 1) subdesenvolvida (Norte e Centro-Oeste); 2) em desenvolvimento (Nordeste) e 3) desenvolvida (Sul e Sudeste), denotando um contraste leste-oeste. Como expoente da geopolítica da Amazônia, viu a região como um subsistema da América do Sul, na qual destacava na porção brasileira a baixa povoação, o domínio da bacia Amazônica, a riqueza de diversidade e a ameaça da cobiça internacional. Por isso, sob o lema de integrar para não entregar propõe: a ocupação efetiva e ordenada, criação de um plano de zoneamento ecológico de moderna colonização, atenção aos problemas ecológicos e indigenistas para evitar interferência externa, união dos países da bacia Amazônica a fim de promover o desenvolvimento harmônico e a solução dos problemas afetos à região sem a influência exógena, bem como a exploração equilibrada da área da área (FREITAS, 2004, p. 90-103).

Por fim, outro grande influenciador geopolítico do regime militar foi o General Carlos de Meira Mattos, para quem:

O Desenvolvimento Nacional exigia, essencialmente, uma política de interiorização, de valorização da enorme massa continental, particularmente a Amazônia e o Centro-Oeste carentes de uma infra-estrutura de transportes, comunicações e povoamento. A necessidade de garantir a segurança interna e defesa externa deviam ser consideradas nos projetos de desenvolvimento (MATTOS, 2000, p. 69).



Meira Mattos reforçou a ideia da necessidade de soluções conjuntas para a Amazônia, o que chamou de Pan-Amazônia. Além disso, sugeriu o aceleração do desenvolvimento sócio-econômico da região. Entre outras propostas estavam: 1) selecionar a área mais crítica da região como alvo prioritário do plano de desenvolvimento (Amazônia Ocidental); 2) partindo de três frentes (a tradicional, saindo da foz e subindo o rio; a do planalto central brasileiro e outra descendo dos Andes e do sistema guiano) os países componentes deveriam realizar programas de desenvolvimento nacionais que atrásem a fronteira econômica em direção à Amazônia Ocidental; 3) estimular nas áreas de conexão fronteiriça a fim criar pólos binacionais de desenvolvimento social e prosperidade econômica; 4) estimular em toda a Amazônia Brasileira a execução de projetos e programas de transportes, de navegação, de construção de aeroportos, de educação, saúde, saneamento básico, telecomunicações, agricultura, pecuária e indústria (FREITAS, 2004, p. 66-80).

Assim, pode-se verificar algumas convergências nos pensamentos geopolíticos para o Brasil da época. Entre os principais pontos de coincidência ou proximidade estão:

- a idéia de Império, inspirada na **grandeza territorial e na missão de desbravá-la**, dominou o espírito de vários pensadores;
- a **necessidade de uma política de interiorização**, visando a incorporar a imensa massa continental inexplorada ao processo de enriquecimento e de fortalecimento do Poder Nacional;
- nesta política, acentuada prioridade vem adquirindo a consciência da importância do **desenvolvimento e da defesa da região amazônica**;
- a vantagem de nossa maritimidade estará sempre assentada numa respeitada presença estratégica no Atlântico Sul;
- o desenvolvimento aeronáutico, (transporte, vigilância e defesa) face à extensão geográfica do país, constitui-se em fator indispensável à integração territorial;
- em termos gerais, impõe-se uma política de **desenvolvimento econômico, social**, científico e tecnológico em benefício de todo o território;
- prevalece o reconhecimento de que o Brasil possui condições para vir a ser uma das grandes potências de nível mundial para chegar a isto precisará melhorar o seu desempenho administrativo e **acelerar o seu desenvolvimento econômico e social**;
- em face das ambições internacionais suscitadas pelo seu imenso patrimônio geográfico e suas riquezas inexploradas, o Brasil precisa manter uma força militar de dissuasão estratégica, capaz de desencorajar possíveis tentativas de aventura sobre o seu território (MATTOS, 2000, p. 82).

Conclui-se, parcialmente, que a política integracionista dos governos militares visou o fortalecimento do país no contexto geopolítico daquela época. A

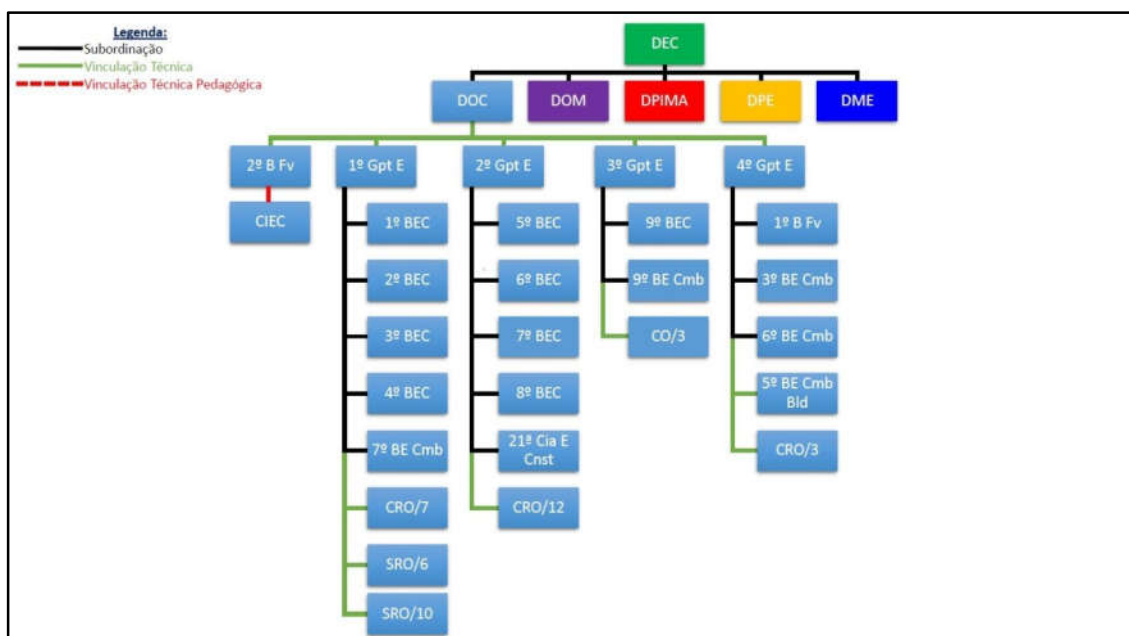
preocupação com a ocupação dos vazios territoriais, a doutrina de Segurança Nacional focada no contexto da Guerra Fria e o desenvolvimento ordenado da Amazônia foram os principais vetores geopolíticos visados para a integração e conservação da integridade brasileira. Assim sendo, esses pensamentos nortearam às ações desenvolvimentistas, as obras de infraestrutura e as regiões priorizadas pelos governos militares como objetivos estratégicos, alavancando a participação do EB, entre outras tarefas, em obras ferroviárias.

### 3 A PARTICIPAÇÃO DO EXÉRCITO EM OBRAS FERROVIÁRIAS

O Departamento de Engenharia e Construção (DEC) é o Órgão de Direção Setorial do Exército que regula o emprego do Sistema de Engenharia do Exército (SEEx) em proveito do Estado Brasileiro. Ele subdivide-se em cinco diretorias que possuem eixos de atuação específicos nas áreas de gestão de Obras, Patrimônio, Meio Ambiente, Material e Operações de Engenharia (BRASIL, 2020c).

Nesse contexto, a Diretoria de Obra de Cooperação (DOC) é o órgão central do Sistema de Obras de Cooperação (SOC), cuja missão é gerenciar as atividades relativas às obras de engenharia atinentes a missão subsidiária de apoio ao desenvolvimento nacional (2020d). Para tanto, organiza-se conforme a Figura 1.

Figura 1 - Organização do DEC



Fonte: BRASIL, 2020d.

Assim, a presente seção deste trabalho abordará as obras ferroviárias empreendidas pelas Organizações Militares (OM) que compõe o Sistema de Obras de Cooperação do Exército durante os governos militares.

Na região nordeste, as obras ferroviárias realizadas pelas Unidades do 1º Grupamento de Engenharia visavam permitir a continuidade à rede ferroviária nordestina, bem como uni-la ao sistema existente ao sul do rio São Francisco. Em sua maior parte, essa malha ferroviária está localizada na área do polígono das

secas, ou seja, em regiões desprovidas de recursos e de mão de obra especializada, criando novas possibilidades para o aproveitamento das riquezas naturais do interior do Nordeste, conforme Figura 2 (BRASIL, 2014c, p. 39).

Figura 2 - Participação do Exército na ampliação da malha ferroviária nordestina



Fonte: BRASIL, 2014c

### 3.1 FERROVIA OITICICA-CASTELO-ALTOS/PI

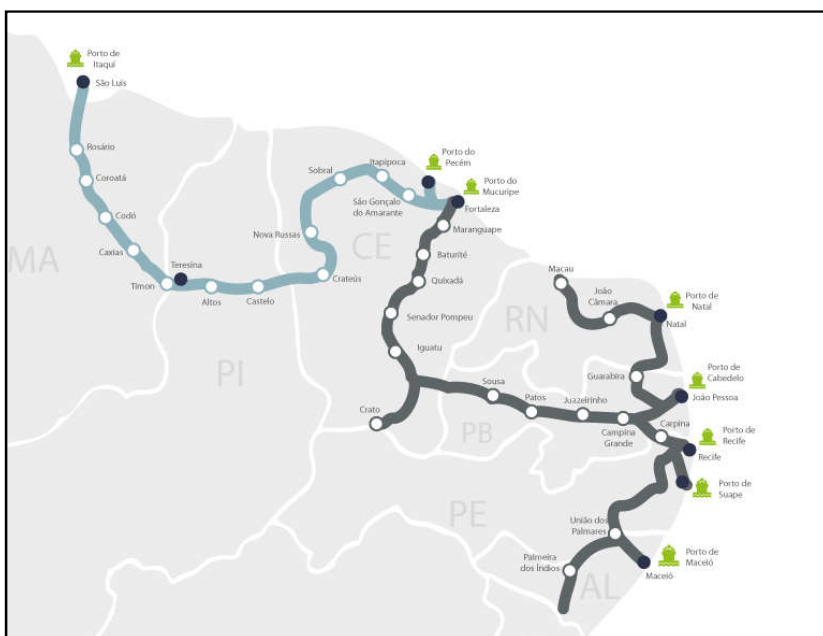
O atual 4º Batalhão de Engenharia de Construção (4º BEC) realizou a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí ligando a cidade piauiense de Altos à Oiticica no Ceará, próximo a Crateús-CE. Com cerca de 197 Km de extensão, a referida obra tinha por objetivo conectar o Piauí a Rede Ferroviária do Ceará. Em 1965, foi concluído o trecho Altos-Castelo. Contando com o apoio do 2º Batalhão de Engenharia de Construção (2º BEC), a obra foi totalmente finalizada em 1972 e entregue à Rede Viação Cearense para exploração. O avanço dos trilhos foi acompanhado pelo povoamento do vazio nordestino, pois pequenos povoados surgiram às margens da ferrovia, levando a formação de novos municípios (BRASIL, 2014c, p. 40).

Fator de povoamento, o avançamento da ferrovia vai criando núcleos habitacionais em locais antes completamente desertos. Em cada Estação, Posto Telegráfico ou Local de Turma

de Conserva, são construídas casas para os trabalhadores, para o agente, para o guarda-chave, caixa d'água, casa de luz e casa de "trolley", são abertos poços etc. no caso particular do 4º BE Cnst, já surgiram os núcleos de Tamanduá, Cana Brava, Cariré, Serrinha, Castelo e outros mais vão surgindo (BRASIL, 1967).

Atualmente, sob administração da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), esse tramo participa da interligação de duas importantes cidades portuárias São Luís/MA e Fortaleza/CE, conforme Figura 3. Dessa forma, permite o transporte de composições cargueiras entre as duas já citadas capitais, passando também por Teresina-PI. Os principais produtos transportados são os derivados de petróleo que chegam pelo porto de Itaqui, no Maranhão, e abastece os três estados nordestinos, gerando imposto e cerca de 1,4 milhão de empregos diretos e indiretos (ABIFER, 2020).

Figura 3 - Trajeto da Ferrovia Oiticica-Altos dentro da FTL



Fonte: FTL, 2020

### 3.2 FERROVIA TERESINA-PIRIPIRI/PI

De acordo com a Figura 2, essa obra foi uma extensão da Ferrovia Central do Piauí. Ela tinha por objetivo proporcionar uma rota para o escoamento de cargas pesadas e volumosas aos portos piauienses de Luiz Correa e Parnaíba, bem como

servir de conexão com a malha ferroviária do Ceará e Maranhão. (NASCIMENTO, 2002. p. 185.)

O 2º BEC, sediado em Teresina-PI, foi encarregado dessa obra. A ferrovia possuía cerca de 160 km de extensão e foi dividida em duas frentes de trabalho: Pipipi-Altos (142 Km) e Altos-Teresina (42 Km). A construção durou de 1957 a 1968 e teve como maiores desafios, além da difícil logística, a construção de diversas pontes como as sobre os rios Titara (24 m), Longá (40 m), Jenipapo (147 m), Poty (150 m). Cabe frisar o apoio do 4º BEC na implantação de 27 km dessa estrada ferro (BRASIL, 2014c, p. 42-43).

Outra dificuldade a ser vencida era a logística exigida pela envergadura da obra e pelo isolamento da região.

A ausência de trilhos para esta ferrovia é decorrente do isolamento em que se encontra esta região. O porto de mar que serve – LUIZ CORREIA – é por demais deficiente, não permitindo o atracamento de navios. Estes são descarregados em Tutoia e, daí, são os trilhos embarcados em alvarengas até Parnaíba, para, finalmente, atingirem, por via férrea, a ponta dos trilhos. **Os trabalhos de carga e descarga oneram, sobremaneira, o custo da estrada** (BRASIL, 2014c, p. 44, grifo nosso).

Campo Maior, município criado em 1962, foi uma das cidades do interior beneficiadas com a construção da estrada de ferro. Esses trilhos possibilitaram uma forma de transporte mais barata as suas principais atividades econômicas, a pecuária e o extrativismo de cera de carnaúba, para o porto marítimo de Parnaíba, fomentando a economia regional. (BRASIL, 2014c, p.44)

Exemplo da integração psicossocial e econômica proporcionada pela ferrovia pode ser observado nas mudanças proporcionadas em Parnaíba, com substituição do transporte de mercadorias por cavalos e carros de boi:

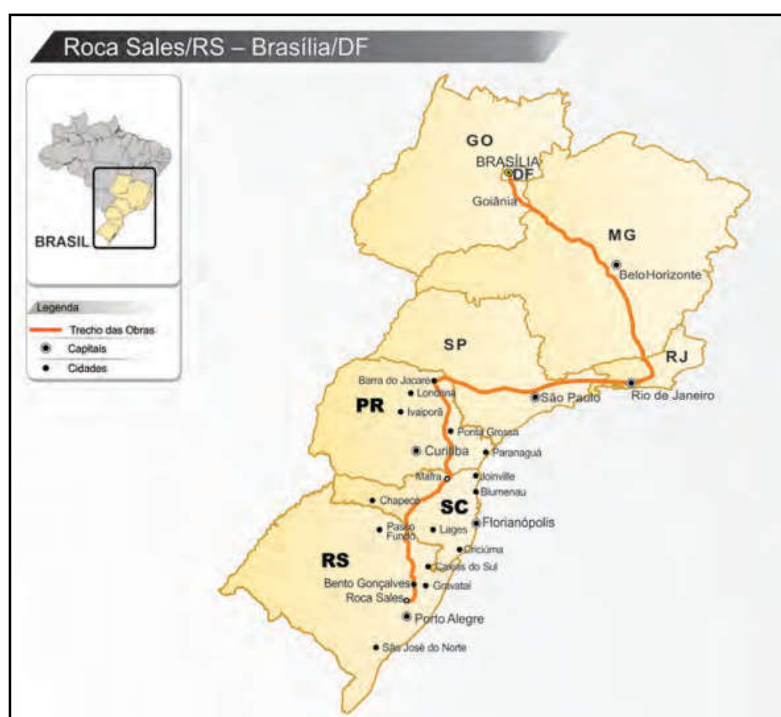
[...] uma fase de desenvolvimento para o comércio local [parnaibano], e a população sentia-se feliz por ver, também, os produtos da terra, como: algodão, cera de carnaúba, serem levados a outras cidades, realizando assim, um intercâmbio comercial.

[...] alegrar as tardes de quarta e sexta-feira, chegando a esplanada da estação de Parnaíba com sua composição repleta de frutas para vender, animais para abate, beijus, farinha, goma e as gostosas tapiocas de Marruás tão apreciadas por todos. (ARAÚJO, 2002, p. 138)

3.3 FERROVIA TRONCO PRINCIPAL SUL (ROCA SALES/  
RS – BRASÍLIA/DF

Segundo Brasil (2014c, p. 20-22), o projeto do Tronco Principal Sul (TPS) iniciou na década de 1930, mas por falta de recurso e tecnologia as obras se dilataram no tempo, recebendo grande impulso na década de 1960. O contorno da ferrovia sofreu diversas adaptações ao longo desse período e ligou, após sua conclusão, as cidades de Rocas Sales-RS e Brasília-DF, passando pelo Rio de Janeiro como pode ser visto na Figura 4.

Figura 4 - Trajeto do TPS



Fonte: Brasil, 2014c

O EB ficou incumbido do Trecho Sul e empregou quatro Unidades de Engenharia nessa tarefa, conforme pode ser observado no Quadro 1 e Figura 5.

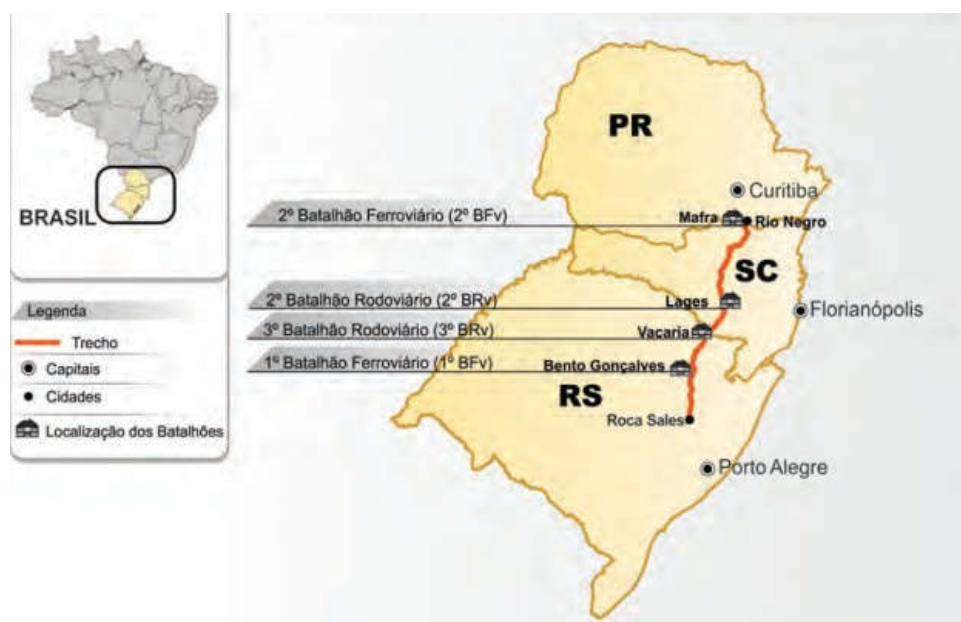
Quadro 1 – Trechos de responsabilidade dos batalhões

Unidade Responsável	Nomenclatura atual	Trecho	Extensão
2º Batalhão Ferroviário	2º Batalhão Ferroviário	Mafra - Lages/SC	290 Km
2º Batalhão	8º Batalhão de	Lages/SC – rio	78 Km

Rodoviário	Engenharia de Construção	Pelotas/RS	
3º Batalhão Rodoviário	9º Batalhão de Engenharia de Construção	rio Pelotas-Vacaria-rio da Prata	130 Km
1º Batalhão Ferroviário	1º Batalhão Ferroviário	rio da Prata – Roca Sales/RS	95 Km

Fonte: o autor, com base em BRASIL (2014c)

Figura 5 - Distribuição dos Trechos entre os Batalhões



Fonte: BRASIL, 2014c

Segundo Brasil (2014c, p. 21), obra era extensa e repleta de desafios:

O relevo montanhoso dos trechos na região Sul, ressalvadas as características de cada lugar, obrigava a um traçado de estrada bastante sinuoso para vencer ravinas profundas, canchadas, grotas e altas penedias escarpadas. Bibocas e peraus - como se dizia - perigosos, úmidos e quase sempre envoltos em brumas persistentes. No inverno os homens chegavam a enfrentar temperaturas próximas ou abaixo de zero grau Celsius. O relevo explica o grande número de obras de arte especiais (túneis, pontes e viadutos), como também as dificuldades e o sacrifício para realizá-las, principalmente pela inexistência de maquinário e tecnologia.

O trecho mais ao norte (Mafrá-Lages) foi concluído e entregue ao tráfego em dezembro de 1963 pelo 2º Batalhão Ferroviário (2º BFv). Depois disso, o batalhão foi transferido para a cidade de Araguari/MG, continuando a trabalhar no TPS nos trechos Pires do Rio-Brasília e Uberlândia-Pires do Rio, concluídos em 1967



(PETERS, 2016, p. 247). Por sua vez, o tramo Lages-Roca Sales foi inaugurado em 24 de março de 1969 (PRADO, 2013a, p. 134).

Assunção (2018) mostra como o TPS proporcionou a interligação entre os municípios e estados da região sul:

Ligando o Rio Grande do Sul com o restante do país, a Ferrovia Tronco Sul ganhou os trilhos em 7 de dezembro de 1968. Inicia-se na Estação General Luz, próximo a Triunfo, na interligação com a linha Porto Alegre/Santa Maria. Segue por Montenegro, Brochier, Paverama, Teutônia, Colinas, Roca Sales, Santa Tereza, Jaboticaba - no interior de Bento Gonçalves -, ao longo do Rio das Antas, até Vacaria, já nos campos gerais. Entra em Santa Catarina por Lages e trilha para Paraná e São Paulo. O trecho entre as estações de General Luz e Roca Sales foi aberto aos poucos, durante a década de 1960, e o restante concluído em dezembro de 1968. Nasceu pelas mãos do Batalhão Ferroviário sediado em Cachoeira do Sul e que, mais tarde, se transferiu para Lages, mas retornou ao RS para a construção da Ferrovia do Trigo. O trecho total no Estado é de 300 quilômetros, possui 37 túneis. Destaque para o localizado em Violanda, interior de Roca Sales, que tem 2.832 metros de comprimento, sendo considerado um dos maiores do país (ASSUNÇÃO, 2018).

### 3.4 FERROVIA DO TRIGO

A construção da Ferrovia Roca Sales – Passo Fundo, EF-491, foi iniciada em 1949, mas passou sob a responsabilidade do 1º BFv em 1971. A mesma foi concluída e inaugurada em 7 de dezembro de 1978, antes do prazo estipulado, em que pese o desafio técnico proporcionado pela grande quantidade e dificuldade das obras de artes construídas, como o Viaduto do Exército e algumas dezenas de túneis (PRADO, 2013a, p. 162-163).

Devido sua conexão com o TPS em Roca Sales essa estrada de ferro favoreceu a interligação de diversas cidades do Vale do rio Taquari e a capital gaúcha, bem como aos demais estados da região Sul e Sudeste. Além disso, a bitola dos trilhos permitia a integração com as malhas ferroviárias argentina e paraguaias (SECCHI, 2008, p. 94). Por sua vez, além do incremento da produção de trigo no Rio Grande do Sul, seu projeto visava:

- 1- Aumento do intercâmbio ferroviário da rede, em consequência da possibilidade de atrair à nova ferrovia a carga de longa distância desta região transportada atualmente por via rodoviária, possibilitando economias de fretes.
- 2- Redução de percurso da carga ferroviária desta região destinada à Porto Alegre e vice-versa, transportada atualmente por Santa Maria e devido às melhores condições técnicas da nova ferrovia.
- 3- Economias devido a redução de percurso e melhores condições técnicas das cargas ferroviárias desta região destinadas aos portos de Rio Grande e

Montevideo transportadas atualmente via S. Maria e Sant'Ana e que, com a nova ferrovia deverão seguir via Porto Alegre (Projeto de 1951, p.9).

[...] As ricas regiões do Alto Taquari e Vale da Boa Vista ficarão ligados à Capital por um transporte regular de no máximo, 3 horas. Dessa forma sua produção constante de produtos agrícolas, aves, laticínios tenderá a se expandir sensivelmente, com a possibilidade de um grande mercado consumidor seguro, como é o da Capital, nas suas proximidades (Projeto de 1951a, p.7).

Atualmente, segundo Assunção (2018) a EF-491 é administrada pela Empresa Rumo Logística e utilizada para o transporte de combustíveis, cimento e celulose.

### 3.5 OUTRAS OBRAS FERROVIÁRIAS DESENVOLVIDAS PELO EXÉRCITO

#### 3.5.1 1º Batalhão Ferroviário

Em 1983, o 1º BFv iniciou a recuperação da EF-290, de Canoas à Santa Maria, com 290 km de extensão. Essa ferrovia foi construída pela RFFSA em 1975 e apresentava problemas de instabilidade de maciços e deficiência de capacidade de suporte de subleito da via (BRASIL, 2014c, p. 252).

Tal estrada de ferro cresce de importância ao conectar os portos gaúchos de Pelotas e Rio Grande à malha estadual ferroviária, por meio da EF-293. Assim, no sentido oeste, atinge a malha ferroviária Argentina na cidade de Uruguaiana e o Uruguai na cidade de Santana do Livramento. Por sua vez, no sentido leste, a cidade de Porto Alegre e o restante do país (RIO GRANDE DO SUL, 2018, p.74-77). Atualmente, os principais produtos transportados são: os óleos combustíveis e derivados de petróleo para o mercado interno, as importações de adubos e arroz, bem como as exportações de soja, farelo de soja e arroz (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p.241-242).

#### 3.5.2 2º Batalhão Ferroviário

O 2º BFv foi responsável pela ligação férrea entre Uberlândia-MG e Brasília, a nova capital do país. O batalhão construiu 469 Km da ferrovia EF-050, entregou o trecho Brasília-Pires do Rio em 1968, Araguari-Pires do Rio em 1972 e finalizou a obra em 1980 com o tramo Uberlândia- Araguari, permitindo a conexão com Santos-SP (BRASIL, 2014b, p 278-279).

Além disso, conforme Prado (2013b, p. 239-240) entre os anos de 1982 e 1983, o Batalhão Mauá encarregou-se da implantação de 120km de ferrovia entre as cidades mineiras de Araguari e Celso Bueno (EF-045). Tal obra teve por finalidade substituir parte da estrada de ferro que seria inundada com a construção da Usina Hidrelétrica de Emborcação.

#### 4 ANÁLISE DOS DADOS

A Estrada de Ferro Oiticica/Castelo/Altos é um trecho da atual ferrovia Transnordestina. Esse tramo permitiu a ligação entre cidades do interior nordestino e promoveu o surgimento de novos povoados, favorecendo a ocupação do interior piauiense.

Quadro 2 - Relevância da Ferrovia Oiticica/Castelo/Altos

<b>Aspecto</b>	<b>Resultado</b>
Extensão	- 197 Km
Principais cidades interligadas	- No Piauí: Teresina, Altos, Coivaras, Novo Santo Antonio, Castelo do Piauí, Cana Brava - No Ceará: Oiticica - Povoados criados: Tamanduá, Cariré e Serrinha.
Ligações/Conexão	- Regional: Fortaleza-CE / Teresina-PI / São Luís-MA - Nacional: ligação com outras malhas ferroviárias, principalmente a partir de Fortaleza - Internacional: acesso ao porto de Pecém (CE) e São Luiz/Itaqui (MA)
Principal(is) Produto(s) Transportado(s)	- Combustível

Fonte: o autor, com base em BRASIL (2014c), BRASIL (1967) e ABIFER(2020)

Essa via permite, ainda hoje, a conexão de Teresina ao estado do Ceará e, principalmente, o acesso ao porto de Pecém, bem como a interligação com outras ferrovias a partir de Fortaleza. Além disso, viabilizou a integração entre as três capitais Fortaleza-CE, Teresina-PI e São Luís-MA, o que fez da capital piauiense um importante entreposto entre os portos do Ceará e Maranhão. Desse modo, essa ferrovia facilitou o abastecimento do interior piauiense e favoreceu o escoamento da produção local.

Por sua vez, a Ferrovia Teresina-Piripiri, atualmente desativada, teve por objetivo conectar a capital e parte do interior piauiense ao porto marítimo de Parnaíba.

Quadro 3 - Importância da Ferrovia Teresina-Piripiri

<b>Aspecto</b>	<b>Resultado</b>
Extensão	- Aproximadamente 184 Km
Período da obra	- 1957 a 1968
Principais cidades interligadas	- No Piauí: Teresina, Altos, Campo Maior, Piripiri
Ligações/Conexão	- Regional: Porto de Parnaíba e Porto e Luiz Correa (em construção) - Conexão com a rede ferroviária do Ceará e do Maranhão a partir de Teresina
Principal(is) Produto(s) Transportado(s)	- Algodão, cera de carnaúba, frutas, animais de corte e farinha

Fonte: o autor, com base em NASCIMENTO (2002), BRASIL (2014c) e ARAÚJO (2002)

Assim, quando de sua criação, essa linha férrea favoreceu as trocas comerciais regionais. Por ela, cidades do interior, como Campo Maior, Piripiri, Piracuruca, podiam comercializar seus produtos primários por meio dos portos regionais, bem como conectar-se, em Teresina, com a rede ferroviária do Ceará e do Maranhão.

Desse modo, na Região Nordeste, a atuação do EB em obras ferroviárias atendeu aos planos econômicos dos três primeiros governos militares, sobretudo o Plano de Integração Nacional de Médici, pois permitiu a incorporação do semiárido nordestino à economia de mercado. Além de coadunar a Doutrina de Segurança Nacional formulada pela ESG, no que se referia ao desenvolvimento e melhoria das condições de vida a fim de evitar a proliferação de ideais marxistas, bem como à tese de Golbery que defendia a ocupação e interligação os vazios existentes no território nacional.

Ainda, pode-se inferir que essas obras fomentaram o desenvolvimento agrário da região. Nesse contexto, a ferrovia Teresina-Piripiri atendeu aos objetivos do PAEG de melhorar as condições de vida e reduzir desequilíbrios sociais, diminuindo as discrepâncias nordestinas em relação às demais regiões brasileiras.

Por outro lado, a EF-116, também conhecida como Tronco Principal Sul, teve por objetivo servir de alternativa à Ferrovia Central do Brasil que se apresentava bastante sinuosa, diminuindo sua capacidade de velocidade e carga.

Quadro 4 - Dados relevantes da EF - 116

Extensão	- 593Km
Principais cidades interligadas	- No Trecho Sul: Roca Sales, Bento Gonçalves e Passo Fundo (RS), Lages e Mafra (SC) - Todo TPS: Roca Sales, Passo Fundo(RS), Lages e Mafra (SC), Ponta Grossa (PR), São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Brasília (DF)
Ligações/Conexão	- Regional: entre os três estados da região sul - Nacional: ligação entre regiões sul, sudeste e centro-oeste, bem como à Capital Federal

Fonte: o autor, com base em BRASIL (2014c), PETERS (2016), PRADO (2013a) e ASSUNÇÃO (2018)

Essa obra era estratégica, pois conectava três importantes regiões brasileiras. Ela interligou as principais zonas produtivas (agropecuária e industrial), a sede do poder político e o início da área de expansão da fronteira agrícola nacional.

Ainda na região do Brasil, a Ferrovia do Trigo contribuiu para o escoamento da produção agrícola daquela região. Ela conectou as lavouras do centro-oeste gaúcho à capital do Rio Grande do Sul, bem como à região Sul-Sudeste por meio da conexão com a EF-116. Dessa forma, sua construção diminuiu o tempo e o custo de transporte da produção de trigo e, atualmente de cargas de combustíveis e celulose.

Por sua vez, constata-se que, na região sul, o emprego do EB favoreceu a estratégia do I PND. As ferrovias Tronco Sul e do Trigo contribuíram para efetivação dos objetivos dos primeiros governos militares de acelerar o desenvolvimento, reduzir desníveis econômico-sociais e ampliar o mercado interno. Além disso, auxiliaram a integração do desenvolvimento industrial com um crescimento mais rápido da agricultura e expansão da fronteira econômica.

Já a EF-290, no Sul, liga os principais portos gaúchos ao interior do estado, bem como aos países parceiros do Mercosul: Argentina e o Uruguai. Atualmente, contribui para o transporte de derivados de petróleo e exportação da produção do

setor primário gaúcho. Dessa maneira, tendo como influência os pensamentos geopolíticos de Mário Travassos, a contribuição ferroviária do EB, durante os governos militares, fortaleceu o papel dos portos gaúchos, bem como suas conexões com os países sul-americanos. Assim, empreendimentos como a EF-290 favoreceram a liderança brasileira no Cone-sul, contribuindo com as exportações e com a economia nacional.

Por outro lado, o trabalho do 2º B Fv no interior do Estado de Minas Gerais e na região Centro-Oeste foi muito importante ao concluir a ligação entre a Capital Federal, Brasília, ao principal por porto brasileiro, em Santos. Dessa forma, o EB também auxiliou a integração do Centro-Oeste.

O propósito dessas ferrovias alinhava-se ao II PND e aos ideais de Travassos. A política dos governos militares e as ferrovias materializadas pelo EB apoiaram a interiorização e desenvolvimento do cerrado, bem como abriram caminho para a expansão da fronteira agrícola do Brasil. Da mesma forma, reduziu a influência da Bacia do Prata ao facilitar o acesso aos portos do Atlântico, fortalecendo a produção cafeeira naquela região.

A análise, acima descrita, pode ser observada no Quadro 5, onde este autor buscou mostrar, de forma objetiva e sintética, a relação existente entre os objetivos dos planos econômicos dos diferentes presidentes militares, os principais pensamentos geopolíticos que nortearam esse período da história nacional e as obras ferroviárias desenvolvidas pelo EB.

Quadro 5- Influências ao processo de integração durante os governos militares

<b>Plano/ Pensador</b>	<b>Síntese</b>	<b>Obra em que mais se destacou</b>
PAEG	Promoção do <b>desenvolvimento com forma de minimizar as diferenças econômicas regionais</b> e melhoria das condições de vida;	Ferrovias da Região Nordeste
PED	Promoção do <b>desenvolvimento econômico</b> , aumento da oferta de emprego e do mercado interno. Com o <b>desenvolvimento simultâneo e harmônico da agricultura, da</b>	Ferrovias da Região Nordeste Tronco Sul

	<b>indústria</b> e dos setores de infraestrutura econômica.	
I PND/ PIN	<b>Redução das desigualdades</b> sociais e regionais, a melhoria das condições de vida da população, o <b>incremento da capacidade produtiva e da exploração econômica.</b>	Ferrovias da Região Sul Ferrovia Oiticica-Castelo-Altos/PI
II PND	<b>Aumento da produção nacional, focado na ocupação produtiva das regiões Norte, Nordeste e do Cerrado.</b>	Ferrovia das Regiões Sul e EF-050 (ligando o sudeste ao centro-oeste)
III PND	Promoção do desenvolvimento e redução das diferenças regionais. <b>Priorização de ferrovias e ligação aos portos.</b>	EF-290 EF-050
MÁRIO TRAVASSOS	Aumento da <b>importância dos portos brasileiros</b> no Atlântico, da ligação com os países do subcontinente e, assim, da influência regional. Além da <b>ocupação e ligação do Centro-Oeste e Norte.</b>	EF-290 EF-050
ESG	Estratégia de Segurança Nacional	Ferrovias da Região Nordeste
GOLBERY	<b>Articulação norte-sul, ocupação de vazios a partir de do sudeste e centro-oeste.</b>	Ferrovias Tronco Sul e da Região Nordeste

Fonte: o autor, com base em MATTOS (2000), FREITAS (2004), MEDEIROS (2015), REZENDE (2001), BRASIL (2014c), SECCHI (2008), RIO GRANDE DO SUL (2018)



## 5 CONCLUSÃO

A presente pesquisa foi idealizada pela observação do autor da recente reestruturação da engenharia militar, em especial da retomada dos B Fv dentro do SEEx. Dessa forma, buscou-se investigar as obras ferroviárias realizadas pelo EB, especialmente como elas atenderam ao plano de integração nacional, sobretudo no período dos governos militares.

Para tanto, foi dado início ao trabalho investigativo a fim de responder aos principais questionamentos acerca do assunto. Buscou-se verificar a relevância do modal ferroviário na dinâmica nacional, as principais linhas férreas em que EB trabalhou no período de 1964 a 1885, quais as conseqüências dessas obras para o país, principalmente para a interligação das diferentes regiões geoeconômicas e para o desenvolvimento nacional.

Em um primeiro momento a pesquisa se concentrou na definição dos projetos e programas de desenvolvimento e integração dos governos militares, bem como no estudo dos principais pensadores geopolíticos que influenciaram tais planejamentos. Tudo isso, a fim de compreender as estratégias políticas que balizaram a execução das obras ferroviárias estudadas. Depois, buscou-se documentos históricos que pudessem elencar as diversas ferrovias construídas pelo EB no período em questão. Por fim, analisou-se as características, os principais objetivos e as conseqüências para o desenvolvimento socioeconômico e integração do espaço geográfico abrangido pelo traçado de cada uma das obras.

Assim, constatou-se que o transporte ferroviário possui elevada importância estratégica ao Brasil. No campo econômico, os trilhos permitem a redução dos custos logísticos de deslocamento de cargas a longas distâncias, aumentando a competitividade dos produtos nacionais. No campo militar revela-se uma opção vantajosa para casos de mobilização e operação em territórios de grande envergadura, sendo um meio bastante utilizado em países de dimensões continentais.

Verificou-se, ainda, que no campo social, as ferrovias promoveram o desenvolvimento. Historicamente, muitas cidades brasileiras nasceram ou ganharam vulto ao longo das linhas férreas. O avanço dos trilhos pode proporcionar o aumento da oferta de empregos, da renda pelo comércio, da facilidade de acesso a novos

produtos e a melhor interligação com regiões vizinhas. Assim, essas obras de infraestrutura favoreceram a melhoria da qualidade de vida dos brasileiros.

A pesquisa confirmou que o Exército Brasileiro, importante partícipe da história nacional, fez-se presente nos principais projetos de ampliação da malha ferroviária. Sobretudo no século XX, durante os governos militares, as Unidades de Engenharia do EB realizaram diversas obras de infraestrutura, muitas das quais visaram à expansão dos ramais ferroviários do país, em cumprimento a sua missão subsidiária de apoio ao desenvolvimento nacional.

Tal participação mostrou-se bastante relevante. Além de permitir a capacitação dos militares na construção de infraestruturas que podem ser utilizadas em campanha, as obras efetivadas pelo EB atenderam à política de desenvolvimento de diferentes regiões do país, contribuindo decisivamente para a integração de importantes áreas do território nacional.

Assim, foi possível constatar que, de forma sintética, as ferrovias implementadas pelo EB em parceria com os governos militares promoveram: melhoria do escoamento da produção para os centros consumidores e de exportação, melhoria nas condições de transporte de pessoas e de cargas, interligação e aproximação das diferentes regiões brasileiras, o abastecimento do sertão, incorporação de novas áreas produtivas no Sul, Centro-Oeste e Nordeste, a interiorização da ocupação territorial e a redução das diferenças socioeconômicas regionais.

O trabalho verificou, ainda, que a atuação das unidades militares complementou as deficiências do setor privado. O EB assumiu obras que, por suas características logísticas e técnicas, pouco interessavam às empresas civis. O isolamento do sertão nordestino e o grande número e complexidade das obras de artes nas ferrovias da região sul oneravam a execução e reduziam o lucro das empreiteiras. Desse modo, a participação exército viabilizou importantes obras, integrando áreas pouco assistidas.

Dessa maneira, conclui-se que a participação do EB na expansão da malha ferroviária nacional foi muito importante. O interesse dos governos militares e a prontidão da Força Terrestre uniram esforços para a efetivação de um programa de desenvolvimento nacional, possibilitando o progresso econômico, a integração nacional e melhorias sociais de forma mais igualitárias entre as regiões brasileiras.

O presente estudo teve por objetivo estudar como o EB contribuiu, no passado recente, como o desenvolvimento nacional por meio da ampliação da malha ferroviária nacional. Entretanto, apesar de verificar que a engenharia militar possuía, na segunda metade do século XX, conhecimento técnico e capacidade prática para esse tipo de obra, o trabalho não analisou se houve a manutenção dessa expertise. Assim, verifica-se a relevância de novas pesquisas a fim de ampliar o conhecimento sobre a atual situação da tríade doutrina, pessoal e material da engenharia militar brasileira no que tange as obras ferroviárias, averiguando a capacidade do SEEx em responder, novamente, às possíveis demandas de seu emprego, em cumprimento à missão constitucional de cooperação com o desenvolvimento nacional, em empreendimentos dessa natureza.

## REFERÊNCIAS

ABIFER. Associação Brasileira da Indústria Ferroviária. **Notícias de Mercado**. São Paulo. 2019. Disponível em: <https://abifer.org.br/ferrovia-transnordestina-logistica-ftl-investe-em-2019-r-70-milhoes-em-melhorias-no-trecho-entre-sao-luis-teresina-e-fortaleza/>. Acesso em: 22 maio 2020.

ABREU, Alzira Alves de. **Plano Nacional de Desenvolvimento**. Disponível em: <https://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/plano-nacional-de-desenvolvimento-pnd>. Acesso em: 3 fev. 2020.

AMPARO. Paulo Pitanga do. **Os desafios a uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional no Brasil**. Interações, Campo Grande, v. 15, n. 1, p. 175-192, jan./jun. 2014. Disponível em: <https://site.ucdb.br/public/downloads/13908-interacoes-v15-n1.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2020.

ANTF. Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. **Histórico**. Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.antf.org.br/historico/>. Acesso em: 3 mar. 2020.

ARAÚJO, Maria Elita Santos de. **Parnaíba: o espaço e o tempo**. Parnaíba: SIEART, 2002.

ASSUNÇÃO, Alcício de. **Tronco Sul chega a meio século**. O Informativo do Vale. 08 Dez 2018. Disponível em: <https://www.informativo.com.br/geral/tronco-sul-chega-a-meio-seculo,288285.jhtml>. Acesso em: 23 maio 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Brasília/DF, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em 02 fev. 2020.

BRASIL. Exército Brasileiro. ECEME: Departamento de Pesquisa e Pós-graduação (Instituto Meira Matos). **Manual Escolar de Formatação de Trabalhos Científicos (ME 21-253)**. 3. ed. Rio de Janeiro, 2017.

BRASIL. Exército Brasileiro. Gabinete do Comandante do Exército. **Diretriz do Comandante do Exército 2019**. Disponível em: <https://www.eb.mil.br/documents/10138/9474894/DIRETRIZ+DO+COMANDANTE+D+O+EX%C3%89RCITO+2019+OTIMIZADO.pdf/eca42421-8af4-ddfa-e94a-0572f280c37b>. Acesso em: 11 fev. 2020.

BRASIL. **EB20-MF-10.101**: O Exército Brasileiro, 1. Ed., Brasília, DF, 2014a.

BRASIL. Governo. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Países**. Brasília, 2020a. Disponível em: <https://pais.es.ibge.gov.br/#/mapa/brasil>. Acesso em: 3 mar. 2020.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Política Nacional de Desenvolvimento Regional**. Disponível em:

[https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/publicacoes/Folder\\_PNDR.pdf](https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/publicacoes/Folder_PNDR.pdf). Acesso em: 19 fev. 2020b.

BRASIL. **III Plano Nacional de Desenvolvimento -1980/85 - Projeto**. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/figueiredo/projeto-iii-pnd/@@download/file/Projeto%20III%20PND.pdf>.. Acesso em 2 fev. 2020.

BRASIL. Secretaria do Desenvolvimento Nacional. I Conferência Nacional de Desenvolvimento Regional. Brasília, 2012. Disponível em: [https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSDRU/ArquivosPDF/Texto\\_de\\_Refer%C3%Aancia\\_-\\_CNDR.pdf](https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSDRU/ArquivosPDF/Texto_de_Refer%C3%Aancia_-_CNDR.pdf). Acesso em 15 maio 2020.

BRASIL. Exército Brasileiro. Departamento de Engenharia e Construção. **Missão**. Brasília, 2020c. Disponível em: <http://www.dec.eb.mil.br/index.php/missao>. Acesso em: 15 maio 2020.

BRASIL. Exército Brasileiro. Departamento de Engenharia e Construção. **Missão**. Brasília, 2020d. Disponível em: [http://www.doc.eb.mil.br/home.php?pg=missao\\_visao](http://www.doc.eb.mil.br/home.php?pg=missao_visao). Acesso em: 15 maio 2020.

BRASIL. Exército Brasileiro. Departamento de Engenharia e Construção. **A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional**. Tomo 1. 1. ed. Brasília, 2014b.

BRASIL. Exército Brasileiro. Departamento de Engenharia e Construção. **A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional**. Tomo 2. 1. ed. Brasília, 2014c.

BRASIL. Exército Brasileiro. **O Exército constrói**. Noticiário do Exército, Rio de Janeiro, ano X, nº 2327, 14 fev 1967.

BRASÍLIA. **Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília [1999]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm). Acesso em: 22 jan. 2020.

BRASÍLIA. **Lei Complementar nº 117, de 02 de setembro de 2004**. Altera a Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para estabelecer novas atribuições subsidiárias. Brasília [2004]. Disponível em: mar. 2019.

BRITO, Elisiario. **O Exército e os Governos dos presidentes Médici e Geisel: contribuições dos I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND)**. 2010. 65 f. Monografia (Curso de Política, Estratégia e Alta Administração Militar) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro. 2010.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e a concentração industrial no Brasil 1930-1970**. 3ª Ed. São Paulo: Editora UNESP, 2007, 217p.

CARVALHO, Douglas Torres de. **Determinantes e resultados do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG)**. 2018. 40f. Monografia (Economia) – Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

COELI, Carla Costa de Medina. **Análise da demanda por transporte ferroviário: o caso do transporte de grãos e farelo de soja na ferronorte**. 136 f. Dissertação (Mestrado em Administração – Universidade Federal do Rio de Janeiro). Rio de Janeiro, 2004.

CORBAGE, Claudio de Oliveira. **Logística Brasileira: um estudo teórico do modal ferroviário**. 73 f. TCC – Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2015.

CORREA, Vivian Helena Capacle Correa; RAMOS, Pedro. **A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas**. Revista de Economia e Sociologia Rural, Piracicaba, SP, vol. 48, nº 02, p. 447-472, abr/jun 2010, ISSN 0103-2003. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20032010000200009&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20032010000200009&script=sci_arttext). Acesso em: 4 mar. 2020.

ESG. DEPARTAMENTO DE ESTUDOS. **Manual básico – MB - 75**. Rio de Janeiro: ESG, 1975.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Central Intelligency Agency. **The World Factbook**. Washington, D.C., 2020. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/384rank.html>. Acesso em: 2 mar. 2020.

FARIA, Durland Puppim de. **Introdução à História Militar Brasileira**. Resende: Academia Militar das Agulhas Negras, 2015. 392p.

FAUSTO, Boris. História do Brasil. 14ª Ed. São Paulo: Editora EDUSP, 2013, 677p.

FREIXINHO, João Eduardo de Souza. **Proposta de implantação da ISO 14001 e OHSAS 18001 na MRS logística S.A.** Monografia (Especialização em Transporte) – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2006.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Editorial, 27 de março de 1964**. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=1436&anchor=4448246&origem=busca&pd=2476e4e284b4424da514a763fde01901>. Acesso em: 13 fev. 2020.

FREITAS, Jorge Manuel da Costa. **A Escola Geopolítica Brasileira: Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos e Therezinha de Castro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.

FTL. Ferrovia Transnordestina Logística. **Grupo CSN**, 2020. Disponível em: [http://www.mzweb.com.br/csn2016inst/web/conteudo\\_pti.asp?idioma=0&conta=45&ti po=59544](http://www.mzweb.com.br/csn2016inst/web/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&ti po=59544). Acesso em: 27 maio 2020.

HADDAD, Marcos Bittar. **O Planejamento Federal para o Desenvolvimento Regional do Centro Oeste**. VI Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional – Universidade de Santa Cruz do Sul, 2013.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Brasília: Ipea, 2010. v.1 586 p.

IKEDA, Riyuzo. **Necessidade x Disponibilidade de Infra-Estrutura de Transporte para a Defesa Nacional**. PADECEME, Rio de Janeiro, n. 15, p. 70-78, 2º Quadrimestre. 2007.

JUSTO, Mario Augusto Cardoso. **Os legados e as heranças do regime militar de 1964 ao espaço geográfico-territorial brasileiro**. 2015.436 f. Dissertação (Geografia Humana – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

KORNIS, George. **Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG)**. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/programa-de-acao-economica-do-governo-paeg>. Acesso em: 2 mar. 2020.

KORNIS, Mônica. **Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED)**. Disponível em: <https://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/programa-estrategico-de-desenvolvimento-ped>. Acesso em: 2 mar. 2020b.

LANG, Aline Eloyse. **As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários**. 2007. 151 f. Dissertação (Transportes – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

MARTINS, Michele Nunes. **Reflexões sobre o cenário econômico brasileiro da década perdida à abertura comercial**. Impulso, Piracicaba, v. 26, nº 67, p. 99-111, Set/Dez 2016. ISSN Eletrônico 2236-9767. Disponível em: <https://www.metodista.br/revistas/revistas-unimep/index.php/impulso/article/view/3099/1911>. Aceso em: 15 maio 2020.

MATOS, Patrícia de Oliveira. **Análise dos Planos de Desenvolvimento Elaborados no Brasil após o II PND**. 2002. 184 f. Dissertação (Mestrado – Economia Aplicada) – Escola Superior de Agricultura - Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2002.

MATTOS, Carlos de Meira. **A geopolítica brasileira - predecessores e geopolíticos**. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, Ano XVII, nº 39, p. 52-82, 2000. Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/article/view/561>. Acesso em: 25 mar. 2020.

MEDEIROS, Rodrigo Augusto Lima de. **A ditadura de 1964 e o governo da natureza: a construção de uma Amazônia geopolítica**. Universitas Humanas, Brasília, v. 12, n. 1-2, p. 41-58, jan./dez. 2015.

MIYAMOTO, S. **Geopolítica do Brasil: algumas considerações**. In: CARVALHO, L. A. Geopolítica e Relações Internacionais. Curitiba: Juruá, 2002, p. 59-78.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. **A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002. p. 185.

NETO, Aristides Monteiro et al. **Desenvolvimento Regional no Brasil: políticas, estratégias e perspectivas**. Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

OLIVEIRA, Dêivid Neto de. **Legalidade e legitimidade do governo Castello Branco: uma análise de 1960 a 1967**. 2018. 49 f. Monografia (Curso de Altos Estudos Militares) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro. 2018.

PAULA, Dilma Andrade de. **Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar**. Revista HISTEDBR On-line, Campinas, nº 56, p. 186-201, mai. 2014, ISSN: 1676-2584. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8640443/8002>. Acesso em: 2 fev. 2020.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil**. Caminhos de Geografia, Uberlândia, MG, vol. 12, nº 40, p. 26-45, Dez 2011, ISSN 1678-6343. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414>. Acesso em: 27 jan. 2020.

PETERS, Grasiéle Ap. C. Ferreira. **Narrativas sobre a Ferrovia Mafra–Monte Castelo: Jogo da memória e o patrimônio ferroviário**. Encontro Internacional Interdisciplinar em Patrimônio Cultural – ENIPAC 3, Joinville, SC, p. 245-250 Set 2016, ISBN 978-85-8209-066-4

PRADO, Emanuel Marcos Cruz e. **1º Batalhão Ferroviário: Histórico das principais atividades desenvolvidas pelo batalhão desde sua criação**. 3ª Ed. LAGES, 2013a. 266 p.

PRADO, Emanuel Marcos Cruz e. **Engenharia Militar de Construção do Exército**. 1ª Ed. LAGES, 2013b. 255 p.

Projeto de 1951. **Projeto da linha POA-Caí-Passo Fundo 1951**. VP2/90 Códice/Estante – Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

REZENDE, M.J. de. **A Ditadura Militar no Brasil: repressão e pretensão de legitimidade 1964-1984**. Londrina, Ed. UEL, 2001. 386 p.

REZENDE FILHO, Marinho Pereira. **O Movimento Democrático de 31 de março de 1964: suas contribuições para o desenvolvimento nacional e influências sobre as Forças Armadas**. 2007. 74 f. Monografia (Curso de Altos Estudos Militares) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro. 2007.



RIO GRANDE DO SUL. Secretaria dos Transportes. **Plano Estadual de Logística de Transporte do Rio Grande do Sul: relatório final**. Porto Alegre, 2018.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Infraestrutura e Logística. **Plano Estadual de Logística de Transporte do Rio Grande do Sul: zoneamento de tráfego, pesquisas rodoviárias e relatório trimestral 1**. Porto Alegre, 2014.

SANTOS, Everton Rodrigo. **Ideologia e dominação: a ESG e a transição democrática no Brasil (1974-1989)**. História Unisinos, Vol. 11 Nº 1, p. 91 – 104, jan/abr. 2007.

SECCHI, Cristiane. **Ferrovia do Trigo: uma história sobre trilhos (1940-1980)**. 2008. 154 f. Monografia (Curso de Licenciatura em História) – UNIVATES, Lajeado. 2008.

SILVA, Juremir Machado da. **1964: golpe midiático-civil-militar**. Porto Alegre: Sulina, 2014.

SILVA, Daniel Neves. **Ditadura Militar no Brasil**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiab/ditadura-militar.htm>. Acesso em: 25 fev. 2020.

TERCERO, Carlos Hernán. **O Brasil que dava certo e tinha um plano**. Disponível em: <http://polestrare.org/obrasilquedavacerto.htm>. Acesso em: 15 Jan. 2020.

VAL, Fábio Pires do. **Os militares do Exército e a história republicana no Brasil no período de 1955 a 1978: contribuições para a consolidação do Estado Democrático de Direito**. 2008. 98 f. Monografia (Curso de Altos Estudos Militares) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro. 2008.

VELLOSO, João Paulo dos Reis. **Estratégia de Desenvolvimento e o Programa de Integração Nacional**. Revista do Serviço Público, v. 105, n. 2, p. 15-29, 1970.