

*Estado, transportes e desenvolvimento regional
A “era rodoviária” em Minas Gerais, 1940-1980*

*Miguel Victor Tavares Lopes
Bacharel em Ciências Econômicas/UFMG
Mestre em Economia/CEDEPLAR/UFMG
Marcelo Magalhães Godoy
CEDEPLAR/UFMG*

RESUMO: A principal proposição desse trabalho foi estudar o processo de modernização rodoviária mineira e os seus principais condicionantes. Para isso, se buscou analisar a expansão da infraestrutura rodoviária, segundo as matrizes econômicas, técnicas e políticas que presidiram a modernização, assim como a dinâmica de concessão, financiamento e construção de vias. Concluiu-se que a expansão rodoviária mineira foi importante condicionante para a consolidação da inserção periférica do estado na divisão interregional do trabalho, pois Minas foi cortada por importantes troncos rodoviários nacionais e beneficiou-se de forma secundária da malha viária, se pautando apenas por garantir o acesso dos centros regionais mineiros aos troncos federais.

Palavras-chave: Brasil, Minas Gerais, 1940-1980, modernização dos transportes, rodoviarismo.

Área temática: História Econômica e Demografia Histórica

Introdução

Esse artigo é um resumo de dissertação¹ apresentada em dezembro de 2015. E, para tanto, se propõe a apresentar alguns apontamentos dessa pesquisa, ou seja, como se deu o processo de modernização rodoviária mineira e os seus principais condicionantes, isto é, como foram alocados os recursos públicos, o crescimento da malha viária, no contexto do desenvolvimento da economia nacional e estadual. Para isso, se buscará analisar a expansão da infraestrutura rodoviária, segundo as matrizes econômicas, técnicas e políticas que presidiram a modernização, assim como a dinâmica de concessão, financiamento e construção de vias. Também será avaliada a inadequação do sistema de transportes de base ferroviária (subsidiado, oneroso e ineficiente) para a continuidade do processo de industrialização, que promoveu a integração dos mercados internos mineiro e brasileiro. Por fim, será elaborada uma proposta de periodização para a “era rodoviária” mineira, com a reconstituição das etapas da evolução da malha rodoviária.

O período de análise a partir dos anos 1940, não quer dizer que fatos ocorridos nas décadas anteriores não sejam importantes para a análise da modernização rodoviária, mas apenas que o processo de priorização das rodovias se torna mais intenso desse momento em diante. Na realidade, a década de 1930 já assinala o significativo arrefecimento da expansão ferroviária, conquanto seja década atípica (bem como a primeira metade da década de 1940), decorrência do quadro mais ou menos permanente de crise econômica do sistema capitalista, entre a crise de 1929 e o final da Segunda Guerra.

Em 1927 foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, mantido por um imposto sobre os combustíveis e veículos importados. O primeiro Plano de Viação, efetivamente oficializado, data de 1934, e previa intermodalidade, cabendo às rodovias o papel de articulação entre as ferrovias. Em 1937 foi criado o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) e, cinco anos depois, o DNEF (Departamento Nacional de Estradas de Ferro), cabendo a este último a coordenação das ações previstas no Plano de Viação. O primeiro Plano Rodoviário Nacional é de 1944, e ainda tinha-se explícita a ideia de superioridade das ferrovias, pois se pretendia evitar a superposição e concorrência entre os dois sistemas. Em 1945, o DNER passa a ser uma autarquia, originando, com ante-projetos de leis, os órgãos rodoviários estaduais e seus respectivos planos rodoviários, conjuntamente com o Fundo Rodoviário Nacional. Em 1951 surge o Plano de Viação que põe fim à supremacia das ferrovias, dando primazia às rodovias sob qualquer outro modal. A visão de intermodalidade é deixada de lado, não se evitando o paralelismo entre os modais, além de criar um plano para cada modalidade (rodovias, ferrovias e hidrovias).

Tratando-se especificamente de Minas Gerais, a década de 1940 representa o esgotamento do ferroparismo, tendo sido assentado no período somente 254,9 km dos 8176 km existentes (BATISTA, 2010). Em 1946 foi criado o DER-MG (Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais), que tomaria frente no novo processo de expansão e modernização das estradas de rodagem do estado. O Binômio Energia e Transporte, de 1951, restringiu a ação do Governo de Minas Gerais ao sistema rodoviário, uma vez que se iniciou um grande esforço de transferir as ferrovias para a competência da União (transferência que começa antes da década de 1930), processo concretizado em 1953 (DINIZ, 1981).

Como consequência do agravamento das contas públicas, o Fundo Rodoviário Nacional foi extinto no início dos anos 1980. Além disso, entre 1985 e 1990 houve grande esforço do Governo Federal em repassar aos governos estaduais e municipais aqueles serviços até então oferecidos pela União; e de buscar alterações institucionais que viabilizassem o ingresso do setor privado em empreendimentos sob a exclusiva responsabilidade do poder público, marcando, assim, o fim do rodoparismo mineiro e brasileiro.

¹ Lopes, Miguel Victor Tavares. Estado, transportes e desenvolvimento regional – A “era rodoviária” em Minas Gerais, 1940 – 1980. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, dissertação (Programa de pós-graduação em Economia), 2015.

Esse artigo está dividido em quatro partes, sendo a primeira esta “Introdução”, onde foram tecidas as primeiras observações. A segunda parte, “O rodoviarismo brasileiro”, tem por objetivo fazer uma exposição de certos marcos que permitiram o aprofundamento do rodoviarismo, tais como o desenvolvimento mais voltado para o mercado interno a partir de 1930, o Plano Rodoviário do Nordeste (1931), o primeiro Plano Geral de Viação Nacional aprovado oficialmente (1934), o Plano Rodoviário do DNER (1937), a Segunda Guerra Mundial e seus impactos, o primeiro plano rodoviário aprovado oficialmente (1944), a criação do DNER (1937) e sua autonomia (1945), a Comissão Mista Brasil-EUA (1951), a criação da Petrobrás (1953) e as instruções da SUMOC de números 70 e 113. Posteriormente, o foco passa a ser o processo nomeado de rodoviarismo em si. Assim, buscar-se-á analisar a consagração do padrão rodoviário (1955-1960), a crise e reestruturação da política de transportes (1961-1966), o auge do rodoviarismo (1967-1973) e a crise do padrão de desenvolvimento e a volta do discurso da intermodalidade (1974-1990).

A terceira parte, “O rodoviarismo mineiro”, se voltará para a análise do processo de privilegiamento das rodovias, iniciando a partir do ano de promulgação da Lei Joppert, em 1945, e prosseguindo até o fim do Governo Estadual de Juscelino Kubitschek, em 1955. Depois se seguirá à tentativa do Governo Bias Fortes de dar continuidade ao trabalho de JK, a partir de 1956, e terminando com o último ano antes do golpe militar, em 1963. Findo esse período, que foi marcado por recorrentes frustrações, a análise cobrirá os anos de 1964 a 1973, o qual foi caracterizado pelo auge do setor rodoviário. Finalmente, terminando a análise, o último período do rodoviarismo mineiro, de 1974 a 1982, caracterizado pelo arrefecimento da euforia rodoviária e o início dos ajustes, culminando no fim do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), em 1982, e na perda de centralidade da política rodoviária pelo DER-MG.

Por último, serão tecidas “Considerações Finais”, as quais terão por objetivo apontar os principais desdobramentos da dissertação. Finalmente, em “Anexo”, se encontram quadros e mapas que foram elaborados a fim de subsidiar as discussões, principalmente, a respeito do rodoviarismo mineiro.

Rodoviarismo brasileiro

A Segunda Guerra Mundial, devido à redução do fluxo de materiais ferroviários e de combustíveis para o país, contribuiu para acelerar a deterioração do parque ferroviário. Assim, a solução seria a formação do próprio parque de fabricação, no entanto, esse empreendimento exigia grande monta de capital, o que obrigava o país a recorrer ao capital internacional. Entretanto, todo o fluxo estrangeiro estava direcionado para a reconstrução da Europa. Além disso, os estadunidenses haviam levado grande contingente de máquinas para a desobstrução de estradas europeias, incluindo equipamentos de terraplanagem, que depois foram vendidos a outros países, inclusive o Brasil, a preços irrisórios e com longos prazos para pagamento e, assim, criaram facilidades para a modernização rodoviária (PAULA, 2000b).

Com relação ao sistema ferroviário brasileiro, este apresentou sinais de decadência desde o início do século XX, mas é com o início da Segunda Guerra Mundial que esse setor sofreu seu maior golpe. Pois, devido à inexistência de um parque industrial ferroviário, o desenvolvimento das ferrovias dependia da importação de seus componentes. Com isso, deflagrada a guerra, tem-se um desgaste mais acelerado de toda a malha, por causa da carência de materiais. Junto a esse fator, a mudança no direcionamento da economia brasileira para o mercado interno, principalmente a partir de 1930, estimulou o uso mais recorrente da estrutura rodoviária para o comércio inter-regional, devido à baixa capacidade de adequação das ferrovias brasileiras a esse novo padrão de desenvolvimento. Além disso, o risco de bombardeio da costa reduziu a navegação costeira, acentuando ainda mais a necessidade de transporte terrestre na direção norte-sul. No pós-guerra, para as ferrovias restava-lhes especializar-se e dedicar-se ao transporte de massa nos grandes centros urbanos (NATAL, 1991).

Outro fator importante de se destacar é que a importação de veículos, no imediato pós-guerra, passou a ter peso equivalente à de trigo e produtos derivados do petróleo (dois itens largamente importados pelo Brasil). Logo, causou um aumento da pressão sobre as reservas

cambiais do país, e, conseqüentemente, qualquer crise cambial implicaria no envelhecimento da frota. Tendo esse aspecto em conta, superar as restrições à importação através da implantação e internalização da indústria petrolífera e automobilística no país tornou-se primordial. Resolver esses entraves significava permitir o avanço do rodoviarismo-automobilismo e aliviar o problema da restrição de divisas para importar (NATAL, 1991).

Assim, no final de 1945, com a promulgação do Decreto-Lei nº 8.463², que transformou o DNER em autarquia e criou o FRN, tem-se novo impulso às construções rodoviárias. Além disso, iniciou-se, no mesmo período, a revisão do Plano Nacional de Viação, que conferiria às rodovias e à navegação as funções de pioneiras e de penetração, restringindo a expansão ferroviária somente às áreas densamente povoadas e com produção condizente com a densidade do tráfego. Assim, as ferrovias somente seriam expandidas se atendessem a critérios econômicos e/ou militares. Portanto, como afirma Paula (2000b), as ferrovias, num primeiro momento, passaram a ser restringidas, porém, depois passaram a ser eliminados trechos já construídos.

O PGVN de 1934 foi revisto em 1951 e além da mudança prevista na formação da rede, outro direcionamento importante na política de transportes foi dado, ou seja, as rodovias, por interesses políticos, econômicos e militares, recebem o papel pioneiro de penetração e ocupação do território. Contudo, ele nunca foi formalmente aprovado pelo poder legislativo (PAULA, 2010). Portanto, esse processo de privilegiamento das estradas de rodagem que se inicia no final da década de 1920, tem suporte institucionalizado em meados da década de 1940 e na década de 1950 tem sua priorização explicitada.

O caráter oligopolista da indústria automobilística, assim como a situação da economia mundial na década de 1950 (marcada pelo intenso processo de internacionalização da indústria), foram fatores importantes para a consagração do padrão rodoviário-automobilístico no Brasil. O acirramento da concorrência dessa indústria nos mercados europeus e estadunidense incentivou a busca por novos mercados que viabilizassem sua instalação. Para tanto, o Programa de Metas teve papel preponderante na institucionalização do novo padrão de transportes brasileiro.

Considerando as recomendações da Comissão Mista Brasil-EUA, a partir de 1956, formou-se um Grupo de Trabalho com o intuito de estudar a possibilidade de se erradicar ramais férreos. Porém, nos anos seguintes pouco foi suprimido, expondo, provavelmente, a grande expressão que os interesses regionais/oligárquicos ainda tinham. Entretanto, a proposta da Comissão de se fazer uma mudança na organização administrativa ferroviária foi integralmente acatada³ (NATAL, 1991). “Os fatos mencionados mostram, na realidade, que a rede ferroviária antes de avançar, apenas se consolidou no período em questão em termos de extensão” (NATAL, 1991; p. 139).

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), resultado de um novo acordo de cooperação entre o governo brasileiro e o estadunidense, apesar de ter dado pouca ênfase ao setor rodoviário, sua política ferroviária, que previa a modernização de alguns trechos e a erradicação dos ramais ferroviários antieconômicos, deixou implícita uma política rodoviária, que viria a ser adotada pelos próximos governos.

A criação da Petrobrás, em 1953, foi importante para o ritmo do desenvolvimento rodoviário, pois facilitou o serviço de pavimentação com a instalação das suas fábricas de asfalto. Na mesma década, dois avisos da Cexim⁴ haviam criado ambiente propício para a consolidação da indústria de peças de automóveis, pois proibiram a importação de peças de reposição que tivessem similares nacionais e vetaram a importação de veículos montados (NATAL, 1991).

² O Presidente Getúlio Vargas é deposto em 29 de outubro de 1945 e José Linhares ascende à presidência para governar, provisoriamente, até 31 de janeiro de 1946. No entanto, apesar desse curto período de tempo, o seu governo é responsável pela reformulação do DNER, proposta pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, o Engº Maurício Joppert da Silva, que dá autonomia administrativa e financeira ao Departamento, além de ter modificado a competência, organização e funcionamento do órgão (OLIVEIRA, 1986).

³ Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), através da Lei nº 3115, para administrar as estradas de ferro de propriedade da União. Isto marca o auge de um processo de estatização das linhas férreas iniciado no fim século XIX. Ficaram de fora dessa empresa sete ferrovias paulistas, que estavam sob controle do Governo de São Paulo e nove com fins específicos de transportes de minérios (NATAL, 1991).

⁴ Aviso 288, de 1952; e, Aviso 311, de 1953 (LIMONCIC, 1997).

Ao final de 1955, a participação da rede federal em relação à estadual aumenta, diminuindo a média nacional para 2,4 quilômetros de rodovias estaduais para cada quilômetro de rodovia federal. São Paulo deixa de ser o estado com a maior proporção, tomando o posto o estado de Santa Catarina, com a razão de 10. Há uma queda acentuada nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul para, respectivamente, 3,6, 3,4 e 5,1. No entanto, vale ressaltar que ainda estão acima da média nacional. A malha federal manteve sua participação no Nordeste praticamente inalterada, mas isso não quer dizer que não houve crescimento absoluto, apenas que a estadual cresceu no mesmo ritmo. Importante notar que a participação na região Norte diminuiu consideravelmente. Outro dado importante é quanto à pavimentação das vias. Apesar das vias federais terem extensão menor se comparadas às estaduais, dá para presumir que tinham condições melhor de tráfego, pois tinham um percentual de pavimentação maior. Enquanto nas estradas federais esse número variava de 0 a 53%, no caso das vias estaduais variava de 0 a 14%. Se considerarmos a média nacional, as estradas federais tinham 10% de suas vias pavimentadas, ao passo que as estaduais chegavam a 1,4%. Em relação à quantidade de quilômetros de estradas por 1000 quilômetros quadrados de extensão territorial, percebe-se que há uma diferença considerável a respeito do adensamento, variando de 0,1 (caso do estado do Amazonas) a 1447,6 (caso do Distrito Federal). Expressando realidades bem diferentes no conjunto da União. Em termos regionais, a região Norte é a que apresenta a média mais baixa, sendo de apenas 2,28, ao passo que a Sudeste tem 535,9. O Sul vem em segundo lugar, com 252,06, seguido pelo Nordeste, com 105,9, e pela Centro-Oeste, com 25,75. Porém, vale destacar que, se retirarmos o Distrito Federal da média da região Sudeste, o valores abaixam para 307,9. Essa análise é importante para demonstrar o quanto que a malha rodoviária era mais adensada na região Centro-Sul do país em 1955 (IBGE, 1956).

O Imposto Único sobre Lubrificantes Líquidos e Gasosos (IULCLG) era a principal fonte de recurso do Fundo Rodoviário Nacional, quando da sua instituição em 1945. Porém, nos anos seguintes, foram criados outros tributos para financiar o setor rodoviário. Até 1988, pode-se citar o Imposto sobre os Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas (ISTR), a Taxa Rodoviária Única (TRU) e a cobrança de pedágio em algumas estradas. No entanto, também foi financiado por recursos oriundos de outros setores, provenientes de transferências gerais do Tesouro Nacional. Além disso, operações de crédito interno e externo também foram comuns e como principais agentes financeiros destacam-se o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

A participação das estradas federais no conjunto da malha cresceu, de 1955 a 1960, para grande parte dos estados, especialmente naqueles em que as estradas estaduais respondiam por grande parte da malha. Em compensação, no Nordeste, o único estado que teve o mesmo movimento foi o Maranhão. Mato Grosso se destaca por ter passado de uma proporção de aproximadamente 0,5 km de estradas estaduais por quilômetro de estrada federal para uma razão de 2 km. A participação das estradas federais no total da malha aumentou em praticamente todos os estados, as exceções foram Piauí e Alagoas. As porcentagens de estradas federais e estaduais pavimentadas cresceram em todas as unidades, as exceções foram Ceará e Paraíba. Vale destacar que a malha federal passou a ter uma média de 25% de toda a malha pavimentada, enquanto a estadual teve uma tímida expansão para 5%. São Paulo detinha, aproximadamente, 84% de toda a sua malha federal pavimentada e 20% da estadual, sendo o primeiro a maior razão dentre as unidades federativas. Enquanto Minas Gerais e Rio Grande do Sul tinham, respectivamente, 44% e 30% da malha federal pavimentada. Em relação à pavimentação da malha estadual, o estado da Guanabara detinha 52% pavimentado, sendo o estado de maior razão. No entanto, provavelmente como reflexo da posição anterior de capital federal. E, Minas Gerais e Rio Grande do Sul tinham entre 1% e 3% da malha estadual pavimentada. No que diz respeito ao adensamento da malha rodoviária, a configuração continua sendo a mesma que aquela apontada para 1955 (IBGE, 1961).

Comparando os dados de 1960 com os de 1964, é possível observar que somente no Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Goiás as estradas estaduais cresceram, em extensão, num ritmo maior que as federais. No entanto, há de se ressaltar que em alguns estados, a rede municipal

cresceu a um ritmo mais acelerado, fazendo com que a proporção de estradas federais diminuísse nas respectivas unidades federativas⁵. Interessante notar também que a pavimentação de vias federais se deu num ritmo maior do que a expansão, valendo destaque novamente para Minas Gerais e São Paulo, com, respectivamente, 67% e 87% de todas as estradas federais pavimentadas. Por último, somente Pernambuco teve uma queda na porcentagem de vias estaduais pavimentadas. Entretanto, a média nacional de pavimentação das estaduais é bem baixa, sendo de apenas 6%. Portanto, a maior parte dos estados estava mais preocupada em expandir a rede e/ou estavam encontrando dificuldades para a compra de asfalto. Nesse quesito, o estado da Guanabara se destaca com 55% de pavimentação da rede estadual, sendo os estados de São Paulo, Pará e Amazonas os próximos com, respectivamente, 20%, 27% e 21%. Curiosamente, Minas Gerais tinha pouco mais de 3% de sua rede estadual pavimentada, apesar de ter a maior rede de estradas. Em respeito ao adensamento das vias, a situação continua praticamente inalterada, com o Centro-Sul concentrado grande parte da malha rodoviária. Porém, o Centro-Oeste é a única região que apresenta queda no adensamento com relação a 1960. Isso se dá, provavelmente, pela baixa taxa de pavimentação das suas vias que, em conjunto com a precipitação pluviométrica alta, contribuíam para o desaparecimento de estradas com baixa manutenção (IBGE, 1965).

De 1960 a 1964, os gastos com as ferrovias ficavam em torno de 40% dos dispêndios em transportes do MVOP. Entretanto, esses gastos se destinavam mais em reaparelhamento do que propriamente em expansão da rede. Enquanto isso, os gastos com rodovias se orientavam tanto em expansão quanto em modernização (pavimentação de vias). De 1965 a 1967, observa-se um significativo crescimento dos dispêndios com rodovias, ao passo que os com o transporte marítimo caem e os com ferrovias apresentam certa estabilidade. Contudo, de 1967 a 1970, os gastos com a infraestrutura rodoviária passam a responder por mais de 50% do todo e as ferrovias passam a representar, em média, apenas 20% (GEIPOT, 1970).

O rodoviarismo-automobilismo atingirá, entre 1967 e 1973, seu auge, em consonância com a retomada do crescimento econômico e associado à rápida expansão das firmas de Engenharia Civil. Além disso, a crescente urbanização dos anos 60, a consolidação do mercado interno nacional e as safras voltadas para a exportação em crescimento exponencial, aumentaram a demanda por transportes no país. No entanto, esse período tem um diferencial, pois, distintamente de antes, as indústrias que viriam a se instalar encontrariam uma infraestrutura rodoviária já instaurada – mesmo que viesse a sofrer forte expansão no período - e especialmente densa na região Centro-Sul; e, portanto, com mais facilidade de acesso ao mercado interno nacional.

Interessante notar que de 1960 a 1964 as rodovias federais expandiram num ritmo maior que as estaduais, porém, de 1964 a 1968, as rodovias estaduais voltam a crescer num ritmo superior, fazendo com que, em 1968, para aproximadamente 2,4 km de rodovias estaduais corresponda um quilômetro de federal. Entretanto, vale observar que em oito estados⁶ essa proporção decaiu com relação à observada em 1964, valendo destaque para Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Ainda assim, em média, a proporção de estradas federais diminuiu com relação ao todo, somando-se também as municipais, podendo ser um demonstrativo do crescimento urbano observado na década de 1960. Em média, a pavimentação das vias federais aumentou, alcançando 41%. Analisando cada unidade federativa, São Paulo se destaca como primeiro, tendo 88% de suas vias federais pavimentadas, em seguida vem Rio de Janeiro, Paraná e Minas Gerais com, respectivamente, 80%, 73% e 64%. Com relação às rodovias estaduais, essas também aumentaram sua pavimentação, chegando a uma média de 16%. O estado de São Paulo, em 1968, tinha 68% de suas vias estaduais pavimentadas, enquanto Minas Gerais e Rio Grande do Sul tinham, respectivamente, apenas 14% e 7%. Como último apontamento, é importante indicar que Minas Gerais, desde 1952, é o estado com a maior extensão de rodovias federais e estaduais somadas. Enquanto São Paulo ocupou a maior parte do tempo a segunda posição, sendo o ano de 1960 a exceção, quando o estado passou para terceira colocação, sendo ultrapassado por Mato Grosso. E, o Rio Grande do Sul, dentre os anteriormente citados, foi o que mais vezes perdeu posição relativa. Em 1952, ele se destacava na

⁵ São os casos de Amazonas, Amapá, Maranhão, Minas Gerais e Mato Grosso.

⁶ Acre, Amazonas, Sergipe, Minas Gerais, Espírito Santo, Guanabara, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

terceira posição. No entanto, em 1960 passou para a quarta e em 1968 decaiu para a quinta posição. Além disso, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul eram os estados com a maior extensão de vias estaduais desde 1952, porém, de 1964 em diante, o estado de Goiás assume a terceira posição do estado gaúcho (IBGE, 1961; IBGE, 1965; IBGE, 1969; GEIPOT, 1970).

No entanto, apesar do crescimento abrupto da malha rodoviária verificado nesse período e da tentativa de racionalização dos investimentos, o novo Plano Nacional de Viação (PNV) só veio a ser aprovado em 1973⁷, o que aponta que “as ações verificadas nestes anos não seguiram um plano formalmente estabelecido” (NATAL, 1991; p. 206).

Interessante observar que o modal ferroviário tem seus investimentos estagnados no mesmo patamar de 1967 a 1969, porém, a partir dos anos 1970, apresenta tendência ascendente, tendo um grande levante a partir de 1974, se equiparando, inclusive, aos investimentos rodoviários. Portanto, é possível inferir que o primeiro choque do petróleo em 1973 foi responsável pela inflexão observada, entretanto, apesar de condição necessária, não foi suficiente, pois se pode notar que o novo Ministério dos Transportes já vinha aumentando os investimentos nas ferrovias anteriormente.

A crise do petróleo levou o governo brasileiro a propor, no II PND, devido à grande dependência do transporte rodoviário, a racionalização do consumo de combustíveis derivados do petróleo. Assim, no final da década de 1970 e início da de 1980, a crise continuou afetando a economia brasileira e percebe-se, nesse período, uma redução nos investimentos em infraestrutura rodoviária, levando à deterioração da malha rodoviária. No entanto, esse cenário abriu margem para que, no decorrer dos anos 1980, se instaurasse um discurso de incapacidade do Estado em gerenciar projetos de infraestrutura, fazendo com que a implantação do sistema de concessões entrasse em voga.

A malha estadual cresceu a um ritmo maior que a federal de 1968 a 1973, ao passo que a pavimentação da última foi maior. Consequência, provavelmente, da intensa centralização dos investimentos por parte do governo militar. No entanto, cabe ressaltar que as rodovias estaduais continuam a representar mais que o dobro das federais, sendo 2,25 km de vias estaduais para cada quilômetro de federal. A pavimentação das rodovias federais continua a crescer, alcançando uma média de 55%. Nesse quesito vale destaque para o estado de São Paulo com 92%. Minas Gerais e Rio Grande do Sul têm, respectivamente, 76% e 83%. Com relação à pavimentação das vias estaduais, cuja média de pavimentação é de 21%, o estado de São Paulo aparece em primeiro com 68%, enquanto Minas Gerais e Rio Grande do Sul têm, ambos, 17%. Minas Gerais e São Paulo continuam sendo os estados com maior extensão da malha rodoviária federal e estadual, enquanto o Rio Grande do Sul permanece na quinta posição e os estados de Goiás e Mato Grosso assumem, respectivamente, a terceira e quarta posição. Portanto, esse movimento verificado pelos estados do Centro-Oeste demonstra a crescente expansão da fronteira agrícola para essa região (IBGE, 1974).

Portanto, o II PND iniciou um processo de realocação de prioridades. O transporte por ferroviárias, hidrovias e dutos ganhou mais peso em termos de recursos, além da valorização dos transportes coletivos. No entanto, apesar disso, os anos acumulados de sucateamento desses modais fizeram com que as instituições públicas estivessem despreparadas para receberem esse novo aporte de recursos, e, portanto, não eram capazes de reagirem com rapidez à demanda (NATAL, 1991). Apesar disso, a extensão da rede rodoviária federal pavimentada e não pavimentada teve aumento durante o II PND.

O segundo choque do petróleo ao final de 1979, conjuntamente com os problemas já existentes da economia brasileira (inflação, dívida interna e externa) vieram a contribuir para o fim do discurso otimista (marca do Governo Geisel) e marcaram o uso da recessão como instrumento de política econômica. Dado a crise de recursos internos, uma política de racionalização maior dos gastos públicos se tornou explícita. Assim, aproveitar a capacidade instalada, mantendo-a e restaurando-a quando possível, seria prioridade, ao invés de se expandir a infraestrutura viária. E, considerando a crise de divisas externas, deveriam ser privilegiados os transportes voltados para a exportação.

⁷ Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Sendo assim, a década de 80 é marcada pelo aprofundamento da crise do modal rodoviário e do setor de transporte de um modo geral, uma vez que ele correspondia, nesse período, por mais da metade das pessoas e cargas transportadas. Apesar dessa crise ter tido início com os choques do petróleo, a extinção do FRN⁸ só veio a agravar ainda mais esta situação. Portanto, o Governo Federal buscou incentivar uma maior participação dos estados e municípios na elaboração da política rodoviária. E, no início da década de 90, a preocupação ficou sendo a de integração dos vários modais, isto é, buscou-se formar um sistema logístico nacional (PEREIRA; LESSA, 2011). Assim, os Planos foram substituídos por Programas de Transportes, que são ações pontuais e setoriais, sem coordenação dos governos federal e estaduais. Esse processo foi institucionalizado com a Constituição de 1988, que impôs a programação orçamentária nacional por um período de quatro anos e deu fim aos tributos vinculados a diversos setores, transferindo receitas para estados e municípios⁹ (NIGRIELLO, 2009). E, em 1992, no governo Collor, devido ao esgotamento da capacidade de financiamento dos investimentos do setor público, inicia-se um amplo programa de privatizações.

A rede federal pavimentada cresceu 178% no período 60-70, 64% em 70-80 e 26,7% em 80-90. Com relação à rede estadual, o ritmo de crescimento foi de 506,5% em 60-70, 70% em 70-80 e 88% em 80-90. Além disso, a extensão da rede rodoviária cresceu a uma taxa menor que a pavimentação. Com isso, a participação da rede federal pavimentada no total saiu de 26% em 1960, para 79% em 1990. E, a rede estadual foi de 5% em 1960, para 41% em 1990. Portanto, é possível aferir que a rede federal teve um ritmo de pavimentação muito intenso na década de 60, porém este aumento se arrefeceu no decorrer dos anos. Contudo, a rede estadual teve um incremento na pavimentação muito forte na década de 60 e, mesmo que a um ritmo menor, se manteve constante nas outras décadas.

Os investimentos em rodovias federais iniciaram sua ascensão a partir de 1964, tiveram seu ápice em 1974 (um ano após o primeiro choque do petróleo) e depois entraram em queda até 1986 (ano em que é reestabelecido o FRN). Desse último ano em diante, os investimentos apresentaram uma dinâmica irregular, mas sempre num patamar médio mais baixo do que grande parte da década de 60. No início da década de 50, o transporte rodoviário já se desponta como hegemônico no país, porém esse descompasso é mais evidente no transporte de passageiros do que no de carga. A participação dos outros modais no transporte de passageiros tem trajetória descendente até a década de 70, quando passam a ter participação relativa irrisória. Com relação ao transporte de cargas, o mesmo é verificado, no entanto, ao contrário do ocorrido no transporte de passageiros, os modais mantêm participação relativa próxima dos 30% até meados da década de 70, quando passam a verificar novamente um aumento relativo.

Rodoviarismo mineiro

Considerando a diversidade dos interesses regionais mineiros, as construções ferroviárias não foram capazes de absorver toda a gama de sistemas locais, prevalecendo o interesse da elite agrária¹⁰ majoritariamente sobre os outros. Sendo assim, a circulação interna de pessoas e

⁸ A redução dos recursos vinculados ao setor rodoviário teve início em 1975 e, em 1982, todos os recursos do setor rodoviário federal foram desvinculados. No entanto, em 1985, eles foram novamente restabelecidos, tendo sido consolidada a extinção com a promulgação da Constituição de 1988.

⁹ “Em 1988, o sistema tributário é alterado com a promulgação da nova Constituição. A nova estrutura tributária criou o Imposto estadual sobre Mercadorias e Serviços (ICMS), que incorporou vários tributos federais específicos (ISTR, IULCLG, Imposto de Comunicação, etc). Assim, a partir de 1989, os governos estaduais passaram a receber as contribuições dos usuários do setor rodoviário por meio do ICMS e do IPVA. Com a extinção da vinculação da receita, não existia nenhuma garantia que esses recursos fossem aplicados na malha rodoviária. Os gastos anuais ficaram dependendo de aprovação pelo Congresso Nacional, estando assim sujeitos a interferências políticas” (FERREIRA; MALLIAGROS, 1999; p. 25).

¹⁰ Vale ressaltar que, em 1940, a “distribuição espacial da população ainda refletia o hegemônico caráter pré-capitalista da economia regional, com predomínio de agropecuária tradicional, reduzida participação relativa da população urbana e restrita mobilidade” (GODOY *et al*, 2014; p. 6). A malha ferroviária, ao fim de sua era, estava concentrada no centro

mercadorias foi negligenciada pela modernização ferroviária, cabendo à permanência dos sistemas tradicionais (tropas e carros de bois) garantir a continuidade de grande parte dos sistemas regionais mineiros (GODOY *et al*, 2014). No entanto, é preciso ressaltar que a maior densidade da malha ferroviária é coincidente com a maior presença de transportes tradicionais, os quais tiveram papel complementar na circulação de pessoas e mercadorias. E, além disso, a maior presença de veículos automotores, a partir do início do século XX, não ausentou de importância os tradicionais, ocorrendo apenas uma substituição lenta e gradual (GODOY *et al*, 2014).

Em 1920, mais de 50 mil km de vias, pouco mais 10% estavam adaptadas, segundo o governo, ao trânsito de automóveis. Sendo grande parte das vias, aproximadamente 85%, somente transitáveis por carros de tração animal. Portanto, por mais que as ferrovias já estivessem demonstrando sinais de esgotamento, o estado ainda se via despreparado, em termos de infraestrutura, para a introdução do automóvel na circulação de cargas e pessoas. Além disso, os veículos de auto-propulsão representavam apenas uma pequena parte da frota total, sendo de aproximadamente 3% (MINAS GERAIS, 1921).

Portanto, a Figura 1 permite observar que, às vésperas da promulgação da Lei Joppert, as estradas de rodagens e caminhos mineiros eram mais concentrados no Triângulo e Centro-Sul, seguindo o mesmo padrão da malha ferroviária. A região Norte se encontra praticamente isolada do resto do estado, tendo apenas um único caminho que a interligava à região Central. A Zona da Mata apresentava uma concentração em torno de Juiz de Fora, embora não muito interligada internamente. O Triângulo Mineiro é a região que se apresentava mais interligada internamente. E o Sul sustentava muitas ligações entre as suas cidades e também uma quantidade considerável de conexões com o estado de São Paulo.

Em 21 de agosto de 1946, pelo Decreto-lei 1831, foi reorganizado o DER e, finalmente, em 16 de dezembro de 1953, pela Lei nº 1043, foi ele erigido em pessoa jurídica, com autonomia administrativa e financeira, diretamente ligado à Chefia do Governo, com a finalidade de executar todos os trabalhos e serviços técnicos e administrativos, relativos às rodovias em Minas.

O Departamento contou para suas atividades, no seu início, com uma dotação estadual e com a quota do FRN. Até 1951 esta última fonte de receita constitui-se na principal fonte de recursos do DER, pela sua constância e seguro provimento, complementada pela dotação estadual que, consoante o que determina a lei que instituiu o FRN, alcançava montante igual ou superior àquela quota. A contribuição do FRN, até 1951, girava, efetivamente, em torno de 50% da receita global do DER. Contudo, a partir de 1952, o Departamento passou a contar também com a Taxa de Recuperação Econômica do estado, o que elevou consideravelmente sua receita.

De um investimento total de Cr\$ 18.544.549,70 em atividades rodoviárias em 1945, passou o Estado de Minas Gerais, através do DER, a um orçamento de Cr\$ 645.777.050,80, em 1955, para essas atividades. Para um investimento total de Cr\$ 337.240.081,60 em atividades rodoviárias no período compreendido entre 1923-1945, inverteu-se no período 1946-1955 o total de Cr\$ 2.994.888.005,60 (DER-MG; 1957).

O Plano de Recuperação Econômica, criado no Governo Milton Campos, em 1947, entendia o papel do Estado no impulso à industrialização baseado em quatro princípios:

“[...] entende o Estado que as atividades industriais deverão processar-se sob o primado da iniciativa particular; que a ele incumbe estimular a iniciativa, promovendo a adoção de medidas que lhe facilitem a ação; que lhe cumpre agir supletivamente, a fim de encorajar e auxiliar a iniciativa privada; que só deve intervir na atividade industrial onde a iniciativa particular for omissa ou incapaz, limitada essa interferência às indústrias fundamentais e de caráter básico. Ficará livre a manufatureira ou de transformação corrente, que será auxiliada para que se desenvolva e produza cada vez mais, melhor e por menores preços” (DULCI, 1999; p. 82).

Assim, além de algumas barragens e a entrada do Estado em alguns setores da economia, estava previsto o estabelecimento de um Plano Rodoviário¹¹, que deveria ser financiado através da

e sul do território mineiro e seguindo sentido radial. Assim, outros espaços, que não tinham o que exportar, ficaram, em grande parte, de fora do primeiro processo de modernização dos transportes mineiros.

¹¹ A meta era concluir 471 km de rodovias ainda em obras e iniciar a construção de outros 3.162 km de novas vias.

Taxa de Recuperação Econômica, porém, não obteve êxito, pois em decorrência do volume de dívidas do Estado, as fontes de financiamento não foram suficientes (DINIZ, 1981).

O Binômio Energia e Transporte, de 1951, propôs a construção de 2.000 km de novas estradas e a pavimentação de 500 km. Durante o governo de JK, em Minas Gerais, coube, ao DER-MG, parcela considerável dos investimentos previstos em rodovias. Foi durante esse período que o Departamento foi desvinculado da Secretaria de Viação e Obras Públicas, passando a subordinar-se diretamente à chefia de governo. Ao contrário da meta inicial, foram construídos 3.725 km de estradas entre 1951 e 1955, mas a meta de 500 km de pavimentação ficou a quem do esperado (DINIZ, 1981).

Portanto, o primeiro decênio do rodoviarismo mineiro é marcado pelo enfrentamento de dificuldades financeiras e estruturais pelo Governo do Estado. Nesse período foram elaborados dois planos estaduais rodoviários, além de dois planos estaduais de desenvolvimento. Demonstrando assim uma recorrente busca pela adequação da infraestrutura viária e de estratégias de desenvolvimento econômico. As rodovias estaduais eram, em termos de extensão, quase sete vezes maiores que as federais, em 1949. No entanto, em 1954, essa proporção diminuiu para pouco menos de cinco vezes. Sendo assim, as rodovias federais crescem a ritmo mais elevado que as estaduais. Com relação à estrutura física da malha, pouco muda nesse período. As estradas em terra melhorada e não melhorada que representavam quase 95% do total, em 1945, passam a 98%, em 1954. Assim, grande parte do crescimento viário mineiro continuou sendo de rodovias com condições não ideais de tráfego para veículos automotores.

Até 1944 os caminhos e rodovias pareciam atender a uma miscelânea de interesses locais. Fato que pode ser comprovado através das várias cidades mineiras que se apresentavam como irradiadoras de caminhos que articulavam o seu entorno, porém pouco interligavam com o resto do estado. Entretanto, a partir de 1945, o planejamento rodoviário passa a ser centralizado pelo DER-MG e o Estado passa a assumir os investimentos em construção, conservação e melhoramento das vias. Assim, como consequência, Belo Horizonte passa a figurar como irradiadora de rodovias. Além disso, em 1957, a capital mineira já apresentava vias de ligação com os estados do Rio de Janeiro/Guanabara e São Paulo. Importante notar que poucas eram as ligações das rodovias estaduais com as federais, o que revela pequena articulação entre os interesses da União e de Minas Gerais.

A fim de obter mais recursos para a continuidade da expansão rodoviária, pela lei nº 1734, de 24 de dezembro de 1957, foi criado o pedágio com a finalidade da cobrança de taxa correspondente ao uso das estradas pavimentadas, revertendo a renda obtida, a qual era depositada em banco sob título “Conta Especial de Pavimentação”, ao incremento da mesma pavimentação (DER-MG, 1970).

Na década de 1950, devido ao movimento, muitas estradas já se encontravam na ocasião de serem pavimentadas. Analisando o problema, o Governo Bias Fortes criou o Plano Especial de Pavimentação. Os trabalhos de pavimentação das estradas constantes do Plano foram contratados por concorrência pública realizada no dia 23 de dezembro de 1957.

Iniciado em 30 de outubro de 1958, o plano previa a pavimentação de 3032 km de novas rodovias, compreendendo serviços de terraplanagem e obras de arte, com término previsto dentro de três anos. As obras estavam a cargo do consórcio empreiteiro Sociedade de Pavimentação e Terraplanagem PATER Ltda.

Em 1961, com a intenção de aumentar a capacidade de financiamento das intervenções rodoviárias, o DER foi autorizado a emitir apólices, cujo produto obtido era denominado de Obrigações Rodoviárias, que se destinariam à aquisição de equipamento para o DER e à execução do programa de obras rodoviárias.

Portanto, houve considerável acréscimo na pavimentação das rodovias mineiras, nesse segundo período analisado. No entanto, é importante destacar que grande parte das vias asfaltadas eram federais, confirmando, assim, o fracasso do Plano Especial lançado no Governo Bias Fortes. Isso pode ter resultado tanto de dificuldades conjunturais econômicas quanto pelo mau dimensionamento das capacidades operacionais do governo de lidar com as metas impostas. Assim,

em 1963, as principais vias federais¹², que cortavam o estado e ligavam Belo Horizonte às principais cidades¹³, já estavam pavimentadas. Além disso, outros pequenos trechos de rodovias federais e estaduais já se encontravam com pavimentação.

Em 1964, havia aproximadamente 3731 quilômetros de estradas asfaltadas em Minas Gerais, no entanto, a União era responsável por praticamente 86% (3239 km) desse total, sendo que quase toda essa extensão respondia por três estradas (Rio-Bahia, Rio-Belo Horizonte-Brasília e a São Paulo-Belo Horizonte). Contudo, “apresentavam-se essas estradas muito mais com o sentido de integração nacional do que propriamente com as características de vinculação de polos econômicos mineiros e de escoamento de nossos fluxos de produção” (RESENDE, 1975; p. 13).

Sendo assim, em 1964 e 1965, realizou-se um estudo para definir um plano diretor de transportes para Minas Gerais, contratado pelo GEIPOT, com assistência técnica do Banco Mundial, através das empresas de consultoria INGEROUTE e COVERDALE AND COLPITTS, firmas francesa e estadunidense, respectivamente¹⁴.

Como relata Resende (1975), a adoção desse *Master Plan* pelo governo mineiro permitiu a obtenção de financiamentos externos, em grande parte providos do Banco Mundial. Entretanto, é preciso evidenciar que esse Plano, por utilizar metodologia que propunha intervenções rodoviárias de acordo com as tendências da economia e movimentos populacionais mineiros, tendia a aprofundar, ainda mais, a inserção periférica da economia mineira no contexto nacional. Assim, por mais que se diminuíssem as interferências políticas na definição dos investimentos rodoviários a serem realizados, os gestores mineiros fizeram opção por aceitar esse caminho para a economia estadual.

Sendo assim, é possível notar que as rodovias mais longas, que ligavam Belo Horizonte aos pontos extremos do estado eram vias federais, que conectavam não só a capital às cidades mais longínquas, como também às principais cidades do país, a exemplo de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Desse modo, coube à malha estadual conectar as cidades mineiras aos grandes troncos federais. Percebe-se que grande parte dos investimentos federais se efetivaram, interligando o estado de Minas Gerais através de uma lógica radial, tendo Belo Horizonte como o principal centro irradiador de rodovias.

O impulso no programa rodoviário mineiro, após 1964, foi intenso. Tanto que, em 1974, o estado tinha três vezes mais estradas pavimentadas do que dez anos antes. No entanto, por mais que a participação estadual em termos absolutos tenha aumentado – saindo de 492 km, para 3435 km -, a União continuou a representar a maior parte de toda a rede pavimentada, sendo, aproximadamente, 67% de um total de 10606 km (Tabela 34). O sistema rodoviário vigente foi aprovado pelo Conselho Rodoviário Estadual em 26 de novembro de 1974.

Outra característica do processo de crescimento e desenvolvimento regional de Minas Gerais é a sua desarticulação espacial, ou seja, não havia um grande centro, ou este centro não se encontrava devidamente articulado com todo o espaço mineiro através de um sistema de transportes eficiente (DER-MG, 1985).

Assim, até meados da década de 1970, era mais fácil a comunicação da Zona da Mata e Sul de Minas com o Rio de Janeiro do que com Belo Horizonte, o mesmo ocorrendo com o Triângulo em relação a São Paulo e amplas faixas do Norte de Minas com relação a Salvador.

Com o crescimento acelerado de Belo Horizonte e grandes investimentos em rodovias troncais federais, formando quase um sistema radial com polo na capital mineira, sobretudo a partir da segunda metade da década de cinquenta, essa desarticulação sociopolítica econômica tendeu a desaparecer. Comparativamente à situação de 1974, houve certo crescimento das vias federais,

¹² A BR-116, que ligava a cidade do Rio de Janeiro ao Nordeste e passava pelo estado de Minas Gerais; a BR-040, que ligava a cidade do Rio de Janeiro a Brasília e passava por Belo Horizonte; e, a BR-381, que ligava Belo Horizonte à cidade de São Paulo.

¹³ São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

¹⁴ Esse estudo introduziu novas rotinas de trabalho no DER-MG. Implementaram-se as pesquisas para contagem de viagens e destinos, além de ter determinado prioridades e ter classificado todos os trechos (RESENDE, 1975).

porém a maior mudança é com relação às estaduais, que passaram a interligar mais cidades à malha federal.

Desse modo, com relação à contribuição do sistema de transporte ao crescimento equilibrado, tanto espacial como estruturalmente, a tônica da década de 1970, principalmente a partir de 1974, passou a ser de concentração de estradas alimentadoras em torno de polos microrregionais (desconcentração do processo de crescimento intra-estadual e a articulação dessas estradas com os demais modais de transportes - articulação intermodal).

Assim, no início da década de 1980, além da mudança de dinâmica imposta pelo fim do FRN, o DER-MG perde sua autonomia administrativa e passou a não ser o único responsável pelo desenvolvimento do sistema de transporte estadual¹⁵, marcando o fim do rodoviarismo mineiro e brasileiro pela perda de apoio institucional e da garantia de recursos para os investimentos na malha rodoviária.

Considerações finais

Em suma, o rodoviarismo mineiro foi um processo que carregou características próprias, tendo sido pioneiro em determinados momentos, no entanto, foi condicionado, diversas vezes, pela dinâmica nacional, principalmente no que diz respeito às legislações, que aportaram recursos nas rodovias, bem como quanto às regulamentações do processo licitatório. Portanto, devido às características diversas que esse movimento teve desde a promulgação da Lei Joppert, em 1945 à extinção do FRN em 1982, é possível elaborar, em linhas gerais, uma proposta de periodização desse movimento chamado rodoviarismo.

Assim, o primeiro período do rodoviarismo mineiro é aquele compreendido entre 1945 e 1955, caracterizado por uma estrutura dualista em termos tecnológicos, refletindo de forma aguda as contradições entre os sistemas rodoviário e ferroviário. No início do período vigorava uma proporção de mais de 7 km de rodovias estaduais para cada quilômetro de vias federais e no final prevalecia a razão de 3,6 km, embora ainda acima da média nacional. Com relação à extensão das vias, Minas Gerais se destaca por ter a maior extensão estadual desde o princípio e, no que diz respeito à federal, o estado passa da quarta para a segunda posição, atrás apenas da Bahia. Importante destacar que a pavimentação avança mais rápido nas estradas federais do que estaduais, apresentando, em 1955, respectivamente, 3% e 1%. Portanto, o que se observa no período é um avanço mais do que proporcional da extensão das vias federais no território mineiro, ao passo que as estaduais não avançam em termos de quilometragem, mas sim de melhoramentos. A principal mudança é com relação ao desenho da malha rodoviária, que passa a ter Belo Horizonte como centro articulador.

O segundo período, entre 1956 e 1963, é marcado pela tentativa do Governo Estadual de dar continuidade ao exitoso Binômio Energia e Transporte e, com relação ao Governo Federal, o Plano de Metas transforma o território mineiro em importante centro articulador da malha federal, fazendo com que as principais rodovias cortassem o território em algum ponto. Desse modo, no final de 1963, Minas Gerais passa a ser o estado com a maior extensão de vias federais. Com relação às estaduais, sai da primeira para a quarta posição, atrás de São Paulo, Santa Catarina e Goiás. No que diz respeito à pavimentação, tem-se substancial aumento com relação às federais, que passam a 69% do total, enquanto as estaduais passam a 7%. Portanto, o Governo de Minas Gerais encontra grande dificuldade em avançar com relação à pavimentação, ao passo que a União avança tanto em termos de extensão quanto de asfaltamento.

O terceiro período, entre 1964 e 1973, é caracterizado por considerável avanço no rodoviarismo, sendo o auge desse processo. Uma mudança substancial é a perda de autonomia dos departamentos estaduais com relação ao plano federal. Minas Gerais passou a ter um plano elaborado pelo próprio Governo Federal, que tinha uma metodologia que selecionava as

¹⁵ Através da Lei 8.502, de 19 de dezembro de 1983, regulamentada pelo Decreto 23.476, de 28 de fevereiro de 1984, tornou-se uma entidade vinculada ao Sistema Operacional de Transporte, cujo órgão central é a Secretaria de Estado de Transportes (DER-MG, 1985).

intervenções viárias que proporcionassem retornos econômicos certos. Desse modo, é nesse período que a integração periférica de Minas se concretiza, mesmo considerando que houve grande aumento na malha estadual. O que se observa é um avanço em extensão e pavimentação tanto das vias federais quanto das estaduais. Minas Gerais continua sendo o estado com maior extensão de rodovias federais, com pavimentação de 76% do total. E, no que diz respeito às vias estaduais, o estado passa a ser o de maior extensão e com 17% de pavimentação.

O último período, entre 1974 e 1982, é marcado pelo arrefecimento nas intervenções rodoviárias. No que diz respeito às vias federais, expandem até 1978 e depois se estabilizam tanto em termos de extensão quanto de pavimentação. Com relação às estaduais, elas continuam expandindo, porém a um ritmo mais lento. Ao fim de 1982, Minas Gerais continua sendo o estado com maior extensão de rodovias federais, com 84% de pavimentação. No que diz respeito às estaduais, o estado deixa de ser o de maior extensão, mas passa a ter 32% do total pavimentado. Assim, esse é o fim do processo caracterizado como rodoviarismo, pois além da desvinculação total dos recursos do FRN em 1982, tem-se, em 1983, a mudança da centralidade da política de transportes do DER-MG para a Secretaria de Estado de Transportes.

No que diz respeito à construção rodoviária, a Tabela 1 traz importante evidência de que a expansão, pelo menos num primeiro momento, se deu em melhoramentos na base viária já existente, tendo sido a construção de novas rodovias responsável por quase 50% da malha rodoviária até 1955. Assim, ao longo de todos os períodos, a expansão média foi praticamente constante, tendo apresentado pequenas variações para cima e para baixo, sendo o segundo período analisado o de menor expansão. Portanto, ao longo de toda a era rodoviária mineira foram construídos mais de 15 mil quilômetros e pavimentados mais de sete mil quilômetros de rodovias estaduais.

Em linhas gerais, o sistema rodoviário implantado foi em grande parte decorrente da necessidade de expansão dos polos dinâmicos do Rio de Janeiro e de São Paulo e de outro lado decorrente da necessidade de integração do território nacional. Dessa forma, o Governo Federal construiu e pavimentou uma série de rodovias troncais ligando o centro de Minas Gerais ao Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília, rodovias ligando a Zona do Triângulo Mineiro a São Paulo e Brasília, e finalmente a rodovia Rio-Bahia que atravessa o estado de Minas Gerais de Sul a Norte, a leste da Serra do Espinhaço.

O Governo do Estado de Minas Gerais, por sua vez, construiu uma série de rodovias estaduais cujo principal objetivo era o de complementar a rede troncal federal, sem maiores preocupações com relação à possível desintegração da economia regional, facilitando assim a área de influência de polos externos, como é o caso do Rio de Janeiro e de São Paulo. Entretanto, a base produtiva do estado ampliou-se consideravelmente, especialmente através dos programas siderúrgico, metalúrgico, de mineração e de cimento, no que se refere ao setor secundário da economia, e devido ao programa de exportação de milho e soja do Triângulo Mineiro pelo porto de Vitória. Este último programa fez parte dos Corredores de Exportação desenvolvidos pelo Governo Federal.

Desse modo, de forma sintética, pode-se concluir que a modernização ferroviária, por ter apresentado uma capilaridade restrita no território mineiro e por não ter servido, em grande parte, à circulação interna de mercadorias e pessoas, contribuiu para a persistência dos transportes tradicionais e, portanto, para a manutenção de uma rede de estradas e caminhos que eram extensões naturais do fim dos trilhos. Sendo assim, a emergência do rodoviarismo no Brasil e em Minas Gerais se efetivou concomitante à crítica do ferroviarismo, principalmente no que dizia respeito à sua ineficiência em dar respostas rápidas às demandas por transportes no país. Entretanto, por mais que se criticassem as ferrovias, o desenvolvimento rodoviário se realizou seguindo o mesmo padrão de concentração da malha ferroviária. Portanto, o desenvolvimento dos transportes foi condicionado pelas características da economia de Minas Gerais, isto é, os espaços em que o desenvolvimento das relações capitalistas se estabeleceram mais rapidamente foram aqueles que tiveram a infraestrutura de transportes primeiro desenvolvida. Também verificou-se a relevância da localização geográfica do estado, que determinou que importantes troncos rodoviários federais cortassem o território

mineiro em algum lugar e, em alguns casos, convertendo Belo Horizonte em irradiadora de rodovias. No que diz respeito ao processo de expansão das vias, assim como aconteceu com as ferrovias, prevaleceu apropriação privada de recursos públicos durante todo o processo de modernização, caracterizados por aditivos casuísticos nos contratos e licitações, que assumiram feição fraudulenta. Assim sendo, a expansão rodoviária mineira foi importante condicionante para a consolidação da inserção periférica do estado na divisão regional do trabalho, pois Minas foi cortada por importantes troncos rodoviários nacionais e o beneficiou-se de forma secundário da malha viária, se pautando apenas por garantir o acesso das centros regionais mineiros aos troncos federais.

Portanto, a articulação do território mineiro se realizou, num primeiro momento, por meio de rodovias federais que buscavam garantir o acesso ao mercado pelas economias de São Paulo e do Rio de Janeiro e, num segundo momento, a partir da construção de Brasília, as novas rodovias federais cortavam o território mineiro a fim de proporcionar à nova capital federal acesso a várias regiões.

Sob outra perspectiva, também pode-se dizer que o rodoviarismo mineiro, nas décadas de 1940 e 1950, caracterizou-se por um modelo de integração não-dependente, dada a vigência de diretriz política que ainda pretendia a diversificação da economia mineira, bem como pelo fato do processo de integração do mercado interno brasileiro ainda se encontrar parcialmente efetivo. Adicionalmente, os planos rodoviários estaduais de 1946 e 1955 não precisaram passar pelo crivo federal e o método de seleção de qual investimento priorizar ainda estava muito pautado pelas decisões políticas internas a Minas Gerais. Em sentido distinto, nas décadas de 1960 e 1970 prevaleceu integração inter-regional periférica a presidir o rodoviarismo mineiro. A inflexão decorreu de decisões políticas que aceleraram a integração do mercado interno nacional, implicando em especialização produtiva de Minas Gerais como fornecedor de matérias-primas e bens intermediários. Além disso, em 1967, as intervenções rodoviárias mineiras passaram a ser realizadas segundo plano elaborado por uma consultoria estrangeira, que tinha por metodologia selecionar somente os trechos rodoviários com retornos de investimentos certos.

REFERÊNCIAS

- ACCORSI, Antônio Carlos. *Estado e Grupos Econômicos. A política de Expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930*. São Paulo, 1996. Dissertação (Mestrado) - EAESP/Fundação Getúlio Vargas.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE MINAS GERAIS. Belo Horizonte: Oficinas Gráficas da Estatística, 1930-1970.
- BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- BARAT, Josef. *O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional – uma análise da expansão rodoviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Economia, 23(3) : 25/52, jul./set. 1969.
- _____, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.
- _____, Josef. *Logística, transportes e desenvolvimento*. São Paulo: CLA Editora, 2007.
- BARBOSA, Daniel Henrique Diniz. *Desenvolvimento Econômico e Pensamento Desenvolvimentista: O caso de Minas Gerais (1933-1968)*. In: IV Encontro de Pós-Graduandos da FFLCH/USP, 2009, São Paulo. Anais do IV Encontro de Pós-Graduandos da FFLCH/USP. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009. v. 1.
- BARBOSA, Daniel Henrique Diniz. *Desenvolvimento econômico e pensamento desenvolvimentista: o caso de Minas Gerais (1903-1950)*. In: Primer Congreso Latinoamericano de Historia Económica, 2007, Montevideo. Primer Congreso Latinoamericano de Historia Económica y Cuartas Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2007.
- BARBOSA, Lidiany Silva. *Tropas e ferrovias em uma província não-exportadora: Estado, elites regionais e as contradições da política de transportes no início da modernização – Minas Gerais, 1835-1889*. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2011. Tese de Doutorado.

BATISTA, Felipe de Alvarenga. *O mito da modernização pelos trilhos: a “era ferroviária” em Minas Gerais, 1850-1940*. Belo Horizonte: Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, 2010. Monografia de Bacharelado.

_____, Felipe Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. *Transportes, modernização e formação regional – subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870 – 1940*. Revista de História Regional 17(1): 162-203, 2012.

CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil: Uma Análise Setorial*. Dissertação de Mestrado. UNICAMP, 1993.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2012.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA. *Anuário Estatístico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: DEE, Ano I, 1921, publicado em 1926, 1929, 1949, 1950, 1951, 1952.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Estatística dos meios de transporte no Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia do DNE, 1933.

DER-MG. *Boletim do DER-MG*. Belo Horizonte: Fevereiro, 1957, 1970, 1985.

DIAGNÓSTICO DA ECONOMIA MINEIRA. Belo Horizonte: Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, 1968.

DIAGNÓSTICO DA ECONOMIA MINEIRA. Belo Horizonte: Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, 1989.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

_____, Clélio Campolina. *Capitalismo, recursos naturais e espaço: análise do papel dos recursos naturais e dos transportes para a dinâmica geográfica da produção agropecuária e mineral no Brasil e seus efeitos no padrão regional brasileiro*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 1987. Tese de Doutorado.

DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

FERRAZ FILHO, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira*. Dissertação de mestrado em Economia. Campinas: Unicamp, 1981.

FERREIRA, Pedro Cavalcanti; MALLIAGROS, Thomas Georges. *Investimentos, Fontes de Financiamento e Evolução do Setor de Infra-estrutura no Brasil: 1950-1996*. Rio de Janeiro: FGV, EPGE, 1999. (Ensaio Econômico, 346)

FICI, Ricardo Petrillo. *As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o Centro-Oeste*. Dissertação (mestrado) – Universidade de São Paulo, pós-graduação em Geografia Humana, São Paulo, 2007.

GALVÃO, Olimpio J. de Arroxelas. *Os Transportes como um Problema de Política Pública: Uma Perspectiva Histórica*. Planejamento e Políticas Públicas (IPEA), Brasília-DF, v. 13, p. 183-213, 1996a.

_____, Olimpio J. de Arroxelas. *Desenvolvimento dos Transportes, Integração Econômica e Crescimento Regional*. Brasil - Brasília, DF. p. 360-374. 1996b.

GEIPOT. *Anuário Estatístico dos Transportes*. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983 1984.

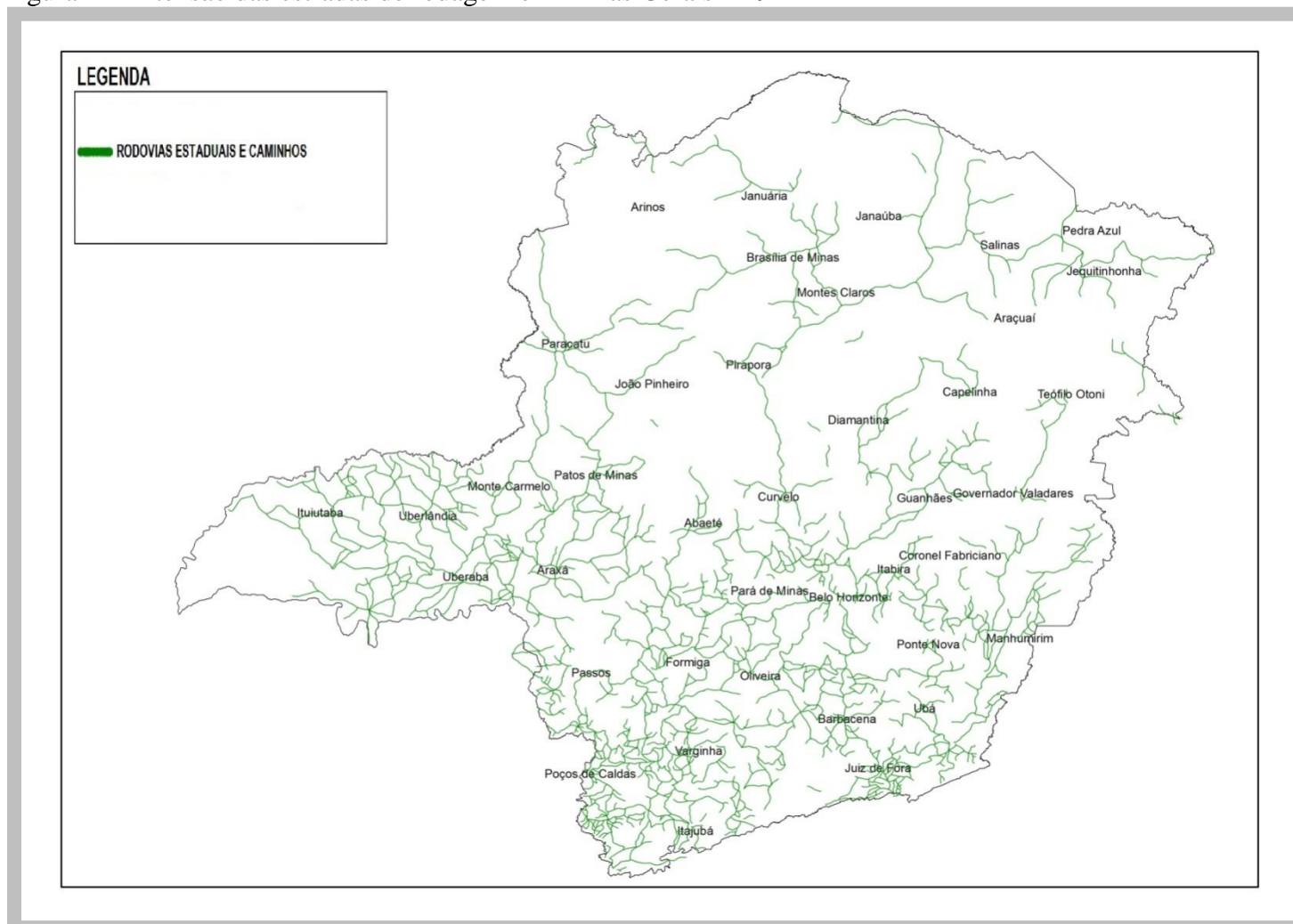
GODOY, Marcelo Magalhães; BARBOSA, Lidiany Silva. *Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora - Minas Gerais, 1850-1870*. Economia e Sociedade. vol.17, n.2, pp. 159-186. 2008.

_____, Marcelo Magalhães. *Minas Gerais na República: atraso econômico, Estado e planejamento*. Cadernos da Escola do Legislativo. Belo Horizonte, vol. 11, n. 16, 2009.

- _____, Marcelo Magalhães; *et al.* *Região, população e transportes em Minas Gerais na Era Vargas*. Trabalho apresentado no XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em São Pedro/SP – Brasil, de 24 a 28 de novembro de 2014.
- GRACIANO, Márcio Lucas. *Transporte, integração e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Serviço de Documentação, 1971.
- HENRIQUES, Pedro dos Santos Ferreira. *A modernização rodoviária em Minas Gerais: um estudo dos transportes no quadro do processo de integração do mercado interno nacional entre as décadas de 1930 e 1960*. Belo Horizonte: Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, Monografia de Bacharelado, 2009.
- IGLÉSIAS, Francisco. *Política econômica do estado de Minas Gerais, 1890-1930*. Em: V Seminário de Estudos Mineiros. Belo Horizonte: UFMG, 1982.
- IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1936 – 1984.
- INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS DE MINAS GERAIS. *Atlas Econômico de Minas Gerais*, 1938.
- LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo, Brasiliense, 1988.
- LIMONCIC, Flávio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961*. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.
- MARTINS, Kao; MARTINS, Sebastião; SINDICATO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA DE MINAS GERAIS. *Rumo ao futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. Belo Horizonte: SICEPOT-MG, 2005.
- MAGALHÃES, Leonardo Rodrigues Lagoeiro de. *O papel do transporte no desenvolvimento regional visto do outro lado da Ponte Rio-Niterói*. Revista Rio de Janeiro, n. 18-19, jan-dez, 2006.
- MARTINS, Ricardo Silveira; FILHO, José Vicente Caixeta. *O desenvolvimento dos sistemas de transporte: auge, abandono e reativação recente das ferrovias*. Teor. Evid. Econ., Passo Fundo, v. 6, n. 11, p. 69-91, nov. 1998.
- MEIRA, Lúcio. *Desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil*. Revista A Rodovia, Rio de Janeiro, (171):16, maio 1954.
- MELO, Hildete Pereira de. *Ferrovias e café: Rio de Janeiro e Minas Gerais 1850/1910*. Anais do VII Seminário sobre Economia Mineira. Diamantina: Cedeplar/UFMG, 1995.
- MINAS GERAIS. *Plano de Recuperação Econômica e Fomento da Produção*. Edição Fac-similar Comemorativa dos 20 anos de Elaboração. Belo Horizonte: 1967.
- _____. *Mensagem à Assembleia Legislativa (Mensagem do Governador)*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1947 - 1985.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Planos de viação: Evolução histórica 1808 – 1973*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Transportes, 1974.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas: Instituto de Economia da Unicamp, Tese de Doutorado, 1991.
- NIGRIELLO, Andréina. *Planos Nacionais de Viação: a integração nacional através do caminho*. São Paulo. USP, 2009.
- NUNES, Ivanil. *Acumulação de Capitais e Sistemas de Transportes Terrestres no Brasil*. In: Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil / Alcides Goularti Filho, Paulo Roberto Cimó Queiroz (organizadores). – Dourados : Ed. UFGD, 2011.
- OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. *Achegas à história do rodoviário no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias futuras, 1986.
- PAULA, João Antônio de. *Raízes da modernidade em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2000a.
- _____, João Antônio. *O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história*. In: História Econômica e História de Empresas, v. 5, nº 1, pp. 7/39. São Paulo: ABPHE, 2002a.

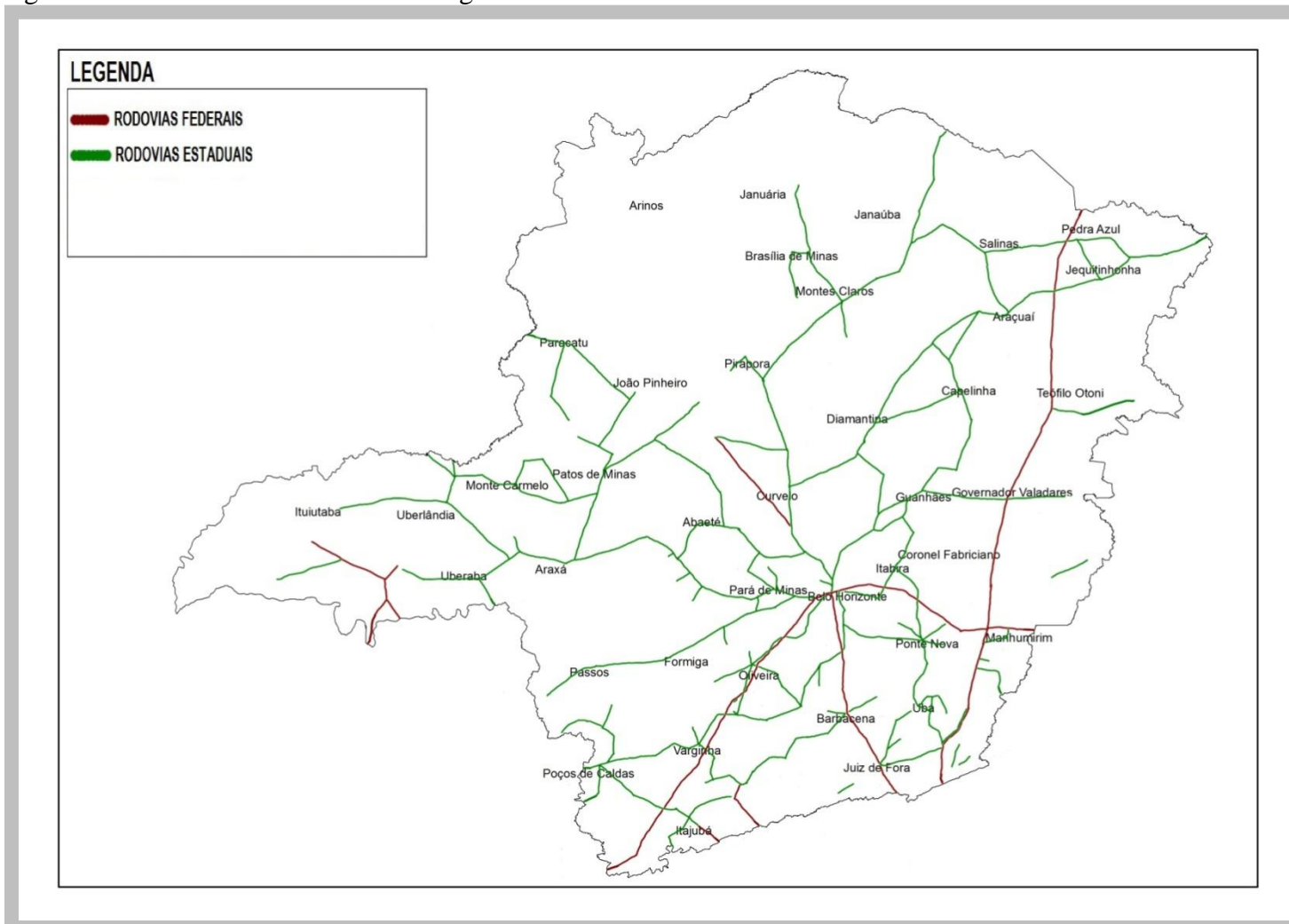
- PAULA, Ricardo Zimbrão Afonso de. *Percalços da industrialização: o caso de Minas Gerais*. (Dissertação de Mestrado). Universidade de Campinas, 2001.
- _____, Ricardo Zimbrião Afonso de. *Indústria em Minas Gerais: origem e desenvolvimento*. In: Anais do X seminário sobre economia mineira, Diamantina; Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002b.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da estrada de ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói, UFF (Tese em História), 2000b.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Ferrovias x Rodovias: agentes e agências na construção de projetos nacionais de transportes (1920-1954)*. Universidade Federal de Uberlândia. [11 p.]. 2002c. Disponível em: <<http://www.rj.anpuh.org/Anais/2002/Comunicacoes>> Acesso em: 18 jun. 2015.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviário no Brasil*. In: Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul, 2010.
- PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. *O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil*. In: Caminhos da Geografia, v. 12, n. 40, p. 26-46, Uberlândia, 2011.
- PESSOA, Ruy Silva. *Fontes de Financiamento para a Infra-estrutura Rodoviária Federal: Necessidade de Recomposição*. Rio de Janeiro: IPEA. Texto para Discussão nº 293, Fevereiro de 1993.
- PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Imprensa Oficial. Belo Horizonte: 1971.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para a sua história*. In: América latina em la história econômica. Enero-diciembre. Número 14. 2000.
- RESENDE, Eliseu. *Evolução dos Transportes em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Litttera Maciel, 1975.
- RIBEIRO, Paulo de Assis. *Estrutura, Economia e Política dos Transportes*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, Instituto Nacional do Livro, 1956.
- SANTOS, Rafael Assunção. *Planos nacionais de viação: A Integração Nacional Através dos Caminhos*. IN Planejamento de Estruturas Urbanas e Regionais II. Apresentação de trabalho, conferência ou palestra. Universidade de São Paulo, SP, 2008.
- SCHIFFER, Sueli Ramos. *As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955-80*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.
- SCHVARZER, Jorge. *La industria que supimos conseguir: una história político-social de la industria argentina*. Buenos Aires: Planeta, 1996.
- SECRETARIA DA AGRICULTURA. Atlas das Estradas de Rodagem no Estado de Minas Gerais, 1930.
- SILVA, Maclóvia Corrêa da. *As rodovias no contexto sócio-econômico paranaense: 1946-1964*. Dissertação de Mestrado, Pós-graduação em História do Brasil, UFPR. Curitiba, 1984.
- SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Em: Revista Brasileira de Geografia. v. 1, n. 2. 1939 - 1941.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife*. São Paulo: Editora Nacional, 1977.
- SOCIEDADE MINEIRA DE ENGENHEIROS. Revista Mineira de Engenharia. Belo Horizonte (MG): Sociedade Mineira de Engenheiros, v.2, n.14/15, out. 1939 - 1964.
- VIDA INDUSTRIAL. Belo Horizonte: Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais, v.1, n.3, dez. 1950 - 1966.
- WIRTH, John D. *O fiel da balança: Minas Gerais na federação brasileira, 1889-1930*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.

Figura 1 - Extensão das estradas de rodagem em Minas Gerais – 1944



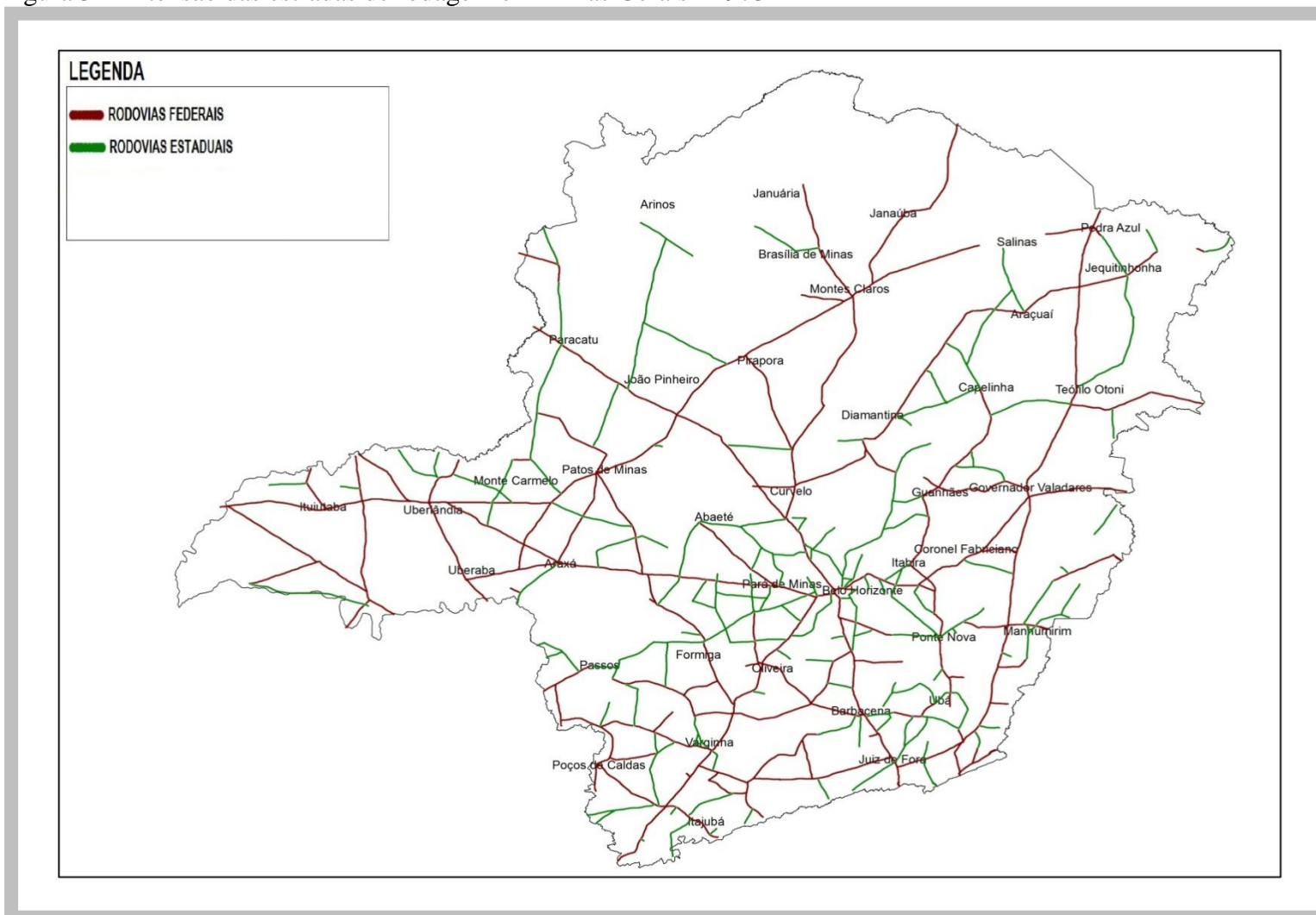
Fonte: Departamento Nacional do Café. *Mapa cafeeiro calcado na carta de Minas Gerais, do Departamento Geográfico do Estado.* 1944.

Figura 2 - Extensão das estradas de rodagem em Minas Gerais – 1957



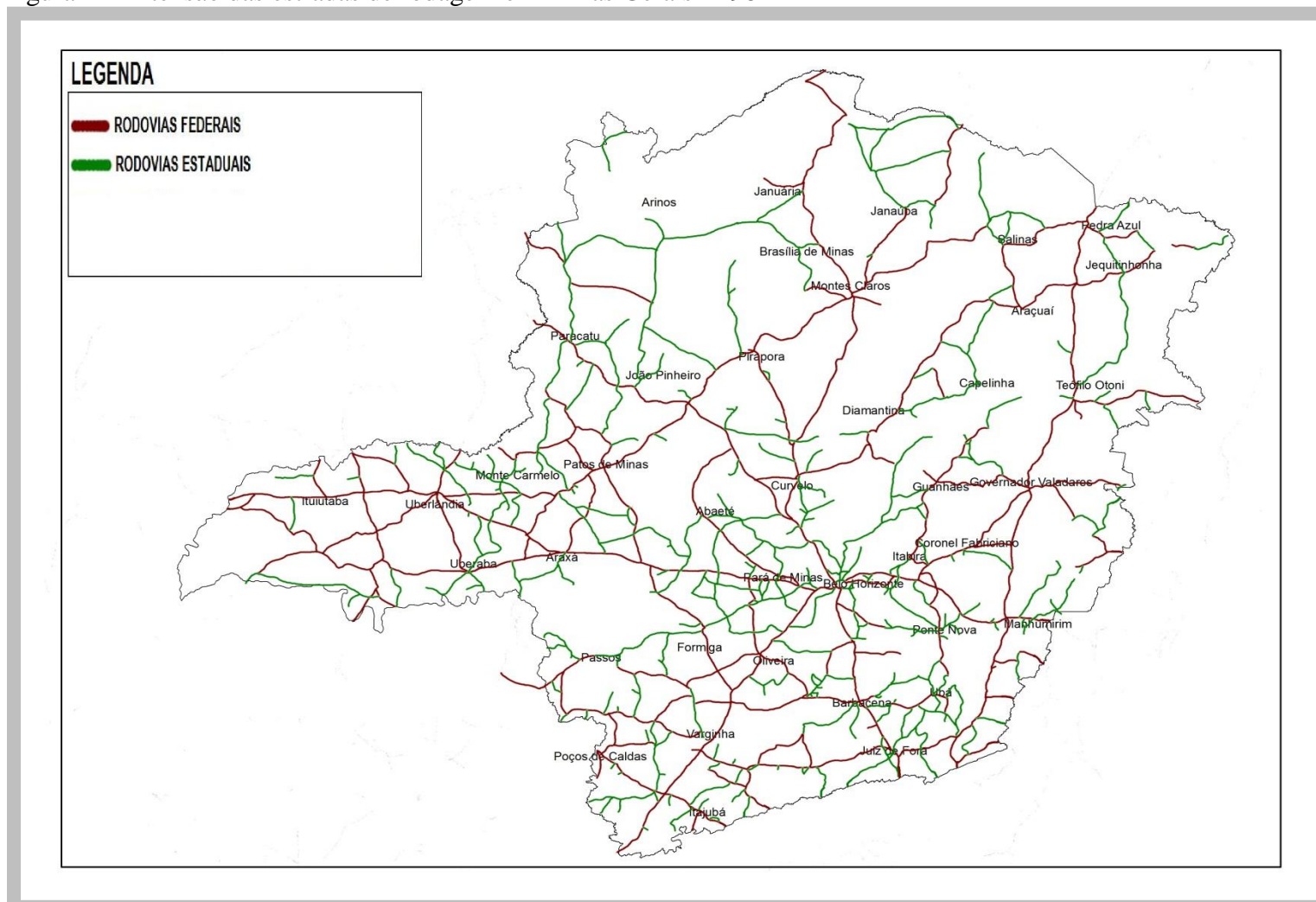
Fonte: Mapa rodoviário do Estado de Minas Gerais. Minas Gerais: DER, 1957.

Figura 3 - Extensão das estradas de rodagem em Minas Gerais - 1973



Fonte: Mapa rodoviário do Estado de Minas Gerais. Minas Gerais: DER, 1973.

Figura 4 - Extensão das estradas de rodagem em Minas Gerais - 1982



Fonte: Mapa rodoviário do Estado de Minas Gerais. Minas Gerais: DER, 1982.

Tabela 1 - Expansão e pavimentação rodoviária (km) segundo as Mensagens dos Governadores

Ano	Extensão construída	Extensão pavimentada	Total Extensão	Total Pavimentação	Média Extensão	Média Pavimentação	Extensão (IBGE)	Pavimentação (IBGE)
1946	73	533,1	4339,7	355,4	433,97	35,54	1955: 9044	1955: 84
1947	119							
1948	141							
1949	83							
1950	199							
1951	183,3							
1952	932							
1953	952,7							
1954	951,6							
1955	705,1							
1956	660,6	776,3	2234,3	759,92	279,29	94,99	1963: 6196	1963: 463
1957	299,7							
1958	138							
1959	366							
1960	*							
1961	200							
1962	270							
1963	300							
1964	310	700	4491	2969,3	449,10	296,93	1973: 18864	1973: 3237
1965	590							
1966	399							
1967	576							
1968	593							

1969	648	501						
1970	*	*						
1971	275	145						
1972	680	129						
1973	420	330						
1974	625	377,4						
1975	472,8	216,4						
1976	198,8	180,8						
1977	581,1	364,9						
1978	408	609	5060,7	2828,79	562,30	314,31	1982: 9560	1982: 3154
1979	516	172						
1980	902	284						
1981	907	439						
1982	450	480						

Fonte: Mensagem do Governador, vários anos; Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, vários anos.

Quadro sinótico 1 – Principais características da periodização do rodoviarismo mineiro

Período	Principais características
1946-1955	* Contradições entre os sistemas rodoviário e ferroviário;
	* Vias federais avançam em termos de extensão, enquanto as estaduais em melhoramentos;
	* A principal mudança é com relação ao desenho da malha rodoviária, que passa a ter Belo Horizonte como centro articulador;
	* Criação do DER-MG;
	* Aprovação do primeiro Plano Rodoviário estadual;
1956-1963	* Dificuldade em realizar a pavimentação das vias estaduais;
	* A Rede Mineira de Viação (RMV) foi transferida para o Governo Federal;
	* Lançamento do Plano de Recuperação Econômica e do Binômio Energia e Transporte, que deram grande impulso à primeira fase do rodoviarismo;
	* Lançamento do Plano Especial de Pavimentação, que pretendia dar prosseguimento às realizações dos governos anteriores e pavimentar as rodovias estaduais;
1964-1973	* Sucateamento do DER-MG ao longo da década de 50, que se viu impossibilitado de assumir obras, no início da década de 60, por escassez de pessoal;
	* Tentativas de aumentar o financiamento do rodoviarismo, com a regulamentação do pedágio e das Obrigações Rodoviárias;
	* Persiste a dificuldade em pavimentar as rodovias estaduais;
	* Crescente participação da malha federal no conjunto do estado;
1974-1982	* Elaboração do <i>Master-Plan</i> para Minas Gerais;
	* Grande parte dos investimentos federais se efetivaram, interligando o estado de MG através de uma lógica radial, tendo BH como o principal centro irradiador de rodovias;
	* A União continua a representar a maior parte das rodovias pavimentadas, apesar da pavimentação das vias estaduais ter aumentado consideravelmente;

transportes - articulação intermodal);

* O DER-MG tornou-se uma entidade vinculada ao Sistema Operacional de Transporte, cujo órgão central passou a ser a Secretaria de Estado de Transportes;

* O ritmo de construção rodoviária federal arrefece, porém, o estadual se mantém;
