

6tas Jornadas Uruguayas de Historia Económica.
Días 2, 3 y 4 de diciembre de 2015,
en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

Simpósio:

Transportes e serviços nos mercados regionais e nacionais na América Latina (séculos XIX e XX)

Estatização, desestatização e reestatização no setor ferroviário argentino e brasileiro.

Ivanil Nunes – profivanilnunes@gmail.com

1. Introdução

Analisa-se neste artigo ao pendular processo histórico de idas e vindas dos investidores privados no setor ferroviário argentino e brasileiro. Durante o século XIX, prevaleceram nestes dois países as presenças dos investidores privados no setor ferroviário cabendo ao Estado o papel de regulador. Nas primeiras décadas do século XX a intervenção estatal se tornou cada vez mais frequente ao ponto de ao iniciar-se a década de 1950 haver pouquíssimas linhas operadas por empresas privadas nestes dois países. Durante a década de 1990 as ferrovias argentinas e brasileiras voltaram a ser geridas por empresas privadas.

No entanto, passado o auge do neoliberalismo triunfante da década de 1990, observa-se novamente a ação do movimento pendular - que historicamente tem acompanhado os dois sistemas ferroviários aqui observados - de volta do Estado ao setor. Desde 2008, a partir dos mandatos de Kirchner e Lula, respectivamente, ambos, eleitos em 2003¹, os respectivos Estados voltaram a se apresentar como interessados em reassumir seus sistemas ferroviários – ou de parte deles. Na Argentina, por meio da Lei 26.352/08, de Reordenamiento Ferroviario², foram criadas duas empresas: a Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para administrar e manter a infraestrutura atual e a por construir; e a Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF) que, sozinha ou associada a terceiros, poderá prestar serviços de passageiros ou carga - além de assumir as empresas férreas reestatizadas. No Brasil, entre 2008 e 2012, a duas estatais foram incumbidas o novo modelo ferroviário em construção: a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias³, a qual coube o papel de construir e explorar (em Parceria Pública e Privada) a infraestrutura ferroviária; à Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)⁴ coube a tarefa de planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário além de subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País.

Por outro lado, no mesmo período, pelo menos 5.500 quilômetros, de um total de 28 mil concedidos na década de 1990, foram "devolvidos" ao Estado brasileiro, antes da conclusão do prazo

¹ Néstor Carlos Kirchner (25 de maio de 2003 a 10 de dezembro de 2007); Luiz Inácio Lula da Silva (1º de janeiro de 2003 a 1º de janeiro de 2011).

² Disponível em: < <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/norma.htm>>. Acesso em 27/06/2015.

³ BRASIL. Lei n. 11.772, de 17 de setembro de 2008. (...) aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (...). Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei11772.htm>>. Acesso em 15/06/2014. Segundo informa a própria VALEC, 12.436 km de linhas férreas estão sob sua responsabilidade no país. Parte delas encontra-se construída (trechos da FNS), ou em construção, ou em licitação, ou em estudo, a saber: EF - 151 FNS - Ferrovia Norte Sul (4.787 km); EF - 334 FIOLE - Ferrovia de Integração Oeste Leste (1.527 km); EF - 354 FICO - Ferrovia de Integração Centro-Oeste (4.768km); EF - 267 Ferrovia do Pantanal (734 km); e, EF - 232 Transnordestina (em construção, de 620 km). Disponível em: <http://www.valec.gov.br/acoes_programas/Downloads/MapaFerroviasValec_15-06-2015.pdf>. Acessado em 27/06/2015.

⁴ A Empresa de Planejamento e Logística S.A.(EPL), foi criada originalmente para viabilizar o Trem de Alta Velocidade (TAV), no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas, SP, teve sua denominação alterada para Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) (Lei 12.404, de 4 de maio de 2011/Decreto nº 7.755, de 14 de junho de 2012). Em 2012 (por meio da Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012/ Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012), teve alterada denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) para Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL).

final da concessão. Na Argentina, o retorno do Estado ao setor já se encontra bem mais materializado. Em março de 2015, o Senado aprovou o projeto de lei que reestatiza os transportes ferroviários, recriando a empresa Ferrocarriles Argentinos.

A partir destes apontamentos preliminares parece pertinente a formulação de pelo menos três perguntas simples, todas de difíceis respostas. 1. Afinal, por que se estatizaram os sistemas ferroviários argentinos e brasileiros, após a Segunda Guerra Mundial? 2. Por que os empresários voltam ao setor na década de 1990? E, 3. Por que, em Argentina e Brasil, os respectivos Estados, voltaram a reestatizar seus sistemas ferroviários, antes mesmo de que se cumpra o prazo regulamentar de trinta anos de concessão?

2. A estatização e desestatização do setor ferroviário argentino e brasileiro.

Conforme se constata na historiografia ferroviária nestes dois países prevaleceu a figura do investidor privado nos negócios ferroviários durante o século XIX, cabendo ao Estado o papel de regulador. É fato que desde os primeiros anos deste tipo de empreendimento se constate esporadicamente a ação do Estado empresário, que assumiu precocemente na Argentina a administração do Ferrocarril del Oeste, depois de breve período de operação privada destas linhas, inauguradas em 1857 e estatizadas em 1862 (GÓMEZ & SCHVARZER, 2006:128); ou, tal qual ocorrera no Brasil, com a estatização da E. F. Dom Pedro II, a primeira ferrovia brasileira, inaugurada em 1854, que passou ao controle da União em 1865 devido à falência sob o controle privado.

Na Argentina, a partir da década de 1920, o Estado nacional passou a se assumir como empresário ferroviário. A começar pela estatização da Ferrocarril Central de Chubut (19/06/1922), e a partir daí seguiu estatizando, tal qual o fez com a Ferrocarril Transandino (1934) e com a Ferrocarril Central Córdoba (1938). Além de chamar para si a iniciativa de ampliar obras destinadas a impulsionar as atividades econômicas de regiões periféricas e as vias de comunicações com os países vizinhos (Salta-Chile; Neuquen-Bolívia) (SALERNO, 2003:85). Quando comparados os períodos 1915 (que antecede o governo Yrigoyen) com 1945 (às vésperas da nacionalização) observa-se que enquanto as vias férreas argentinas foram expandidas ao todo 24,7%, passando de 33.710 para 42.036 quilômetros, as linhas estatais foram ampliadas em 170%, passando de 4.793 para 12.942 quilômetros; corresponder assim, naquela ocasião, por cerca de 30% de toda a rede férrea argentina (SALERNO, 2008:9).

Depois da Segunda Guerra Mundial, o modelo de negócios ferroviários argentinos se deparava com um cenário nacional e internacional que cobravam mudanças profundas ao modo de produção capitalista; e que, tais transformações traria modificações no modo de circulação de mercadorias e passageiros - que por certo afetariam o setor ferroviário, pois, uma maior produção ou circulação de produtos industrializados implicaria em maior competição ao transporte férreo. Fato que não vinha acontecendo nos anos que antecederam ao processo de nacionalização levado a cabo pelo primeiro governo de Perón. De acordo com o Instituto de Estudios Económicos del Transporte, dessa época, era o transporte automotor que havia declinado:

(...) con respecto a los últimos años cuanto que, por razones de fuerza mayor, el transporte automotor declinó sensiblemente, sea por carencia muy acentuada de neumáticos y repuestos y por total interrupción en la importación de nuevas unidades, sea por escasez de combustible, o por ambas causas al mismo tiempo. Como consecuencia de esa crisis afluyó a las líneas férreas gran parte del tráfico que desde la iniciación de la política caminera y hasta el estallido de la segunda gran guerra mundial, en 1939, se hacía por aquel otro vehículo. Los ferrocarriles tuvieron, pues, en ese lapso que responder no solo a los requerimientos del tráfico que regularmente pasaba por sus líneas, sino también a los de buena parte del transporte por carretera que recurría a ellos como única solución. Aún hoy, a más de un año de la cesación de las hostilidades, el fenómeno persiste y es probable que su desaparición sea más lenta de lo que se pudo suponer (REPÚBLICA ARGENTINA, 1946: I).

De fato estava ocorrendo um processo de expansão dos transportes por ferrovias, entre os anos 1939 e 1946 – inclusive por conta “del transporte por carretera que recurría a los ferrocarriles” como,

por exemplo, o transporte de encomendas, de passageiros, e mesmo de carga. Tomando-se o ano 1937 como referência, se observa que el transporte de encomendas (um tipo de mercadoria típico para o transporte por caminhões), cuja quantidade havia reduzido a quase 16% entre 1937 e 1939, voltou a crescer em cerca de 46% entre 1940 e 1946. No período correspondente a 1937 e 1943 houve aumento da carga transportada em 51%. Porém, a partir de aí até 1946, a Tonelagem por Quilômetro Útil (TKU) se reduziu sensivelmente. No entanto, com o transporte de cargas não estava ocorrendo a mesma coisa, conforme se pode observar no Gráfico 1, abaixo.

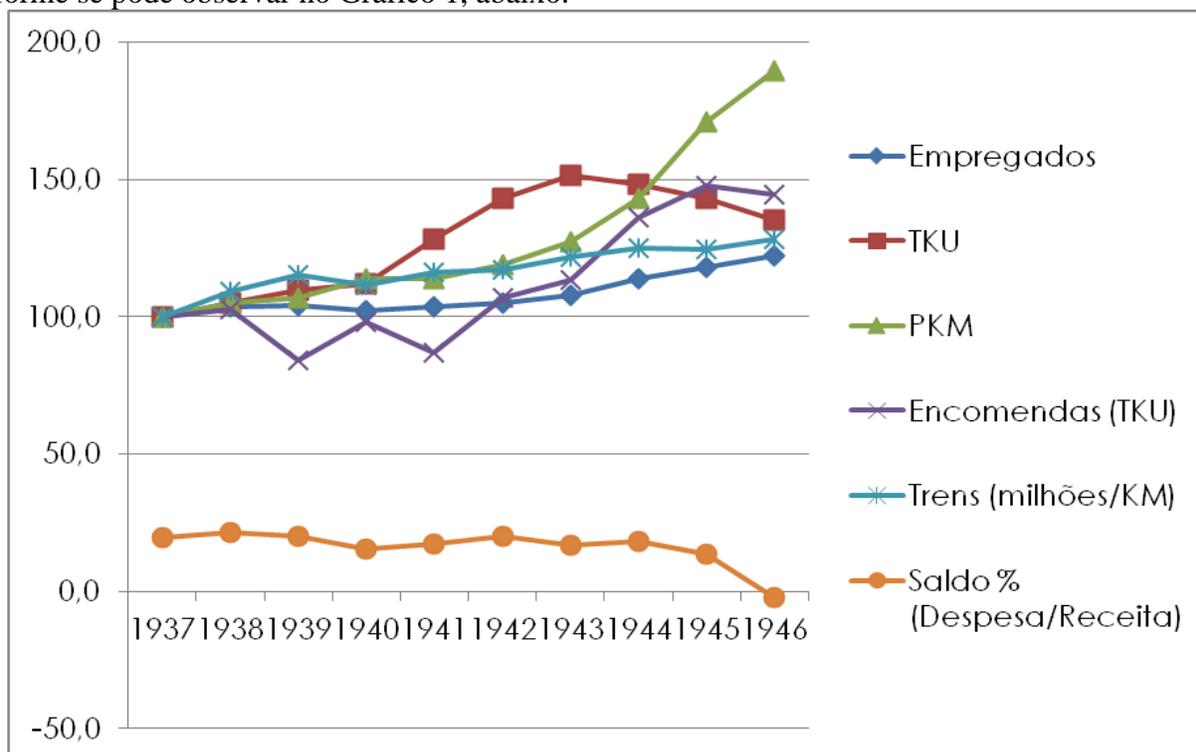


Gráfico 1. FERROVIAS ARGENTINAS. Indicadores operacionais e financeiros, 1937-1946.

Fonte: REPÚBLICA ARGENTINA, 1950. Ano 1937 = 100: Ferroviários (124.659); Carga (11,7 bilhão de TKU); Passageiros por quilômetro (4,0 bilhão de PKM); Encomendas (279,7 milhão de TKU); Total de trens (138,5 bilhões de trens/km). Saldo de exploração de tráfego, em 1937 = 19,6%.

Enquanto os transportes de passageiros apresentaram um crescimento consistente em todo o período de pré-nacionalização – algo em torno de 90% entre 1937 e 1946. Para atender a esta nova demanda foi necessário ampliar a quantidade de empregados e dos trens em operação – justamente os fatores determinantes para o aumento dos custos de uma rede ferroviária. A quantidade total do percurso dos trens/km se ampliou em 28% enquanto ao total de empregados se somaram 22% a mais de outros trabalhadores. Ao mesmo tempo, o déficit de exploração do tráfego do conjunto da rede férrea que estava em torno de 20%, começou um movimento em direção ao déficit – de 2,4%, no ano de 1946.

Durante os anos 1943 e 1946, que antecedem a nacionalização das ferrovias argentinas, se observa uma tendência que se converterá irremediavelmente nociva para o modelo de negócios destas ferrovias a partir daí. Ao mesmo tempo em que o transporte de passageiros crescia em torno de 49%, e o transporte de encomendas, 27,5%, o transporte de cargas se reduzia em 10,5%. Apresentava-se, assim, uma contradição no modelo de negócios ao se inverter a lógica econômica típica do modelo ferroviário, cujo diferencial competitivo é justamente o de transportar mercadorias (cargas pesadas e a longa distância). Sabidamente o transporte de cargas é, sobre todos os outros, o principal gerador de sustentabilidade econômica por tratar-se da principal fonte de receitas de uma ferrovia, conforme se observa abaixo.

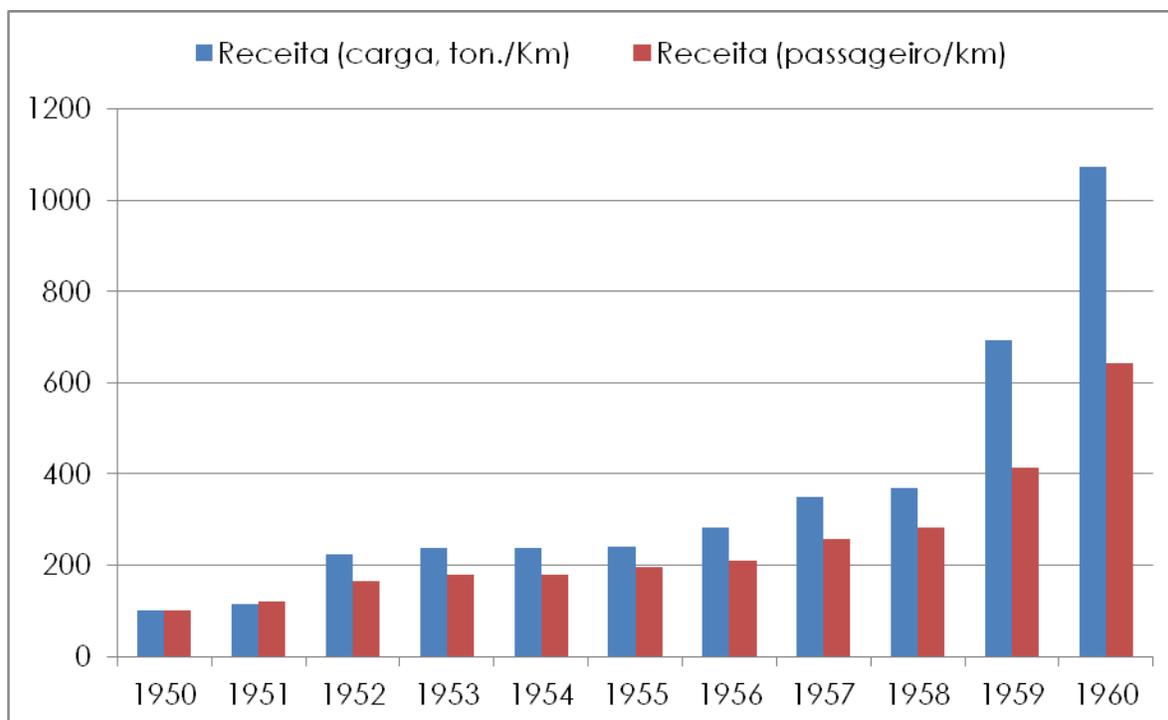


Gráfico 2. FERROVIAS ARGENTINAS. Comparação das receitas médias: cargas e passageiros, 1950-1960.

Fonte: REPÚBLICA ARGENTINA, 1962. ("Plan Larkin". Apêndice III, Tabla 5 - Ferrocarriles). Ano base 1950=100.

Torna-se, portanto, relevante notar que as receitas médias por tonelada originárias do transporte de cargas nas ferrovias argentinas foram maiores que as receitas procedentes do transporte de passageiros e isso ocorria inclusive durante a década de 1950, ainda que a demanda por transporte de passageiros viesse crescendo desde 1937, e assim se mantivesse até 1959. Há que se levar em conta também que a maior quantidade de transportes "marginais" (bagagens e encomendas, e passageiros) acrescidas ao transporte ferroviário implicava necessariamente em aumento desproporcional na quantidade de empregados⁵ que por sua vez estimulava a tendência ao déficit.

Certamente que essa não é a única causa do déficit ferroviário, no entanto este fator possui relevante impacto para a reprodução do déficit estrutural que se tornou crescente no sistema ferroviário argentino, nos anos seguintes a nacionalização. Porém, é justamente neste cenário, já bastante agravado por esta tendência (de aumento do transporte de passageiros, aumento na quantidade de empregados, redução do transporte de carga e, por consequência, aumento do déficit) que se soma o fim da vigência da Ley Mitre⁶ (Lei 5.315), que vigorara de 30 de setembro de 1907, a 1º. de janeiro de 1947. Após quase quatro décadas de vigência desta Lei as ferrovias voltariam a sua condição de contribuinte "normal", destituídas dos privilégios, tais como o de não pagar impostos para importar, ou isenção de pagar impostos municipais e provinciais. Ao mesmo tempo em que, por força da referida Lei, teriam que repor seus estoques tais como material rodante, vias, estações, etc., não realizados

⁵ Fenômeno observado anteriormente por Ricardo M. Ortiz: "Los servicios de pasajeros imponen mayor cantidad de personal en el manejo de los trenes, en las boleterías, en las dependencias destinadas a los equipajes, en los comedores, en los carros dormitorios y en los servicios conexos" (1958:190).

⁶ Por meio da lei Mitre, dentre outras, se estabelecia para todas as empresas férreas o livre direito de aduana a todos os artigos utilizados a fins de construção e exploração das ferrovias e a isenção de todos os impostos nacionais, provinciais, etc., por quarenta anos. Em troca, as empresas passaram a abonar (ou deveriam tê-lo feito) 3% de seu produto líquido, entendendo-se por este último o equivalente a 40% do produto bruto, durante a vigência da Lei (ORTIZ, Ricardo M., 1958:46).

durante os anos de 1939 a 1945. Segundo Ortiz (1958:74), aquelas obrigações impunha às ferrovias argentinas uma verdadeira reconstrução que necessitavam aquelas reporem as locomotivas, carros, vagões, trilhos, edifícios, galpões, oficinas, obras de arte, etc., que estavam conservados de forma absolutamente inferior ao mínimo exigido; por pelo menos sete anos (desde o início da Segunda Guerra) as empresas ferroviárias não haviam reposto os diversos equipamentos que vinham sendo submetidos a situações excessivamente desgastantes.

Acrescentava-se ainda ao contexto, o fato de que após a Segunda Guerra Mundial havia uma necessidade de superação do sistema ferroviário criado para atingir fins que o capital anglo-francês se propôs ao ingressar no país: o de ocupar a zona das pradarias naturais a fim de obter a carne e o trigo.

Era preciso extender los rieles fuera de esa zona, vincular entre si las de diversa característica que ofrece el país, crear nuevos recursos productivos desarrollando su minería, el riego, a navegación interior, facilitando a producción de petróleo, de electricidad e carbón, remodelando a la Argentina, a fin de lograr un enriquecimiento del tráfico que momentáneamente le negaba a zona del cereal. (...) se deduce inmediatamente que esta tarea no era apropiada al capital ferroviario, por lo menos en cuanto éste se mantuviera a las fuentes originarias. Ella constituía el quehacer da nación e a este título a nacionalización de los ferrocarriles se identificaba de manera correcta con los anhelos progresistas que parecían conmovir al país al salir da segunda guerra mundial. La lucha por la nacionalización de los ferrocarriles era pues a lucha por a transformación da Argentina de un país agropecuario, productor de materias primas elementales, en un país capaz da maquinofactura en sus expresiones más elevadas (Ortiz, 1958:151).

Ainda de acordo com este autor, a nacionalização das ferrovias seria a oportunidade de se corrigir a falta de um plano econômico no setor, fundamentado sobre princípios que estavam longe de garantir a unidade nacional. Ampliavam-se assim os argumentos nacionalistas em torno da estatização para por fim àquele sistema de ferrovias coloniais e substituí-lo pelo sistema de ferrovias estatais a todo o país: “Que sea un servicio público e cumpla una función social, que entre sus características principales figuren a de transportar todo a todas partes e en todo tiempo, con a regularidad obligada de sus servicios” (CENA, 2012:12-13).

No entanto, ao mesmo tempo em que do lado argentino foi configurando-se certo consenso em torno da nacionalização das ferrovias estrangeiras, sob uma verdadeira luta anti-imperialista, do ponto de vista dos acionistas das empresas francesas e inglesas lhes pareciam bastante conveniente as vendas de suas “velhas” ferrovias, que, sabidamente, necessitavam passar por um enorme processo de reestruturação⁷. Neste contexto é que em novembro de 1947 sob o governo peronista se efetivou a estatização das empresas férreas francesas pelo Estado; em março de 1948, se formalizou a posse sobre as ferrovias britânicas. O Estado se tornava deste modo empresário do setor, “promotor” e regulador, de si mesmo. Por meio do Decreto 32.574, assinado em 1º. de março de 1948, reorganizou as antigas companhias, incluindo os Ferrocarriles del Estado às linhas nacionalizadas a partir do ano seguinte, com as seguintes denominações: General Bartolomé Mitre, General Belgrano, Domingo F. Sarmiento, General Roca, General San Martín, General Urquiza e Patagónico. As linhas estatais, sob a denominação de ferrocarriles nacionales seguiram funcionando até 1952 como empresas autônomas, quando passaram a ser controladas pela Empresa Nacional de Transportes (ENT), que também tinha a seu encargo o transporte tranviário, subterrâneo e automotor, nacionalizados⁸.

No Brasil, em 1917, havia pelo menos 244 trechos ferroviários (que totalizavam 27.452 km) em operação. Destes, 134 eram concessões originárias do Governo Imperial/Federal e 110 concedidos pelos governos provinciais (ou estaduais) – que equivaliam a um quarto do total da extensão das linhas

⁷ Detalhes do processo da nacionalização das ferrovias argentinas podem ser encontrados em Ortiz (1958:145-169); Y Gómez y Tchordonkian (2012:2-9).

⁸ Segundo Gómez (2013:2), em 1951, con el traspaso de dos líneas menores, el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y el Ferrocarril Correntino, casi todo el sistema ferroviario quedó en manos del Estado. Solamente quedaron fuera de ese proceso de estatización, los llamados “ferrocarriles industriales o secundarios”, que alcanzaban en conjunto una extensión de 3.044km.

férreas brasileiras. Destes 134 trechos ferroviários concedidos pelo Governo Imperial/Federal, 91 deles já haviam sido reencampados até o final de 1917. Ou seja, quase 70% das concessões das linhas outorgadas pelo Governo Imperial/Federal não conseguiram operar sob a administração privada até o final de sua concessão e por motivos variados retornaram ao controle estatal direto - ou indiretamente via arrendamento a terceiros; pois, em ambos os casos ficavam sob o controle do Ministério de Viação e Obras Públicas (BRASIL, MVOP, 1922: VIII a XIX).

Tamanho era a quantidade de concessões ferroviárias encampadas pelo governo federal que este criou, em 1941, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) - um órgão exclusivo para geri-las. Entre 1948 e 1949, observa-se uma saída quase total dos investidores privados do setor ferroviário brasileiro. Em 1948 27% das ferrovias eram ainda administradas por particulares. Ao final de 1949, de um total de 35.972 quilômetros de vias em operação no Brasil, restavam apenas 4.820 quilômetros de linhas férreas (13,4% do total) administradas por empresas particulares; enquanto 27.742 (77% do total) haviam sido encampados pelo Governo Federal⁹ que administrava diretamente 20.009 quilômetros (55,6% do total); outros 11.142 quilômetros (31% do total) eram administrados pelo conjunto dos Estados.

Em seu conjunto¹⁰, as empresas ferroviárias brasileiras apresentavam despesas maiores que suas respectivas receitas, conforme se pode verificar na tabela 1 abaixo.

Tabela 1. Ferrovias brasileiras. Receitas e despesas (mil Cr\$), segundo a propriedade das empresas.

Da União (Governo Federal) e por ela administrada				Da União (Governo Federal) arrendadas			
Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)	Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)
1948	1.708.070	2.251.767	-31,8	1948	457.498	577.029	-26,1
1949	2.419.777	3.165.285	-30,8	1949	510.300	670.388	-31,4
1950	2.227.258	3.432.066	-54,1	1950	499.969	677.279	-35,5
1951	2.654.468	3.790.166	-42,8	1951	574.631	323.737	43,7
Total	9.009.573	12.639.284	-40,3	Total	2.042.398	2.248.433	-10,1
Dos Estados e por eles administrados				Particulares			
Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)	Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)
1948	577.316	619.447	-7,3	1948	1.013.395	995.528	1,8
1949	646.563	703.455	-8,8	1949	724.054	653.189	9,8
1950	687.130	663.593	3,4	1950	756.333	694.144	8,2
1951	860.703	974.780	-13,3	1951	398.133	825.882	-107,4
Total	2.771.712	2.961.275	-6,8	Total	2.891.915	3.168.743	-9,6

Fonte: BRASIL, MVOP, 1955:27.

⁹ No ano de 1949 foram transferidas para o controle do Governo Federal a Rede Ferroviária do Nordeste (antiga Great Western of Brazil Railway), Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Ilhéus. Dentre outras, já estavam sob a administração do Governo Federal as E. F. Madeira-Mamoré, E. F. Tocantins, E. F. Bragança, Rede de Viação Cearense, Guaíra Porto Mendes (antiga Mate Laranjeira), Leste Brasileiro, E. F. Goiás, Bahia a Minas, Santos a Jundiá, Noroeste do Brasil, Paraná-Santa Catarina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Central do Brasil.

¹⁰ Importantíssimo ter-se em mente que estes dados se referem à média do resultado obtido pelo conjunto destas empresas – não se deve aqui confundir a parte com o todo. Quando analisados individualmente o desempenho de cada empresa, verificar-se-á que algumas delas apresentavam maiores ou menores déficits; e, em alguns poucos casos (especialmente dentre aquelas “particulares”, entre 1948-50; e, “Dos Estados e por eles administrados”, em 1950; e, dentre as “da união arrendadas”, em 1951) se encontrará casos “excepcionais” de superávits.

Portanto, neste contexto de histórica ampliação de estatização combinada com generalizada crise deficitária da maioria das ferrovias brasileiras é que se forma a Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) em 1957. A partir da reunião de 12 empresas férreas deficitárias, e cujas propriedades pertenciam à União desde antes a 1934, e outras dez empresas férreas encampadas entre 1935-68¹¹.

Outra parte significativa da rede ferroviária brasileira, em torno de cinco mil quilômetros de vias, estava a cargo do Governo do Estado de São Paulo – que era proprietário das principais empresas paulistas estatizadas ao longo do século XX. No ano de 1953 pertencia ao governo paulista a E. F. Campos de Jordão, E. F. Sorocabana (encampada pelo governo paulista, desde 1904); E. F. Araraquara (encampada pelo governo paulista, desde 1919); Estrada de Ferro São Paulo-Minas (encampada pelo governo paulista, desde 1934); Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (encampada pelo governo paulista, desde 1952). Em 1961, juntou-se a este conjunto a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Unificadas sob a administração do Governo do Estado de São Paulo, as cinco empresas constituíram a estatal Ferrovias Paulista S.A (FEPASA), em novembro de 1971 (FEPASA, 20 anos, 1991:9-16). Em 1996, a FEPASA, acabou incorporada à RFFSA no âmbito da negociação de dívidas do governo do Estado de São Paulo com o Governo Federal - e foi transferida para a iniciativa privada em janeiro de 1999 no âmbito do processo de desestatização daquela empresa.

Ficaram fora do conjunto das malhas estatizadas na década de 1950 dois tipos de empresas: as ferrovias não deficitárias inseridas no complexo de exportação de minérios formado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás; e outras pequenas estradas de ferro particulares, que continuaram a funcionar marginalmente ao sistema ferroviário.

Portanto, ao iniciar-se a década de 1950, pouquíssimos trechos ferroviários continuavam a ser operados por empresas particulares na Argentina e no Brasil¹² (BRASIL, MVOP, 1955:15-17). E essa grande intervenção estatal que teve lugar após a Segunda Guerra Mundial não constitui uma novidade para o setor ferroviário desses países. As intervenções diretas estatais no setor fazem parte de alguns momentos específicos da história do setor. Segundo Ianni:

Existem momentos do processo de desenvolvimento das forças produtivas em que o Estado se torna imprescindível, para que o processo não se interrompa nem sofra distorções indesejáveis para certos setores da população (...). Quando se torna empreendedor autônomo, o Estado está reagindo a determinados desequilíbrios estruturais, que a iniciativa privada não percebe ou não tem capacidade para enfrentar (1989:24 et. seq.).

É justamente a partir desta afirmação de Ianni que se pode estabelecer uma nova explicação para as mudanças ocorridas no setor ferroviário; explicação que se distingue daquela sugerida por vasta interpretação historiográfica, na qual se insiste em explicar o “desmonte” de parcela (portanto, de parte) do sistema ferroviário como se este desmonte (de parte) significasse o “fim”, erradicação, ou desmonte do conjunto do setor ferroviário.

Na Argentina, desde pelo menos 1909, com a promulgação de duas importantes legislações aplicadas ao setor ferroviário passou a existir uma separação nítida entre Estado empresário e Estado regulador no setor. Por meio da Lei 6.757 (de 30/09/1909) se definiu a base jurídica para a Administración General de los Ferrocarriles del Estado, responsável por gerenciar as ferrovias estatais argentinas (Central Norte e Argentino del Norte); e através da Lei 6320 (de 5/08/1909) se fixou as

¹¹ E. F. Ilhéus (132 km); Santos a Jundiá (139 km); E.F. Santa Catarina (163 km); E. F. D Tereza Cristina (264 km); E. F. Nazaré (325 km); V. F. F. Leste Brasileiro (2.545 km); Rede F. Nordeste (2.655 km); R. V. Paraná - S. Catarina (2.666 km); E. F. Leopoldina (3.057 km) e Viação F. R. G. do Sul (3.735 km) (Revista Ferroviária. Janeiro de 1990:15).

¹² Continuavam operando como empresas privadas: a Estrada de Ferro São Paulo Goiás; Estrada de Ferro do Dourado, comprada pela Paulista naquele ano; Estrada de Ferro Jaboticabal; a Estrada de Ferro Mogiana, estatizada em 1952; a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, estatizada em 1961; Estrada de Ferro Vitória a Minas (a serviço da CVRD); Estrada de Ferro Itabapoana; Estrada de Ferro Corcovado; Estrada de Ferro Morro Velho; e outras companhias menores, tais como a Estrada de Ferro Votorantim, Estrada de Ferro Morro Agudo, Estrada de Ferro Barra Bonita, Ramal Férreo Campineiro, Estrada de Ferro Itatibense, e Estrada de Ferro Perus-Pirapora (BRASIL, MVOP, 1955:15-17).

atribuições da Dirección General del Ferrocarriles, que tinha como obrigações principais as funções de aparelho do Estado regulador no setor ferroviário. Começava-se, assim, segundo Salerno (2003:53) a se forjar uma burocracia técnica e administrativa que conseguiria, a partir daí, manter (longa) continuidade¹³ para além das mudanças administrativas e de governo¹⁴. A partir desta configuração legal é que a burocracia estatal técnico-administrativa se firmou na linha de frente da administração das empresas férreas estatais até a nacionalização das empresas privadas (1946-1947), e prosseguiu com a criação da Empresa Nacional de Transportes (ENT) – e depois, com a Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) em 1958 até início da década de 1990.

Após quatro décadas¹⁵ de efetiva condução estatal dos sistemas ferroviários, argentino e brasileiro, se operou uma ampla transformação no modelo de negócios daquele setor, conforme se pode observar na Tabela 2, abaixo. A partir de alguns dos principais indicadores operacionais (UTs e quadro de pessoal) torna-se evidente que ao final do período de estatização havia ocorrido uma distinta variação quantitativa entre os dois sistemas ferroviários, ao longo dessas quatro décadas durante as quais os respectivos Estados atuaram como empresários do setor.

Tabela 2. ARGENTINA e BRASIL. Evolução comparativa dos principais sistemas ferroviários nacionais.

Anos	Ferrocarriles Argentinos				RFFSA + FEPASA			
	Extensão das linhas	TKU	PKM (interurbano)	Empregados	Extensão das linhas	TKU	PKM (interurbano)	Empregados
1955	43.930	16.120	6.835	209.854	34.970	6.357	5.537	215.218
1960	43.923	15.158	6.938	200.590	35.466	8.781	7.236	209.618
1965	41.941	10.410	5.370	166.478	32.708	11.618	6.660	185.821
1970	39.905	13.640	4.737	145.460	30.355	13.507	6.085	157.157
1975	39.787	10.659	6.890	153.308	29.786	27.254	4.597	133.784
1980	34.011	9.783	4.177	96.935	28.645	40.602	2.937	114.381
1985	34.159	9.500	4.949	102.941	27.873	40.782	1.567	105.179
1990	34.059	7.521	4.962	82.270	26.893	41.034	1.219	71.692
1995	28.526	6.592	-	10.000	26.788	42.469	1.101	50.901

Fonte: Ferrocarriles Argentinos. Anuários Estatísticos: da RFFSA, da FEPASA e dos Transportes (GEIPOT) - anos diversos; DNEF (Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional, 1968). LACERDA, 2002.

Em ambos os países foram erradicados milhares de quilômetros de linhas: entre 1955 e 1995, as linhas férreas em operação na Argentina haviam sido reduzidas em 35%; no Brasil, os dois mais antigos sistemas ferroviários nacionais formados pela RFFSA e FEPASA mediam 23% a menos em

¹³ Elena Salerno demonstra que ocorreram diversas tentativas de se criar organismos de controle à administração das ferrovias estatais argentinas, bem antes de 1909. Desde a lei 531 de los Ferrocarriles Nacionales, de 9 de setembro de 1872, que foi a primeira norma nacional com vigência sobre todas as ferrovias de jurisdição nacional, tanto nacional quanto privadas. Nesta ocasião já havia sido criada uma inspetoria para se fiscalizar o cumprimento das normas estabelecidas; embora, nesse momento, a lei não alcançasse as ferrovias provinciais. Outras tentativas de reforçar essa prática ocorreram com a criação da Inspección Administrativa de los Ferrocarriles Nacionales, em 1876; e três anos depois com a criação da quase homônima Inspección Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles Nacionales (SALERNO, 2003:35).

¹⁴ Embora, somente em 1915 é que efetivamente se unificam as duas redes estatais (Central Norte e Argentino del Norte – A Ferrocarril Andino havia sido vendida em 1909) - que passam a se denominar "Ferrocarril Central Norte Argentino": dividida em quatro superintendências, com uma Administração central em Santa Fé.

¹⁵ Consideram-se, a título contagem de tempo de estatização dos sistemas ferroviários argentinos e brasileiros, os seguintes períodos: na Argentina, por 45 anos - de 1948 (conclusão da nacionalização do sistema ferroviário) a 1993 (ano em que o Estado transferiu quase a totalidade das ferrovias nacionais aos novos concessionários privados). No Brasil, a grande estatização se estendeu por aproximadamente 47 anos; de 1949 a 1998 (quando quase 90% das ferrovias nacionais haviam sido estatizadas, até 1998 quando foram desestatizadas).

extensão. O transporte de passageiros de longo percurso havia sido completamente desativado na Argentina enquanto no Brasil havia se reduzido a um quinto do total que transportara em 1955. Ao final do período, 1995, havia operado em ambos os países, uma transformação radical no formato de prestação do serviço ferroviário. Conforme se pode observar no Gráfico 3, abaixo, os transportes de passageiros, que proporcionalmente faz uso muito mais intensivo de mão de obras, haviam sido reduzidos entre 1955 e 1995: de 30% a zero na Argentina e de 47% para cerca de 3% no Brasil.

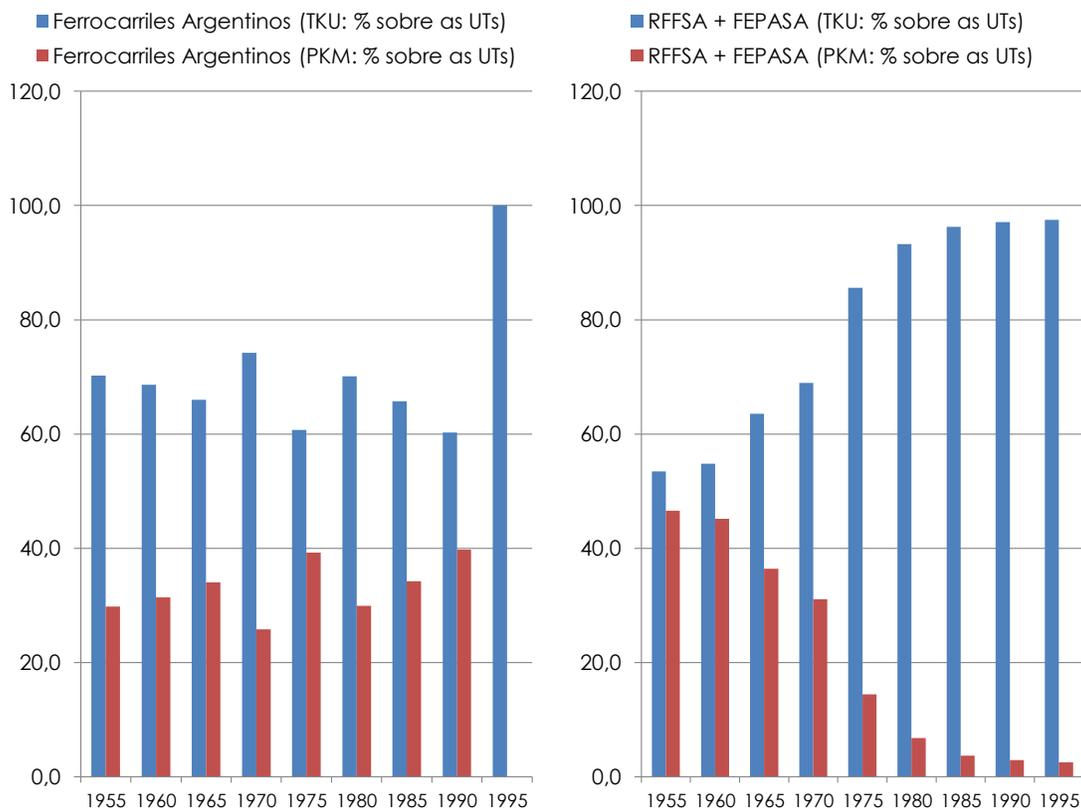


Gráfico 3. ARGENTINA e BRASIL. TKU e PKM na composição das Unidades de Tráfegos (UTs), 1955-1995.

Fonte: Ferrocarriles Argentinos. Anuários Estatísticos: da RFFSA, da FEPASA e dos Transportes (GEIPOT) - anos diversos; DNEF (Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional, 1968). LACERDA, 2002.

Na Argentina a participação do transporte de passageiros na formação das Unidades de Tráfegos totais permaneceu em um patamar em torno de 30 a 40%, de 1955 a 1990, quando por fim foram desativados durante o processo de reconcessão. No Brasil (na RFFSA + FEPASA), a redução da participação dos transportes de passageiros na formação das Unidades de Tráfego começou a ocorrer bem mais precocemente - já na década de 1960. Em 1975 os transportes de passageiros representavam algo em torno de 14% do total. No ano de 1995, que antecede o início do processo de reconcessão para o setor privado, a participação dos transportes de passageiros na formação das UTs totais (da RFFSA + FEPASA) estava em torno de 2,5%. A participação do transporte de carga (TKU) que já havia aumentado em cerca de 10% entre 1955 e 1965 passou a representar mais que o dobro da produção de Unidade de Tráfego realizada pela modalidade transportes de passageiros (PKM) em 1970; em 1980, o transporte de cargas havia representava mais de 93% de toda a produção da RFFSA e FEPASA, que se tornavam, cada vez mais, típicas empresas cargueiras. Estas empresas ao se "desvencilharem" dos serviços deficitários foram reestruturadas e adaptadas para funcionar sob um novo modelo ferroviário, do tipo "ferrovia-mínima" – fator que sabidamente estimulou o retorno de alguns grupos interessados em retomar para si o controle privado dessas empresas. Tãmanha foi a transformação deste modelo de negócios ferroviários que a quantidade de ferroviários empregados sob controle privado, a partir da

década de 1990 nesses dois países, havia sido reduzida a cerca de uns 5% e 24% do total de trabalhadores empregados na década de 1950 na Argentina e Brasil, respectivamente.

Na Argentina, houve uma redução da quantidade de cargas transportadas entre 1955 e 1995; no Brasil, se deu o contrário; no mesmo período a RFFSA e FEPASA, juntas, tiveram suas TKUs multiplicadas por mais de oito vezes. Porém, quando analisada a produtividade (UTs realizadas por cada ferroviário) verifica-se uma ampliação desta medida, tanto nos Ferrocarriles Argentinos quanto no sistema RFFSA + FEPASA. Na Argentina a quantidade de Unidade de Tráfego realizada por cada trabalhador nos anos 1970, 1980, 1985 e 1990 (ano que antecede ao início da reconcessão) eram maiores que a produtividade obtida nos anos 1955.

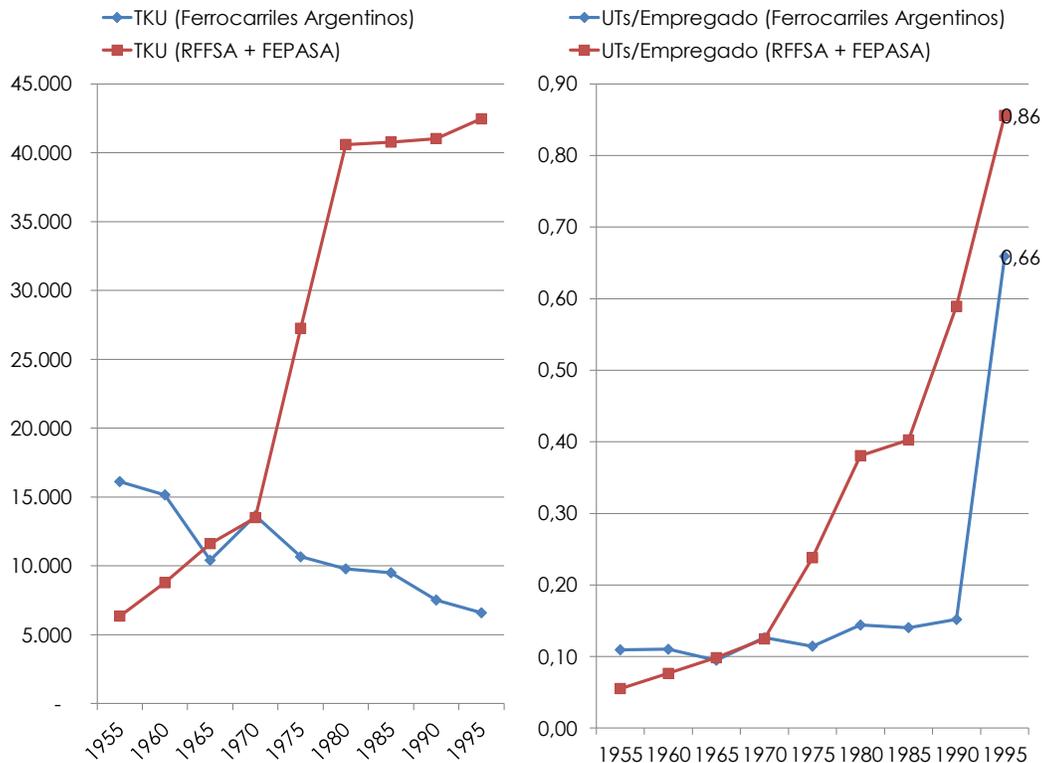


Gráfico 4. ARGENTINA e BRASIL. Produção (TKU) e produtividade (UTs/empregados), 1955 a 1995.

Fonte: Ferrocarriles Argentinos. Anuários Estatísticos: da RFFSA, da FEPASA e dos Transportes (GEIPOT) - anos diversos; DNEF (Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional, 1968). LACERDA, 2002.

Imediatamente após o processo de reconcessão em 1995, quando já haviam sido desativados os transportes de passageiros e a força de trabalho havia sido reduzida ao seu mínimo histórico, a produtividade havia crescido cerca de seis vezes, quando se comparam os anos de 1995 a 1955. No Brasil, no mesmo período, a produtividade (UTs/trabalhador) havia aumentado em oito vezes. Os dados apontados acima parecem suficientes para justificar que as ações estatais implantadas nestes dois distintos países, durante mais e quatro décadas foram suficientes a ponto de estimular o retorno dos empresários privados ao setor, nos anos 1990.

Ao final da década de 1980 iniciam-se as pressões políticos-empresariais de retorno privado ao setor ferroviário. Na Argentina isso se torna mais contundente entre setembro de 1989 a julho de 1995, período em que se deu tanto o processo de desestatização e o desmembramento do sistema ferroviário quanto a liquidação da Ferrocarriles Argentinos (Decreto n.1.039, 7 de julho de 1995).

Há que se considerar que depois de décadas de gestão estatal, tanto na Argentina quanto em Brasil algo havia mudado em relação à produtividade dos ferroviários. Desde 1946 até o Plan Larkin o

crescimento da quantidade de empregados vinha sendo em torno de 40% superior a produção das Unidades de Tráfego (TKU + PKM). E, até 1976, (ainda que tenha ocorrido redução no quadro de pessoal em 1961), a quantidade de empregados havia se mantido proporcionalmente maior que a produção. No entanto, durante o período da última ditadura civil militar é que se consolida a redução dos empregos ferroviários. Ao final da década de 1970 até 1989, a mão de obra apresentava um crescimento proporcionalmente menor que o crescimento da produção das Unidades de Tráfego (TKU ou PKM) - a exceção dos anos 1980, 1981 e 1988 (ver Gráfico 5, abaixo).

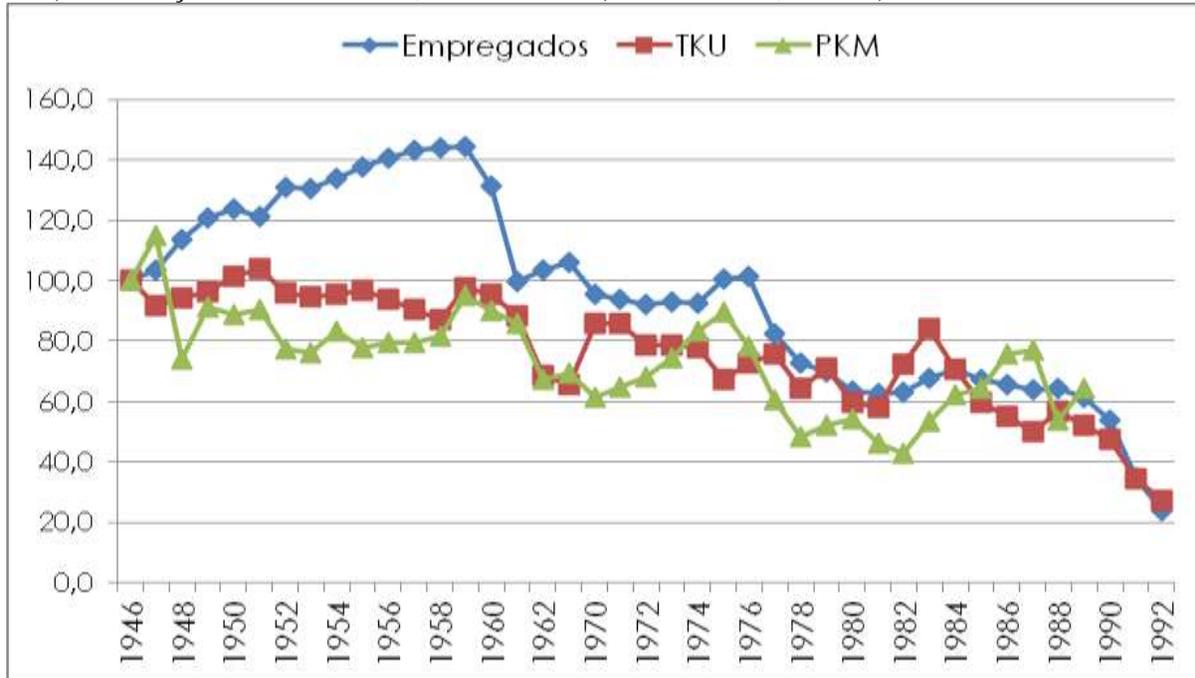


Gráfico 5. FERROCARRILES ARGENTINOS. Comparativos de indicadores, 1946 a 1992.

Fonte: FERROCARRILES ARGENTINOS.

Ao analisar-se o período de 1989 (começo do governo de Menem), tomando-se o ano de 1946 como parâmetro, se verifica que o crescimento do indicador de transportes de cargas foi proporcionalmente maior que o indicador de transportes de passageiros (PKM) na maioria dos anos - exceto em 1947, 1961, 1963, 1974, 1975, 1976, 1985, 1986, 1987 e 1989. Logo, do ponto de vista do governo de Menem, ainda existia naqueles “ferros velhos”, algo de valor a ser entregue aos investidores privados interessados em operar serviços e ramais superavitários depois de quatro décadas de controle estatal.

E, de fato, como se verificará adiante, podiam ser oferecidos ainda pelo governo de Menem ao menos dois elementos atrativos aos candidatos a concessionários privados: acima de tudo a produtividade laboral; e com esta a eliminação total do deficitário e “inconveniente” transporte de passageiros de longo percurso. Combinavam-se na proposta menemista tanto a possibilidade de ampliação da exploração da força de trabalho ferroviária quanto a melhoria do ambiente de negócios, que poderia, sem os peso do transporte de passageiros de longo percurso, tornar-se ainda mais produtivo.

No Brasil, a transferência de empresas públicas para a iniciativa privada ganhou força com a Lei 8.031/90, de 12 de abril de 1990, e suas alterações posteriores, que instituiu o Programa Nacional de Desestatização (PND) a cargo do Conselho Nacional de Desestatização (CND); órgão decisório, e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assumiu a gestão do Fundo Nacional de Desestatização. Seguramente, a partir daí, o pêndulo ganhou impulso decisivo em direção às “privatizações”, que incluiria o setor ferroviário. Na Argentina, o presidente Menem sancionou, o

mais breve possível, a lei n.23.696 (Ley de Reforma del Estado), em 17 de agosto de 1989. Na realidade iniciou seu governo com o forte propósito de promover o processo de privatização argentino e desmontar o imenso aparelho estatal criado desde o início do século XX. Ato contínuo, por meio do Decreto 666/89, em setembro de 1989, implantou o Plan de Coyuntura cuja meta era, em 180 dias, iniciar o processo de racionalização ferroviária. No Brasil, o presidente Fernando Collor de Mello (15 de março de 1990 a 29 de dezembro de 1992) em seu primeiro ano de mandato sancionou a Lei n. 8.031, de abril de 1990, que criou o Programa Nacional de Desestatização, que tinha dentre seus objetivos fundamentais: I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público; II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público; III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada; (...) VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa (BRASIL, 1990).

Portanto há que levar em conta que nos processos de reestruturações dos serviços ferroviários argentinos e brasileiros, executados durante a década de 1990, estavam contidas questões políticas, econômicas e ideológicas que ultrapassavam questões meramente conjunturais, como os déficits de algumas linhas ferroviárias. Para além da questão do déficit, hiperinflação, dívida externa, etc., se tratavam naquele momento da redefinição do papel do Estado a respeito do serviço público. Naquela conjuntura neoliberal o Estado começava deliberadamente a abandonar suas tarefas relacionadas à prestação, para se deslocar para a regulação da gestão dos operadores privados. Segundo Felder “Que no se tenga duda de que ahí estaban ocurriendo mucho más que transformaciones funcionales. Se definía allí, por detrás de esas transformaciones funcionales, las relaciones de poder entre distintos grupos sociales y de sus posibilidades de apropiación de porciones del producto social” (2001:145).

A RFFSA, incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), em 1991, era muito diferente daquele conjunto de empresas deficitárias encampadas meio século antes. Entre 1957 e 1991 ocorreu uma diminuição de 26,5% nas linhas, consideradas deficitárias, bem como uma redução de 70% no quadro de empregados. No mesmo período, no entanto, a quantidade transportada, em TKU, fora acrescida em mais de 560%. Certamente, estes indicadores, obtidos pela gestão estatal, foram bastante estimulantes para o retorno dos capitais privados que participaram e venceram os leilões de “desestatização” ocorridos no setor, entre 1996 e 1998 (REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992; RFFSA. Anuários estatísticos da RFFSA, 1989/1991 e 1996; BRASIL, 7 fev. 2009).

Antes, porém, suas linhas foram loteadas em sete partes (Sul, Sudeste, Centro-Leste, Oeste, Nordeste, Tereza Cristina e Malha Paulista – ou, ex-FEPASA, incorporada à RFFSA, em 1998); o que ia ao encontro dos interesses de grupos empresariais compostos por grandes usuários daquelas linhas férreas nelas interessados, que sem restrições, puderam participar de todos os leilões, impedidos apenas de adquirir mais que 20% do capital votante de cada uma dessas *novas* empresas.

O modelo de concessão implementado no Brasil teve por base a exploração integral segundo o qual coube ao concessionário a operação dos trens, os serviços das estações, a manutenção do material rodante e da infraestrutura, além de outras atividades complementares e subsidiárias. Tal qual havia ocorrido na Argentina cada uma das “novas” empresas concessionárias obteve o direito de explorar o serviço por trinta anos, com possibilidade de prorrogação desse tempo.

3. A reestatização do setor ferroviário argentino e brasileiro, a partir de 2008.

Reconhece-se aqui que dentre as três questões¹⁶ a que se propõe discutir neste artigo, certamente a de número 3 é, de longe, a de resposta mais difícil. No entanto, ao se completar cerca de vinte e cinco anos das “desestatizações¹⁷” começa a ficar um pouco mais claro que os concessionários argentinos e brasileiros, respectivamente, não visavam (ou não podiam) adquirir “todas” as linhas daquelas ferrovias, senão partes - algumas de suas partes, conforme se pode constatar ao se analisar o processo de desestatização iniciado no final do ano de 1991.

Na Argentina, ao se realizar essa transição foram formadas seis empresas, a começar pela constituição da Ferroexpreso Pampeano (FEPSA) em 1º. de novembro; seguida da Nuevo Central Argentino (NCA), em 23 de dezembro de 1992; a terceira empresa, Ferrosur Roca em 12 de março de 1993; a quarta, Buenos Aires al Pacífico (BAP), foi constituída em 26 de agosto de 1993; a Ferrocarril Mesopotámico (Mesopotámico Gral. Urquiza) foi organizada em 22 de outubro de 1993; e, por último se criou a Ferrocarril General Belgrano, que se manteve à Margem do processo de reconcessão ante a falta de interessados privados¹⁸.

Tabela 3. ARGENTINA. Ferrovias desestatizadas na década de 1990.

Concessionários	Rede	Extensão (km)	Pessoal	Taxa de concessão	Investimentos	Demanda projetada	
				(milhões de US\$)	(milhões de US\$)	Ano 1	Ano 2
FEPSA	Rosario – B. Blanca	5.094	1.500	48,4	234	3,4	6,1
NCA	Mitre	4.750	2.322	33,5	386	4,2	7,9
FERROSUR	Roca	3.377	1.133	18,0	173	2,7	6,4
BAP	San Martin	5.254	2.271	36,4	369	2,9	4,7
MESOPOTÁMICO	Urquiza	2.704	1.255	2,8	64	0,9	1,9
BELGRANO	-	-	-	-	-	-	-
Total		21.179	8.481	139,1	1.226	14,1	27,0

Fonte: Confederación Andina de Fomento (CAF), 2004:32; Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), 2013.

Assim, apenas cinco de um total de seis consórcios faziam parte dos interessados em pleitear aquelas linhas. Entre 1991 e 1993 a esses consórcios privados foram entregues aproximadamente 21.200 quilômetros de vias, de um total de 34 mil (em operação em 1989). Cerca de 7.300 quilômetros de vias ficaram em poder da “rejeitada” Belgrano Cargas enquanto outros 5.500 km de linhas foram abandonados. Ao final de 1993 apenas 29 empresas, agrupadas em seus respectivos consórcios, haviam adquirido as cinco empresas que a eles interessavam. Em cada uma delas havia um grande acionista cujas quantidades de ações ultrapassavam a mais da metade do total; na prática cinco grandes investidores (com seus respectivos sócios) passaram a controlar as melhores linhas, por eles escolhidas, da “nova” malha ferroviária argentina.

¹⁶ 1. Afinal, por que se estatizaram os sistemas ferroviários argentinos e brasileiros, após a Segunda Guerra Mundial? 2. Por que os empresários voltam ao setor na década de 1990? E, 3. Por que, em Argentina e Brasil, os respectivos Estados, voltaram a reestatizar seus sistemas ferroviários, antes mesmo de que se cumpra o prazo regulamentar de trinta anos de concessão?

¹⁷ Tomando-se por referência o início deste processo os governos Collor de Mello (15 de março de 1990 a 29 de dezembro de 1992) e Carlos Saúl Menem (8 de julho de 1989 a 10 de dezembro de 1999).

¹⁸ Neste período em que ocorreu esse processo licitatório da malha férrea argentina a Ferrocarril General Belgrano (6.335 km) ficou de fora do processo, por falta de interessados. Somente em 1998, é que esta empresa foi concedida a Unión Ferroviaria (Centro de Estudios para la Producción (CEP), 1999: 45-6).

Em 2012, de um total de 28.526 quilômetros concedidos (aqui consideradas as linhas da Belgrano, concedida a Unión Ferroviaria ao final de 1998) apenas 18.336 quilômetros se encontravam efetivamente em operação em 2012. Sabidamente, aquelas empresas, às quais foram transferidas as linhas em concessão não chegaram a fazer uso intensivo de todos os trechos ferroviários que a elas foram transferidos. Ao término de 2012 a Fepsa estava operando algo em torno da metade das linhas a ela concedidas; a NCA operava 78%; a BAP/ALL, aproximadamente a metade; a Ferrosur mantinha em operação 86% das vias; a Mesopotámico 55%; enquanto na Belgrano, encontrava-se em operação apenas 69% das linhas obtidas no processo licitatório.

Quadro 2. Ferrovias argentinas. Rede concessionada e em operação (2012).

Rede:	FEPSA	NCA	BAP/ALL	FERROSUR	MGU/ALL	BELGRANO	Total
Concedida	5.094	4.750	5.254	3.377	2.704	7.347	28.526
Em operação	2.535	3.701	2.655	2.907	1.486	5.052	18.336

Fonte: CNRT, 2013.

Ao todo, por volta de um terço das linhas desestatizadas na década de 1990 não mais estavam em operação na década de 2010, e havia certa “razão” para isso.

Ao organizar o processo de concessão, o governo buscou incluir os critérios de investimentos, pagamento de taxas de concessão, aluguel de material rodante, etc., de modo a assegurar a reabilitação do sistema ferroviário e sua manutenção. Razões pelas quais a maior parte da proposta dos investimentos na Argentina foi sugerida pelos respectivos concessionários – que, conforme se pode constatar adiante, não os realizaram em sua totalidade¹⁹.

Con el fin de ganar la licitación respectiva, todos los oferentes presentaron planes con un volumen no realista de inversiones sobre vías y material rodante, para lo cual en justificación de la disponibilidad de los recursos necesarios, ‘inflaron’ sus proyecciones de tráfico y de ingresos (CAF, 2004:38).

Também se evidenciou ao longo do período pós-concessão que os concessionários no momento do processo de reconcessão não podiam declinar de algumas das linhas que a eles lhes ofereciam o Estado, alegando tratar-se de linhas antieconômicas. Não podiam, tampouco, assumir suas possíveis dificuldades em pagar futuramente as taxas relativas ao uso da infraestrutura ou os aluguéis do material rodante, estipulados pelo governo. Não é de estranhar-se que desde os primeiros anos, os distintos concessionários não tenham conseguido cumprir com os investimentos projetados; com a operação de toda a extensão das linhas a eles concedidas e, por consequência, com a manutenção dos níveis de emprego.

Na Argentina, apenas um concessionário, a Ferrosur, investiu mais da metade do projetado durante os leilões. Ao todo os investimentos do tipo I (infraestrutura e sinalização) alcançaram pouco mais de um terço do esperado. Investimentos de tipo II (material rodante) alcançaram em torno de 45% do total projetado. Segundo Schvarzer depois da desestatização ficava cada vez mais evidente que o processo de investimento não era capaz de renovar nem 1% do capital instalado. Entre 1993-1998 haviam sido importados para o setor ferroviário um montante equivalente a cerca de 20 milhões de dólares/ano, dos quais a metade foi destinada a compra de locomotivas de distintas procedências e em geral usadas.

Resulta claro que el proceso de inversión que se está llevando a cabo no alcanza a renovar ni el uno por ciento anual del capital potencial instalado; es decir que la renovación total del sistema llevaría cien años al ritmo de este último quinquenio (1993-1998). En compensación, puede argüirse que las empresas no utilizan toda la red que se les concesionó y que su estrategia tiende a concentrar sus inversiones en los corredores troncales (1999:12).

Tabela 4. ARGENTINA. Investimentos dos concessionários ferroviários.

¹⁹ Pelo método utilizado para a outorga das concessões o quesito “investimento” representava 35% do total da oferta (CAF, 2004:39).

Concessionários	Projetados (milhões de US\$)			Realizados (milhões de US\$)			Realizado (%)		
	I	II	I+II	I	II	I+II	I	II	I+II
FEPSA (1991-2000)	89,0	125,6	214,6	32,0	39,7	71,7	35,9	31,6	33,0
NCA (1993-2000)	124,1	70,5	194,6	34,4	40,4	74,8	27,4	57,3	38,4
BAP (1994-2000)	89,8	66,4	156,2	31,0	26,9	57,9	34,6	40,9	37,3
FSR (1993-2000)	65,4	44,2	109,6	44,1	25,4	69,5	67,4	57,5	63,4
MGU (1994-2000)	29,3	6,0	35,3	2,3	8,4	10,7	6,9	137,1	30,1
Total	397,6	312,7	710,3	143,8	140,8	284,6	36,1	45,0	40,1

Fonte: CAF, 2004:40. I (Investimentos em infraestrutura e sinalização); II (Inversões em material rodante). Não estão incluídos os dados relativos a Belgrano Cargas.

Também não foram cumpridas as metas de projeções da quantidade de cargas a serem transportadas pelas ferrovias argentinas. A maioria das empresas não conseguiu atingir a meta pactuada no momento do processo de reconcessão. Alcançaram a meta apenas a NCA e a Ferrosur. A NCA atingiu suas metas de 7,9 milhões de TUs nos anos de 2003 a 2008; 2010 e 2011. A Ferrosur que tinha como meta transportar 1,9 milhões de TUs em seu segundo ano de concessão a atingiu e a superou – alcançando a máxima de 5,5 milhões de TUs, em 2011. Enquanto isso a FEPSA, que devia alcançar a meta de 3,4 milhões de TUs em seu primeiro ano de operação e de 6,1 no segundo, somente alcançou o seu máximo, de 4,1 milhões de TUs, em 2012. A BAP/ALL cujas metas foram estipuladas em 4,7 milhões de TUs esteve perto de alcançá-la somente em 2007, quando conseguiu transportar 4,4 milhões de TUs. Para a Mesopotámico/ALL, as metas de 6,4 milhões de TUS estiveram, até o momento, muito distantes: seu melhor desempenho, atingido em 2007 se limitou a 1,5 milhões de TUs. A Belgrano, que não teve meta específica estipulada para ela uma durante o processo de reconcessão, obteve seu melhor desempenho somente em 2000, ao atingir a marca de 1,4 milhões de Toneladas Úteis transportadas. Na média, o conjunto, em seu melhor desempenho de 14,9 milhões de TUs alcançado em 2007 esteve a 7,8% de atingir a meta pactuada no momento da reconcessão (CNRT, 2013).

Claro que este cenário de redução na extensão das linhas em operação veio acompanhado de diminuição na quantidade de ferroviários empregados para operá-las. Não é por acaso que a redução de pessoal entre 1993 e 2012 também foi em torno de um terço. De um total de dez mil empregados em 1993 restaram em serviço cerca de 7.300 em 2012. Na Fepsa a redução do quadro de empregados foi de 28%; na NCA quase 40%; na BAP/ALL, 32%; na Ferrosur, 8%; na MGU/ALL, quase 53%, e na Belgrano por volta de 30% (CAF, 2004; CNRT, 2013).

Prosseguiu-se, portanto, com a tendência de desmantelamento das ferrovias que seguiu vigente em mãos privadas após as Reformas do Estado. Assim, sob gestão privada a partir da década de 1990 seguiu-se a prática que o Estado já vinha aplicando desde os tempos da antiga rede férrea denominada “Ferrocarriles Argentinos”: redução de linhas e de pessoal; portanto, mais do mesmo. Os novos concessionários, sob nova direção, além de assimilar as velhas estratégias estatais que haviam sido postas em prática desde Frondizi (baseadas em supressão de trens de passageiros, na especialização do transporte de cargas para atender a uns poucos clientes e seus respectivos produtos), as aprimoraram. E, uma das consequências diretas desta política tem sido a constante redução do quadro de funcionários, que tem resultado em maior produtividade por ferroviário empregado.

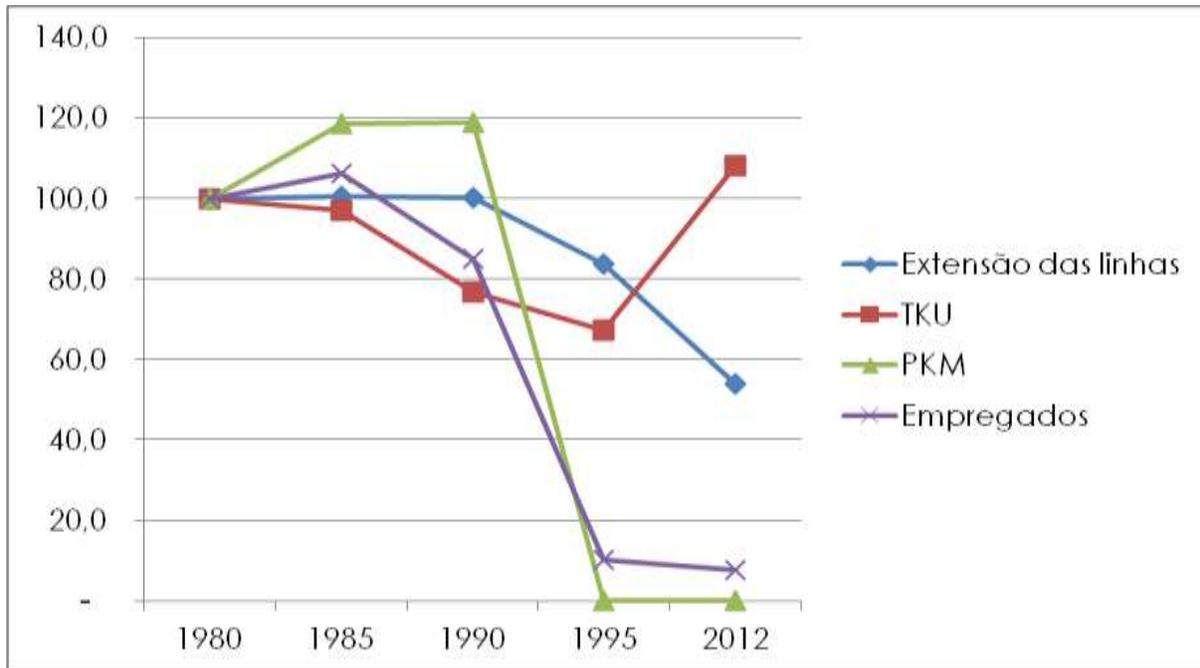


Gráfico 6. Ferrovias argentinas. Comparativo de indicadores operacionais 1980-2012.

Fonte: Ferrocarriles Argentinos; CNRT, 2013 (Ano base, 1980 = 100).

Nesse sentido, os concessionários privados não inovaram. Apenas prosseguiram rumo a um modelo de negócios que se pode denominar “ferrovia-mínima”.

No Brasil, tal qual ocorrido na Argentina, esse modelo “ferrovia-mínima” parece ter possibilitado não sem percalços aos concessionários retirarem o máximo do proveito das linhas originárias da RFFSA ou de novas linhas (EFC) que haviam entrado em operação na década de 1980. E, tal qual ocorrera no país vizinho os novos concessionários não puderam se esquivar de “ter que aceitar” linhas menos rentáveis, por fazerem parte do “pacote” que eles arremataram em leilão.

Quadro 3. Novas ferrovias brasileiras (ex RFFSA e FEPASA).

Novas ferrovias	Leilão	Preço (em milhão de US\$)	Extensão	Trecho
Malha Oeste - Novoeste	05/03/1996	62,3	1.621,0	SP/MS
Malha Centro-Leste - FCA	14/06/1996	316,9	7.080,0	ES/RJ/MG/GO/BA/SE
Malha Sudeste - MRS - Logística	26/09/1996	888,9	1.674,0	MG/RJ/SP
Malha Tereza Cristina - FTC	22/11/1996	18,5	164,0	SC
Malha Sul – (FSA) ALL	13/12/1996	216,0	6.586,0	PR/SC/RS
Estrada de Ferro Vitória a Minas	28/06/1997		905,0	MG/ES
Estrada de Ferro Carajás	28/06/1997		892,0	PA/MA
Malha Nordeste - CFN	18/07/1997	11,4	4.238,0	AL/PE/PB/RN/CE/PI/MA
Malha Paulista - FERROBAN	10/11/1998	245,1	4.236,0	SP/MG
Total		1.759,1	27.396,0	

Fonte: CAF, 2004: 54. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Porém, deve-se considerar que o próprio Estado brasileiro já havia, ao longo dos anos, se encarregado de desativar milhares de quilômetros de linhas; somente da RFFSA já se havia retirado cerca de 6 mil quilômetros de vias, entre 1960 e 1985 enquanto da FEPASA já se havia erradicado outros quase dois mil, no mesmo período. Na década de 1990, no período que precede aos leilões de

“privatização” outro tanto de linhas foi novamente abandonado: do conjunto da malha férrea da RFFSA já se havia recém encurtado cerca de 1.500 quilômetros, enquanto das linhas da FEPASA se abandonaram cerca de 800 quilômetros²⁰. Ao término da fase de leilões, em 1998, a malha férrea estatal brasileira (RFFSA, EFVM, FEPASA e EFC) havia sido transferida para um total de 36 empresas privadas, dentre as quais se destacavam algumas poucas proprietárias majoritárias das ações preferenciais (Revista Ferroviária, 1997:34).

Portanto, ao se considerar o desempenho operacional destas empresas após a desestatização se poderia considerar, erroneamente, que o modelo de negócios “ferrovia-mínima” – (especializada em transporte de cargas) brasileiro é um estrondoso caso de sucesso. Conforme se pode observar no Quadro 4, abaixo, todas as empresas conseguiram ampliar a sua capacidade de transportes de cargas.

Esse conjunto de empresas, que havia transportado cerca de 137,7 bilhões de TKU em 1995 (período que antecede às desestatizações), atingiu a marca recorde, até então, de 168 bilhões de TKU, em 2002 - um crescimento em torno de 22%.

Quadro 4. BRASIL. Ferrovias reconcedias. Comparativo TKU (x mil) 1995 a 2002.

Concessionárias	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002
EFVM	52.126	56.623	55.442	52.669	56.670	54.413	56.990
EFC	41.332	41.799	43.129	40.023	44.090	48.023	49.075
MRS - Logística	20.370	20.551	21.220	22.212	26.830	27.370	29.431
ALL	9.021	6.847	8.345	9.583	10.280	11.998	12.830
FCA	6.866	5.275	7.019	7.429	7.620	8.143	8.608
FEPASA-FERROBAN	6.076	5.032	4.993	5.014	5.980	8.277	8.308
Novoeste	1.068	1.487	1.577	1.626	1.590	1.465	1.708
CFN	767	515	640	919	710	700	757
FTC	102	149	166	166	280	214	191
Total	137.729	138.278	142.531	139.641	154.050	160.603	167.898

Anuários Estatísticos (RFFSA e FEPASA); GEIPOT e ANTT.

No entanto, como corresponde ao modelo ferrovia-mínima, o transporte de passageiros de longo percurso continuou a ser desativado. Quando comparados os anos de 1996 a 2000, constata-se ter havido redução de quase 64% no total de passageiros transportados (Anuários Estatísticos (RFFSA e FEPASA); GEIPOT e ANTT).

Ao mesmo tempo em que entre 1995 e 2000, conforme se pode verificar no Quadro 5, abaixo, a quantidade de trabalhadores foi reduzida, de aproximadamente 58 mil para algo em torno a 16 mil empregados ferroviários. Logo, neste breve período - que antecede e procede a reconcessão - ocorreu uma redução de mais de 72% no total da força de trabalho (sobre uma base que já vinha sendo reduzida ao longo da gestão estatal). Dezesesseis mil trabalhadores, empregados em 2000, representavam menos de 10% do total de trabalhadores que formaram a categoria ferroviária brasileira, na década de 1950²¹.

²⁰ Quando se compara a malha que foi transferida para a iniciativa privada entre 1996 e 1998 (ver Quadro 1, acima) e o quadro da evolução da extensão das linhas (1960-1985), proposto por Quintella (1991:37), se pode afirmar que entre 1985 e o término do leilão vencido pelos novos concessionários a RFFSA foi reduzida em 1.474 km; a FEPASA foi diminuída em 836 km, no mesmo período.

²¹ Em 1957, ano de formação da RFFSA, esta empresa contava com quase 162 mil trabalhadores. Em 1971, a FEPASA empregava 36.642 ferroviários. (Anuários Estatísticos: RFFSA e FEPASA).

Quadro 5. BRASIL. Ferrovias reconcedias. Comparativo de empregados nos anos 1995 e 2000.

Concessionárias	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002
FEPASA - FERROBAN	15.570	6.380	6.439	3.056	3.174	3.844	2.325
FCA	10.988	3.249	2.416	2.296	2.590	2.821	2.582
ALL	9.604	3.110	2.379	2.216	2.018	2.055	2.122
MRS - Logística	9.398	3.928	3.299	3.093	2.988	2741	2709
EFVM	4.409	3.032	2.846	2.879	2.691	4.726	4.378
CFN	3.886	969	622	614	694	939	946
Novoeste	2.424	780	623	651	639	689	618
EFC	1.539	1.241	1.301	1.155	1.234	2.867	2.671
FTC	343	165	151	144	142	215	229
Total	58.161	22.854	20.076	16.104	16.170	20.897	18.580

Fonte: Anuários Estatísticos (RFFSA e FEPASA); GEIPOT e ANTT.

Em decorrência desses fatores apontados se verifica ter ocorrido novo ciclo de efetivo aumento da produtividade média do fator trabalho, observável quando se compara a produção realizada (em TKU) em função da quantidade de empregados. Conforme se pode constatar no Quadro 6, abaixo, em 1995, no conjunto da malha ferroviária estatizada, cada trabalhador produzia em média 2,4 milhões TKU/ano; em 2000 este número havia quase quadruplicado (9,5 milhões de TKU/ano).

Quadro 6. Ferrovias reconcedias. Produtividade média do fator trabalho (TKU/Empregados, 1995 a 2000).

Concessionários	1995	1997	1998	1999	2000
EFC	26,9	33,7	33,2	34,7	35,7
EFVM	11,8	18,7	19,5	18,3	21,1
MRS - Logística	2,2	5,2	6,4	7,2	9,0
ALL	0,9	2,2	3,5	4,3	5,1
FCA	0,6	1,6	2,9	3,2	2,9
Novoeste	0,4	1,9	2,5	2,5	2,5
FEPASA	0,4	0,8	0,8	1,6	1,9
FTC	0,3	0,9	1,1	1,2	2,0
CFN	0,2	0,5	1,0	1,5	1,0
Total	2,4	6,1	7,1	8,7	9,5

Fonte: Anuários Estatísticos (RFFSA e FEPASA); GEIPOT e ANTT.

Entretanto, se o resultado tem sido este “espetáculo” de produtividade laboral inicial, por que, então, (tal qual ocorreu na Argentina) o Estado voltou a reestatizar parte do sistema ferroviário brasileiro, antes de se vencer o prazo regulamentar de trinta anos de concessão?

Ao menos uma parte desta resposta está no fato de que (e aqui o fenômeno também se observa para o caso argentino) grande parcela das linhas concedidas na década de 1990 encontra-se subaproveitada ou não utilizada. Segundo a Associação Nacional dos Usuários do transporte de Carga (ANUT), o poder concedente, (ANTT), reconhece que 5.554 quilômetros de vias encontram-se subaproveitadas, nas seguintes malhas reconcedidas, a saber, (pela ordem de reconcessão): ALL-Malha Oeste (antiga NOVOESTE), 309 km; Ferrovia Centro Atlântica, 1.246 km; ALL-Malha Sul, 1.716 km,

Transnordestina Logística, 1.623 km e ALL-Malha Paulista (ex-FEPASA), 650 km. Passado duas décadas, são agora os concessionários privados que recorrem ao Estado para reajustar o modelo solicitando basicamente “mais do mesmo”: mais ferrovia-mínima. Segundo a Revista Ferroviária, algumas ferrovias, como é o caso da FCA se reduziram em quase 50%²² por considerar que alguns de seus trechos ferroviários não atendem mais às atuais necessidades dos usuários do transporte ferroviário; por não serem mais relevantes para o novo modelo da malha ferroviária brasileira. E, tal qual se dera no passado, tais trechos “considerados antieconômicos foram devolvidos ao Estado, e recebidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DENIT), em 28 de agosto de 2013” (REVISTA FERROVIÁRIA, fevereiro/março de 2014, p. 28).

Segundo que este aumento de produtividade fundamentado cada vez mais em acréscimo de fator trabalho em detrimento de fator de capital começou a apresentar sinais de esgotamento. Conforme se pode observar no Gráfico abaixo 7, ocorreu uma forte redução na evolução da produtividade média da força de trabalho dentre as empresas originárias da RFFSA e das ferrovias da Vale do Rio Doce. No primeiro caso a queda ocorreu particularmente em duas delas: na ALL a partir de 2005, reduzindo-se de cerca de 6,5 milhões de TKU/por empregado para 3 milhões de TKUs/por empregado, em 2013; e na MRS, onde a queda de produtividade ocorreu depois de longo período de crescimento (entre 1995 a 2007), momento a partir do qual apresentou uma tendência de queda de 13,1 milhões de TKUs/empregado para algo em torno de 6 milhões de TKUs/por empregado, em 2013.

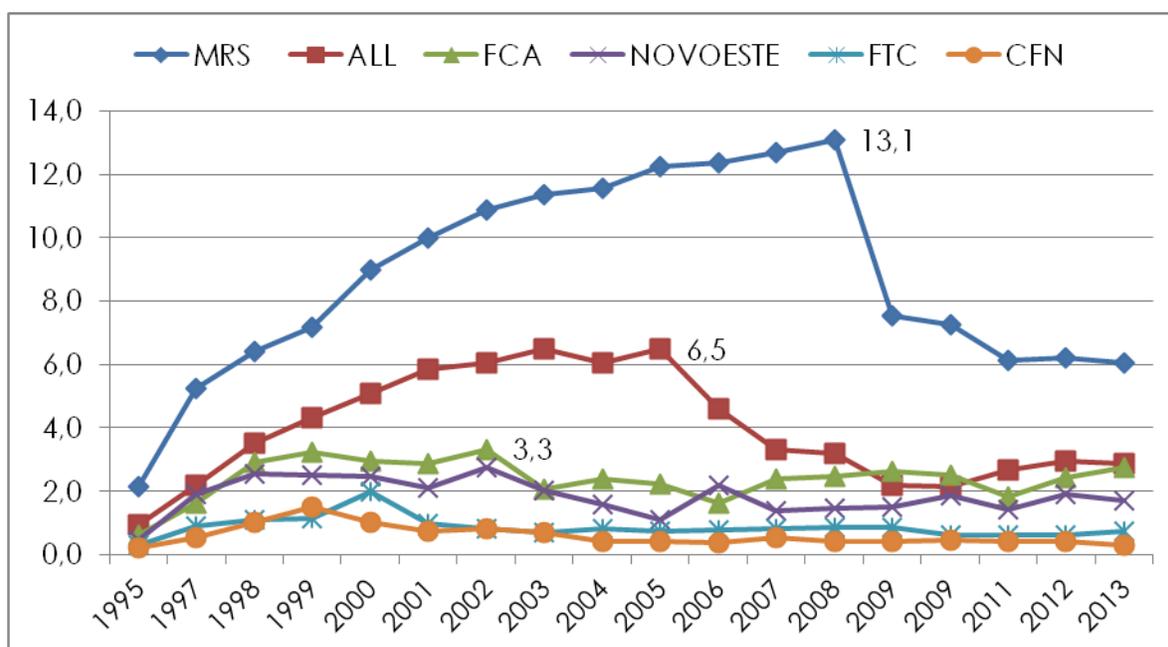


Gráfico 71. Ferrovias originárias da RFFSA. Evolução da produtividade média da força de trabalho (milhões de TKU/empregado).

Fonte: ANTT.

Vale observar que a redução da produtividade média da força de trabalho afetou de modo ainda mais substancial às poderosas EFVM e EFC, a partir de 2000 (conforme se pode verificar no Gráfico 8, abaixo).

²² Com base na Resolução n. 4131 a ANTT autoriza a desativação e a devolução de 3.989 km de trechos em seis Estados: BA, SE, MG, ES, RJ, SP.

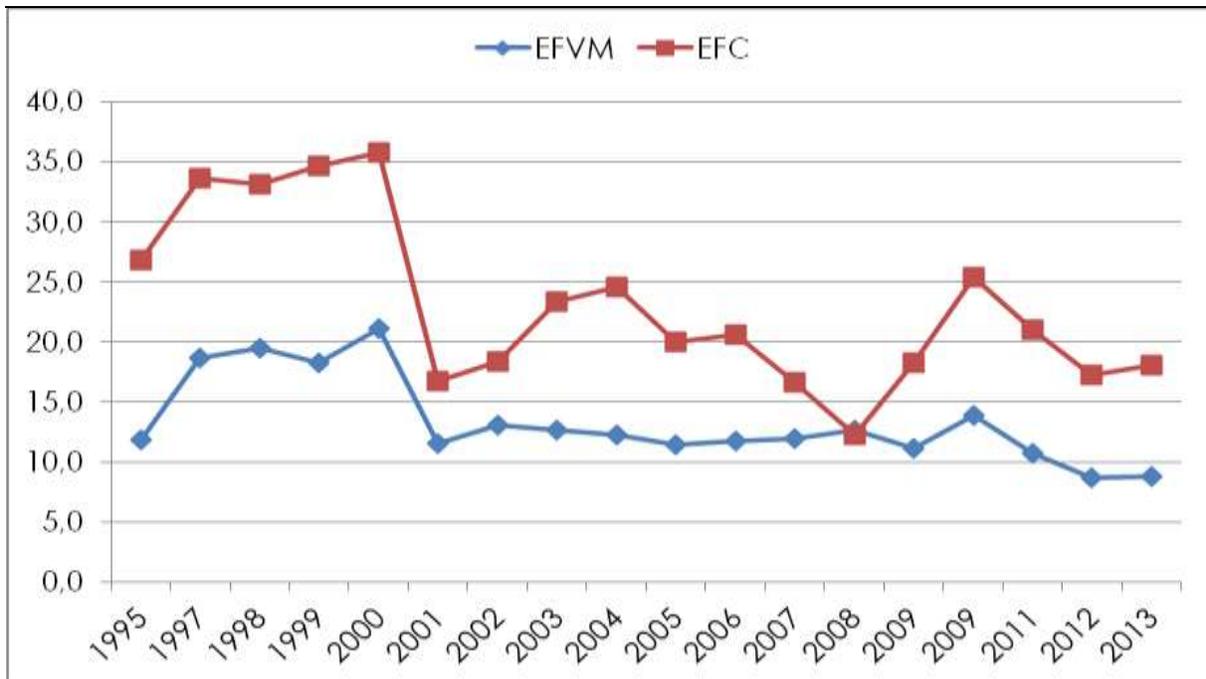


Gráfico 8. EFVM e EFC: Evolução da produtividade média da força de trabalho (milhões de TKU/empregado), 1995-2013.

Fonte: ANTT.

Na EFC, a produtividade média da força de trabalho que havia atingido o recorde de 35,7 milhões de TKUs/empregado em 2000, iniciou um processo de queda a partir de 2001, e embora tenha se recuperado algo em 2004 (24,6 milhões de TKUs/empregado) chegou ao final de 2013 a marca de 18,1 TKUs/empregado. A EFVM, que havia atingido sua melhor marca de produtividade média da força de trabalho, (21,1 milhões de TKU/empregado) também em 2000, caiu também em 2001 para 11,5 milhões de TKU/empregado chegando em 2013 à produtividade média da força de trabalho inferior ao que esta mesma empresa desempenhara em 1995 (8,8 milhões de TKUs/empregado).

Assim, ao se observar mais atentamente o fenômeno da expansão da produção das principais ferrovias brasileiras verifica-se que essa ampliação da TKU, nos últimos anos, tem ocorrido principalmente por meio do aumento da força de trabalho - o que sugere estar ocorrendo um rendimento marginal decrescente, no setor.

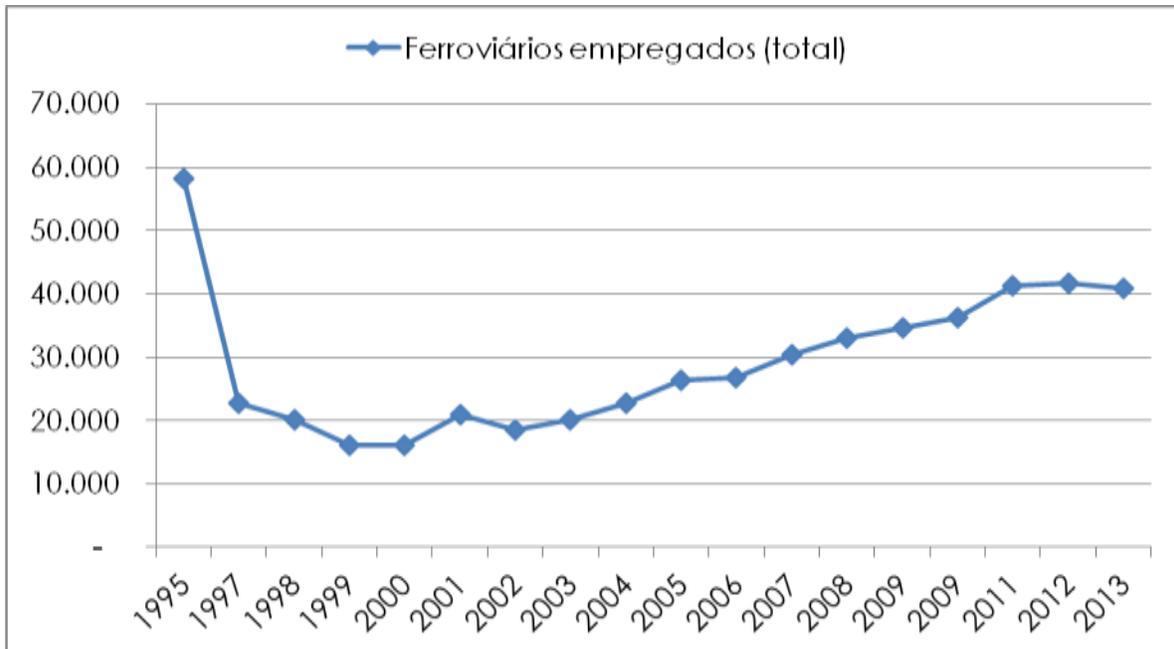


Gráfico 9. Brasil. Ferroviários empregados 1995-2013.

Fonte: Anuários diversos: RFFSA, FEPASA e ANTT. (Ferroviários empregados em serviço nas concessões originárias da RFFSA, FEPASA; e da CVRD e EFC).

Se, por um lado a quantidade de mão obra vem crescendo a níveis proporcionalmente maiores que a TKU, por outro se verifica que os investimentos de capitais têm sido proporcionalmente menores que a produção, conforme se pode observar no Gráfico, abaixo.

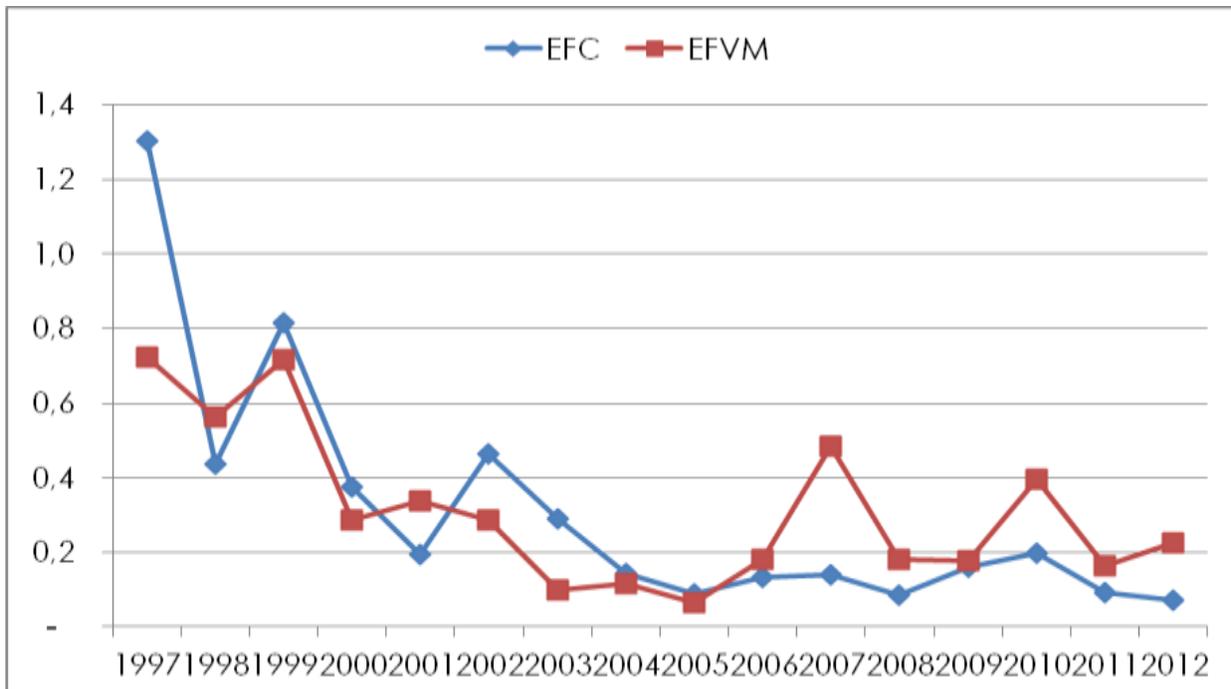


Gráfico 10. EFVM e EFC (CVRD). Evolução da produtividade média do capital (bilhões de TKU/milhões de reais), 1995-2013.

Fonte: ANTT.

Ao se comparar a relação entre investimentos de capitais e a evolução da TKU nas ferrovias concedidas à Vale do Rio Doce, que no período foi ampliada 98,4 bilhões para 177,4 bilhões, se

constata que este fator, capitais investidos, tem tido um comportamento decrescente. A participação proporcional dos investimentos na formação da TKU, na EFC, ao final de 2012 equivalia a menos de um décimo do montante investido em 1997. Na EFVM os investimentos se reduziram de 0,7 milhões de reais por TKU para apenas 0,2, no mesmo período.

Em duas das principais ferrovias originárias da RFFSA, também se observa a forte redução da participação dos investimentos de capitais em relação à produção da TKU, conforme se pode verificar no Gráfico 11, abaixo.

Na MRS, a produtividade média do capital que em 1997 havia alcançado o montante de 0,2 milhões de reais por TKU produzida atingiu o pico em 2002-2003, decresceu a partir daí, representando em 2012 cerca da metade do desempenho realizado em 1997. Na ALL (também originária da RFFSA), percebe-se que a maior produtividade média do capital também ficara para trás: entre 2003 e 2004; período a partir do qual voltou a representar o mesmo patamar realizado entre 1997 e 2002 (de 0,1 milhão de reais por TKU produzida).

De onde se conclui que não tem sido pela via da modernização de sua estrutura tecnológica (bens de capital) que as ferrovias brasileiras têm alcançado seus recordes de produção, uma vez que os investimentos em modernização de locomotivas, carros, vagões, infraestrutura viária têm sido proporcionalmente menores que a expansão da produção (de TKU).

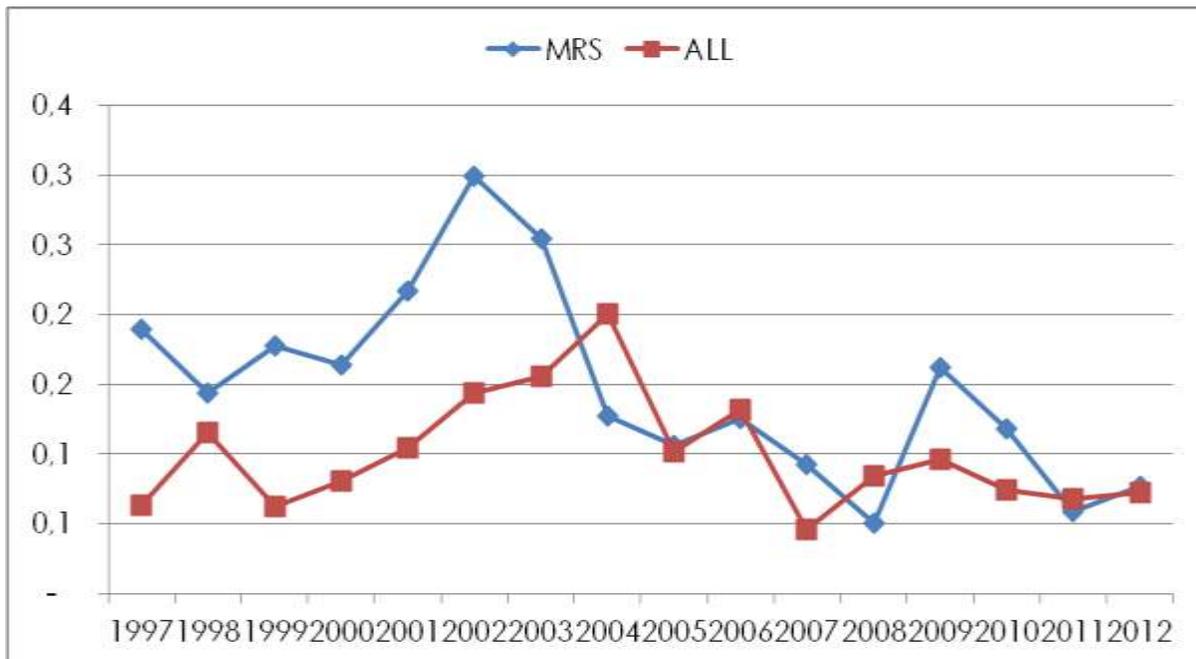


Gráfico 11. MRS e ALL. Evolução da produtividade média do capital (bilhões de TKU/milhões de reais), 1995-2013.

Fonte: ANTT.

Vale lembrar que a descapitalização das ferrovias foi seguramente um dos fatores que contribuíram para o crescimento dos déficits que tanto estimularam a encampação estatal do sistema ferroviário argentino e brasileiro (nas décadas de 1940/1950).

Paralelamente passou a ocorrer nova orientação ideológica estatal tanto na Argentina, quanto no Brasil, a partir da eleição de Kirchner e Lula, respectivamente, (ambos, eleitos em 2003). Ambos os governos voltaram a recriar suas respectivas empresas ferroviárias estatais. Na Argentina por meio da Lei 26.352/08 (de Reordenamiento Ferroviario), foram criadas duas novas empresas: a Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que passou a desempenhar a função de administrar e manter a infraestrutura atual e a por construir. A segunda empresa pública, Sociedad Operadora Ferroviaria

(SOF) que poderá assumir sozinha ou associada a terceiros a prestação de serviços de passageiros ou carga; e que também poderá comprar materiais rodantes, novos ou assumir equipamentos de empresas que forem reestatizadas. Por meio desta nova iniciativa o Estado Argentino - que desde (2013), já havia retomado ao seu controle quase 16 mil quilômetros de vias, que passaram a constituir a empresa Belgrano Cargas y Logística, formada por três ferrovias reestatizadas, a saber: Belgrano (5.078 km), Buenos Aires al Pacífico (7.958 km), e a Mesopotámico General Urquiza (2.704 km)²³ – se encerra outra vez um ciclo no setor ferroviário argentino em março de 2015, ao se reestatizar as demais empresas férreas, recriando-se novamente a empresa Ferrocarriles Argentinos.

No Brasil o novo modelo de concessão ferroviária, que marca o retorno do Estado ao setor, começou a se reconfigurar também em 2008 a partir da reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.²⁴; empresa controlada pela União, vinculada ao Ministério dos Transportes, cuja função principal, inicialmente, é a construção e exploração de infraestrutura ferroviária: "construir, operar e explorar estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a ser transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes" (BRASIL, 17 de setembro de 2008)²⁵. A partir de 2012, outra estatal ferroviária, Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)²⁶ foi criada para junto com a VALEC dar continuidade ao processo de expansão do novo modelo ferroviário brasileiro ("híbrido"; fruto de Parceria Público-Privada²⁷), que conviverá, a partir daí, com o "antigo" modelo desestatizado na década de 1990. Neste novo ciclo caberá a EPL, dentre outras ações, planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário.

Modifica-se profundamente, portanto, o sistema de concessão que passa a ter novamente o governo como principal planejador, e principal (empresário) investidor ou garantidor dos investimentos realizados nas ferrovias que se enquadrarem neste novo modelo de negócios ferroviários. No Brasil, os novos concessionários (pós 2012) são convidados a entrar no negócio como responsáveis pela infraestrutura, sinalização e controle da circulação de trens enquanto caberá ao governo, por meio da estatal Valec, a compra anual de toda a capacidade operacional da ferrovia concedida. A estatal será,

²³ Sendo as duas últimas objeto de concessões rescindidas pelo governo argentino, em junho de 2013, sob acusação de que a brasileira ALL, antiga concessionária, vinha incorrendo em descumprimento de contratos, atraso no pagamento de taxas de concessão, descumprimento do programa de investimentos e abandono de ramais. (Belgrano Cargas y Logística S.A. Disponível em: <<http://www.bcyf.com.ar/#&panel1-1>>. Acesso em 16/06/2014).

²⁴ VALEC. Vídeo Institucional. Brasília, Valec: 25/05/2012. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/video/conteudo/id/60987>>. Acesso em 16/06/2014.

²⁵ BRASIL. Lei n. 11.772, de 17 de setembro de 2008. (...) aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (...). Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11772.htm>>. Acesso em 15/06/2014.

²⁶ A Empresa de Planejamento e Logística S.A.(EPL), foi criada originalmente para viabilizar o Trem de Alta Velocidade (TAV), no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas, SP, teve sua denominação alterada para Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) (Lei 12.404, de 4 de maio de 2011/Decreto nº 7.755, de 14 de junho de 2012). Em 2012 (por meio da Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012/ Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012.), teve alterada denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) para Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL).

²⁷ Parceria Público-Privada (PPP): Contrato não inferior a R\$ 20 milhões e deve ter duração de no mínimo 5 e no máximo 35 anos. Agente privado é remunerado exclusivamente pelo governo ou numa combinação de parte de tarifas cobradas de usuários dos serviços mais recursos públicos. (Portal Brasil. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/04/parceria-publico-privada-ppp>>. Acesso em 10/02/2014).

inclusive, a responsável em fazer as ofertas públicas da capacidade de transportes ferroviários, garantindo-se, inclusive, o direito de passagem na circulação de trens ao longo de toda a malha.

O apoio estatal ao negócio fica ainda mais evidente se considerarmos que a Valec antecipará receitas pela disponibilidade da capacidade operacional durante o período de construção dessas ferrovias, a serem abatidas linearmente durante os anos operacionais da remuneração ordinária, desde que o concessionário cumpra o cronograma de execução física. Prevê-se, também, que os investimentos realizados durante os primeiros cinco anos de contrato poderão ser financiados (até 70% do valor do investimento a uma taxa de juros de 2,0% mais a TJLP) pelos bancos públicos brasileiros (ANTT, 2014). Ainda neste novo modelo se agrega a figura do Operador Ferroviário Independente (OFI) que poderá explorar o serviço de transporte ferroviário de cargas, ainda que este não esteja associado à exploração da infraestrutura ferroviária.

Diferente do antigo (e ainda vigente) modelo no qual o concessionário opera e comercializa todo o transporte, no novo modelo a capacidade total de transportes será ofertada pela Valec a embarcadores, operadores ferroviários independentes, e a concessionários ferroviários (desde que de outros trechos ferroviários).

É, portanto, o Estado brasileiro que volta, de modo historicamente pendular, tal qual ocorrera na Argentina, a reocupar o centro dos negócios ferroviários no Brasil.

Referências

Fontes

- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA. *Transporte e Logística no Brasil: visão do setor privado*. Brasília: Banco Mundial/Ministério dos Transportes, dezembro de 2011. Disponível em: <<http://siteresources.worldbank.org/BRAZILINPOREXTN/Resources/3817166-1323121030855/LuisHenriqueBaldez.pdf?resourceurlname=LuisHenriqueBaldez.pdf>>. Acesso em 09/06/2014.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *Evolução do transporte ferroviário*. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/ResumoEvol.T.Ferrov.2.pdf>>. Acesso em 20 de janeiro de 2012.
- BRASIL. Lei n. 11.772, de 17 de setembro de 2008. (...) **aprova o Plano Nacional de Viação**; reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (...). Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11772.htm>>. Acesso em 15/06/2014.
- BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). *Estatísticas das estradas de ferro do Brasil: relativas aos anos de 1948/1951*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), 1955.
- BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas [MVOP]. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1916*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional 1922.
- Centro de Estudios para la Producción (CEP). *Infraestructura: una reseña de los años 90*. Buenos Aires, Secretaría de Industria, Comercio y Minería, 1999.
- COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT). *Datos Generales Concesionarios de Carga*. Disponível em: <<http://www2.cnrt.gob.ar/calidad/Datostn.asp>>. Acesso em 10/12/2013.
- CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF). *Rieles con futuro*. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur. Caracas (Venezuela), CAF, 2004.
- Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). *Anuário estatístico da RFFSA*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1989/1991, e 1996.
- REPÚBLICA ARGENTINA. Instituto de Estudios Económicos del Transporte. *Estatística de los Ferrocarriles Argentinos. Ejercicio 1944-45*. Buenos Aires, 1946.
- REPÚBLICA ARGENTINA. Ministerio de Obras y Servicios Públicos. *Transportes Argentinos: Plan de largo alcance (Informe)*. Buenos Aires: Grupo de Planeamiento de los Transportes, 1962. ["Plan Larkin"].
- REVISTA FERROVIÁRIA. *A volta dos empresários*. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos transportes, abril de 1997.
- REVISTA FERROVIÁRIA. *RFFSA 35 anos: Administrando o caos*. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes, setembro de 1992. Suplemento.

Bibliografia

- CENA, José Carlos. *Ferrocarriles Argentinos: Destrucción/Recuperación*. Buenos Aires: La Nave de los Locos, 2012.
- FELDER, Ruth. *La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina*.

- Gestión y Política Pública, vol. X, núm. 1. primer semestre de 2001. Centro de Investigación Y Docencia Económicas, A. C. México. Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13310106>>. Acceso en 13/12/2013.
- GÓMEZ, Teresita. *Transportes para el pueblo: dilemas de la política ferroviaria en el primer y segundo gobierno peronista (1946- 1951 y 1952 1955)* Teresita Gómez. In: V Congreso de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril. Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX) Santiago de Chile, Instituto Italiano de Cultura, 12-13 de Septiembre de 2013.
- GÓMEZ, Teresita; SCHVARZER, Jorge. *La primera gran empresa de los argentinos: el Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. 1ª. Ed. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.
- GÓMEZ, Teresita; TCHORDONKIAN, Silvia (CESPA/Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires). *El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista*. In: 54 Congreso Internacional de Americanistas "Construyendo Diálogos en las Américas". Viena, Austria, Julio 15-20, 2012.
- IANNI, Octávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4ª. ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1989.
- ORTIZ, Ricardo M. *El ferrocarril en la economía argentina*. 2ª. edición actualizada. Buenos Aires: Cátedra Lisandro de la Torre, 1958.
- QUINTELLA, Marcus Vinicius. *Avaliação de erradicação de ramais deficitários da RFFSA*. Rio de Janeiro: Revista Ferroviária, setembro de 1991.
- SALERNO, Elena (2003). *Los comienzos del Estado Empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Instituto de Investigaciones Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED). Documento de Trabajo n.6, febrero 2003.
- SALERNO, Elena. Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia. *História, Ciências, Saúde–Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.657-678, jul.-set. 2008. Disponible en: <<http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v15n3/06.pdf>>. Acceso en 18/06/2013.