

ESTATIZAÇÃO, DESESTATIZAÇÃO E REESTATIZAÇÃO NO SETOR FERROVIÁRIO ARGENTINO E BRASILEIRO

IVANIL NUNES*

Resumen

El objetivo de este artículo es analizar el proceso pendular que es posible reconocer en la acción del Estado en el sector ferroviario argentino y brasileño. Durante el siglo XIX los Estados cumplían, básicamente, el papel de regulador. Desde las primeras décadas del siglo XX, la intervención estatal es una de las modalidades que presenciamos en ambos países. A principios de la década de 1950 pocas eran las líneas operadas por empresas privadas. Al final de la década de 1990 los ferrocarriles volvieron a ser gestionados por empresas privadas. Sin embargo, desde 2008, los respectivos Estados comenzaron a tener una presencia mayor en el sistema ferroviario. En Brasil, en 2013, al menos 5.500 km fueron devueltos al estado antes del cumplimiento del plazo de la concesión definitiva. En Argentina, en marzo de 2015, el Senado aprobó el proyecto de ley que re-estatizó el ferrocarril, recreando los llamados “Ferrocarriles Argentinos”. Diferentes interrogantes se nos presentan: ¿Por qué se estatizaron estos ferrocarriles tras la Segunda Guerra Mundial? ¿Por qué los empresarios volvieron al sector en la década de 1990? Y, ¿Cuáles fueron las motivaciones que impulsaron en el nuevo siglo a que los estados brasileño y argentino volvieran a estatizar sus sistemas ferroviarios?

Palabras Clave: estatización y privatización; sector ferroviario; intervención estatal

Abstract

The aim of this paper is to analyze the swinging movement that has marked the Argentine and Brazilian railway sector. During the nineteenth century, their states had basically the role as regulators of the sector. Since the early twentieth century, state intervention has become more and more frequent. In the early 1950s there were few lines operated by private companies in these two countries. At the end of the 1990s, both Argentine and Brazilian railroads come back to be managed by private companies. However, since 2008, both states returned into the sector. In 2013 Brazil, at least 5,500 kilometers (of a total of 28,000 kilometers granted in the 1990s) were nationalized before the fulfillment of the final concession term. In Argentina, the Senate approved the nationalization bill railway in March 2015, with the refoundation of Ferrocarriles Argentinos. After all, why these railways were nationalized after World War II? Why did the entrepreneurs returned to the sector in the 1990s? And, why these rail systems were nationalized again?

Key words: nationalization and privatization; railway sector; state intervention

* profivanilnunes@gmail.com

Pós-doutorando pelo Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo.

1. INTRODUÇÃO

O objetivo neste artigo é analisar o pendular processo histórico de idas e vindas da intervenção estatal no setor ferroviário argentino e brasileiro (ver anexo 1).

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. Na década de 1950 pouquíssimas eram as linhas operadas por empresas privadas nestes dois países. Durante a década de 1990 as ferrovias argentinas e brasileiras voltaram a ser administradas por empresas privadas.

No entanto, depois da década de 1990, observa-se novamente a volta do Estado ao setor. Desde 2008, a partir dos governos 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 final da concessão. Na Argentina, a volta completa do Estado ao setor ocorreu em março de 2015, quando o Senado aprovou o projeto de lei que reestatiza os transportes ferroviários, recriando a empresa Ferrocarriles Argentinos.

Afinal, por que se estatizaram os sistemas ferroviários argentinos e brasileiros, após a Segunda Guerra Mundial? Por que os empresários voltam ao setor na década de 1990? E, por que, em Argentina e Brasil, os respectivos Estados, voltaram a reestatizar (no todo ou em partes) seus sistemas ferroviários, antes mesmo de que se cumpra o prazo regulamentar de trinta anos de concessão? Seguramente, a tais perguntas não existem respostas simples. Porém, as hipóteses defendidas neste artigo, se distinguem daquelas sugeridas por vasta interpretação historiográfica, que insiste em explicar o desmantelamento de parcela (portanto, de parte) do sistema ferroviário como se este desmonte (de parte) significasse o “fim”, erradicação, desmonte ou *desmantelamiento* do conjunto do setor ferroviário, seja argentino, seja brasileiro. Há em comum entre esses os autores⁵, o fato de considerarem ter existido um “fim da era ferroviária”, conceito utilizado quando se referem ao declínio, crise ou decadência do sistema ferroviário brasileiro (e/ou paulista) ou argentino. As fontes compulsadas não corroboram com aquelas afirmativas de fim de era ferroviária ou similares. Não ao menos as fontes aqui utilizadas; dentre elas as Estatísticas das Estradas de ferro (argentinas e brasileiras).

Este trabalho é parte de uma pesquisa maior (pós-doutorado) realizada durante os anos de 2013 e 2014, por meio de convênio firmado entre a Universidade de São Paulo e Universidad de Buenos Aires. Este artigo está dividido em três partes além desta primeira, introdução. Na segunda, “A estatização e desestatização do setor ferroviário argentino e brasileiro”, contextualiza-se historicamente o aprofundamento dos respectivos Estados no setor ferroviário e os motivos pelos quais a iniciativa privada voltou a operar as ferrovias na década de 1990; na terceira “A reestatização do setor ferroviário argentino e brasileiro, a partir de 2008”, analisa-se o processo de desestatização na década de 1990 e a retomada da reestatização na segunda década de 2000. Por fim encerra-se este artigo com algumas considerações finais.

2. A ESTATIZAÇÃO E DESESTATIZAÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO ARGENTINO E BRASILEIRO.

Desde os primeiros empreendimentos ferroviários se constata, esporadicamente, a ação do Estado como empresário. Na Argentina, por exemplo, por meio da administração do Ferrocarril del Oeste; primeira ferrovia argentina, que depois de breve período de operação privada entre 1857 e acabou estatizada em 1862 (GÓMEZ & SCHVARZER, 2006:128). Similar ao que ocorrera no Brasil, com a estatização da E. F. Dom Pedro II, onde a primeira ferrovia brasileira, inaugurada em 1854, também passou ao controle da União em 1865 devido à falência sob o controle privado.

A estatização precoce de linhas férreas não ocorreu somente na Argentina e Brasil. Em diversas outras partes do mundo, esse fenômeno vinha ocorrendo desde o século anterior. Segundo Bogart (2010:159), “The rise of state ownership was one of the most significant policy changes in the railway sector in the early 20th century”. Ainda de acordo com a mesma fonte, por volta de 1870 a operação ferroviária privada era predominante na maior parte dos países, algo em torno de 90% das linhas. Em 1912, no entanto, as ferrovias estatizadas já correspondiam a cerca de 30% de toda a malha férrea mundial e cerca de um quinto desta malha havia sido construída pelos Estados, que as operavam diretamente ou as arrendava a terceiros.

Na Argentina, a presença do Estado fica evidente desde a segunda metade do século XIX (GÓMEZ & SCHVARZER, op. cit.); a partir de 1909/1910 o Estado assume o papel de empresário (Salerno (2003:53). E, a partir daí prosseguiu com esta prática, a qual se destacam as estatizações da Ferrocarril Central de Chubut (19/06/1922), da Ferrocarril Transandino (1934) e 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) a 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; correspondendo naquela ocasião a 30% de toda a rede férrea argentina (SALERNO, 2008:9).

Depois da Segunda Guerra Mundial as ferrovias argentinas se deparavam com um cenário nacional e internacional que cobravam mudanças profundas que implicaria em maior competição ao transporte ferroviário. Fato que ainda não vinha acontecendo nos anos que antecederam ao processo de nacionalização levado a cabo pelo primeiro governo de Perón.

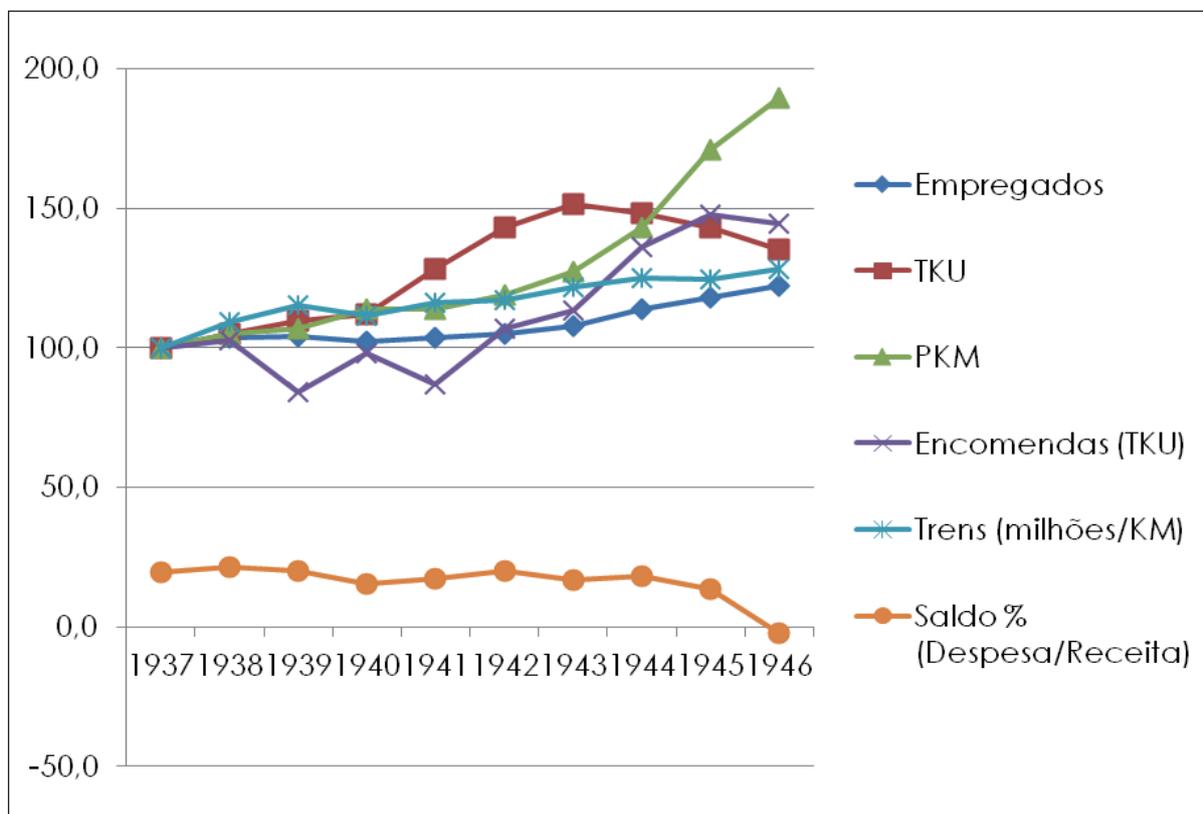
De acordo com o Instituto de Estudios Económicos del Transporte, dessa época, era o transporte automotor que havia declinado:

(...) 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 a 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 a iniciación da política caminera y hasta el estallido da 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 – inclusive por conta “del transporte por carretera que recurría a los ferrocarriles” como, por exemplo, o transporte de encomendas, de passageiros, e mesmo de mercadorias de diversos tipos. Tomando-se o ano 1937 como referência, se observa que el transporte de encomendas (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%. Po-

rém, a partir de aí até 1946, a Tonelagem por Quilômetro Útil (TKU), principal fonte da receita ferroviária, diminuiu sensivelmente. Assim, embora fossem crescentes os transportes de passageiros em todo o período pré-nacionalização – algo em torno de 90% entre 1937 e 1946 – o mesmo não estava ocorrendo com o transporte de cargas (Gráfico 1).

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%.

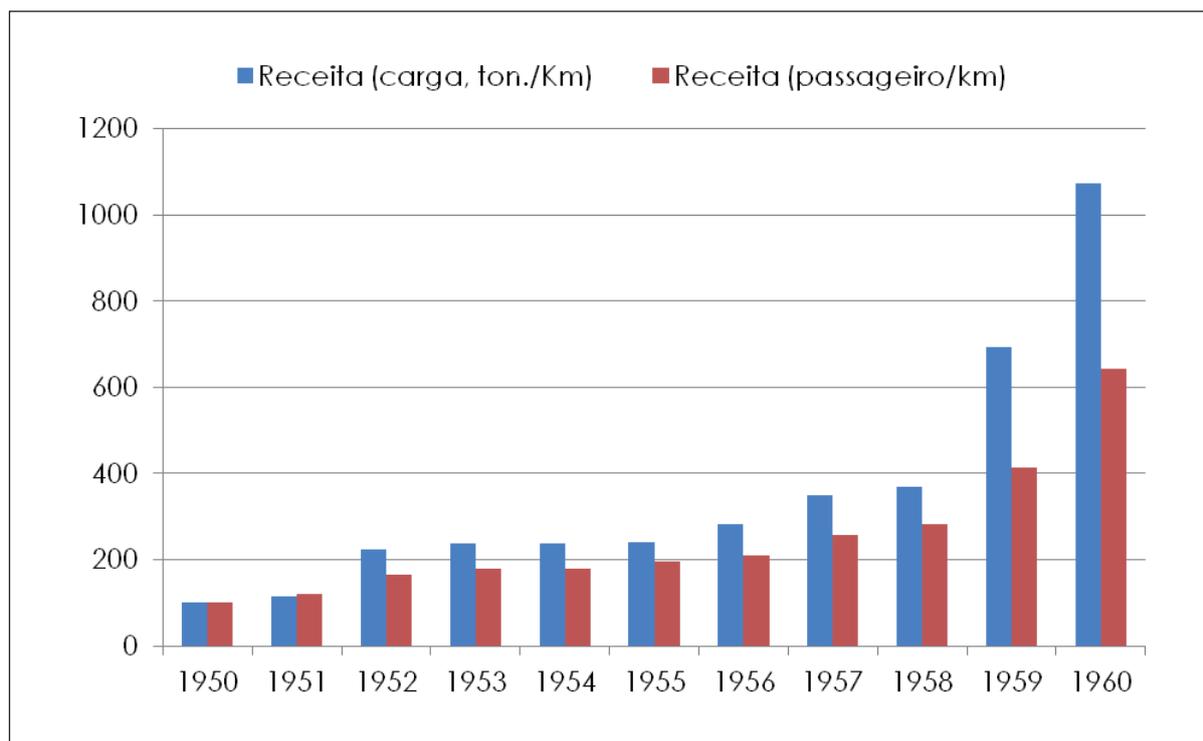
Para atender a esta crescente demanda foi necessário ampliar a quantidade de empregados e dos trens em operação – justamente os fatores determinantes para o aumento dos custos. Assim, a quantidade do percurso dos trens/km se ampliou em 28% enquanto o total de empregados cresceu 22%. Ao mesmo tempo, o déficit de exploração do tráfego do conjunto da rede férrea que estava em torno de 20%, começou a movimentar-se 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 perigosa 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 larga 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.

Entre 1950-1960, observa-se que as receitas médias por tonelada originárias do transporte de cargas nas ferrovias argentinas foram maiores que as receitas procedentes do transporte de passageiros; ainda que a demanda por transporte de passageiros viesse crescendo desde 1937, e assim se mantivesse até 1959.

GRÁFICO 2

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



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

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 empregados⁶ 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.

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 Mitre⁷ (Lei 5.315), que vigorara de 30 de setembro de 1907, a 1º. de janeiro de 1947. Ao término da validade desta Lei as ferrovias seriam destituídas dos privilégios de isenções de impostos para importar, ou da obrigação de pagamento de impostos municipais e provinciais. Ao mesmo tempo em que, por força da referida Lei, teriam que repor seus estoques não realizados durante os anos de 1939 a 1945. Segundo Ortiz (1958:74), aquelas obrigações impunha às ferrovias argentinas uma verdadeira reconstrução, pois teriam que repor locomotivas, carros, vagões, trilhos, edifícios, galpões, oficinas, obras de arte, etc., que estavam conservados de forma absolutamente inferior ao mínimo exigido e submetidos a situações excessivamente desgastantes.

Acrescentava-se ainda, 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 carne e 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 la 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 la nacionalización de los ferrocarriles se identificaba de manera correcta con los anhelos progresistas que parecían conmovier al país al salir da segunda guerra mundial. La lucha por la nacionalización de los ferrocarriles era pues la lucha por la 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).

Deste modo, do lado argentino foi configurando-se certo consenso em torno da nacionalização das ferrovias estrangeiras, sob uma verdadeira luta anti-imperialista; enquanto do ponto de vista dos acionistas das empresas francesas e inglesas parecia conveniente vender suas “velhas” ferrovias, que, sabidamente necessitavam passar por um enorme processo de reestruturação⁸. Neste contexto é que em novembro de 1947 sob o governo peronista se efetivou a estatização das empresas férreas francesas; 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, reorganizando, por meio do Decreto 32.574, as antigas companhias; incluindo os Ferrocarriles del Estado às linhas nacionalizadas, 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, nacionalizados⁹.

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 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 Federal 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 conjunto, 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.

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 mais outras dez empresas férreas estatizadas entre 1935-68.

Outra parte 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).

Ficaram fora do conjunto das malhas estatizadas na década de 1950-1960 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.

Importante marcar que essa grande intervenção estatal não constitui uma novidade para o setor ferroviário desses países. As intervenções diretas estatais fazem parte de diversos momentos econômicos destes dois países. 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, portanto, a partir desta afirmação de Ianni que se pode avançar na explicação para as mudanças ocorridas no setor ferroviário daqueles dois países. 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 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) continuidade para além das mudanças administrativas e de governo¹⁰.

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) – quando a gestão do Estado se tornou imprescindível -, 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 – quando a gestão direta do Estado deixou de ser imprescindível.

Após quatro décadas¹¹ 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. A partir de alguns indicadores operacionais (Unidades de Tráfego – UT- e pessoal empregado) torna-se evidente que muito havia mudado ao longo do período de estatização; durante o qual os respectivos Estados atuaram como empresários do setor.

TABELA 2

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

Ferrocarriles Argentinos					RFFSA + FEPASA			
Anos	Extensão das linhas	TKU (mil)	PKM (interurbano) (mil)	Empregados	Extensão das linhas	TKU (mil)	PKM (interurbano) (mil)	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. Ao final deste período as linhas férreas (Ferrocarriles Argentinos) haviam sido reduzidas em 35%; no Brasil, os dois mais antigos sistemas ferroviários nacionais (RFFSA e FEPASA) mediam 23% a menos. Com a desestatização ocorrida no início da década de 1990, o transporte de passageiros de longo percurso havia sido completamente desativado na Argentina; no Brasil, em 1995, 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.

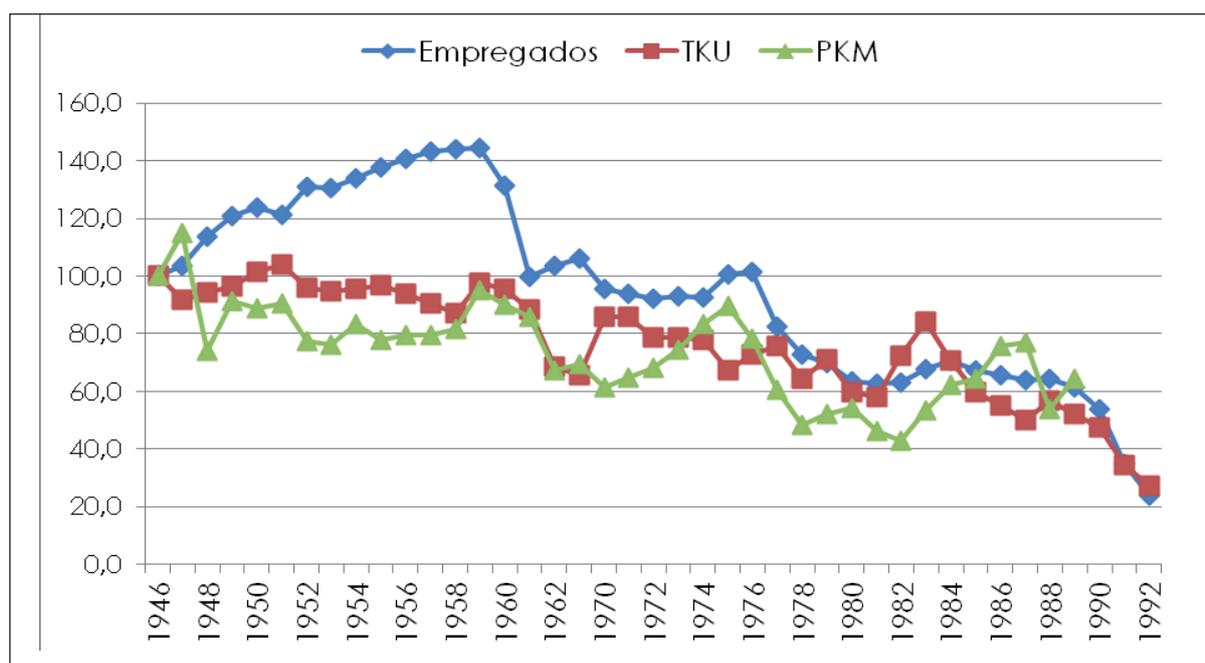
Os transportes de passageiros, que proporcionalmente faz uso muito mais intensivo de mão de obra, haviam sido reduzidos entre 1955 e 1995: de 30% a zero na Argentina e de 47% para cerca de 3% no Brasil. Na Argentina a participação do transporte de passageiros na formação das Unidades de Tráfegos totais 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 (UT) 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 serem “libertadas” 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. T tamanha 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 nas ferrovias argentinas quanto no sistema RFFSA + FEPASA. Na Argentina a quantidade de UT realizada por cada trabalhador nos anos 1970, 1980, 1985 e 1990 (ano que antecede ao início da reconcessão) foram maiores que a produtividade obtida nos anos 1955.

GRÁFICO 4

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

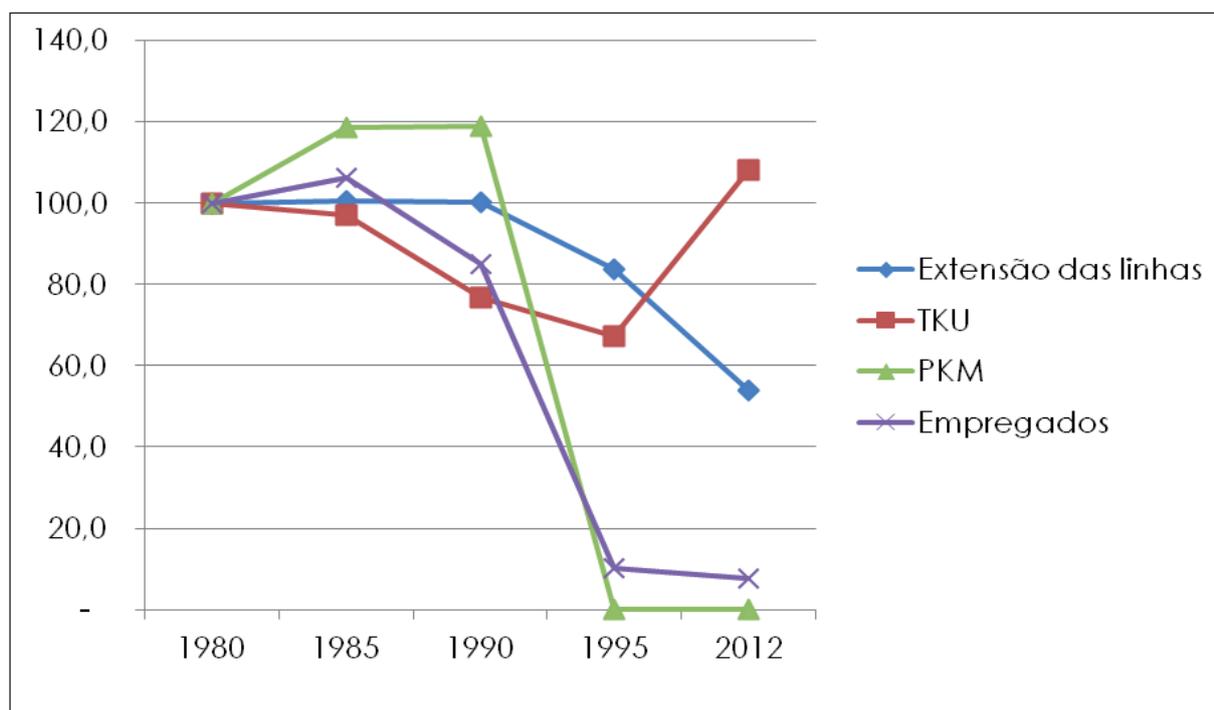


Fonte: Ferrocarriles Argentinos. Anuários Estadísticos: da RFFSA, da FEPASA e dos Transportes (GEIPOT) - anos diversos; DNEF (Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional, 1968). LACERDA, 2002.

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.

Não é por acaso que ao final da década de 1980 iniciam-se as pressões políticos-empresariais de retorno privado ao setor ferroviário. 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 Menen), 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 Menen, 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 as ferrovias mais produtivas.

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. 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. 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.

Na Argentina durante o governo Menem, por meio da lei n.23.696 (Ley de Reforma del Estado), de 17 de agosto de 1989, se iniciou a promoção do processo de privatização argentino, que tinha por propósito 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, por meio da Lei n. 8.031, de abril de 1990, 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 tratava naquele momento da redefinição do papel do Estado em relação ao 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).

3. A REESTATIZAÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO ARGENTINO E BRASILEIRO, A PARTIR DE 2008

Dentre as três questões a que se propõe discutir neste artigo, certamente a de número 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?) é, de longe, a de resposta mais difícil. No entanto, ao se completar cerca de vinte e cinco anos das “desestatizações¹²” 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 Ferropreso 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 privados¹³.

TABELA 3
ARGENTINA. Ferrovias desestatizadas na década de 1990.

Concessionários	Rede	Extensão	Pessoal	Taxa de concessão	Investimentos	Demanda projetada	
						(km)	(milhões de US\$)
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: CAF, 2004:32; CNRT, 2013.

Assim, apenas cinco de um total de seis consórcios se mostraram 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 “repudiada” Belgrano Cargas (concedida a Unión Ferroviaria ao final de 1998) 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.

Em 2012, de um total de 28.526 quilômetros concedidos, 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 transferidas. 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.

TABELA 4
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 totalidade¹⁴.

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 se estranhar que desde os primeiros anos, os distintos concessionários não tenham conseguido cumprir com as exigências de investimentos; 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 em infraestrutura e sinalização alcançaram pouco mais de um terço do esperado. Investimentos em 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 5
ARGENTINA. Investimentos dos concessionários ferroviários.

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.

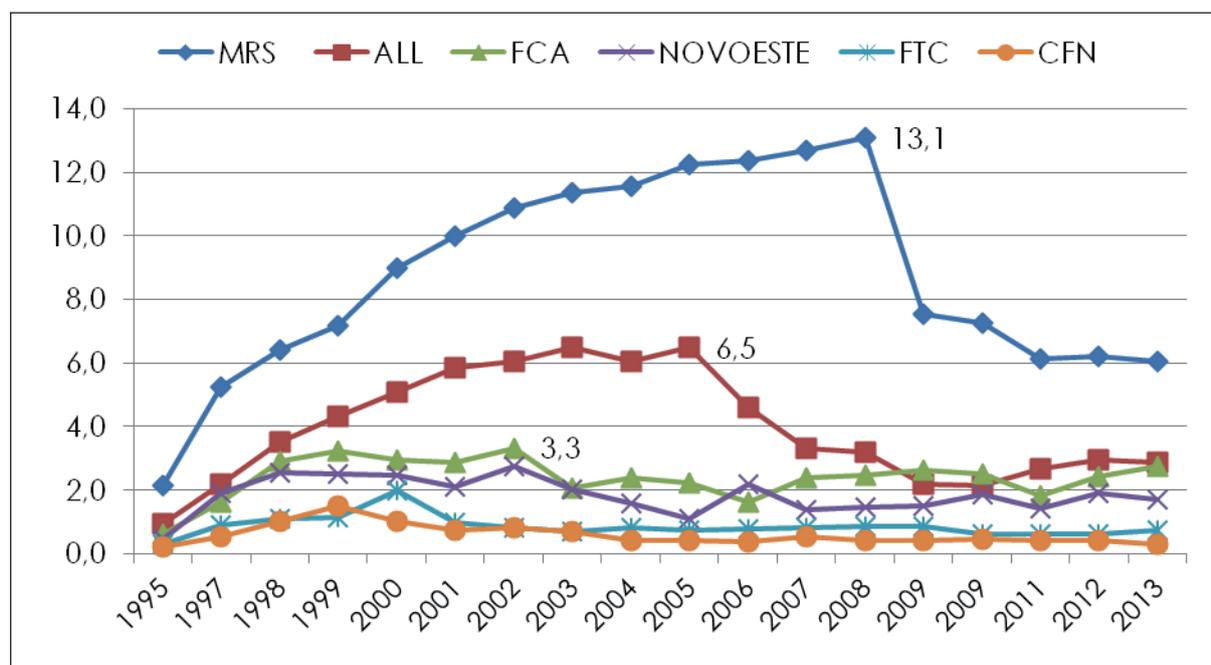
Também não foram cumpridas as metas de quantidade de cargas a serem transportadas pelas ferrovias argentinas, pactuada no processo de reconcessão. Alcançaram a meta apenas a NCA e a Ferrosur. A NCA atingiu suas metas de 7,9 milhões de Tus nos anos de 2003 a 2008; 2010 e 2011. A Ferrosur que tinha como 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 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 trabalhadores 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).

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 - que resultou em maior produtividade por ferroviário empregado (Gráfico 6).

Portanto, especializaram-se em fazer mais do mesmo. Os novos concessionários, privados, 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.

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



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

Conforme demonstram os dados, 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 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.

TABELA 6
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. 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 seis 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 quilômetros (Quintella (1991:37). Ao término da fase de leilões, em 1998, a malha férrea estatal brasileira 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 Tabela 7 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%. 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].

TABELA 7
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.

Ao mesmo tempo em que entre 1995 e 2000, conforme se pode verificar no Tabela 8, 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 1950¹⁵.

TABELA 8
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 Tabela 9, 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).

TABELA 9

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.

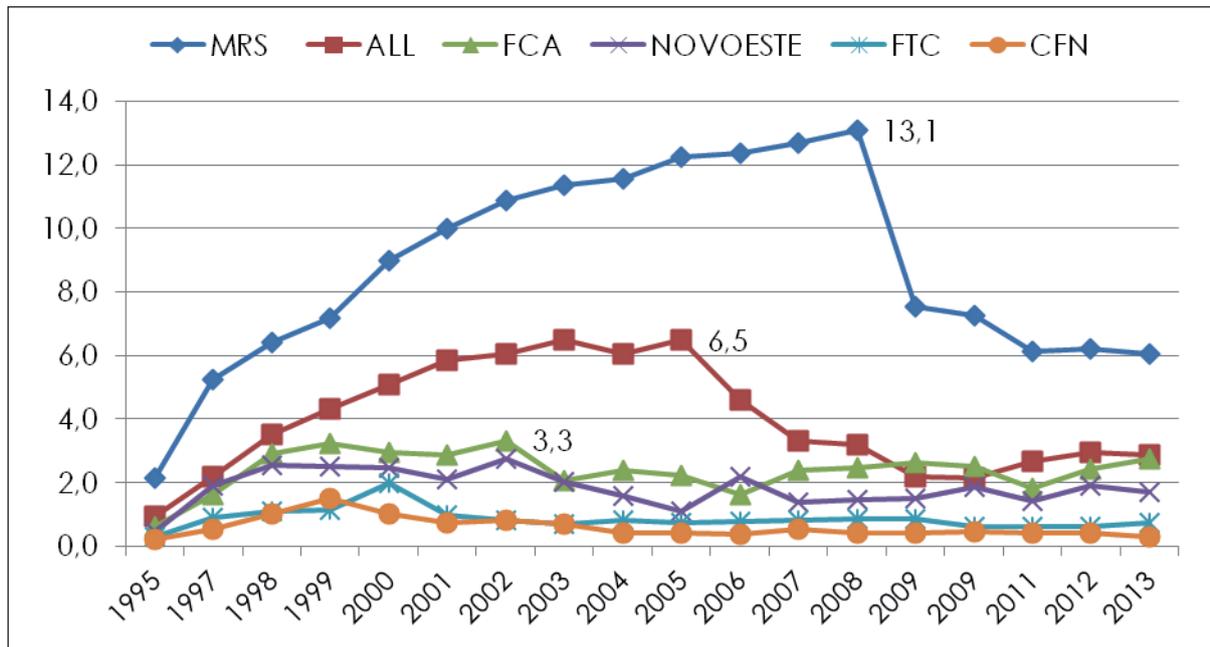
Entretanto, se o resultado tem sido este “espetáculo” de produtividade laboral inicial, por que, então, (tal qual ocorreu na Argentina) o Estado voltou a reestatizar parte do sistema ferroviário brasileiro, antes de se vencer o prazo regulamentar de trinta anos de concessão?

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, em algumas ferrovias, como é o caso da FCA se reduziram em quase 50%¹⁶ por considerar que alguns de seus trechos ferroviários não atendiam 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).

Acrescente-se o fato de 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. 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.

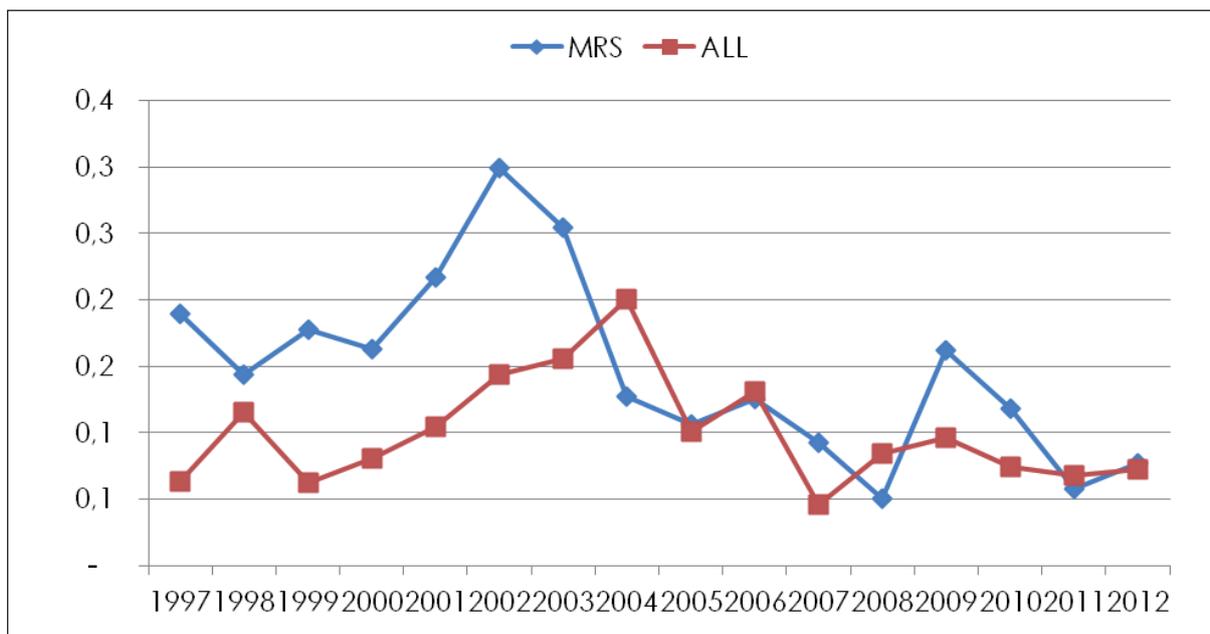
GRÁFICO 7
 Ferrovias originárias da RFFSA. Evolução da produtividade média da força de trabalho (milhões de TKU/empregado).



Fonte: ANTT.

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, conforme se pode observar no Gráfico 8; onde se observa forte redução da participação dos investimentos de capitais em relação à produção da TKU.

GRÁFICO 8
 MRS E ALL. EVOLUÇÃO DA PRODUTIVIDADE MÉDIA DO CAPITAL INVESTIDO (bilhões de TKU/milhões de reais), 1995-2013.



Fonte: ANTT.

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. Conforme se pôde observar investimentos em modernização de locomotivas, carros, vagões, e infraestrutura viária, têm sido proporcionalmente menores que a expansão da produção (de TKU). Vale lembrar que a descapitalização das ferrovias foi seguramente um dos fatores que contribuíram para a expansão dos déficits que tanto estimularam a encampação estatal do sistema ferroviário argentino e brasileiro (nas décadas de 1940/1960).

Paralelamente a este período (1995-2013), de redução da produtividade média da força de trabalho (milhões de TKU/empregado) e redução da produtividade média do capital investido (bilhões de TKU/milhões de reais), ocorreu uma forte mudança na orientação de rumos em relação ao papel do Estado na economia. A partir de 2003, os respectivos estados, argentino e brasileiro, passaram a agir sob nova orientação ideológica estatal tanto na Argentina, quanto no Brasil, após a eleição de Kirchner e Lula, respectivamente. 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. Desse modo, uma década após assumir Kirchner, o Estado Argentino já havia retomado ao seu controle quase 16 mil quilômetros de vias, que passaram a constituir a empresa Belgrano Cargas y Logística¹⁷. A partir de março de 2015 chega-se ao fim do ciclo privado quando o Senado Argentino concluiu o processo de reestatização das demais empresas férreas, ao recriar novamente a empresa Ferrocarriles Argentinos (RAE, 2015).

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.¹⁸; 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)¹⁹. A partir de 2012, outra estatal ferroviária, Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)²⁰ foi criada para junto com a VALEC dar continuidade ao processo de expansão do novo modelo ferroviário brasileiro (“híbrido”; fruto de Parceria Público-Privada²¹), que conviverá, a partir daí, com o “antigo” modelo desestatizado na década de 1990.

Neste novo ciclo coube 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 Estado 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, após 2012, os novos concessionários são convidados a entrar no negócio como responsáveis pela infraestrutura, sinalização e controle da circulação de trens enquanto caberá ao governo, por meio da Valec, a compra anual de toda a capacidade operacional da ferrovia concedida. A estatal será, 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, assim como ocorrera na Argentina, a reocupar o centro dos negócios ferroviários no Brasil.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisou-se neste artigo o pendular processo histórico de idas e vindas da intervenção estatal no setor ferroviário argentino e brasileiro. Três questões fundamentaram a discussão neste artigo, a saber: 1. Por que se estatizaram os sistemas ferroviários argentinos e brasileiros, após a Segunda Guerra Mundial? 2. Por que os empresários voltaram 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?

Na Argentina as estatizações ocorreram numa conjuntura particular do pós-Segunda Guerra marcada por uma combinação de fatores que vão além das questões relativas aos déficits das ferrovias, em si. No Brasil a importância do déficit era bem mais preponderante; assim como o era o histórico de estatização do setor; em 1917, por exemplo, quase 70% das concessões das linhas outorgadas pelo Governo Imperial/Federal já não conseguiam operar sob a administração privada até o final de sua concessão e por motivos diversos já haviam retornado ao controle estatal direto - ou indireto via arrendamento a terceiros.

A volta dos empresários ao setor, na Argentina e Brasil, ocorreu, na década de 1990, após anos de controle estatal; e somente quando estas ferrovias voltaram a apresentar perspectivas de resultados positivos – seguramente, investidores privados não retornariam ao setor para assumirem empresas cujas perspectivas de negócios fossem deficitárias. Estas empresas cobiçadas na década de 1990 eram muito mais produtivas e com possibilidades de lucratividades maiores que quando de suas estatizações. Na década de 1990, estas empresas haviam sido “libertadas” dos serviços deficitários e autorizadas a funcionar sob um novo modelo ferroviário, do tipo “ferrovia-mínima”.

E, por fim, e questão de mais difícil resposta, que continua aqui a ser respondida com uma hipótese a ser devidamente testada e criticada. Afinal, por que, se voltam a reestatizar esses sistemas ferroviários, antes mesmo que se cumpra o prazo regulamentar de trinta anos de suas concessões? A resposta adequada parece nos remeter às questões similares que levaram as ferrovias argentinas e brasileiras, à estatização, no pós Segunda Guerra Mundial: falta de investimentos para adequá-las às demandas; falta de investidores privados interessados em fazê-lo.

Tanto na Argentina quanto no Brasil existe uma necessidade de investimentos em bens de capital. Conforme Schvarzer, “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). Paralelamente a este período apontado por Schvarzer, no Brasil, entre 1995-2013, verifica-se forte redução da produtividade média da força de trabalho e redução da produtividade média do capital investido.

Essa perda de competitividade, combinada, a partir de 2003, com uma nova orientação ideológica estatal tanto na Argentina, quanto no Brasil, após a eleição de Kirchner e Lula, respectivamente, parecem ter aberto espaços para este duplo movimento: tanto o de redução da propensão a investir em

bens de capital (em locomotivas, trilhos, vagões, e demais equipamentos), quanto à pré-disposição dos respectivos governos em voltar a recriar suas respectivas empresas ferroviárias estatais.

A provisória ‘resposta’ a pergunta aqui apresentada trata-se, logicamente, de uma hipótese a ser aprofundada. No entanto, não se pode olvidar que tanto na Argentina quanto no Brasil, este efetivo processo de reestatização em curso longe está de ser um mero desejo político ou ideológico dos governos de turno, desde 2003. Trata-se de uma prática distinta à exercitada na década de 1990, uma vez que esta ‘nova’ forma de atuação estatal junto ao setor, tem se convertido, desde 2008, em efetiva ação cada vez mais firme em direção a reestatização.

REFERÊNCIAS

- 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/lei/11772.htm>>.
- 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).
- 5 No Brasil, destacam-se Odilon Nogueira de Matos (1990), Mivaldo Messias Ferrari (1981), Flávio Azevedo Marques de Saes (1981), e Helena Maria A. Capelini (1986). Na Argentina, historiadores vinculados a Nueva História del Ferrocarril: LÓPEZ, Mario J.; WADDELL, Jorge e outros (2007).
- 6 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).
- 7 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).
- 8 Detalhes do processo da nacionalização das ferrovias argentinas podem ser encontrados em Ortiz (1958:145-169); Y Gómez y Tchordonkian (2012:2-9).
- 9 Segundo Gómez (2013:2), em 1951, quedaron fuera de ese proceso de estatización, los llamados “ferrocarriles industriales o secundarios”, que alcanzaban en conjunto una extensión de 3.044km.
- 10 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.
- 11 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).
- 12 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).
- 13 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).
- 14 Pelo método utilizado para a outorga das concessões o quesito “investimento” representava 35% do total da oferta (CAF, 2004:39).
- 15 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).

- 16 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.
- 17 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). 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.bcy.com.ar/nuestra-red/nuestra-red.php>>. Acesso em 16/06/2014); (RAE, 2015).
- 18 VALEC. Vídeo Institucional. Brasília, Valec: 25/05/2012. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/video/conteudo/id/60987>>. Acesso em 16/06/2014.
- 19 BRASIL. Lei n. 11.772, de 17 de setembro de 2008.
- 20 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).
- 21 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).

FONTES

AMÉRICA LATINA. Atlas ferroviário Latino Americano. *Principais linhas ferroviárias e conexões internacionais*. Asociación Latino americana de ferrocarriles (ALAF). Buenos Aires, 1977. (Mapa: 17,5 x 21 cm. Escala: 1:50.000.000.

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). (1955): *Estatísticas das estradas de ferro do Brasil*: relativas aos anos de 1948/1951. Rio de Janeiro, Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF).

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas [MVOP]. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. (1922): *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1916*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

Centro de Estudios para la Producción (CEP). (1999): *Infraestructura*: una reseña de los años 90. Buenos Aires, Secretaría de Industria, Comercio y Minería.

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). (2004): *Rieles con futuro*. Desafios para los ferrocarriles de América del Sur. Caracas (Venezuela), CAF.

Radiodifusión Argentina al Exterior (RAE). Senado Argentino aprova lei que estatiza sistema ferroviário do país. Disponível em <<http://www.rae.com.ar/?p=4954>>. Acesso em 16/06/2015.

Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). (1989/1991, e 1996): *Anuário estatístico da RFFSA*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística.

REPÚBLICA ARGENTINA. (1946): Instituto de Estudios Económicos del Transporte. *Estatística de los Ferrocarriles Argentinos. Ejercicio 1944-45*. Buenos Aires.

REPÚBLICA ARGENTINA. Ministerio de Obras y Servicios Públicos. (1962). *Transportes Argentinos*: Plan de largo alcance (Informe). Buenos Aires: Grupo de Planeamiento de los Transportes. [“Plan Larkin”].

- REVISTA FERROVIÁRIA. (Abril de 1997): *A volta dos empresários*. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos transportes.
- _____. (Setembro de 1992): *RFFSA 35 anos: Administrando o caos*. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes. (Suplemento).
- _____. (Ano 75, abril/maio de 2014): *Marco legal do modelo open access enfrenta complexos desafios*. Rio de Janeiro: Editora Ferroviária Ltda.
- VALEC. Vídeo Institucional. Brasília, Valec: 25/05/2012. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/video/conteudo/id/60987>>. Acesso em 16/06/2014.

BIBLIOGRAFIA

- BOGART, Dan. (2010). *A global perspective on railway inefficiency and the rise of state ownership, 1880–1912*. Explorations in Economic History 47: 158-178.
- CAPELINI, Helena Maria A. *Ferrovários no País do automóvel: Trilhas da Resistência 1948-1980*. Araraquara, 1986. Dissertação (Mestrado em Sociologia) Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, Universidade Estadual Paulista.
- CENA, José Carlos. (2012): *Ferrocarriles Argentinos: Destrucción/Recuperación*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.
- 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.
- FERRARI, Mivaldo Messias. (1981): *A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo*. São Paulo, 222p. Tese (Doutorado) - Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- 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. (2006): *La primera gran empresa de los argentinos: el Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. 1ª. Ed. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- GÓMEZ, Teresita; TCHORDONKIAN, Silvia (2012): (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.
- IANNI, Octávio. (1989): *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4ª. ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira.
- LÓPEZ, Mario J.; WADDELL, Jorge E. (2007): *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.
- MATOS, Odilon Nogueira de. (1990; 1ª. ed. 1974): *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. Campinas, Pontes Editores.
- ORTIZ, Ricardo M. (1958). *El ferrocarril en la economía argentina*. 2ª. edición actualizada. Buenos Aires: Cátedra Lisandro de la Torre.
- QUINTELLA, Marcus Vinicius. (Setembro de 1991): *Avaliação de erradicação de ramais deficitários da RFFSA*. Rio de Janeiro: Revista Ferroviária.
- SCHVARZER, Jorge. *Los ferrocarriles de carga en la Argentina*. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. Centro de Investigación de la situación del Estado Administrativo. Buenos Aires, 1999. Disponible en: <<http://bibliotecavirtual.clasco.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/FERAUL.DOC>>. Acceso en 10/12/2013.
- 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. (2008): *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.

ANEXO 1

AMÉRICA LATINA. Atlas ferroviário Latino Americano. Principais linhas ferroviárias e conexões internacionais. Asociación Latino americana de ferrocarriles (ALAF). Buenos Aires, 1977. (mapa: 17,5 x 21 cm. Escala: 1:50.000.000.

