

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ  
ESCOLA POLITÉCNICA DE SAÚDE JOAQUIM VENÂNCIO  
LABORATÓRIO DE FORMAÇÃO GERAL NA EDUCAÇÃO BÁSICA

Hugo Rodrigues Marins

SOBERANIA, ESQUECIMENTO E REVITALIZAÇÃO:  
As diferentes fases do desenvolvimento ferroviário brasileiro

Rio de Janeiro

2012

Hugo Rodrigues Marins

SOBERANIA, ESQUECIMENTO E REVITALIZAÇÃO:  
As diferentes fases do desenvolvimento ferroviário brasileiro.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Escola Politécnica de Saúde Joaquim  
Venâncio como requisito parcial para  
aprovação no curso técnico de nível médio em  
saúde com habilitação em Análises Clínicas.

Orientadora: Muza Clara Chaves Velasques

Co-orientador: Paulo Henrique Barbosa  
Andrade

Rio de Janeiro

2012



Hugo Rodrigues Marins

SOBERANIA, ESQUECIMENTO E REVITALIZAÇÃO:  
As diferentes fases do desenvolvimento ferroviário brasileiro.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada à  
Escola Politécnica de Saúde Joaquim  
Venâncio como requisito parcial para  
aprovação no curso técnico de nível médio em  
saúde com habilitação em Análises Clínicas.

Aprovado em \_\_/\_\_/\_\_

BANCA EXAMINADORA

---

Me. Paulo Henrique de Barbosa Andrade – Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio

---

Dr. Muza Clara Chaves Velasques – Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio

---

Me. Alex Lamonica Magalhães – Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio

*Dedico este Trabalho a meus pais, Rose e Alair; a minha Tia Rosângela; minha Avó Edna e meus amigos.*

## **AGRADECIMENTOS**

Á meus orientadores Paulo e Muza, por terem me proporcionado um campo de trabalho magnífico, construindo uma relação de confiança e liberdade na produção do meu trabalho.

Á minha família, que sempre esteve me apoiando dando amor e carinho e proporcionado todos os subsídios para que este trabalho e tantos outros fossem concluídos com maestria.

Á todos os meus amigos, sobretudo Amanda Lourenço, Beatriz Marinho, Cintia Soares, Helver Dias, João Vitor Galo e Thais Affonso que sempre me apoiaram e acompanharam de perto o meu processo de escrita e discussão sobre as ferrovias brasileiras.

Aos amigos da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), das ONG's Memória do Trem e Amigos do Trem, do MPF (Movimento de Preservação Ferroviária) e dos fóruns virtuais TGVBR e Trilhos do Rio, foram graças a essas pessoas pude conhecer por completo a real história das ferrovias brasileiras.

Á Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio pela experiência vivida e por tão cedo já preparar-me para o meio científico em conjunto com o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico que proporcionou apoio financeiro ao projeto.

*Ponta de areia ponto final  
Da Bahia-Minas estrada natural  
Que ligava Minas ao porto ao mar  
Caminho de ferro mandaram arrancar  
Velho maquinista com seu boné  
Lembra do povo alegre que vinha cortejar  
Maria fumaça não canta mais  
Para moças flores janelas e quintais  
Na praça vazia um grito um oi  
Casas esquecidas viúvas nos portais*

(Milton Nascimento)

**RESUMO**

Aborda as ferrovias brasileiras através de seu contexto histórico, político e global analisando sua evolução de forma progressiva desde sua gênese em 1854, até a atualidade, relacionando as ações e configurações das ferrovias com as estruturas e ações do Estado e sua relação com o contexto político-econômico mundial. Entende-se que existem três fases marcantes no desenvolvimento ferroviário nacional, a primeira, entre 1854 e 1930, caracteriza-se pela soberania deste modal de transporte perante aos outros, tendo uma taxa de crescimento considerável. A segunda fase iniciando-se a partir de 1930 e perdurando por todo o restante do século XX caracteriza-se em duas subfases, uma de estagnação até 1957 com a criação da RFFSA e de abandono e esquecimento após a criação da RFFSA e a ascensão do rodoviarismo, o crescimento da industrial automobilística e das rodovias foi tanto que ofuscou totalmente atenção para os outros transportes, assim fazendo com que as ferrovias entrassem em um processo de decadência mais acentuado. Tal progressão do processo de decadência aliada às políticas neoliberais que começam a atuar no Brasil culmina nos anos 90 na privatização da RFFSA para diversos grupos empresariais que teriam como objetivo desenvolver e reestruturar a malha ferroviária brasileira, o que não ocorreu como se planejava. Conclui-se que o passado ferroviário brasileiro está intimamente relacionado com as configurações e interesses Estatais, e sem uma mudança no quadro de investimentos para cada modal, a rodovia ainda será a única rede integrada e prioritária na rede logística brasileira e a ferrovia fadada a um papel secundário fragmentado no setor de transportes.

Palavras Chave: Ferrovias; Políticas de Gestão; Transporte; Logística.

Ilustração 01 – Mapa do Esquema das Estradas de Ferro no Brasil em 1954.....	23
Ilustração 02 - Quadro dos Principais Dados das Novas Concessionárias das malhas da RFFSA.....	52

Gráfico 01 – Dispêndios efetivos em investimentos septênio 1956/1962.....	37
Gráfico 02 - Crescimento do PIB Brasileiro de 1974 até 1979.....	43
Gráfico 03 - Volume do investimento no setor ferroviário.....	61
Gráfico 04 - Valores em Acidentes por Milhão de Trens versus Km.....	61

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Desenvolvimento das Ferrovias Brasileiras entre 1854 e 1952.....	24
Tabela 02 - Estradas de Ferro em Tráfego em 31 de Dezembro de 1952 extensão por unidades Federadas.....	25
Tabela 03 - Projetos e seus respectivos custos nas ações da CMBEU (Em milhares de US\$ e Cr\$).....	30
Tabela 04 - Investimentos Requeridos no Plano De Metas 1957/1961.....	34
Tabela 05 - Divisão orçamentária dos investimentos em transporte no plano trienal, 1963 – 1965.....	40
Tabela 06 - Empresas privatizadas, receita das vendas e dívida sanada.....	50
Tabela 07 - Composição e divisão da RFFSA no período pré-privatização.....	51
Tabela 08 - Metas contratuais de produção de transporte nos primeiros 5 anos de privatização em Bilhões de TKU.....	57

BIRD - Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

CMBEU - Comissão Mista Brasil Estados Unidos da América

CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro

EF – Estrada de Ferro

EFB - Estrada de Ferro Bragança

EFBM – Estrada de Ferro Bahia a Minas

EFGB – Estrada de Ferro Central do Brasil

EFGB – Estrada de Ferro Central do Piauí

EFGB – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina

EFGB – Estrada de Ferro Goiás

EFGB – Estrada de Ferro Leopoldina

EFGB – Estrada de Ferro Madeira Mamoré

EFGB – Estrada de Ferro Mossoró – Souza

EFGB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFGB – Estrada de Ferro Sampaio Corrêa

EFGB – Estrada de Ferro Santos a Jundiá

EFGB – Estrada de Ferro São Luiz-Teresina

EUA – Estados Unidos da América

EXIMBANK - Export-Import Bank of the United States

FEPASA - Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes Sociedade Anônima

FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço)

FIOL - Ferrovia de Inegração Oeste-leste

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

INSS - Instituto Nacional de Seguridade Social

PIB – Produto Interno Bruto

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PND – Programa Nacional de Desestatização

RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RFN - Rede Ferroviária do Nordeste,

RMV – Rede Mineira de Viação

RVC – Rede de Viação Cearense

RVPSC – Rede de Viação Paraná- Santa Catarina

SR – Superintendência Regional

TAV – Trem de Alta Velociade

VFFLB – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

## **SUMÁRIO**

<b>1 - INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>2 - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA GÊNESE DO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO</b> .....	20
2.1 - A ERA MAUÁ.....	20
2.2 – AS FERROVIAS NOS ANOS 30 E 40.....	23
2.3 – O PROCESSO DE ELETRIFICAÇÃO.....	26
2.4 – A CRIAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEADE ANONIMA (RFFSA) .....	28
2.5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
<b>3 – O PRINCÍPIO DA DECADÊNCIA DO SETOR FERROVIÁRIO</b> .....	33
3.1 - A FERROVIA NA ERA DE DESENVOLVIMENTISMO.....	33
3.2 –. O PLANO TRIENAL, A PRIMEIRA TENTATIVA DE REAL RESSTRUTURAÇÃO DA RFFSA.....	39
3.3 – OS ANOS DE CHUMBO, NÃO SÓ PARA A POPULAÇÃO, MAS TAMBÉM PARA AS FERROVIAS .....	41
3.4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
<b>4 - REDEMOCRATIZAÇÃO, PRIVATIZAÇÃO E ASCENÇÃO DO NEOLIBERALISMO: OS REFLEXOS DAS MUDANÇAS POLÍTICAS DE PRIVATIZAÇÃO DO ESTADO NAS FERROVIAS</b> .....	47
4.1 – O FIM DA DITADURA MILITAR E A REDEMOCRATIZAÇÃO.....	47
4.2 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A....	50
4.3 - A DESESTATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, A QUESTÃO DOS TRABALHADORES.....	53

4.4 - A NOVA FUNÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A.....	55
4.5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	56
<b>5 – CONCLUSÃO - SÍTESE DO HISTÓRICO FERROVIÁRIO BRASILEIRO E AS FERROVIAS ATUALMENTE.....</b>	<b>59</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>66</b>

## 1 - INTRODUÇÃO

O processo de criação das ferrovias no Brasil aconteceu algumas décadas após a criação da 1ª locomotiva a vapor na Inglaterra, em 1825, quatro anos depois foi construída a famosa “*The Rocket*” um modelo mais desenvolvido que o de 1825. Esta locomotiva instaurou o trecho entre Liverpool e Manchester sobre trilhos.

A criação da locomotiva, e, por conseguinte das ferrovias deve ser compreendida dentro do processo de explosão e crescimento da revolução industrial, onde a necessidade de ferro e, sobretudo carvão, principal combustível impulsionador das máquinas a vapor, era muito grande, e não parava de crescer. A cidade de Londres crescia muito desde o final do século XVI, e conseqüentemente a demanda por carvão também cresceu até o século XIX, casas, fábricas, máquinas todo dependiam do carvão para aquecer as caldeiras de água e gerar força para as máquinas. Com isso a indústria do carvão cresceu muito, tanto em números como tecnologicamente. No início do século XIX somente a Inglaterra produziu cerca de 10 milhões de toneladas de carvão em suas minas.

Assim como a produção tecnológica de carvão crescia era necessário que o transporte deste material também acompanhasse a velocidade de sua produção, e a ferrovia era solução, e foi um dos fatores mais importantes durante da revolução industrial, promovendo melhorias na estrutura do transporte global. Para Hobsbawm, as ferrovias nascem graças às minas inglesas e além de se tornarem um elemento tecnológico que impulsionasse a economia, tonaram ícones do processo de industrialização a partir da revolução industrial, não demorou muito, para que este modal de transporte se espalhasse pelo mundo, assim como as tecnologias e meios de produção da revolução industrial se espalharam. Assim pode-se entender que as ferrovias, ao fazerem seu marco histórico, fazem mais que isso, como afirma o autor:

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 1977).

No Brasil, esse expansionismo tecnológico da revolução industrial chega aqui por volta dos anos 1850, graças ao empreendedorismo e pioneirismo de Irineu Evangelista de Sousa ou Visconde de Mauá e em 1854, dava-se por completa a construção da primeira ferrovia construída no Brasil, a Estrada de Ferro Petrópolis, estrada essa mais conhecida por E. F. Mauá. O mundo vivia um grande processo de industrialização e o comércio de café começava a se firmar como o novo chamariz mercantil do Brasil. (SETTI, 2008).

O açúcar também era uma mercadoria muito importante para o Brasil, sobretudo na região nordeste, assim estradas como a The Recife and São Francisco Railway Company, criada quatro anos após a E.F. Mauá, na região nordeste, ligando a cidade de Recife a cidade do Cabo, com o objetivo de escoar a produção açucareira do interior da região para os portos das cidades (SIRQUEIRA, 2002).

A partir do início da criação das primeiras ferrovias no Brasil, não demorou muito para que outras linhas de pequena e média distância fossem criadas, instituídas principalmente por capital e iniciativa inglesa, a qual estava interessada na produção de café. Isso remete diretamente com a configuração das primeiras ferrovias do Brasil, as quais se iniciavam no litoral, próximas a regiões portuárias ou de fácil acesso das embarcações e se propagavam em direção ao interior, onde as grandes fazendas e cafezais se localizavam. As regiões sudeste e nordeste tiveram um pouco mais de desenvolvimento do que o restante do país devido a sua localização e importância econômica na época, mas até a Revolução de 30 o Brasil só contava com aproximadamente 32.000 quilômetros de ferrovias que se limitavam basicamente ao litoral da federação.

Através desta pequena síntese da história das origens das ferrovias da construção da rede ferroviária brasileira, pode-se como ponto de partida, levantar alguns questionamentos acerca do desenvolvimento técnico e econômico desta rede de transporte:

O crescimento das ferrovias no Brasil está intrinsecamente relacionado com a produção cafeeira da federação, era de grande interesse dos fazendeiros e produtores de café de que alguma ferrovia passasse perto ou até dentro de suas propriedades, assim sua produção chegaria mais rápido ao litoral e aos centros urbanos do que se fosse transportada pelas tropas de mulas, até os custos gerais de transporte eram mais baratos na ferrovia do que em outro meio de transporte. A organização das linhas também obedeceu aos interesses privados dos fazendeiros e investidores externos.

O período de 1854 até 1930 pode ser considerado como a “Época de Ouro” das ferrovias brasileiras, pois após esse período não houve mais progresso no setor, e um processo inverso, onde ocorreu uma regressão do processo de desenvolvimento, que pode ser notado por todo o restante do século XX, tendo se acentuado a partir da instauração das políticas neoliberais.

A 2ª guerra mundial gerou uma grande reformulação nas estruturas políticas de vários países, principalmente nos envolvido direto e indiretamente no acontecimento. Na América houve um grande crescimento de interesse pelo Pan- Americanismo<sup>1</sup>, vários acordos econômicos e de cooperação técnica foram firmados entre países, sobretudo com os EUA, e para o âmbito ferroviário o que mais chama a atenção é o CMBEU (Comissão Mista Brasil Estados Unidos da América), comissão esta formada por políticos, representantes e engenheiros das duas nações e que tinha o objetivo de reestruturar a economia brasileira proporcionando mudanças nos setores de base da economia, os setores privilegiados foram a agricultura, energia e o transporte, seu período de funcionamento foi de 19 de julho de 1951 até 31 de julho de 1953.

Com as ações da CMBEU juntamente com a volta de Getúlio Vargas a presidência por meio do voto democrático em 1951 é que o estado começa a ver que o sistema ferroviário precisava passar por alguma mudança, pois este possuía uma grande importância econômica, mas encontrava-se em um princípio de decaimento de desempenho e desnivelamento estrutural, ou seja, algumas áreas recebiam mais investimentos, logo, possuindo um serviço melhor, enquanto outras recebiam verbas de menor proporção, impossibilitando um bom desempenho.

Quando o projeto da Rede Ferroviária Nacional chega às linhas de discussão no congresso, a proposta de ferrovias unificadas por meio de sociedades anônimas vem à tona, eis então que já no mandato de Vargas, a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), já estava sendo discutida entre os parlamentares, mas nada concreto foi realizado, até o seu suicídio 1954.

---

<sup>1</sup> Teoria política que tem como objetivo aproximar, fortalecer e aumentar a interação entre os países do continente americano, a fim de fortalecer e desenvolver todo o continente.

A RFSSA atuou de 16 de março de 1957, dissolvida em 1999<sup>2</sup> e liquidada em 2007<sup>3</sup> tendo então 50 anos de atividade nas ferrovias brasileiras sendo os últimos 17 anos, ou seja, de 1990 até 2007, tendo atuação nula ou limitada na gestão ferroviária e transformando-se em um agente de fiscalização de seu patrimônio, que foi arrendado por empresas privadas para uso próprio em regime de concessão do Estado.

A Rede Ferroviária Federal é criada exatamente quando se iniciam as políticas rodoviaristas no Brasil, logo a partir dos anos 60, o sistema ferroviário entra em decadência por não mais receber investimentos por parte do governo como antes, entrando em uma longa fase de decadência que se acentua no final dos anos 70 e início da década de 80 graças à crise do petróleo e o aumento da dívida externa brasileira. Nos anos 90 com o processo privatização da RFFSA grande parte dos bens da empresa não foram colocados à venda, ficando sem nenhuma finalidade ou dono e os resultados esperados com a privatização não foram os esperados pelo governo. Hoje vive-se um processo muito introdutório de uma restauração da malha ferroviária com a construção de novos trechos e abertura de projetos de linhas antigos.

## **2 - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA GÊNESE DO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO**

---

<sup>2</sup> Decreto nº 3.277 de 7 de Dezembro de 1999.

<sup>3</sup> Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

## 2.1 – A ERA MAUÁ

No dia 30 de abril de 1854 dava-se por completa a construção da primeira ferrovia construída no Brasil, a Estrada de Ferro Petrópolis, estrada essa mais conhecida por E. F. Mauá, devido ao seu principal organizador e investidor, o pioneiro Visconde de Mauá<sup>4</sup>.

Até o fim do tráfico de escravos, tanto o governo como investidores exteriores e locais, não tinham olhos para as ferrovias no Brasil, com o fim do tráfico negreiro e a decadência do comércio açúcar, e, sobretudo a expansão dos avanços tecnológicos dos meios de produção e transporte da Revolução industrial, alguns investimentos vindos principalmente do exterior foi voltado para as ferrovias. Graças ao processo de industrialização e crescimento do comércio de café, este começava a se firmar como o novo chamariz comercial do Brasil, assim estradas como a The Recife and São Francisco Railway Company de capital inglês, criada quatro anos após a E.F. Mauá na região nordeste, foram criadas em diferentes regiões de interesse econômico (SETTI, 2008).

O Estado não ficou de fora completamente do processo de síntese das primeiras ferrovias. Em 1835, foi sancionada a Lei Feijó, autorizando assim a criação de uma ferrovia que ligaria a capital das províncias da Bahia, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, essa lei também proporcionava a isenção de impostos para a compra e confecção de trilhos, dormentes e quaisquer equipamentos para a ferrovia, também assegurava a desapropriação de terras caso a ferrovia tivesse que passar por algum terreno privado, porém o interesse de empresas e investidores não foi o esperado, somente em 1852 com a lei Nº 641 de 26 de

---

<sup>4</sup> Irineu Evangelista de Sousa, mais conhecido como Barão de Mauá ou Visconde de Mauá, nasceu em 1813 na cidade de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande, localizada no atual estado do Rio Grande do Sul. Logo cedo aprendeu as técnicas de trabalho empregadas no dia a dia da região, porém após a morte de seu pai, Irineu foi mandado para o Rio de Janeiro para viver com seu tio, que trabalhava na Marinha Mercante.

Ainda muito jovem, começou a trabalhar em um armazém onde seu patrão era o português João Rodrigues Pereira de Almeida, era comum naquela época que as casas de comércio e armazéns fossem controlados por portugueses ou brasileiros analfabetos. Após um tempo de estadia trabalhando para João Rodrigues, Irineu é transferido para a Carruthers & Cia. Empresa controlada por um empresário escocês, tal transferência foi feita como parte do pagamento das dívidas que João Rodrigues devia a esta empresa, após declarar falência. Na empresa Carruthers & Cia. Irineu aprende sobre o mercado internacional, sobre as táticas econômicas e sabia de tudo que acontecia na Europa e Inglaterra durante a Revolução Industrial, tendo como chefe e tutor Ricardo Carruthers, o qual lhe ensinou tudo.

Após uma viagem a Inglaterra alguns anos após sua entrada na Carruthers & Cia. Irineu vê pessoalmente o avanço tecnológico e produtivo da Revolução Industrial e nota que para haja evolução de uma país é necessária a criação e o desenvolvimento de uma indústria de base, sem a produção de ferro, sem a fundição, não a avanço econômico e tecnológico. Quando volta ao Brasil, Irineu aposta na criação de uma fundição em Ponta D' Areia, na cidade de Nierói, esta fundição foi de sua importância na oferta de ferro, e contribuí com material para gerras que o Brasil travou durante o período, como a do Paraguai. Com o Avanço da fundição, Irineu também investe em outras áreas de produção, entre elas a ferrovia, consolidando a primeira ferrovia brasileira, e na ocasião ganhando o título de Barão de Mauá, e posteriormente sendo condecorado com o título de Visconde. (RIBEIRO & ARAÚJO, 2011)

Junho que o movimento para a construção das ferrovias foi iniciado, uma vez que essa lei criava benefícios e isenções tributárias para os construtores envolvidos no processo de concepção das primeiras ferrovias (NUNES, 1993).

No ano de 1858 foi inaugurada no Rio de Janeiro a terceira ferrovia, E.F Dom Pedro II, estrada a qual era de suma importância para que houvesse escoamento dos produtos do interior para exportação como também para transportar os materiais importados para o interior do estado, os custos das viagens geravam uma economia notória comparada aos outros métodos de transporte, como as tropas de mulas. Até os dias de hoje o seu traçado, mesmo que segmentado, é de absoluta importância para o transporte de carga e de passageiros. Após a proclamação da república a E.F Dom Pedro II, foi renomeado para E.F. Central do Brasil.

Seu período nas mãos de ações e controle privados foi pequeno, a ferrovia não conseguia acompanhar o crescimento e a demanda dos cafezais, e como era um via de altíssima importância, o governo em 1865 se adoçou da E. F. D. Pedro II ficando responsável por sua gerência e desenvolvimento até 1941. No governo Vargas virou parte do Ministério de Viação e obras públicas e em 1957 parte da RFFSA, nesse período sua quilometragem saiu de 100 km e saltou para mais de 3000 km.

Em São Paulo, no ano de 1865 foi criada a São Paulo Railway, linha que conectaria o porto de Santos até Jundiaí, mas isso não aconteceu, o que fez com que a produção de café não fosse privilegiada com o transporte ferroviário, devido isso, um grupo de fazendeiros e investidores do ramo do café fundou a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia cresceu tanto que virou referência de organização e de qualidade na época, foi a 1ª ferrovia brasileira que em 1920 já iniciava a implantação da tração elétrica, iniciando os estudos em 1916, o que fez com que seu prestígio e qualidade aumentassem ainda mais com seus trens de alto luxo e pontualidade. Atualmente o sistema elétrico que foi pioneiro na história ferroviária brasileira foi sucateado e esquecido após a concessão para a FEPASA (Ferrovia Paulista Sociedade Anônima) em 1971 e a FERROBAN (Ferrovia Bandeirantes Sociedade Anônima) em 1999 com a privatização da FEPASA.

Desde o início das ferrovias no Brasil, estas sempre encontraram dificuldades para conseguir um plano ou estratégia que levassem a construções padronizadas e a ao desenvolvimento da indústria nacional. Após a proclamação da república novas ferrovias foram criadas, mas sempre tendo parte dos investimentos provenientes da iniciativa privada,

principalmente na questão tecnológica e de importação de novos equipamentos e veículos ferroviários. A ferrovia fundada por Mauá, por exemplo, só possuía material rodante importado da Inglaterra e dos EUA. (SETTI, 2008)

Um aspecto interessante a ser ressaltado neste período é a relação existente entre as classes reesponsáveis pelo café e o Estado. Durante o período cafeeiro, que se estende até os anos 30, a influência dessas classes nas políticas do Estado principalmente nas referentes às ferrovias, é notória, o transporte das sacas de café por intermédio das ferrovias era muito mais vantajoso do que qualquer outra forma de transporte existente na época, tanto em questões financeiras como em velocidade e agilidade, então, quanto mais ferrovias providas do interior e da região cafeeira para o porto existissem, melhor para os fazendeiros. Isso confirma então o crescimento tão grande da E.F D. Pedro II, assim a produção de Minas, São Paulo e do próprio Rio de Janeiro, teriam uma rota direto para o centro e para o porto da Capital, caracterizando um sistema produtivo voltado apenas para a exportação. Em São Paulo, o maior estado produtor de café no período, uma grande rede captadora de mercadoria foi feita, havia ferrovias para todas as direções, que se interconectavam e iam em direção ao litoral para exportação. Tal influência da produção cafeeira na criação das primeiras ferrovias brasileiras assim como em suas rotas, foi decisiva no processo de configuração do mapa ferroviário do país, onde nota-se que não há uma integração entre linhas e estados da federação, muito menos uma rede ferroviária homogeneia, sendo as regiões produtoras detentoras da maior quilometragem das linhas existentes. (PAULA, 2000)

Essa configuração ferroviária objetivada a atender as necessidades e interesses das fazendas produtoras de café e outras produções do Brasil do século XVIII e XIX a título de atender as demandas do mercado exterior, será um dos fatores mais influentes no processo de decadência do modal ferroviário e predileção pelo modal rodoviário posteriormente. (PAULA, 2000)

## 2.2 - AS FERROVIAS NOS ANOS 30 E 40

Do fim do século XIX até o período Vargas o governo tentou delinear planos que contemplassem o desenvolvimento que o setor ferroviário precisava para se transformar em



Como reflexo do processo de gênese ferroviária brasileira, a região sudeste, responsável pela produção de café, foi a mais desenvolvida, sobretudo no estado de São Paulo onde as principais fazendas se encontravam. Transformando em números a Tabela 01 também demonstra a configuração ferroviária brasileira e seu avanço durante os tempos, constata-se o avanço bom que esta teve desde sua criação com os 14,5 km construídos por Mauá até meados da década de 50 já com os trabalhos concluídos das principais vias ferroviárias que o Brasil tem, o período pré RFFSA.

Tabela 01 – Desenvolvimento das Ferrovias Brasileiras entre 1854 e 1952.

<b>Ano</b>	<b>Extensão Ferroviária (km)</b>	<b>Crescimento (km)</b>	<b>Aumento Médio Anual (km)</b>
1854	14,5	-	-
1889	9.583	9.568,5	266
1899	14.915,5	5.332,5	533
1922	29.341	14.425,5	687
1930	32.478	3.137	392
1952	37.019	4.641	211

Fonte: IBGE. 1954 p.8

Analisando a Tabela 01 podemos constatar foi bastante expressiva até 1922, após essa data, a proporção de crescimento das ferrovias brasileiras já não era mesma e não acompanhava à proporção que seguia no século XIX. O notório crescimento compreendido do período germinativo até 1922 denota um desenvolvimento ferroviário sempre positivo, chegando à marca de 687 km por ano, quilometragem notória para os métodos empregados na construção de estradas de ferro, porém nos 30 iniciou-se um processo de decréscimo no quantitativo produtivo de linhas situação que perdurou pelos anos seguintes.

O Governo Vargas mesmo apresentando um desempenho não muito expressivo com relação às ferrovias, mostrou-se ser um governo de grande intervencionismo administrativo, o que gerou como produto final, em seus 15 anos de ação, uma grande expansão industrial do país, estruturas de grande importância econômica como portos, rodovias, e fábricas do setor

agropecuário tiveram um grande desenvolvimento proporcionado um crescimento econômico importante para o Brasil. (SILVEIRA, 2002)

Tal diminuição no quantitativo produtivo das ferrovias é reflexo da configuração do mapa ferroviário brasileiro, mapa este que se configurou como uma estrutura que basicamente oferecia transporte as regiões econômicas por elas supridas, não havia integração, não houve um plano de gestão responsável por coordenar a estruturação da malha ferroviária brasileira, um dos reflexos disso é a diferença de bitolas entre uma linha ou outra, inviabilizando assim a integração entre as linhas. Com a crise de 30 muitos ramais iniciaram uma decadência econômica voltando os olhos de investidores em outras atividades econômicas de maior valia, além também de as ferrovias encontrarem-se em um processo de desatualização operacional e técnica impossibilitando o desenvolvimento necessário. A Tabela 02 demonstra a disparidade quantitativa de quilômetros de linhas entre as regiões do Brasil, evidenciado a construção de uma malha ferroviária voltada para a exportação (Imagem 01), concentrada na região de maior atividade produtiva do Brasil, as regiões produtoras de café. (SETTI, 2008) (VENCOVSKY, 2011)

Tabela 02 – Estradas de Ferro em Tráfego em 31 de Dezembro de 1952 extensão por unidades Federadas.

<b>Regiões e Unidades Federadas</b>	<b>Quilômetros</b>
<b>Norte</b>	777
Território do Guaporé (Atual Rondônia)	366
Território do Acre	-
Estado do Amazonas	-
Estado do Pará	411
Território do Rio Branco	-
Território do Amapá	-
<b>Nordeste</b>	4.958
Estado do Maranhão	472
Estado do Piauí	244
Estado do Ceará	1.395
Estado do Rio Grande do Norte	615
Estado da Paraíba	607
Estado de Pernambuco	1.151
Estado de Alagoas	474
Território de Fernando de Noronha	-
<b>Leste</b>	15.300

Estado de Sergipe	297
Estado da Bahia	2.593
Estado de Minas Gerais	8.672
Estado do Espírito Santo	663
Estado do Rio de Janeiro	2.650
Distrito Federal	155
<b>Sul</b>	<b>14.688</b>
Estado de São Paulo	7.737
Estado do Paraná	1.803
Estado de Santa Catarina	1.341
Estado do Rio Grande do Sul	3.757
<b>Centro- Oeste</b>	<b>1.616</b>
Estado de Mato Grosso	1.121
Estado de Goiás	495
<b>Brasil</b>	<b>37.019</b>

---

Fonte: IBGE, 1954.

### 2.3 – O PROCESSO DE ELETRIFICAÇÃO

Com tais exposições sobre este período da história algumas ressalvas devem ser feitas, uma com relação à eletrificação da linha suburbana carioca da EFCB, e a construção do novo prédio da Estação da Corte, sendo esta após a proclamação da república sendo chamada de Estação Central do Brasil e posteriormente Estação D. Pedro II.

Promulgado por Getúlio Vargas, o projeto de eletrificação passou um grande tempo de estudos, tanto no cerne econômico como no técnico, diversas discussões acerca de como seria a alimentação elétrica do sistema, a relação dos carros elétricos com as locomotivas a vapor de longa distância, o aumento do tráfego de passageiros, preços de materiais, ou seja, como seria todo o processo de eletrificação e posteriormente sua robustez e eficiência para a estrutura de transporte do estado.

Os estudos e discussões que mais ganharam destaque e tempo foram os que contemplavam como seria a alimentação elétrica, e os consórcios e empresas que ficariam responsáveis por colocar em prática os projetos. Alguns estudos apontaram para criação de usinas hidrelétricas para abastecer as linhas, ao mesmo tempo em que *Light & Power* concessionária que abastecia a cidade do Rio de Janeiro, lançava propostas para também

fornecer energia as linhas da EFCB, o debate perdurou por muito tempo, sendo no fim a Light escolhida como meio de fornecimento de energia para os novos carros ingleses que foram fabricados pelo consórcio vencedor da *Metropolitan-Vickers Elétrica Export*, o consórcio também ficou responsável por fornecer o restante do material rodante necessário, construir subestações de energia, em suma, a estrutura de eletrificação (postes, suporte para os fios etc.) e prover qualquer outro tipo de modificações necessárias para a instalação plena do sistema elétrico de tração.

Os carros ingleses fabricados pela *Metropolitan-Cammel Carriage & Wagon* funcionavam no esquema R+M+R, ou seja, Carro Reboque + Carro Motor + Carro Reboque, podiam ser acoplados em composições de seis e nove carros, foram os primeiros trens metropolitanos que transitaram nas linhas da EFCB fazendo parada em todas as estações sua implementação foi progressiva, as composições percorriam inicialmente trajetos curtos pelas linhas da ferrovia, mas em pouco tempo já cumpriam os trajetos entre Santa Cruz – D. Pedro II e Belém (Atual Japeri) – D. Pedro II juntamente com as locomotivas a vapor e algumas elétricas que iniciavam o trabalho nas linhas, os trens da Metropolitan-Vickers ficaram aqui conhecidos como Série 100 ou *Carmem Miranda*, apelido dado pelos moradores e usuários do sistema de transporte metropolitano. (RODRIGUEZ, 2004)

A eletrificação tinha em seu projeto original obter uma malha elétrica de mais de 300 km passando pela Serra do Mar e alcançando a cidade de Barra do Piraí na linha do Tronco da EFCB, e no ramal de Mangaratiba alcançando a localidade de Santa Cruz, tendo como CCO (Centro de Controle Operacional) a Estação e Oficina de trens de Deodoro, local de encontro da linha do Centro e a do Ramal de Mangaratiba da EFCB. Até o início dos anos 40 o projeto estava sendo realizado perfeitamente pela *Metropolitan-Vickers*, porém com o advento da 2ª guerra mundial as atenções do consórcio tiveram que se tomar para a 2ª Guerra Mundial, a qual a Inglaterra participava. A empresa Prado Uchôa & Cia se encarregou de terminar os trechos restantes da eletrificação.

O processo de eletrificação de parte do trecho fluminense da EFCB foi de suma importância para o início dos transportes metropolitanos na cidade movidos a tração elétrica. Graças a ele e seu posterior desenvolvimento, um real transporte de massas do subúrbio da cidade e de municípios adjacentes pode ser feito, o sistema tornou-se uma das principais vias de transporte diário da cidade transportando milhares de pessoas por dia. Em São Paulo o processo de eletrificação causou o mesmo impacto encontrado no Rio de Janeiro.

A construção do novo prédio da Estação inicial da EFCB também concebeu um projeto de grande complexidade para a época, porém, seus resultados após o término do empreendimento ajudaram significativamente na expansão e desenvolvimento da cidade e das ferrovias no Rio de Janeiro. A construção deste novo prédio proporcionou uma reorganização do setor administrativo da ferrovia, que a agora pudera se concentrado em um único prédio, refletindo em um sensível aumento no número de viagens e de passageiros transportados por dia graças ao maior número de plataformas que existiam agora na estação terminal, conseqüentemente comportando um maior número de composições (RODRIGUEZ, 2004).

#### 2.4 – A CRIAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEADE ANONIMA (RFFSA)

O governo Dutra apesar de ter sido uma gestão que não apresentou grandes obras e modificações em um cerne mais geral na história brasileira, no que diz respeito ao setor ferroviário contribuiu sendo o mecanismo iniciador do processo de estatização das ferrovias privadas existentes no território brasileiro o que ajudou no futuro processo de criação da Rede Ferroviária Federal, projeto que estava para vir alguns anos a seguir.

Após a 2º guerra mundial vários acordos econômicos e de cooperação técnica foram firmados entre países do continente americano, e o Brasil, já vindo de uma política de boa relação com os EUA no governo Dutra e mais ainda no 2º governo de Vargas conseguiu um grande número de acordos de cooperação, e para o âmbito ferroviário o que mais chama a atenção foram os criados pela CMBEU (Comissão Mista-Brasil Estados Unidos), comissão esta formada por políticos, representantes e engenheiros das duas nações e que tinha o objetivo de reestruturar a economia brasileira proporcionando mudanças nos setores de base da economia, os setores privilegiados foram à agricultura, energia e o transporte. O Brasil em troca por tal ajuda trabalharia no fornecimento de matérias primas para o EUA e também tornaria-se um parceiro militar estratégico no continente americano no período pós 2º Guerra mundial e das conturbações da guerra da Coréia. Seu período de funcionamento foi de 19 de julho de 1951 até 31 de julho de 1953. (DALIO & MIYAMOTO, 2010).

Dentro das 41 medidas aprovadas pelo CMBEU, houve a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) a instituição responsável por gerir o capital injetado pelos EUA e outras instituições financiadoras. Com tais instituições e estruturas de

organização consolidadas estava pronta toda a infraestrutura necessária para o desenvolvimento dos transportes brasileiros, e em suma, o ferroviário.

Com as ações da CMBEU juntamente com a volta de Getúlio Vargas a presidência da república por meio do voto democrático em 1951 é que o estado começa a ver que o sistema ferroviário precisava passar por alguma mudança, pois este possuía uma grande importância econômica, mas encontrava-se em um princípio de decaimento de desempenho e desnivelamento estrutural, ou seja, algumas áreas recebiam mais investimentos, logo, possuindo um serviço melhor, enquanto outras recebiam verbas de menor proporção ou encontravam-se em crise estrutural, impossibilitando um bom desempenho e propiciando um processo de sucateamento da frota. (DALIO & MIYAMOTO, 2010).

Mediante a este cenário, também havia as cobranças pelo cumprimento das medidas tratadas pela CMBEU por parte dos americanos, e uma delas era a consolidação das ferrovias em uma estrutura centrada que se desenvolve-se de forma igualitária.

Eis então que nesse período todos os fatores e estruturas necessárias para produção de tal estrutura centrada estão em vigor e disponíveis para uso: capital por meio dos bancos BIRD (Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento) e EXIMBANK (Export-Import Bank of the United States) e do BNDE, um governo interessado, cobrança dos americanos do retorno feito nos investimentos no Brasil e um sistema ferroviário importante e estratégico necessitando de reformulações. Eis então que surge a proposta da Rede Ferroviária Nacional, empresa estatal que unificaria todas as ferrovias do Brasil, organizando-as e desenvolvendo-as. Quando o projeto da Rede Ferroviária Nacional chega às linhas de discussão no congresso, a proposta de ferrovias unificadas por meio de sociedades anônimas vem à tona, eis então que já no mandato de Vargas, a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, já estava sendo discutida entre os parlamentares, mas nada concreto foi realizado, até o seu suicídio em 1954, ano do centenário das ferrovias brasileiras. As estradas de ferro eram um dos principais focos de investimento do governo americano, muitos planos foram criados para este cerne econômico, assim como a maior parte da verba, como demonstra a Tabela 03.

Tabela 03: Projetos e seus respectivos custos nas ações da CMBEU (Em milhares de US\$ e Cr\$).

<b>Setor</b>	<b>Nº de Projetos</b>	<b>US\$</b>	<b>Cr\$</b>
Estradas de Ferro	17	150 544	7 720 229
Energia Elétrica	9	130 176	4 601 011
Estradas de Rodagem	2	6 661	-
Portos	4	37 812	540 117
Navegação	4	29 147	606 325
Agricultura	3	27 125	206 000
Indústria	2	13 860	392 000
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>395 325</b>	<b>14 065 682</b>

Fonte: DALIO & MIYAMOTO, 2010.

O mandato seguinte ao de Vargas é o de Juscelino Kubitschek, iniciado em 1955. Diversos feitos em seu mandato ofuscaram um pouco a preocupação e o brilho que antes era da ferrovia. Sua visão de gestão e de mundo tinham objetivos diferentes das dos governos anteriores, a predileção pelo modal rodoviarista e a criação de Brasília para ser a nova capital do país ficaram como marcos em seu governo, porém, as ferrovias não foram em sua totalidade esquecidas, foi em seu governo, por meio da Lei 3.115 de 16 de março de 1957 que a então tão discutida Rede Ferroviária Nacional, agora adotando o nome de Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi finalmente criada, sendo ela agora a gestora de grande parte das ferrovias da união, ela não tinha o objetivo de interferir diretamente em cada ferrovia, estas seriam geridas em subdivisões, mas quaisquer outros assuntos de cunho mais geral seriam geridos por ela, assim como o desenvolvimento e a inserção de capital nas ferrovias. (BRASIL, 1957).

Ao todo 23 ferrovias foram incorporadas a RFFSA, são elas: EFMM – Estrada de Ferro Madeira Mamoré, EFB - Estrada de Ferro Bragança, EFSLT – Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, EFCP – Estrada de Ferro Central do Piauí, RVC – Rede de Viação Cearense, RFN - Rede Ferroviária do Nordeste, EFMS – Estrada de Ferro Mossoró – Souza, EFSC – Estrada de Ferro Sampaio Corrêa, VFFLB – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, EFBM – Estrada de Ferro Bahia a Minas, EFG – Estrada de Ferro Goiás, EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, RMV – Rede Mineira de

Viação, EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil, RVPSC – Rede de Viação Paraná - Santa Catarina, EFL – Estrada de Ferro Leopoldina, EFSJ – Estrada de Ferro Santos a Jundiá. (CAVALCANTI, 1993).

Algumas considerações devem ser feitas com relação à lista, como pode ser notado, as ferrovias paulistas da CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro não foram incluídas na RFFSA, esta posteriormente teve uma organização própria, com a criação da FEPASA (Ferrovia Paulista Sociedade Anônima), em 1970, sendo só incorporada à RFFSA já na sua fase de liquidação em 1998.

As ferrovias: RMV – Rede Mineira de Viação, EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil, RVPSC – Rede de Viação Paraná- Santa Catarina, EFL – Estrada de Ferro Leopoldina, e EFSJ – Estrada de Ferro Santos a Jundiá merecem um destaque especial no seu processo de inclusão na RFFSA, as três primeiras foram inseridas na Rede em um regime onde não eram dependentes diretas da estatal, possuíam organização e autossuficiência para todos seus custos operacionais e organizacionais, as duas últimas tinham só a administração como responsabilidade da RFFSA.

## 2.5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Revolução Industrial foi um processo de reformulação dos meios econômicos e, sobretudo dos meios tecnológicos, que marcaram a história da humanidade, e neste cerne, nasce uma das invenções mais geniais do homem, a ferrovia, e com a expansão da revolução industrial e conseqüentemente das ferrovias, não demoraria para que ela chegasse às terras brasileiras trazendo inovação e agilidade.

Por meio de um dos maiores pioneiros da história brasileira, Visconde de Mauá, tal inovação e agilidade proporcionada pela ferrovia, finalmente chega ao Brasil em 1854, modificando totalmente o cenário de transportes do país. Coincidentemente a produção de café firma-se como principal produto de exportação da segunda metade do século XIX, e muitas ferrovias foram construídas, providas de capital estrangeiro, no intuito de escoar a produção cafeeira para o mercado exterior.

Durante a construção das primeiras ferrovias brasileiras, o objetivo era unicamente exportar a produção das fazendas de café localizadas no interior das regiões próximas ao litoral, proporcionando um trajeto rápido e mais lucrativo para o escoamento das mercadorias.

Assim, nota-se que o crescimento ferroviário brasileiro foi basicamente no sentido leste-oste, adentrando no interior, tendo cada ferrovia um traçado próprio e independente das demais, com exceção de São Paulo, onde o movimento obteve maior integração entre as regiões produtoras de café do estado. Desde sua gênese até os anos 30, quando a fase do café termina e já totalizando já 76 anos de ferrovia no Brasil, podemos considerar esta fase como a fase de ouro das ferrovias no Brasil, período onde foi delimitada a configuração da malha que existe até hoje, mesmo que esta estando diminuída.

Já período compreendido entre a década de 30 até a década de 60 pode ser considerado como o que marca do fim da era da expansão e das grandes intervenções estatais no organismo ferroviário no Brasileiro, não pode-se negar que houve intervencionismo e investimento após esse período, mas não na proporção necessária. O legado de crescimento desenvolvimentista empregado por Mauá agora faz parte do passado brasileiro, tanto o Estado como os investidores da iniciativa privada interna e externa já apontavam seus olhos para o modal rodoviário a partir da posse de Juscelino, este sim, pensado em uma rede integrada entre diversas regiões do país e não atrelado a interesses unicamente econômicos e independentes, como foi o caso das ferrovias voltadas para o transporte do café.

Infelizmente, este interesse econômico pela produção do café ao mesmo tempo em que proporcionou a evolução nas ferrovias no Brasil, também foi um fator o responsável pela decadência do sistema uma vez que após a era do café, tais ramais e linhas não tinham mais nenhuma serventia para a nação.

### 3 – O PRINCÍPIO DA DECADÊNCIA DO SETOR FERROVIÁRIO

#### 3.1 – A FERROVIA NA ERA DE DESENVOLVIMENTISMO

O ano de 1956 marca o início da gestão de Juscelino Kubitschek, um ano antes da criação da RFFSA pela lei Nº 3115. A gestão de Juscelino ficou famosa por uma série de grandes ações que estavam incluídas em seu projeto de gestão, além de contar com um slogan que até hoje é lembrado quando se estuda esta fase da história brasileira, “*Cinquenta anos em cinco*”, importantes feitos foram alcançados durante seu mandando, entre eles a construção de Brasília, o novo centro político-administrativo do governo federal.

Juscelino assume o poder encontrando um Brasil com problemas no campo financeiro, econômico e trabalhista. A segunda metade da gestão de Vargas e a gestão de Café Filho acarretaram em uma acentuação da inflação e diminuição das exportações do café, que mesmo não estando mais em seus dias de glória, continuava a ser um dos pilares da economia brasileira, resultado disso foi o aumento do salário mínimo pra salvar a economia, o que não agradou a elite, principalmente dos empresários da área industrial, as tentativas de estabilização econômica propostas no governo de Café Filho também não ajudaram, e pelo contrário, contribuíram para aguçar a situação existente. (CAMPOS, 2007, p. 12).

Um dos principais instrumentos de gestão utilizado no governo de Juscelino foi o Plano de Metas, plano este que consistia em um documento oriundo de um estudo sobre as deferentes áreas de controle estatal, determinando assim, o que, como e quanto deveria ser investido, ou modificado nestas respectivas áreas, a fim de estabilizar a economia e no futuro coloca-la em crescimento. O plano de metas teve como principal foco de trabalho o setor industrial brasileiro de base, ou seja, as indústrias de bens de consumo duráveis e não duráveis, a siderurgia e a Petrobrás com a produção de petróleo, que não passavam por uma boa fase. Durante seu mandato tanto o PIB nacional como o crescimento do PIB das indústrias obteve um crescimento que não ocorria há muito tempo, com a promoção do

desenvolvimento industrial tentava-se diminuir a necessidade brasileira de importar tantos produtos de outros países. (LESSA, 1981, p. 21).

Com isso, a necessidade de investimentos em áreas relacionadas à indústria era de grande importância, principalmente nos transportes e na energia, esta última sendo a mais privilegiada no que diz respeito ao número de projetos e no total de verba utilizada nos investimentos, para então assim, suprir as demandas energéticas da indústria que se desenvolvia. O setor energético já tinha passado por uma crise em 1954, pois não acompanhou o crescimento da demanda energética industrial, e mesmo com este problema resolvido no mesmo ano, cabia agora ao governo a responsabilidade de manter um padrão de crescimento de produção energética compatível com a demanda industrial que precisava crescer. O mundo vivia um processo de internacionalização do capital, proveniente do período pós-guerra, onde houve o crescimento da economia americana, reestruturação da Europa e crescimento da economia brasileira. (CAPUTO & MELO, 2009).

Através da tabela 04 pode-se analisar o quanto foi dedicado a cada setor de investimento:

Tabela 04 - Investimentos Requeridos no Plano De Metas 1957/1961.

SETOR	Custo estimado dos bens e serviços produzidos no país (bilhões de Cr\$)	Em milhões de US\$	Equivalência em bilhões de Cr\$	Investimento total estimado em bilhões de Cr\$	% do total
Energia	110,0	862,2	44,3	154,3	43,4
Transporte	75,3	582,2	30,0	105,3	29,6
Alimentação	4,8	130,9	6,7	11,5	3,2
Ind. de base	34,6	742,8	38,1	72,7	20,4
Educação	12,0	-*	-*	12,0	3,4
<b>Total</b>	236,0	2318,5	119,1	355,8	100,0

\* Dado não contabilizado.

Fonte: LESSA, 1981.

Como já citado, o governo se preocupou em dar subsídios para que a área industrial crescesse, para tal, promoveu a vinda de investimentos estrangeiros para o país, realizou empréstimos, promoveu a vinda de maquinário e plantas industriais estrangeiras através da instrução 113 da SUMOC (Superintendência da Moeda e do Crédito) e também reservou aproximadamente 75% de da verba total para o setor de energia e para o de transporte, assim

as fábricas poderiam ter a energia (elétrica, térmica e a combustão) para ativar e desenvolver seus meios de produção como também vias de transporte para que houvesse escoamento da produção, não só para o exterior, mas também para o próprio mercado interno, estudos preliminares das vias de rodagem e das ferrovias que deviam ser recuperadas, criadas e investidas foram feitos, evitando assim o erro do passado de se criar vias que atendessem a um determinado local com determinada atividade econômica de maneira isolada. Foi pensado um sistema integrado, almejando-se a ideia de uma rede de transporte interligada, sendo possível um transporte mais rápido, barato e mais dinâmico, porém nas ações de processo, quem ganhou destaque foram as rodovias, ficando as ferrovias com um papel de coadjuvante no processo de crescimento reformulação. (SILVEIRA, 2002).

O plano de metas do governo de Juscelino Kubitschek tinha o objetivo de reestruturar o setor ferroviário, uma vez que este se encontrava atrasado no desenvolvimento tecnológico e na quantidade de material rodante disponível em boas condições, o plano estipulou a compra de 440 locomotivas diesel-elétricas, 12000 vagões, 791000 toneladas de trilhos, 6770 dormentes e 15 milhões de m<sup>3</sup> de pedra de lastro para as ferrovias que recebessem maior quantidade de tráfego, como a EF. D. Pedro II, as linhas metropolitanas em São Paulo e as da Região sul do País, também estava inclusa a construção de 2100 km de ferrovias. (LESSA, 1981).

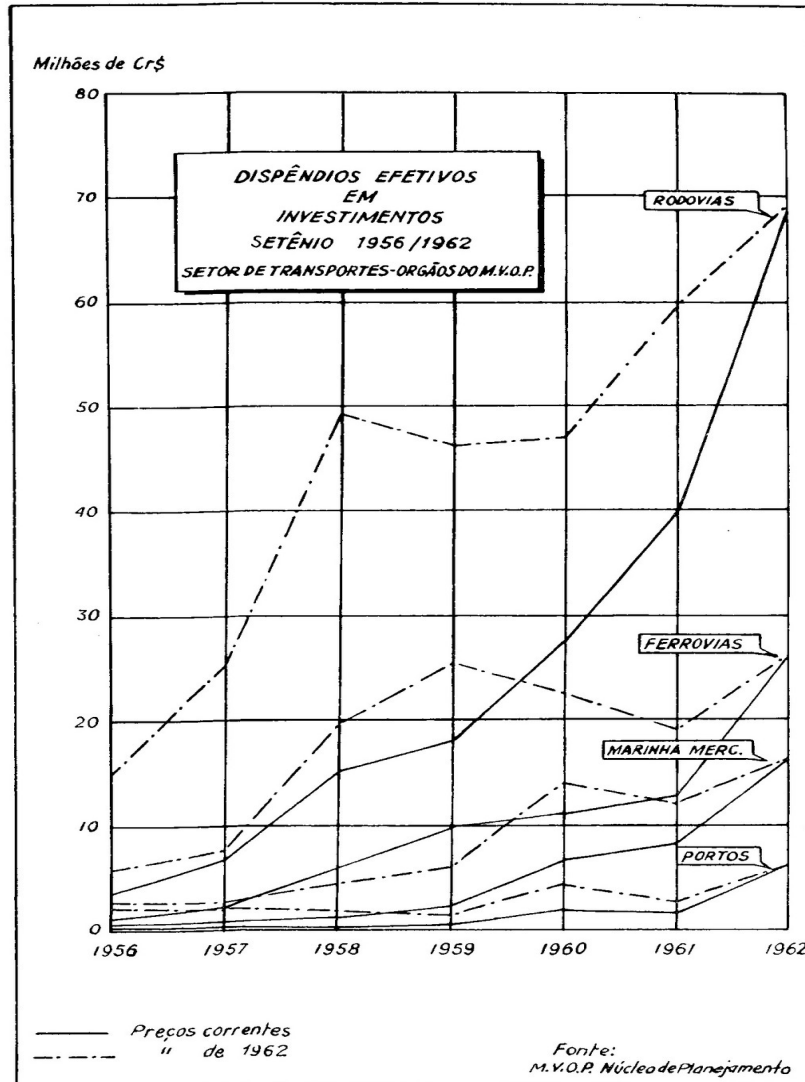
Os objetivos do plano de metas, ao menos no campo teórico, enlaçam os principais déficits operacionais que as ferrovias passavam, era então a exata hora de reestruturar o sistema operacional técnico, uma vez que o sistema de gestão já estava consolidado com a RFFSA, porém dos objetivos e números apresentados no plano de metas poucos foram cumpridos. Dos 2100 km previstos, menos da metade saíram do papel, das 440 locomotivas pouco mais de 300 foram efetivamente compradas, mesma situação ocorreu com os demais materiais rodantes previstos em média, cerca de 80% de todo o plano de investimento foi efetivamente cumprido. (BRUM, 2000).

Diferentemente do transporte ferroviário, o prestígio de investimento no setor rodoviário foi bem maior do que o de qualquer outro modal de transporte, das medidas aprovadas no plano de metas para o setor rodoviário todas foram cumpridas e, além disso, foram superadas. A quilometragem prevista para ser pavimentada alcançou seus objetivos já em 1958, três anos antes do fim do mandato de Kubitschek, pavimentando assim 3.800 km de rodovias, sendo que até o fim de seu mandato mais 2.000 km de rodovias foram

pavimentados, investimento esse que estava fora do plano, totalizando assim 5.800 km de rodovias pavimentadas e um quantitativo que passa de um milhão de rodovias não pavimentadas.

Compreende-se através da análise dos dados de investimento do plano de metas e o que realmente foi investido, que as ferrovias a partir de 1957 entram como um modal de transporte de segundo plano, o centro das atenções a partir desta data são as rodovias. Os investimentos proferidos no período de 1955 até 1961 tiveram considerável reflexo na capacidade operacional ferroviária, esta que estava necessitando tanto. A reestruturação técnica, modernização da frota e o enfoque dado aos ramais economicamente relevantes trouxeram um considerável aumento na quantidade de carga e de passageiros transportada pelas ferrovias, mas nada disso se compara ao crescimento das rodovias, o qual foi espantosamente maior que o ferroviário, não só no sentido quantitativo de quilometragem pavimentada ou construção de novas vias, mas também em crescimento econômico e de produção, o governo de Juscelino aprovou diversos projetos com o objetivo de nacionalizar a produção de automóveis e peças, promovendo a vinda de empresas e fabricantes de automóveis e relacionados para se instalarem em território nacional, diminuindo a importação, enquanto isso as ferrovias mantinham praticamente a mesma quilometragem dos anos 30. Já eram praticamente 20 anos em que não se via nenhum desenvolvimento do setor, e, além disso, parte da via permanente existente em no início da década de 60 já estava sendo esquecida graças ao desinteresse econômico por determinados ramais e trechos. Através da Ilustração 02 pode-se observar a diferença do total de investimentos no modal rodoviário em relação aos demais modais durante o período de administração de Juscelino Kubistchek e do início de 1961 e o ano 1962, já fora de seu mandato, tendo como presidentes no ano de 1961, Jânio Quadros, Ranieri Mazzilli e por fim João Goulart, que fica no poder até 1964.

Gráfico 01 – Gráfico dos Dispêndios efetivos em investimentos setênio 1956/1962



Fonte: ALMEIDA, 1964.

Esse crescimento exacerbado de um modal de transporte em relação a outro acaba por deixar de lado uma possível integração intermodal, propiciando maior velocidade e desempenho na qualidade logística nacional e proporcionando na realidade uma competição entre as diferentes vias de transporte, sobre o que ou quem cada uma vai transportar, só que isso é controlado pelo Estado, através dos investimentos e taxas que este configura em um ou outro, no caso do Brasil, como já explicitado, a escolha foi a favor das rodovias e não

demorou muito para que esta forma de transporte virasse o ícone de transportes no Brasil à expansão rodoviária brasileira iniciada com o mecanismo impulsor do plano de metas a partir dos anos 60 fica cada vez mais acentuada, e as ferrovias, que tiveram um tímido desenvolvimento entram em uma fase que as deixa cada vez mais prejudicadas.

Um aspecto interessante durante período introdutório do processo de rodoviarização do sistema de transportes brasileiro é que durante os anos em que este recebeu mais investimentos em relação aos demais, ou seja, a partir de 1955, estudos da mesma época já apontavam para a existência dessa disparidade desenvolvimentista, como aponta o seguinte trecho escrito pelo ministro de obras públicas no governo de João Goulart, Hélio de Almeida e publicado na Revista Brasileira de Geografia em 1964:

Nota-se, inequivocamente, uma tendência de aplicar mais, proporcionalmente, ao setor rodoviário, decaindo a partir de 1959, as inversões no setor ferroviário. Quanto ao setor hidroviário, os investimentos decrescem, até 1958, reagindo de 1959 em diante, graças ao Fundo de Marinha Mercante; e quanto aos portos. Nota-se tratamento traduzido por contínua descapitalização, atingindo-se em 1961, a valores irrisórios em face da magnitude do nosso problema portuário. (ALMEIDA, 1964).

Entende-se então, através dos dados apresentados no Gráfico 01 e no que aponta Almeida, que não existiu apenas um decaimento da malha ferroviária a ascensão da rodoviária, mas sim de todos os outros modais de transporte existentes no Brasil. Construiu-se uma malha de rodovias interligada e robusta, sobretudo no litoral brasileiro, mas pouco se investiu no reaparelhamento tecnológico das ferrovias e principalmente o desenvolvimento da Marinha Mercante e dos Portos. Cria-se então, um país com uma grande capacidade de transporte rodoviário e uma indústria nacional para suprir a demanda de carros, mas o transporte massificado das ferrovias e dos navios fica de desejar, comprometendo assim a integridade da rede intermodal de transportes, que é necessária para um bom tráfego de mercadorias para exportação e importação pela nação. O setor rodoviário é de suma importância para o transporte e desenvolvimento do país, mas ele por si só não é capaz de suprir todas as demandas logísticas do Brasil.

Outro fator que contribui para a discrepância de investimentos e a não preocupação com a decadência do setor ferroviário em relação ao rodoviário por parte da população, o que pode ser entendido pelo que aponta Hirschman:

Devido à existência de ônibus e caminhões para transporte, a deterioração do serviço ferroviário não é tão grave quanto seria se as estradas de ferro tivessem um monopólio do transporte entre grandes distâncias. Dessa forma, o público a suporta sem provocar as pressões difíceis e explosivas necessárias à reforma da administração. Pode ser essa a razão pela qual o empreendimento público, não só na Nigéria, mas também em muitos outros países, tem seu ponto fraco em setores como educação e transporte, onde está submetido à concorrência. Em vez de estimular um desempenho melhor ou um desempenho máximo, a presença do substituto acessível e satisfatório para os serviços oferecidos pelo empreendimento público priva-a de um precioso mecanismo de retorno, cuja efetividade máxima requer a ligação de clientes à firma. Isso porque a direção garantida pelo Tesouro Nacional é menos sensível a prejuízo na renda, causado pelas saídas dos clientes para um concorrente, do que aos protestos de um público revoltado, que não tendo outra alternativa, além da dependência, provocará um tumulto (HIRSCHMAN, 1973).

### 3.2 – O PLANO TRIENAL, A PRIMEIRA TENTATIVA DE REAL RESSTRUTURAÇÃO DA RFFSA.

O período que sucede a gestão de Juscelino é um tanto quanto conturbado no cenário político administrativo nacional, até que em 1964 acontece o Golpe Militar, que de certa maneira, “acalma” a situação de mudanças administrativas e conflitos de interesses provocados pelos governistas e a oposição, sobretudo acerca das candidaturas a presidência após a saída de Juscelino do cargo. No ano de 1961 o Brasil teve três presidentes, Jânio Quadros, Ranieri Mazzilli e João Goulart, João toma posse em setembro do mesmo ano ficando no mandato até o início das ações golpe, quando é deposto.

No ano de 1963, o então Ministro do Planejamento Celso Furtado em conjunto com uma equipe de especialistas elaborou o “Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico Social”, no intuito de modificar a situação econômico-social brasileira na gestão de Jango, onde a inflação chegou a níveis muito altos. O plano trienal entra exatamente para tentar em 3 anos, de 1963 até 1965 reverter essa situação e alcançar ao término do período do plano as mesmas taxas de crescimento existentes até antes de 1961, que girava em torno de 7% (MAGALHÃES, 1962, p.20).

No que diz respeito aos transportes, foi estipulado um gasto de 29% de toda a verba prescrita para o plano, adotando medidas com o objetivo de já promover uma adequação do que é investido em cada modal, já que até o início do plano, 60% de toda a verba destinada a transporte era direcionada unicamente as rodovias, tendo os outros modais que se conter com os 40% restantes. A Tabela 05 ilustra a nova organização adotada:

Tabela 05: Divisão orçamentária dos investimentos em transporte no plano trienal, 1963 – 1965.

<b>Modal</b>	<b>Investimento (%)</b>
Ferrovias	31,5
Marinha Mercante	17,8
Portos	10,4
Rodovias	40,3
<b>Total</b>	<b>100</b>

Fonte: VILELLA, 1962

No cerne ferroviário, particularmente dizendo, os investimentos providos do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico Social objetivaram não somente o reaparelhamento tecnológico da frota, mas também uma dinamização do processo de transporte. Esta dinamização do sistema de transporte deveria acontecer no sentido de transformar a RFFSA em uma empresa que não se limitasse apenas ao setor ferroviário, mas que trabalhasse aliando diferentes técnicas logísticas a fim de promover maior agilidade no transporte feito pelas locomotivas na malha, a compra de caminhões e veículos de apoio estava escrita no plano, para assim dinamizar a manutenção e organização das vias, também houve a incorporação dos autotrens ou “*transtrailers*”<sup>5</sup> assim dinamizando e integrando o modal rodoviário desenvolvido com a ferrovia. Outro elemento a ser modificado é a diminuição do “*fatherbending*”<sup>6</sup> presente em toda em todas as subáreas regionais de gestão de RFFSA, desde os anos sessenta é vista uma diminuição progressiva no quantitativo empregatício da estatal. A ferrovia deixa de ser exclusivamente um elemento dependente das suas próprias metodologias logísticas, e passa a utilizar outros fatores em prol de desenvolver a si mesma.

<sup>5</sup> Autotrens ou “*transtrailers*” são vagões ferroviários que podem ser de qualquer tipo, porém com a capacidade de se articular tanto para linhas férreas como para a rodovia, o vagon possui tanto o truque ferroviário como o eixo de rodas para caminhão.

<sup>6</sup> Sistema por parte do sindicato operário de forçarr o empregador contratar mais operários do que necessário para um determinado serviço (DICIONÁRIO MICHAELIS, 1958)

O que foi planejado no Plano Trienal para as ferrovias, novamente, configurava-se como a melhor medida de acordo com o momento econômico e político do Brasil, assim como foi o Plano de Metas na Gestão de Juscelino, a inversão progressiva de investimentos do setor rodoviário para os demais setores, sobretudo para as ferrovias e um projeto de investimento que se preocupa não só com a evolução técnica, mas também com a evolução de gestão e de pessoal, era exatamente o que o país necessitava. Porém como já supracitado, a década de sessenta foi uma das mais conturbadas da história política brasileira.

O Plano trienal, que previa modificações e investimentos até o ano de 1965 não seguiu como deveria, o ano de 1964 a união das forças militares, igreja, classe média e a burguesia conseguiram depor João Goulart no dia 31 de Março de 1964, instaurando o início da ditadura militar no Brasil através de um golpe antidemocrático, o primeiro “presidente a partir desta década foi o Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, e como já era de se esperar, as medidas do plano trienal, neste momento, foram deixadas de lado. A partir deste marco inicia-se o processo mais nocivo do processo de decadência do sistema ferroviário.

### 3.3 – OS ANOS DE CHUMBO, NÃO SÓ PARA A POPULAÇÃO, MAS TAMBÉM PARA AS FERROVIAS.

O ano de 1964 marca o início do regime militar no Brasil, que perdurou até 1985, totalizando 21 anos de poder militar e cinco presidentes eleitos (Humberto de Alencar Castelo Branco – 1964/1967, Artur da Costa e Silva – 1967/1969, Emílio Garrastazu Médici – 1969/1974, Ernesto Geisel – 1974-1979 e João Figueiredo 1979/1985) por formas não democráticas. Foram décadas regadas à repressão aos direitos humanos, à liberdade de expressão e eliminação de qualquer grupo, pessoa ou instituição que fosse contra ao regime.

O militares chegam ao poder no dia 31 de março através de uma sucessão de acontecimentos e ações do presidente João Goulart que refletiram-se na deposição do mesmo cargo de presidente da república. A situação política e econômica do Brasil não ia bem desde o início da década de 60, as medidas do Plano Trienal não conseguiram reverter às altas taxas de inflacionárias, sem contar que as últimas ações do presidente soavam como comunistas, já que seus objetivos eram a reforma agrária e urbana, distribuição de renda e por ele já possuir uma relação com grupos de esquerda comunistas e com diversos sindicatos. Com a união de todos esses fatores, estava criado o estopim para a ação conjunta de grupos liderados pelo alto

escalão das forças armadas, a igreja católica, burguesia e vários outros grupos da sociedade civil todos se organizaram contra Goulart, até os EUA apoiou o movimento, e acompanhou cada evento político-social que aqui ocorria, não era de interesse da maior potência do mundo, ter um país comunista com as proporções do Brasil em seu continente. (SKIDMORE, 1976)

Com os militares no poder, era hora de reestruturar organizacional e gerencialmente a estrutura de poder Estatal, sobretudo no cerne econômico, onde o país necessitava de intervenções que mudassem o quadro inflacionário existente e as taxas de crescimento voltassem a ser o que eram no final dos anos cinquenta. Uma das primeiras ações que contribuíram para resolver a questão do desenvolvimento econômico do Brasil foi a “Correção Monetária” empregada por ele durante sua chefia no ministério da Fazenda, no governo de Castelo Branco (1964-1967). Graças a “Correção Monetária” propiciou que a população pudesse comprar bens duráveis, assim movimentando o mercado, graças à propensão da população a consumir mais bens. A indústria também ganhou com a “Correção Monetária”, no sentido de que agora poderia investir mais nos meios de produção.

Outra medida para a retomada do desenvolvimento do Brasil foi à criação do PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), ao todo foram três durante os 21 anos de ditadura, sendo o primeiro e o segundo os de maior destaque e os quais realmente conseguiram tirar o Brasil da situação estagnada de crescimento e de altas taxas de inflação, durante os dois primeiros PND's a marca de crescimento de 9% do PIB foi alcançada, alcançando o objetivo de retomar os ritmos de crescimento do passado, mesmo durante períodos de crise mundial e a uma grande dívida externa com a compra de petróleo e empréstimos, infelizmente era um mal necessário criar dívida externa para alcançar os objetivos dos Planos de Desenvolvimento.

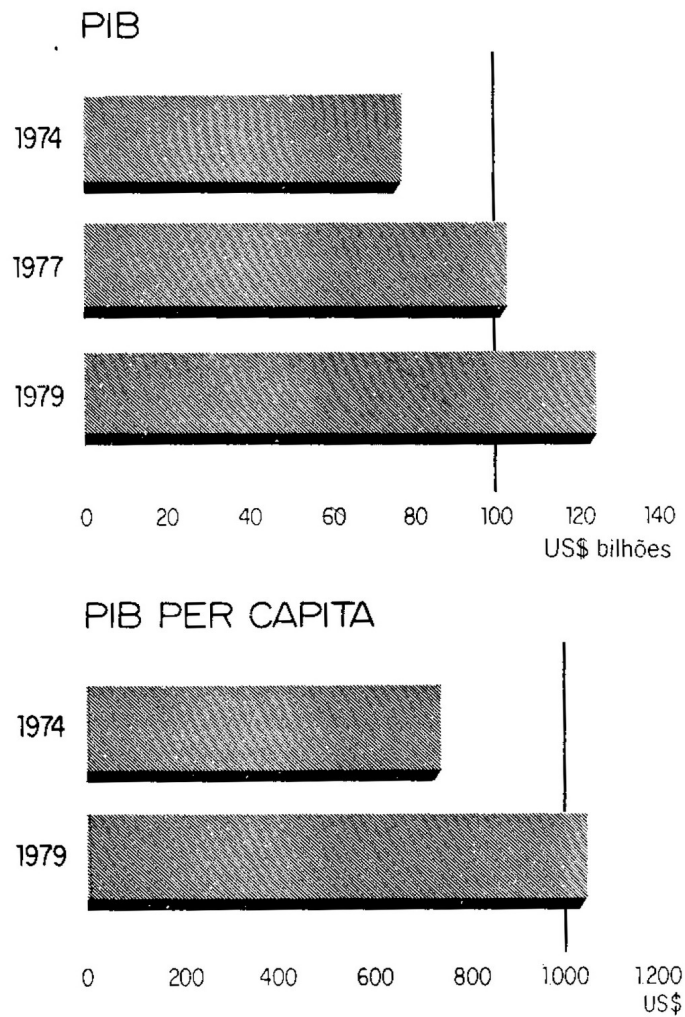
O primeiro PND foi encaminhado ao congresso em 1971, no governo Médici tendo como principal objetivo criar uma elavancadas desenvolvimentista da país, aumentando o PIB per capita, priorizando as áreas sociais como saneamento, saúde, educação, o desenvolvimento da área científica e das áreas industriais de base, com a petroquímica, emergia elétrica, industrial naval, de transporte mineração. O plano teve um ótimo resultado, tendo alcançado os objetivos, principalmente na questão do PIB. O gráfico 02, mostra o crescimento do PIB e do PIB *per capita* do Brasil durante os primeiros anos de ação Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento:

Gráfico 02 – Crescimento do PIB Brasileiro de 1974 até 1979:

II PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO

### DIMENSÕES DA ECONOMIA BRASILEIRA

1974 - 1979



Fonte: BRASIL, 1979

O segundo PND atuou de 1975 até 1979, entrando então em vigor no governo de Ernesto Geisel e terminando no mandato de João Figueiredo, tinha como objetivo continuar o avanço conquistado no Primeiro PND, e tendo como objetivo transformar o Brasil em uma potência industrial e conseqüentemente tirando a nação da posição de país de

terceiro mundo, o plano promoveu principalmente a indústria de bens de consumo e ampliação do mercado consumidor.

O Terceiro PND surge para contemplar a fase final da ditadura, de 1979 até 1985, quanto aos objetivos estes não mudaram em relação aos outros PND's, porém, a partir de 1979 o Brasil já sentia os reflexos da crise mundial, principalmente pelo fato de os investimentos feitos nos períodos anteriores ao III PND, estes investimentos terem sido calcados no crédito exterior. Além disso, a euforia desenvolvimentista a partir desta data, não era mais a mesma de tempos atrás e com a economia instável, a criação de projetos de longo prazo tornava-se inviável, assim todas as medidas foram postas para serem cumpridas em curto prazo.

O PND não trouxe apenas ações que promovessem a economia, nele contaram diversas outras ações em distintos setores, como na construção Civil com a construção da Ponte Rio Niterói, construção de usinas hidroelétricas e nucleares, para melhorar e suprir o abastecimento energético nacional e também, propulsão ao setor de transporte com foco novamente nas rodovias, mesmo este modal já tendo alcançado um nível de desenvolvimento tão grande, que nem precisava mais de tanta ajuda estatal, ele já tinha ganhado autonomia própria para crescer e se manter como líder. (SILVEIRA, 2002) Eis o que foi planejado para ser investido em cada modal no primeiro PND:

Em Transportes, investimentos, por parte do Governo Federal, de cêrca de Cr\$ 20.100 milhões, sendo: Cr\$ 10.600 milhões no Sistema Rodoviário; Cr\$ 4.570 milhões no Sistema Ferroviário; Cr\$ 3.670 milhões em Portos e Navegação Marítima e Fluvial; Cr\$ 1.260 milhões em Transportes Aéreos (infraestrutura). Poderá o programa hidroviário ser ampliado mediante instrumentos financeiros que venham a ser criados. (BRASIL, 1971)

Vemos agora, que as ideias pensadas em antes da segunda metade da década de 60, foram esquecidas, o investimento total no setor rodoviário ultrapassa 50% do que é previsto para ser investido em todos os modais, tendo a ferrovia ficada com apenas 22% de todo o total programado de investimento, situação semelhante com a ocorrida entre 1956 e 1961 os valores investidos não era o necessário para que se surgisse algum efeito que desenvolvesse a RFFSA, culminou que grande parte da verba serviu apenas para o pagamento de dívidas e dissolução de déficits, algo que não era exclusivo da RFFSA, em geral todas as esferas do

governo possuíam algum tipo de dívida externa, era essa a configuração orçamentária do regime militar. (IPEA, 2010)

No que diz respeito sobre todos os projetos estruturados para cada modal de transporte estão mais bem desenvolvidos nos Planos Nacionais de Viação, durante o regime militar o Brasil possuiu dois, um em 1964 e outro em 1973 e em ambos existe a presença marcante de maiores investimentos no setor rodoviário, com ênfase na construção de BR's, ou seja, rodovias interestaduais para assim criar uma malha rodoviária no território brasileiro. Isso fez com que os outros setores não se desenvolvessem e no caso das ferrovias, diminuíssem sua parcela de transporte. Em 1980, o setor ferroviário juntamente com o hidroviário eram responsáveis por apenas 26,4% de tudo que era transportado no país, enquanto que as rodovias possuíam uma parcela de 70,5%, se comparado com as ações previstas no Plano Trienal e no Programa Nacional de Desenvolvimento dos Transportes de 1975/1979, o que ocorreu foi uma contradição entre o planejado e o que ocorreu na realidade. Estudos e planos de desenvolvimento apontaram para discrepância orçamentária e desenvolvimentista de um modal em relação a outro e mesmo diante de tais informações, as rodovias, que já vinha sendo impulsionadas desde o ano de 1956 tomam conta de quase tudo que é transportado no Brasil, tendo que as ferrovias dividirem os 30% restantes com os outros modais. Era de se esperar que com o Brasil contando com uma rede ferroviária que poderia trabalhar muito mais em prol da nação inicia-se um processo de decadência mais acentuado mediante tal configuração.

A partir dos anos 80 a situação se intensificou ainda mais, o sucateamento, frota e malha deficitárias estavam presentes em todas as áreas do Brasil que possuíam vias férreas, tal situação culminou nas privatizações da década de 90 após o processo de redemocratização vivido na década de 80. O qual será discutido posteriormente.

### 3.4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O período da história das ferrovias brasileiras compreendido entre 1955 e 1985 mostra-se a partir dos dados apresentados como um período de conturbação e principalmente de esquecimento deste modal impossibilitando assim seu desenvolvimento, algo que não ocorria desde a década de 30.

Porém mesmo durante este período conturbado, contando com mudanças significativas da estrutura estatal coma queda do populismo e introdução da ditadura, o setor de transporte nunca deixou de ser planejado e de receber investimentos, o problema estava em onde esses investimentos se concentravam, e exatamente por se concentrarem refletiram na discrepância evolutiva entre os modais de transporte no Brasil.

As rodovias em poucos anos alcançaram taxas de crescimento nunca antes vistas em qualquer outro modal de transporte na história brasileira, tornaram-se então o ícone logístico nacional a partir da década de 60, transportando uma grande parcela de todas as mercadorias e matérias primas produzidas e importadas pelo Brasil, as ferrovias ficam com um papel secundário na logística tendo que ainda dividir parte do restante que não era transportada pelas rodovias com os outros modais de transportes, que também em uma fase deficitária de investimentos.

Não se pode negar que no plano teórico de planejamento dos transportes durante toda esta época que as ferrovias foram estudadas e pensadas do jeito certo para que voltassem a ter um bom desempenho logístico, porém, como já salientado, este período da história é conturbado nas esferas estatais federais, assim impossibilitando uma continuidade do processo de realização dos planos econômicos e de transporte, como foi o caso do plano trienal, que parecia ser a solução para as ferrovias, mas decaiu com golpe militar em 1964. Durante o período ditatorial a situação não modificou, e se agravou mais, as rodovias continuaram a crescer e devido às crises internacionais, sobretudo a do petróleo, frearam o desenvolvimento brasileiro e como reflexo disso, os investimentos em ferrovias ficou fora de cogitação.

Outro fator que influenciou na não mudança da situação depreciativa do sistema ferroviário durante esta fase é o reflexo do processo de desenvolvimento das rodovias tornando-as ícone do transporte brasileiro. Assim, tendo uma opção de transporte organizada, desenvolvida e que continua em expansão, a população não vê uma emergência na melhora ou desenvolvimento em outro setor de transporte, porque existe a possibilidade de se locomover de outra maneira, situação deferente se existisse somente a ferrovia, ou esta fosse o transporte preferencial.

Assim, pode se concluir que esta fase contribuiu significativamente para o processo decadente que o sistema ferroviário brasileiro se encontrava, tentativas de mudar a situação foram planejadas, porém um segundo fator, a conturbação política e econômica impossibilitou

que o estado investisse de maneira igualitária em todos os modais, e quando este podia investir, a crise econômica mundial surge, e como toda economia foi voltada em um estilo de crédito e empréstimos internacionais, este processo de desenvolvimento fica estagnado.

#### **4 – REDEMOCRATIZAÇÃO, PRIVATIZAÇÃO E ASCENÇÃO DO NEOLIBERALISMO: OS REFLEXOS DAS MUDANÇAS POLÍTICAS DE PRIVATIZAÇÃO DO ESTADO NAS FERROVIAS.**

##### **4.1 – O FIM DA DITADURA MILITAR E A REDEMOCRATIZAÇÃO**

A ditadura militar instaurada em 1964 manteve-se forte por um longo período da história, a repressão aos grupos contrários e o exílio dos principais líderes, intelectuais e quaisquer pessoas ligadas a ações e planejamentos contra o regime era forte. Até o início da década de 70, o Brasil passava por um momento de milagre econômico, onde conseguiu voltar a ter uma taxa de crescimento anual do PIB de 7% em média, porém esta fase de força do regime ditatorial militar e do milagre econômico entra em decadência após 1973 com a aparição de um cenário de crise mundial, sobretudo no mercado do petróleo, o qual o Brasil era dependente.

Até o fim da década de 70 o governo militar brasileiro viveu um fase de desestabilização estrutural e política, a população que antes mostrava-se de certa forma submissa ao regime, começa a reagir e a reivindicar os direitos civis perdidos com a instauração do regime e também a anistia dos presos e exilados políticos, a oposição política também ganha força progressivamente, principalmente dentro colégio eleitoral. Graças a essa pressão, nota-se que o período compreendido pelos mandatos dos últimos presidentes militares, Ernesto Geisel e João Figueiredo, como de preparação para a volta da democracia. A anistia aos perseguidos e presos políticos foi alcançada após 1979 e ainda durante o regime, eleições diretas para o governador de estado foram aprovadas, faltava somente a desmantelamento total da organização militar Estatal. (SKIDMORE, 1988)

Em 1984 a pressão pela oposição política, sobretudo liderada pelo PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro) e também pela sociedade culminaram no movimento emblemático chamado “Diretas já”, que consistia numa série de manifestações populares nas ruas e avenidas por todo o país reivindicando eleições diretas para presidente da república. No

mesmo ano, o colégio eleitoral em um feito inédito para o regime elege um presidente civil e pertencente ao partido de oposição, para o ano de 1985 estava eleito Tancredo Neves, o primeiro presidente civil a chegar ao poder depois da deposição de João Goulart. Porém, Tancredo não chega a assumir o poder, tempos antes de ele tomar posse ele falece devido a uma infecção hospitalar proveniente de uma cirurgia que tinha feito, seu vice, José Sarney, assume então a presidência da república no ano de 1985 e em 1988 foi aprovada a nova constituição federal legitimando assim o Estado Democrático de Direito no Brasil. (SKIDMORE, 1988).

Com Sarney na presidência da república, o momento é de organização do Estado e reestruturação da economia, graças às crises do petróleo em 1973 e 1979 e a economia voltada à dependência da economia internacional, a inflação no Brasil cresce a passos vertiginosos e o crescimento do PIB não é mais o mesmo que existia na fase do Milagre econômico no período anterior as crises econômicas mundiais. Em suma, o governo de José Sarney pode ser compreendido como uma fase de retomada do Brasil a democracia, amenização dos déficits econômicos provocados pela crise e de reflexão e discussão sobre as obrigações e ações do Estado e também início de algumas privatizações e arrendamentos para ajudar a melhorar a situação econômica do país e movimentar o mercado. (PARADELA, 1998)

A partir de 1990 acontece a primeira eleição direta para presidente, algo que não ocorria desde o início da década de 60, a população finalmente volta a ter voz no cenário político brasileiro em sua totalidade, Sarney mesmo já sendo um presidente civil, foi escolhido no colégio eleitoral e não pela população. 1990 marca o início do mandato de Fernando Collor de Melo, finalmente os moldes democráticos estão completamente refundamentados na política brasileira.

Desde os anos 30 nota-se que predominou no Brasil uma política intervencionista na economia, diversas empresas estatais são criadas durante este período, e algumas outras privadas que não passavam por bons momentos financeiros, são encampadas pelo Estado, como no caso de grande parte das ferrovias, porém tais medidas intervencionistas fizeram que ficasse a cargo do Estado uma grande gama de tarefas para poder investir e organizar todo esse montante empresarial, e nos anos 70 com as crises mundiais, isso se refletiu na queda de crescimento do país e o crescimento da dívida externa. A chegada de Collor a presidência traz consigo uma mudança da organização e das ações do Estado, estas agora estão voltadas para o que acontecia em muitos países no mundo após a queda do Estado de Bem Estar Social, o

neoliberalismo era agora nova corrente política no mundo, e é com esta linha de pensamento que Collor entra na administração Pública, não demora muito para que os processos de privatização das unidades empresariais estatais se iniciassem. (SAURIN & PEREIRA, 1998)

No mesmo ano de sua posse, Collor coloca em prática o Programa Nacional de Desestatização através lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990 a qual possuía os seguintes objetivos principais:

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;

IV - contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;

V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

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.

Os objetivos apresentados no programa, conforme salienta Saurin e Pereira, não foram muito bem alcançados, o Estado conseguiu sim privatizar diversas empresas, o que ajudou a sanar as dívidas que estas empresas possuíam, porém a democratização do capital, não foi alcançada, uma vez que os agora detentores do capital dessas empresas pertenciam a grupos econômicos e empresas fortes. Em suma, a privatização serviu apenas para amenizar as dívidas do governo com a economia externa, o único reflexo positivo deste processo foi que com a privatização, poder-se-ia esperar uma volta da competitividade dos produtos brasileiros ao mercado. Abaixo, as evoluções das privatizações durante a década de 90, auge desse movimento:

Tabela 06 – Empresas privatizadas, receita das vendas e dívida sanada.

<b>Ano</b>	<b>Número de Empresas</b>	<b>Receita de Vendas</b>	<b>Dívidas</b>	<b>Total</b>
1991	4	1.614,00	374,00	1.988,00
1992	16	2.401,00	982,00	3.383,00
1993	7	2.627,00	1.561,00	4.188,00
1994	15	1.966,00	349,00	2.315,00
1995	8	1.003,00	625,00	1.628,00
1996	12	4.078,00	669,00	4.747,00
1997	7	4.267,00	3.559,00	7.826,00
1998	8	1.655,60	1082,00	2.737,60
1999	4	132,90	0	132,9
<b>Total</b>	<b>81</b>	<b>19.744,50</b>	<b>9.201,00</b>	<b>28.945,00</b>

Fonte: BNDES

#### 4.2 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

O Programa Nacional de Desestatização criado em 1990 incluiu em seu projeto uma grande gama de empresas, como pode ser notado na tabela 06. A RFFSA não entrou na lista do programa nos primeiros anos, sendo então incorporada apenas no ano de 1992, através do decreto 473/92, além da RFFSA estava inclusa a privatização da Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. empresa ligada as atividades da estatal férrea. (BRASIL, vários números).

Após os anos 80, mediante as crises governamentais e mundiais, a situação da RFFSA não era boa, a população acompanhava a decadência da qualidade dos serviços e cobrava por melhorias, porém a empresa encontrava-se numa fase de crise tamanha que não possuía subsídios financeiros e pessoais para lidar com as cobranças, e principalmente cumprir com o objetivo de servir a sociedade e sempre trabalhar em prol do desenvolvimento. A presença maciça da predileção pelo rodoviarismo desde o final da década de 50 também é outro fator

contribuía em longo prazo para que a Rede estivesse nesta configuração, principalmente após a queda da ditadura, quando este processo de decadência se acentua. Na parte tecnológica e pessoal, a rede ferroviária encontrava-se estagnada. Desde sua criação, poucas medidas de reformulação de gestão e tecnológicas foram feitas, além do mais, grande parte dos aparelhos e equipamentos comprados, vinham por licitações e eram de certa forma impostos para serem usados pela empresa, não havia um estudo mais profundo da real utilidade de determinados equipamentos e compra de materiais de via permanente. Para a organização pessoal dos empregados na empresa, a situação também é complicada, uma vez que todo esse processo é controlado em outros órgãos do governo federal, reformulação de salários e compensações para um ajuste à nova situação econômica, a nível individual, torna-se complicado. (PARADELA, 1998)

A Rede Ferroviária Federal, quando criada em 1957 teve sua malha dividida em Superintendências Regionais, com o objetivo de descentralizar todo o controle da rede objetivando maior dinâmica independência de cada região, podendo cada uma investir e controlar com maior qualidade sua respectiva Superintendência, ao todo eram 12 superintendências espalhadas por todo o território da federação e durante o processo de desestatização essas 12 superintendências foram reduzidas a seis regiões para serem então leiloadas a tabela 07 mostra a situação da RFFSA no período pré-privatização. (MARQUES, 1996)

Tabela 07 – Composição e divisão da RFFSA no período pré-privatização

<b>Malha</b>	<b>SR – Super Intendência Regionais</b>	<b>Extensão (km)</b>
Nordeste	SR-1, SR-11, SR-12.	4 654
Centro-Leste	SR-2, SR-7, SR-8.	7 207
Sudeste	SR-3, SR-4	1 633
Oeste	SR-10	1 621
Sul	SR-5, SR-6	6 785
E.F Teresa Cristina	SR-9	169
<b>Total</b>		<b>22 069</b>

Fonte: BNDES, 1995

A divisão feita para os leilões abordou basicamente o material rodante, linhas e imóveis estreitamente ligados à ferrovia, todo este material foi vendido durante o início da

privatização em 1992 até o ano de 1997, caracterizando uma privatização ordenada de cada malha posta a venda. A partir de 1997 a RFFSA passa a ter outra função, a qual será discutida posteriormente.

O total das privatizações gerou uma receita de 1,5 bilhão de reais, o que não chegou nem a metade de toda a dívida que a empresa possuía, que era de 4 bilhões com vários órgãos como INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e dívidas trabalhistas. Grande parte deste fracasso das privatizações das malhas da RFFSA foi causado por uma não alocação de uma parcela significativa de bens da empresa, uma grande gama de imóveis, terrenos, e estações abandonadas/desativadas não foi levada em conta no relatório das comissões de desestatização e não foram postos a venda nos leilões, logo uma gama que somava 20 bilhões de reais. Este material foi deixado de lado devido principalmente ao próprio processo criador da RFFSA, que se baseava no arrendamento de diversas ferrovias com configurações diferentes, e donos diferentes, era complicado ter os títulos de posse, escrituras e documentos necessários para a venda de determinados materiais, porém, nada foi feito para regularizar tal situação principalmente graças à demanda de tempo que se precisaria pra contabilizar todo o material da empresa em tempo hábil pelos grupos responsáveis pela administração dos bens a serem leiloados. (SILVEIRA, 2002)

Ilustração 02 – Quadro dos Principais Dados das Novas Concessionárias das malhas da RFFSA

<b>Malha</b>	<b><u>Concessionária</u></b>		
	<b>Data do leilão</b>	<b>Início da operação</b>	<b>Principais acionistas</b>
<b>Oeste</b>	5.3.96	1.7.96	<u>Ferrovias Novoeste S.A.</u> Nöel Group, Inc. Brazil Rail Partners, Inc. Western Rail Investors, LLC Bankamerica Intern. Invest. Corp. DK Partners Chemical Latin America Equity Assoc.
<b>Centro-Leste</b>	14.6.96	1.9.96	<u>Ferrovias Centro-Atlântica S.A.</u> Mineração Tacumã Ltda. Interfêrrea S.A. Serviços Intermodais. CSN - Companhia Siderúrgica Nacional Tupinambarana S.A. Railtex International Holdings, Inc. Varbra S.A.

			Ralph Partners Inc. Judori Adm. Empr. e Part. Ltda. Fund. Vale do Rio Doce de Seguridade Social Banco de Boston S.A.
<b>Sudeste</b>	26.9.96	1.12.96	<u>MRS Logística S.A.</u> CSN - Companhia Siderúrgica Nacional MBR - Minerações Brasileiras Reunidas Ferteco Mineração S.A. Usiminas Funcap - Fund. Caemi de Prev. Social Cosigua - Cia. Sider. da Guanabara Celato Integração Multimodal S.A. Ultrafértil S.A. ABS - Empr. Imob. Particip. e Serviços S.A.
<b>Tereza Cristina</b>	22.11.96	1.2.97	<u>Ferrovia Tereza Cristina S.A.</u> Santa Lúcia Agro-Ind. e Com. Ltda. Banco Interfinance S.A. Gemon Geral de Eng. e Montagem S.A.
<b>Sul</b>	13.12.96	1.3.97	<u>Ferrovia Sul-Atlântico S.A.</u> Varbra S.A. Judori - Adm. Empreend. e Part. Ltda. Interférrea S.A. Ralph Partners I Railtex International Holding Inc. Brasil Private Equity Brazilian Equity Invest. III Ltd. Brazilian Equities Ltd.
<b>Nordeste</b>	18. 7.97	(*)	<u>Consórcio Manor</u> Taquari Participações Cia. Siderúrgica Nacional Cia. Vale do Rio Doce ABS - Empr. Imob. Particip. e Serviços S.A.

Fonte: SOUSA & PRATES, 1997

#### 4.3– A DESESTATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, A QUESTÃO DOS TRABALHADORES

A extensão da Rede Ferroviária Federal, no ano de sua desestatização chegava a 22 mil Quilômetros, como demonstra a Tabela 07, valor diferente dos mais de 30 mil quilômetros que um dia ele possuía, porém, mesmo tendo perdido aproximadamente 30% de toda sua extensão de vias, a quantidade de pessoal empregada na RFFSA como em qualquer outra empresa estatal de grande complexidade, era numerosa, no ano de 1994 a empresa contava

com 44. 646 funcionários e com o processo de privatização, este quantitativo de pessoal deveria ser drasticamente reduzido, através de desligamentos e aposentadorias. Estava lançado o desafio de realizar este processo sem muitos prejuízos para o governo como também para sociedade em si, o processo de desestatização de uma empresa estatal grande tinha que ser o menos impactante possível. (PARADELA,1998)

Como já dito anteriormente, o período compreendido entre o final da década de 80 e início dos anos 90, compreende uma fase conturbada na política brasileira no que diz respeito a uma série de mudanças na orientação política adotada pelo país, queda da ditadura, volta da democracia, e por fim a ascensão das políticas neoliberais com a chegada de Collor ao poder. Durante este momento, a crise que já existia no sistema ferroviário, sobretudo na RFFSA se acentuava, as dívidas aumentavam cada vez mais e não havia nenhuma perspectiva de mudança ou plano de investimento para mudar a situação, 70% a renda da estatal era comprometida com o pagamento de dívidas trabalhistas e salários do corpo trabalhista, tornando inviável qualquer ação de mudança da situação da empresa.

Para que o processo de privatização ocorresse por completo, um dos fatores necessários era o desligamento ou aposentadoria do corpo de funcionários públicos, ficando apenas um número mínimo e seletivo para dar continuidade ao processo de desestatização e fiscalização das concessões das malhas. Porém, nota-se que o corpo de funcionários da empresa era muito especializado, logo sua reinserção no mercado de trabalho se tornaria complicada uma vez que a RFFSA não acompanhou o desenvolvimento dos modelos de gestão e tecnológicos da década de 90, além então de um projeto de desligamento e aposentadoria, um projeto de reciclagem e reformulação da massa trabalhadora deveria ser feito, para que assim, o trabalhador da Rede Ferroviária pudesse encontrar outros postos de trabalho ou até abrir seu próprio negócio. Para tal é criado o Plano de Incentivo ao Desligamento (PID) e o Plano de Desligamento Incentivado (PDI).

O PID tinha como objetivo receber inscrições de funcionários que de maneira voluntária quisessem se desligar da empresa, tendo então o recebimento de um montante calculado através do seu tempo de estadia na empresa e a função que desempenhava na empresa, além da opção de escolher cursos profissionalizantes no SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial) e SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), porém a burocracia e a demora para a inscrição dos funcionários nestes cursos fez que grande parte dos interessados não

comparecessem e se desligassem do programa de cursos. O PID ficou em vigor entre 1995 e 1996, não tendo um resultado muito satisfatório sendo então posto em vigor o PDI, que desta vez incentivava o trabalhador a se desligar da empresa, dando-lhes os mesmos benefícios do PID, o trabalhador também poderia ser absorvido pela nova empresa concessionária porém com a possibilidade de posteriormente ser desligado, caso fosse essa a vontade da empresa, os custos do desligamento e todos os tramites envolvidos no processo ainda ficariam a cargo da RFFSA.( SOUSA & PRATES, 1997)

Outro fator que atuava junto com o PID e o PDI de maneira indireta é processo de precarização do trabalho, um processo que estava atrelado além da dificuldade de sanar dívidas como o pagamento interino dos salários, a precarização sai do âmbito institucional e burocrata e atinge também a estrutura do meio de trabalho, uma vez que as verbas de reforma e manutenção de prédios e equipamentos são diminuídas, tornando rapidamente o ambiente de trabalho insalubre, deficitário, ajudando assim no processo de desligamento do trabalhador da empresa, através da impossibilidade de realização do seu trabalho e a motivação para sua execução.

#### 4.4 – A NOVA FUNÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

Devido às proporções no quantitativo de pessoal e de posses da empresa, era de se esperar que o processo de desestatização da empresa fosse complexo, mesmo grande parte dos bens materiais não estando listados no processo de privatização. Como aponta a Tabela 08, os leilões só começaram a acontecer em 1996, sendo o último realizado em 1997, a partir desta data estava oficializada que toda a malha que antes pertencia à gestão governamental fosse agora de responsabilidade de diversas empresas e consórcios privados. Porém a privatização da RFFSA não significa que esta estaria liquidada, a Rede Ferroviária agora passa a assumir outra função.

De acordo com a Lei Nº 8.987 de 1995, já no 1º mandato presidencial de Fernando Henrique Cardoso, ficou atribuído com base no artigo 29, que trata do poder concedente, que a RFFSA juntamente com o Ministério dos Transportes, assumiria a função de órgão regulamentador das concessões, fiscalizando e regulamentado a qualidade dos serviços prestados pelas empresas agora donas das malhas regionais brasileiras.(BRASIL, 1995)

Paradela, através da análise dos documentos do processo de desestatização, sintetiza as principais funções da RFFSA após o término do processo de desestatização:

- Implementar ações de fiscalização da concessão e do arrendamento e de assessoramento técnico ao Ministério dos Transportes.
- Explorar e alienar o patrimônio não-operacional.
- Executar ações que conduzam ao desenvolvimento, integração e otimização do Sistema Ferroviário Nacional.
- Promover o saneamento financeiro da RFFSA, através do equacionamento e liquidação da dívida e dos passivos trabalhistas e cíveis.
- Assegurar a competência organizacional para o desempenho de sua missão.

#### 4.5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A situação para a RFFSA, assim como o governo, a partir dos anos 80 entra em crise graças à falta de petróleo no mercado e a crise internacional. Como desde a ditadura militar a política brasileira baseia-se no intervencionismo estatal calcada na economia internacional, quando esta entrou em crise, acontece o mesmo com Brasil deixando-o com altas taxas inflacionárias e uma grande dívida externa. Quando a democracia volta ao governo do país, o objetivo era de redução das taxas econômicas e nivelamento da economia, até que surgem em 1990 as políticas neoliberais e o início das privatizações de diversas empresas estatais, inclusive a RFFSA.

Entende-se a partir das informações apresentadas, que o processo de privatização das ferrovias brasileiras no âmbito da RFFSA, a partir do ideário neoliberal, tinha como objetivo a diminuição dos encargos estatais, pagamento de dívidas e também o atendimento dos interesses das classes dominantes em se alocarem em segmentos do Estado com o objetivo de receber lucro, utilizando como máscara o discurso de que diminuição de tarefas no cerne estatal e conseqüentemente sua limitação em suas ações na gestão da nação contribuiriam para o desenvolvimento de outros setores que precisariam de mais atenção por parte do governo.

O governo através de seus órgãos e subdivisões, após o processo de desestatização RFFSA teria agora a responsabilidade de fiscalizar e regulamentar as empresas que ganharam as concessões por meio dos leilões e assegurar que os objetivos dos contratos sejam

cumpridos, e sobretudo, que haja desenvolvimento do setor ferroviário tanto em produtividade como em investimentos, porém, isso não foi alcançado como o governo planejava, o que pode ser apreciado na Tabela 09:

Tabela 08: Metas contratuais de produção de transporte nos primeiros cinco anos de privatização em Bilhões de TKU<sup>7</sup>.

Concessionárias	Início da concessão	Objetivo	1º Ano De Operação	2º Ano de Operação	3º Ano de Operação	4º Ano de Operação	5º Ano de Operação
Ferrovia Novoeste S.A	01/07/1996	<b>Realizado</b> <b>Meta</b>	1,52 2,00	1,51 2,00	1,54 2,20	1,67 2,50	1,53 2,80
Ferrovia Centro Atlântica S.A	01/09/1996	<b>Realizado</b> <b>Meta</b>	5,35 6,50	6,39 7,00	7,15 8,00	7,56 9,10	8,20 10,30
MRS Logística S.A	01/12/1996	<b>Realizado</b> <b>Meta</b>	20,16 21,00	21,55 22,00	21,75 23,30	26,58 24,60	27,47 26,00
América Latina Logística do Brasil S.A	01/03/1997	<b>Realizado</b> <b>Meta</b>	6,90 8,0	8,61 8,80	9,61 9,70	10,78 10,70	11,96 11,70
Companhia Ferroviária do Nordeste	01/01/1998	<b>Realizado</b> <b>Meta</b>	0,640 0,90	0,919 1,20	0,711 1,50	0,700 1,70	1,490 1,80
Trecho da Sul-Atlântico	-	<b>Realizado</b> <b>Meta</b>	0,221 0,501	0,343 0,798	1,362 1,127	0,477 1,370	0,533 1,426

Fonte: BASTOS, 2003

Através dos dados apresentados na Tabela 09, nota-se que os primeiros anos de concessão das ferrovias a iniciativa privada tiveram desempenho abaixo do esperado pelas metas do governo, tendo só a MRS Logística S.A e a América Latina Logística do Brasil S.A conseguido se aproximar das metas estipuladas pelo governo. Então pode-se concluir que o processo de desestatização das ferrovias brasileiras não reverteu à situação de decadência existente no setor desde o período Estatal do final dos anos 80. Além disso, o processo teve como consequências negativas a demissão de um corpo trabalhista considerável que não

<sup>7</sup> TKU – Tonelada Quilômetro Útil - É uma medida determinada pela quantidade de toneladas úteis transportadas multiplicadas pela quilometragem percorrida por esta mesma carga.

adotou por completo aos planos de desligamento e o não saneamento das dívidas que a empresa tinha devido ao preço pelos quais as ferrovias foram leiloadas, e como reflexo dos estudos do processo de desestatização, uma grande parte de ativos não operacionais, imóveis e demais equipamentos ferroviários que foram deixados de fora dos leilões em um montante de 20 bilhões de reais, e que foram abandonados ou deixados sem fiscalização por diversas regiões do país. Este configura-se como o último e mais recente fator que contribuiu para a situação ainda decadente do atual do sistema ferroviário brasileiro.

## **5 – CONCLUSÃO – SÍTESE DO HISTÓRICO FERROVIÁRIO BRASILEIRO E AS FERROVIAS ATUALMENTE**

A análise do desenvolvimento das ferrovias brasileiras em seus mais de 150 anos de história mostra-se relativamente complexa, no sentido de que a sua consolidação não acompanhou um crescimento linear e progressivo. No século XIX vemos um Brasil em plena inserção no mundo industrial proporcionado graças a difusão da revolução industrial iniciada na Inglaterra e por Irineu Evangelista de Souza, um dos maiores pioneiros do ramo industrial, financeiro e tecnológico que o país já teve. Graças a ele, a ferrovia, meio de transporte já consolidado em muitos países, chega a nação brasileira, para impulsionar a economia, principalmente através da venda do café.

Porém, constata-se que as primeiras ferrovias brasileiras, além de serem as responsáveis pelo rápido avanço do transporte ferroviário no Brasil até o início do século XX e terem se tornado o principal meio de escoamento da produção cafeeira brasileira desenvolvendo a economia, possuíram um traçado pensando apenas para o modelo agrário-exportador do café, no sentido oeste-leste, para que as mercadorias do interior chegassem de maneira mais rápida ao porto para serem envidadas aos compradores pelo mundo.

Durante a era do café no Brasil, este modelo logístico proporcionou um grande crescimento da economia brasileira e o café tornou-se o chamariz comercial da nação, contudo, após sua queda de procura proporcionada graças a crise econômica mundial e as guerras mundiais, esse traçado tornou-se inadequado, além de não ter sido pensando como uma rede de transporte. Logo, constata-se que o próprio processo de desenvolvimento primário das ferrovias brasileiras, futuramente, causou um efeito contrário no processo de evolução, criando então os ramais anti-econômicos e a discrepância estrutural e tecnológica entre as ferrovias, sendo então criada em 1957 a RFFSA no intuito de reverter a situação de desenvolvimento e padronizar a rede ferroviária nacional.

Com a criação da RFFSA, esperava-se que houvesse um nivelamento da qualidade dos serviços e principalmente, melhoria na qualidade tecnológica da frota e dos equipamentos de via permanente, que já se mostravam muito atrasados em relação as outras grandes ferrovias mundiais. Os apontamentos feitos pela CMBEU já apontavam para esse atraso técnico e de demanda, porém o período de constatação oficial desta situação coincide com a chegada de

Juscelino Kubitschek ao poder e através do Plano de metas e os estímulo ao desenvolvimento da indústria Brasileira.

Uma expansão rodoviária de larga escala também é iniciada a partir de 1957 e esta se acentounou por todo o restante do século XX. Tal acentuamento do crescimento das rodovias ofuscou os investimentos e conseqüentemente o crescimento e o reaparelhamento tecnológico que tanto as ferrovias precisavam, os investimentos em rodovias eram tamanhos que não se limitaram a ofuscar somente as ferrovias, mas todos os outros modais, que sofreram com a falta de verba e a estagnação orçamentária, o que é comprovado através do quantitativo de investimentos públicos para cada modal e também por meio dos dados de ações governamentais, onde constatou-se que poucos dos objetivos programados para as ferrovias foram efetivamente cumpridos, enquanto que os programados para as rodovias chegaram a ultrapassar as estimativas projetadas.

Essa situação de sobreposição do sistema rodoviário sobre os demais modais fez com que nenhuma grande modificação drástica na estrutura de transporte ferroviário acontecesse até os anos 90, quando chega-se ao ápice da decadência do setor. Encontrou-se uma RFFSA endividada com outras empresas estatais e principalmente endividada com seus próprios trabalhadores, seja pela falta de pagamento dos salários ou por não pagamento de benefícios. Mais da metade da renda mensal da empresa era destinada ao pagamento de dívidas trabalhistas, impossibilitando qualquer mudança ou investimento. A solução encontrada pelo governo, juntamente com a chegada as políticas neoliberais nos anos 90 foi a desestatização da RFFSA, desconstruindo a rede ferroviária da nação e segmentando-a para diversos grupos empresariais.

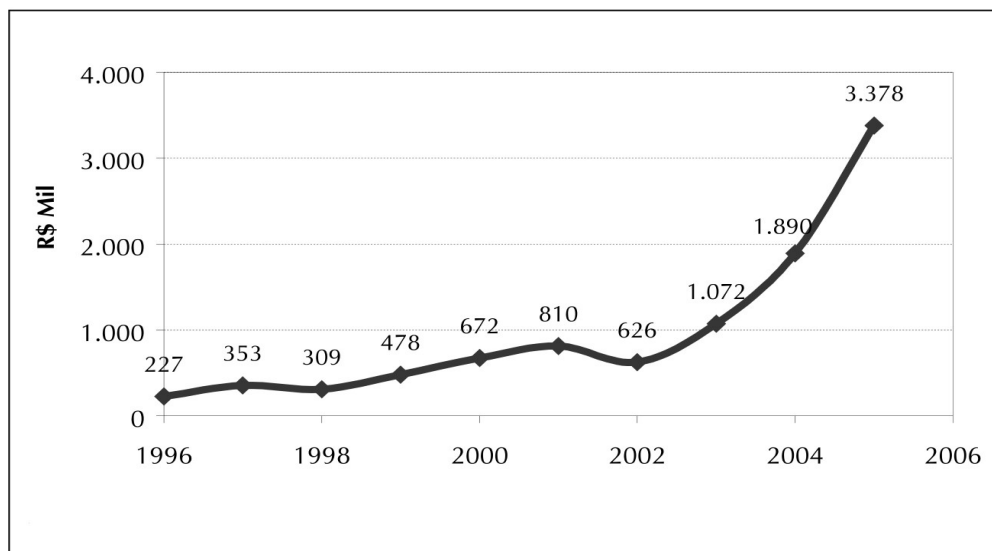
Atavés dos dados dos leilões e o real somatório dos bens da RFFSA, nota-se que houve um prejuízo para o Estado e principalmente para a rede ferroviária nacional. Grande parte do material da empresa não foi catalogado e posto a venda, ficando com futuro incerto e nos dias de hoje refletem-se em abandono e depredação destes matérias por diversas regiões abrangidas pelas ferrovias ligadas a RFFSA. Do que foi catalogado, a venda gerou uma renda de apenas 1,5 bilhão de reais, menos da metade da quantidade de dívidas que a empresa possuía, assim pouco mudando a situação de endividamento estatal.

Além disso, os resultados estipulados pelo governo não foram atendidos pelas empresas nos anos seguintes a privatização, tendo grande parte ficando com resultados

expressivamente abaixo dos estipulados, salvaguardando a MRS Logística S.A e a América Latina Logística do Brasil S.A que possuíram os melhores resultados, se aproximando das metas estipuladas.

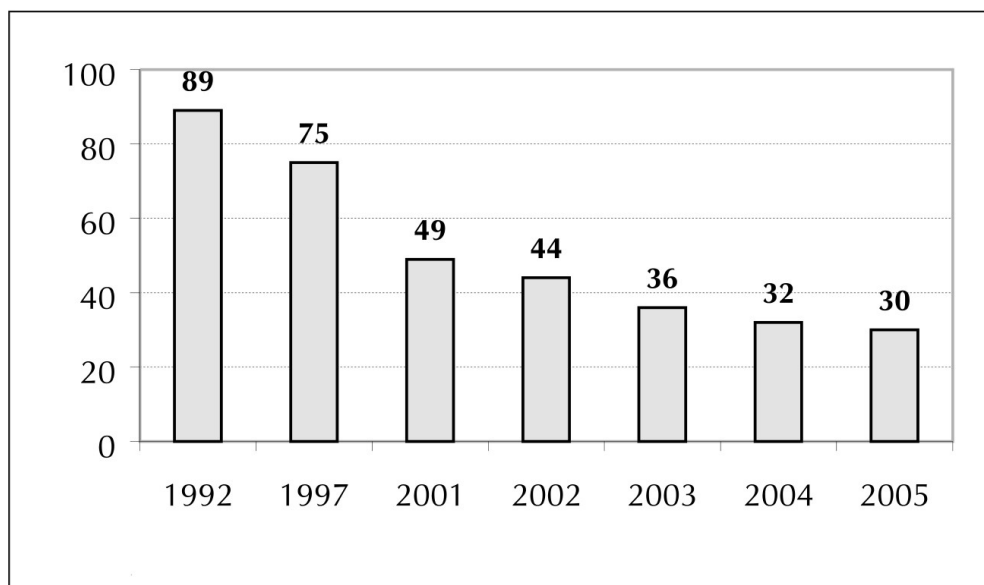
Atualmente encontramos um Brasil que volta a ter olhos para o sistema ferroviário, proporcionando mais investimentos em novas ferrovias, reestruturação de vias e compra de novos equipamentos, o que se reflete diretamente na quantidade de acidentes registrados, como pode ser observado no gráfico 03 e no gráfico 04.

Gráfico 03: Volume do investimento no setor ferroviário.



Fonte: VILLAR & MARCHETTI, 2007

Gráfico 04 - Valores em Acidentes por Milhão de Trens *versus* Km.



Fonte: VILLAR & MARCHETTI, 2007

Porém, este investimento em escala maior, só inicia-se a partir de 2002, dez anos o início das concessões assim constatando-se um cenário de introdução a uma nova estrutura ferroviária, que se encontra ainda em um período germinativo, com projetos e planos que dependerão do tempo para que saiam do cerne teórico e entrem em prática, como é o caso das novas ferrovias planejadas para o território nacional, essas sim planejadas em um sistema integrado e interconectado, diferenciando-se do erro do passado. O crescimento agora é na em todas as direções e sobretudo na direção norte-sul e leste-oste, criando uma cruz no território brasileiro, através das ferrovias EF - 232 a Ferrovia Transnordestina, a EF – 344 a FIOLE (Ferrovia de Integração Oeste-leste), a EF-222 e 333 ferrovias responsáveis pelo TAV (Trem de Alta Velocidade) no eixo de São Paulo-Rio e no eixo Belo Horizonte – Curitiba respectivamente, tal configuração e informações sobre tais ferrovias encontram-se no mapa do Anexo A.

Dadas todas as informações, conclui-se que existem três fases delimitadas no desenvolvimento ferroviário brasileiro, uma primeira de grande crescimento e soberania das ferrovias no transportes brasileiro, porém fadada a um erro estrutural, uma segunda onde há a decadência e esquecimento do sistema e uma terceira caracterizada pelo principio de revitalização do que um dia já foi uma rede mais robusta e competitiva, espera-se que essa nova fase instaure um novo futuro para a logística brasileira que hoje é tão dependente unicamente do setor rodoviário, caso este pare ou entre em crise, não é só o os núcleos ligados a ele que se comprometerão e sim o país.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Hélio de. **Transportes no Brasil**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 26, p. 103-123, 1964.

ARAÚJO, Bernardo G. & RIBEIRO, Jonas T. B. **Mauá, a força que mobilizou o Brasil**. Revista Ibérica. Ano V. Ed. 15, p 33-44, 2011.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. BNDES. **Privatização- Rede Ferroviária Federal S.A. — Informações gerais.** — Rio de Janeiro: BNDES, 1995.

BARROS, Edgar Luiz. **O Brasil de 1945 a 1964**. 4ª Edição. São Paulo: Editora Contexto, 1994. 78p.

BASTOS, F. de M. (2003) **Neoliberalismo e a Recente Política de Privatização no Brasil: O Caso da Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA**. Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Ceará. 167 fl.

BRASIL, Decreto nº 724 de 19 de janeiro de 1993. **Altera e consolida a regulamentação da lei nº 8031, de 12 de abril de 1990, que cria o Programa Nacional de Desestatização e de outras providências**. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil), Brasília, 1993.

BRASIL. Decreto Nº 3277 de 1999. **Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA**. Brasília 1999.

BRASIL. Decreto Nº 473 de 1992. **Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF- Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A**. Brasília 1992.

BRASIL. Lei Nº 8987 de 1995. **Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências**. Brasília 1995.

BRASIL. Lei nº2. 8031 de 12.04. I 990. **Cria o Programa Nacional de Desestatização e de outras providências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil)**. Brasília, p. 71 03-7105, I 3 abril 1990, seção 1, pt I.

BRUM, Argemiro J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. Ijuí: UNIJUÍ; Petrópolis: Vozes, 2000.

CAMPOS, Márcia Aparecida Ferreira. **A política econômica do Governo Kubitschek (1956-1961): o discurso em ação**. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas, Programa de Pós-Graduação em Economia, Porto Alegre, 2007.

CAPUTO, Ana Cláudia & MELO, Hildete Pereira de. **A industrialização brasileira nos anos de 1950: uma análise da instrução 113 da SUMOC**. Estudos Econômicos. vol.39, n.3 p. 513-538, 2009.

DÁLIO Danilo José & MIYAMOTO Shiguenoli. **O governo Vargas e a comissão mista Brasil-Estados Unidos**. Revista Ideias. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas v. 2, n. 1, p 151-181, 2010.

FARIAS, Hélio Caetano. **O BNDES e as privatizações no uso do território brasileiro**. Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências.- Campinas, SP.: [s.n.], 2008 142p.

HIRSCHMAN, Albert O. **Saída, Voz e Lealdade - Reações ao declínio de firmas, organizações e estados**. Tradução de Ângela de Assis Melim. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1973. 159 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **I Centenário das Ferrovias Brasileiras (Diversos Autores)**. Conselho Nacional de Geografia. Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística, Rio de Janeiro, 1954.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Série Nacional. Brasil: Transportes e Comunicações**. Conselho Nacional de Estatística, Serviço Nacional de Recenseamento. Rio de Janeiro, V. 4, 1958.

LESSA, Carlos. **O Plano de Metas – 1957/60**. In: Quinze Anos de Política Econômica. Editora Brasiliense, 198.

NUNES, Ivanil. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo. Annablume; Fapesp, 2005

PARADELA, Célia Lima. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A: impactos sobre os recursos humanos da administração geral**. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) Fundação Getúlio Vargas. Escola brasileira de administração pública. Centro de formação acadêmica e pesquisa. Curso de mestrado em administração pública. 1998. 179f

PAULA, Dilma de Andrade. **As ferrovias no Brasil. Análise do processo de erradicação de ramais**. In: II Congresso de Historia Ferroviária, 2001, Aranjuez. II Congresso de Historia Ferroviária, 2001.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro Resgate de sua Memória**, Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil: Um Século e Meio de Evolução**. Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004

SILVEIRA M.G. **A Importância Geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. 2002. 455f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente, Curso de pós-graduação em Geografia. São Paulo. 2002.

SIRQUEIRA Tagore Villarim de. **As Primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: O processo de implantação e o Caso da Great Western Railway**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro. v. 9 n. 17, p 169-220, 2002.

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Castelo e Tancredo, 1964-1985**. Tradução de Mario Salviano Silva. - Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1988.

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

SOUSA, Raimundo Alves & PRATES, Haroldo Fialho. **O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados**. 1997

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado: Avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro.** 2011. 198f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Campinas, 2011.

VILLAR, L. B.; MARCHETTI, D. S. **Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor ferroviário.** BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 24, setembro. 2006

# ANEXOS

Anexo A – Mapa da Expansão Ferroviária - 2012



Fonte: Ministério dos Transportes