

## Argentina e Brasil: Ferrovias e ferroviários diante do fim de linha.

Ivanil Nunes<sup>1</sup>

### Resumo

Ao final da década de 1940, na Argentina e Brasil, iniciou-se novo tipo de modelo de negócios ferroviários. As diversas empresas férreas, que haviam surgidas privadas no século XIX passaram ao controle estatal. A partir dos anos 1960, foi dado início a um longo processo de redução da força de trabalho e erradicação de linhas e serviços considerados antieconômicos. Durante a década de 1990, com os respectivos processos de desestatizações ocorridos em ambos os países, os investidores privados retornam a estas ferrovias “reinventadas”. Por que retornaram? A hipótese neste trabalho é que a redução de pessoal, linhas e serviços antieconômicos, combinadas com o aumento da produtividade foram ações estatais determinantes para atrair novamente os concessionários privados ao reinventado setor ferroviário.

### Abstract

At the end of the 1940s in Argentina and Brazil, began new type of rail business model. The various railway companies, which had emerged private in the nineteenth century, passed to state control. From the 1960s, began a long process of reduction of the workforce, reducing lines and services considered uneconomical. After all, what would have been the reasons for the return of private investors to these railways "reinvented" in the 1990s? The argument in this paper is that the reduction of staff, lines and uneconomic services, combined with increased productivity were decisive state actions to attract the private concessionaires again for the railway sector, now "reinvented".

**Palavras-chave:** Ferrovias – Ferroviários – Força de trabalho – Estatização – Privatização

**Keywords:** Railway company - Rail workers - Workforce - Nationalisation – Privatisation

<sup>1</sup> Pós-Doutor pela Universidade de São Paulo e Universidad de Buenos Aires, Argentina – Bolsista FAPESP (2012-2014); Doutor (em Ciências Sociais) – Programa de Integração da América Latina – PROLAM. Universidade de São Paulo. São Paulo. Mestre (em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia - Área de concentração em História Econômica. Universidade Estadual Paulista. Graduado em Ciências Sociais (Licenciatura e Bacharelado) também pela Universidade Estadual Paulista – UNESP. Desde 2007 é membro do grupo de pesquisas: Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes. É autor dos livros: Los ferrocarriles que supieron conseguir: concesión pública, uso privado. Buenos Aires: Libros Y bites, 2014. Integração Ferroviária Sul-americana: por quê não anda esse trem? São Paulo: ANNABLUME/FAPESP, 2011. Douradense: a agonia de uma ferrovia. São Paulo: ANNABLUME/FAPESP, 2005. [profivanilnunes@gmail.com](mailto:profivanilnunes@gmail.com)

## Introdução

O objetivo neste trabalho é analisar a mudança ocorrida no modelo de negócios ferroviário argentino e brasileiro a partir da Segunda Guerra Mundial; momento em que se deu a estatização quase total dos respectivos sistemas. A análise enfatiza o período compreendido entre as décadas de 1960 a 1990, quando se desenvolveram as práticas explícitas de redução da força de trabalho ferroviária, possibilitadas pela redução das linhas e serviços considerados antieconômicos. A hipótese neste trabalho é que a redução da força de trabalho, ocorrida após a redução das linhas e serviços considerados antieconômicos, resultou em aumento de produtividade obtida com o transporte de cargas; essas ações parecem ter sido estratégicas para atrair novamente os concessionários privados ao setor na década de 1990.

Ao final da década de 1940, na Argentina e Brasil, foram iniciadas amplas reestruturações nos negócios ferroviários. As diversas empresas férreas, que haviam surgidas privadas no século XIX, passaram ao controle estatal, nestes dois países, após se constatar certa falência em seus modelos de negócios – cujas características principais se destacavam a de “(...) transportar todo a todas las partes y en todo tempo, com la regularidad obligada de sus servicios” (CENA, 2012:12-13). Ao fim dos anos 1940, portanto, quase todas as empresas ferroviárias em operação, nestes dois países, apresentavam balanços deficitários. Sabidamente, as “velhas” ferrovias necessitavam passar por um enorme processo de reestruturação por se depararem frente a mudanças profundas que estavam ocorrendo no modo de produção capitalista. Sabia-se, também, que tais transformações no modo de produção trariam modificações no modo de circulação de mercadorias e passageiros, que por certo afetariam ainda mais o setor ferroviário. Pois, uma maior produção ou circulação de produtos industrializados implicaria em maior competição ao transporte férreo – afora o fato de as empresas férreas se encontrarem descapitalizadas. Havia motivos de sobra a afugentar quase a totalidade dos investidores privados deste setor.

Na verdade, desde a Primeira Guerra Mundial a estatização já vinha sendo uma prática cada vez mais comum. Na Argentina entre 1915 (que antecede o governo Yrigoyen) e 1945 (que antecede a nacionalização) observa-se que enquanto o conjunto das vias férreas cresceu 24,7%, passando de 33.710 para 42.036 quilômetros, as linhas estatais expandiram-se em 170%, passando de 4.793 para 12.942 quilômetros; passando a responder por cerca de 30% de toda a rede férrea argentina (SALERNO, 2008:9). No Brasil, desde 1854 até 1917, haviam sido autorizados a funcionar pelo menos 244 trechos ferroviários (que totalizavam 27.452 km), sendo que 134 destas concessões eram originárias do Governo Imperial/Federal e 110 delas fornecidas pelos governos provinciais (ou estaduais) – que equivaliam a um quarto do total da extensão das linhas férreas brasileiras<sup>2</sup>. Destes 134 trechos ferroviários concedidos pelo Governo Imperial/Federal, 91 deles já haviam sido reencampados até o final de 1917. Ou seja, quase 70% das concessões das linhas outorgadas pelo Governo Imperial/Federal não conseguiram operar sob a administração privada até o final de sua concessão e por motivos variados retornaram ao controle estatal direto - ou indiretamente via arrendamento a terceiros; e, em ambos os casos ficavam sob o controle do Ministério de Viação e Obras Públicas (BRASIL, MVOP, 1922:VIII a XIX). Tão grande era a quantidade de concessões ferroviárias retomadas pelo governo federal que este criou, em 1941, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) - um órgão exclusivo para geri-las; e este Departamento era, de longe, bem mais ativo e intervencionista que a antiga Inspetoria Federal de Estradas (IFE)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Até 1917 oito províncias/estados haviam realizado concessões férreas que, conjuntamente, somavam 6.921 quilômetros das linhas nestes Estados instaladas: Pará (315 km de um total de 359 km de vias em operação no Estado); São Paulo (4.141 km de um total de 6.514 km de vias em operação no Estado); Rio de Janeiro (1.127 km de um total de 2.602 km de vias em operação no Estado); Bahia (444 km de um total de 1.677 km de vias em operação no Estado); Minas Gerais (apenas 834 km de um total de 6.367 km de vias em operação no Estado); Rio Grande do Norte (37,6 km de um total de 323 km de vias em operação no Estado); Pernambuco (9,3 km de um total de 832 km de vias em operação no Estado); e, Rio Grande do Sul (11,9 km de um total de 2.562 km de vias em operação no Estado) (BRASIL, MVOP, 1922: XIV-XIX).

<sup>3</sup> A Inspetoria Federal de Estradas, criada em 1911, tinha a função de fiscalizar todos os serviços que se relacionassem a exploração e construção ferroviária e rodoviária, desde que dependentes diretamente do governo da União, excetuadas aquelas sob sua administração direta. Em 1921 a IFE passou a incorporar adicionalmente, dentre outras, funções mais ligadas ao planejamento da viação terrestre, superintendência das administrações federais das estradas de ferro de propriedade da união, bem como a fiscalização das empresas arrendadas ou concedidas pelo Governo Federal (PAULA, 2000:125)

Adianta-se aqui que essa mudança estrutural ocorrida no setor e que afastou os investidores privados do mercado ferroviário em nada tem a ver com a argumentação teórica que sustenta ter ocorrido o “fim da era ferroviária”, ao final da década de 1940. Conceito este cunhado por Odilon Nogueira de Matos em seu belíssimo e clássico “Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira”, de 1973. Segundo Matos, nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e até mesmo em outras regiões, a estrada de ferro surgiu “intimamente ligada ao café” de forma que “toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da expansão da cultura cafeeira”, em um processo de expansão cuja vigência teria ocorrido entre 1852-1940 (MATOS, 1990, 167-8). Vale reiterar que Matos analisa “apenas” a rede ferroviária paulista que, segundo ele, foi construída para atender “aos interesses e às conveniências dos fazendeiros”. Afirmativa, a meu ver, bastante questionável (NUNES, 2005:34). Das conclusões de Matos derivaram-se, no entanto, argumentações a respeito de um suposto fim da era ferroviária no Brasil (fenômeno que, para Matos – vale repetir - teria ocorrido em São Paulo) devido à superação do fundamento econômico que havia motivado a construção das ferrovias, acrescido das decorrências de fatores externos que condicionaram o apelo às rodovias. Tudo somado resultaria, segundo Matos e outros, no suposto “fim da era ferroviária”. Segundo Ferrari, a era rodoviária teria surgido através da Lei Jopert, de 1945, por meio da qual se teria iniciado uma nova fase, agora de “hegemonia total rodoviária” (1981:65-69); De acordo com Matos, o limite final da era ferroviária teria sido em 1940; desse modo, o Decreto-Lei n. 2.698 de 27 de dezembro de 1955<sup>4</sup>, que autorizava a supressão das linhas, nada mais seria que a confirmação legal de que entrara de vez o país na “era rodoviária” (1990:166-8).

Quarenta anos após a publicação do livro de Matos os dados obtidos sobre sistema ferroviário brasileiro (São Paulo, inclusive) não permitem corroborar a tese defensora do “fim” da era ferroviária. O que de fato ocorreu, a partir do final dos anos 1940 foi uma

<sup>4</sup> Decreto que, dentre outras providências, determinava a aplicação de recursos, em pavimentação, revestimento e construção de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários. A lei previa, inclusive, o aproveitamento do leito ferroviário, que em diversos trechos foi literalmente asfaltado.

mudança estrutural no sistema ferroviário nacional. Diga-se de passagem, essas mudanças ocorreram em diversas outras partes do mundo. Vale lembrar que as ferrovias brasileiras nunca “monopolizaram” os transportes de passageiros e cargas no Brasil; assim como não o fizeram as rodovias. Em 1950, as ferrovias brasileiras transportavam 29% do total de mercadorias, enquanto as rodovias transportavam 38%; em 1970, as rodovias chegaram a transportar quase 70% de todo o transporte ferroviário, enquanto o modal ferroviário se limitava a transportar cerca 17% do total (JACOB, 1982:117); tais números, possivelmente, estimularam a diversos pesquisadores – especialmente àqueles que produziram seus trabalhos na década de 1970 – a considerar que as ferrovias caminhavam, inevitavelmente, para um “fim” e que o país caminhava para um “monopólio” rodoviário. No entanto, este mercado seguiu mudando ao longo dos anos. Segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) a participação dos modais na matriz de transportes de cargas no Brasil, em março de 2013 estava assim distribuída: 61,1%, rodoviário; 20,7%, ferroviário; 13,6%, aquaviário; 4,2% dutoviário; e 0,4% aeroviário. Quando se compara o transporte de passageiros, no entanto, a participação do transporte ferroviário (longa distância) chega a modestos 1,3 milhão passageiros/ano, enquanto o rodoviário abarca 131,5 milhões; seguido de perto pelo aeroviário, que em 2013 transportou 109,2 milhões de passageiros (90 milhões de passageiros em voos domésticos e 19,2 milhões em voos internacionais); segundo a Agência Nacional de Aviação Civil, somando os números dos últimos dez anos, o crescimento foi de 165%. Portanto, não se pode falar em “monopólio” do sistema rodoviário.

E, menos ainda, que o modal ferroviário – pós década de 1940 - possa ser explicado como algo irrelevante ou que tenha perdido importância em sua contribuição ao dinamismo da economia nacional. O uso do sistema de transportes de cargas por ferrovia se tornou muito maior após a década de 1940/1950. Conforme se pode observar na Tabela 1, abaixo, em 1955, foram transportadas pela Rede Ferroviária Federal SA e Ferrovias Paulistas SA (RFFSA e FEPASA) cerca de 6,3 bilhões de Toneladas por Quilômetro Útil (TKU). Estas duas empresas (federal e estadual, respectivamente) empregavam mais de 215 mil ferroviários para realizar este trabalho; em 1995, transportaram mais de 42 bilhões de

TKU, empregando apenas 50.901 trabalhadores e trabalhadoras para realizar esta tarefa (redução de 76% da força de trabalho). Em 2013, por exemplo, a quantidade de cargas transportadas pelo conjunto das ferrovias brasileiras chegou a aproximadamente 300 bilhões de TKU, empregando-se para a realização desta tarefa algo em torno de 43 mil ferroviários (ANTT, 2014).

Portanto, há que se levar em conta que as ferrovias brasileiras (e as argentinas) que foram entregues ao setor privado, na década de 1990, eram muito diferentes daquelas empresas nacionalizadas ou estatizadas ao final da década de 1940. Em 1990, a malha ferroviária se apresentava bem mais reduzida, e as empresas bem mais enxutas. A política oficial, seguida pelo Estado argentino desde 1959 (após o Plan Larkin) e pelo brasileiro desde 1955 (após o Decreto-Lei n. 2698 de 27 de dezembro de 1955), havia buscado a todo custo, diminuir o déficit utilizando como ferramenta principal a estratégia de reduzir o papel das ferrovias na matriz de transportes nacionais, por meio de corte de ramais, desativação de serviços e demissão de ferroviários; conforme se pode verificar abaixo.

**Tabela 1. RFFSA e FEPASA. Evolução de indicadores operacionais, 1955-1995.**

Ano	RFFSA + FEPASA				RFFSA + FEPASA (ano base 1955 = 100)			
	Linhas (KM)	TKU (mi)	PKM (mi) (interurbano)	Empregados	Linhas (KM)	TKU (mi)	PKM (interurbano)	Empregados
1955	34.970	6.357	5.537	215.218,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960	35.466	8.781	7.236	209.618,0	101,4	138,1	130,7	97,4
1965	32.708	11.618	6.660	185.821,0	93,5	182,8	120,3	86,3
1970	30.355	13.507	6.085	157.157,0	86,8	212,5	109,9	73,0
1975	29.786	27.254	4.597	133.784,0	85,2	428,7	83,0	62,2
1980	28.645	40.602	2.937	114.381,0	81,9	638,7	53,0	53,1
1985	27.873	40.782	1.567	105.179,0	79,7	641,5	28,3	48,9
1990	26.893	41.034	1.219	71.692,0	76,9	645,5	22,0	33,3
1995	26.788	42.469	1.101	50.901,0	76,6	668,1	19,9	23,7

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

Na Argentina, diferentemente ao ocorrido no Brasil, houve redução da quantidade de cargas transportadas entre 1955 e 1995; no entanto, a quantidade de Unidade de Tráfego

realizada por cada trabalhador nos anos 1970, 1980, 1985 e 1990 (ano que antecede ao início da reconcessão, em 1991) eram maiores que a produtividade obtida nos anos 1955.

**Tabela 2. Ferrocarriles Argentinos. Evolução dos principais indicadores operacionais**

Anos	Ferrocarriles Argentinos				Ferrocarriles Argentinos (1955 = 100)			
	Extensão das linhas	TKU	PKM (interurbano)	Empregados	Extensão das linhas	TKU	PKM (interurbano)	Empregados
1955	43.930	16.120	6.835	209.854	100,0	100,0	100,0	100,0
1960	43.923	15.158	6.938	200.590	100,0	94,0	101,5	95,6
1965	41.941	10.410	5.370	166.478	95,5	64,6	78,6	79,3
1970	39.905	13.640	4.737	145.460	90,8	84,6	69,3	69,3
1975	39.787	10.659	6.890	153.308	90,6	66,1	100,8	73,1
1980	34.011	9.783	4.177	96.935	77,4	60,7	61,1	46,2
1985	34.159	9.500	4.949	102.941	77,8	58,9	72,4	49,1
1990	34.059	7.521	4.962	82.270	77,5	46,7	72,6	39,2
1995	28.526	6.592	-	10.000	64,9	40,9	-	4,8

Fonte: Ferrocarriles Argentinos. Anos diversos

Imediatamente após o processo de reconcessão em 1995, quando já haviam sido desativados os transportes de passageiros e a força de trabalho havia sido reduzida ao seu mínimo histórico, a produtividade havia crescido cerca de seis vezes, quando se comparam os anos de 1995 a 1955 (Ferrocarriles Argentinos). Enquanto no Brasil no mesmo período a produtividade (UTs/trabalhador) havia aumentado em oito vezes.

Ao final do período, 1995, havia ocorrido em ambos os países, uma radical transformação no formato de prestação do serviço ferroviário. Parece, portanto, possível se avançar neste tema para seu aspecto mais qualitativo, norteado pela seguinte indagação: será que as ações estatais implantadas nestes dois distintos países, durante mais de quatro décadas, teriam estimulado o retorno dos empresários privados ao setor, nos anos 1990?

## 2. Ferrovias argentinas e brasileiras: de privadas a públicas

Em ambos os países se observam que os respectivos Estados, alguns anos após a estatização, passaram a modificar a estrutura daquele conjunto de empresas. A partir do final da década de 1950, na Argentina, e de meados da de 1960, no Brasil, os respectivos

Estados iniciaram o processo de redução da força de trabalho ferroviária, bem como redução das linhas de trechos considerados antieconômicos; e reduziu-se, paulatinamente, também, o conjunto de serviços considerados deficitários, tais como o transporte de passageiros, encomendas e animais. Por consequência, conforme essas ferrovias foram se especializando no transporte de cargas (1970/1990) acabaram por ampliar sua produtividade (Toneladas por Quilômetro Útil (TKU)/trabalhador). A ponto de, na década de 1990, em ambos os países, crescer, novamente, a pressão por desestatização destas empresas. Afinal, quais teriam sido os motivos deste retorno dos investidores privados a estas ferrovias na década de 1990? Vale lembrar que ao final da década de 1940 o fenômeno se dera justamente de modo contrário.

Em 1º de novembro de 1947 o governo de Perón incorporou as empresas férreas francesas ao Estado. E em 1º de março de 1948 formalizou-se a posse sobre as ferrovias britânicas<sup>5</sup>. O Estado se tornara deste modo empresário do setor, promotor e regulador, de si mesmo. Por meio do Decreto 32.574, assinado em 1º de março de 1948, se agregaram as antigas companhias, incluindo os Ferrocarriles del Estado, às linhas nacionalizadas que passaram a possuir as seguintes denominações: General Bartolomé Mitre, General Belgrano, Domingo F. Sarmiento, General Roca, General San Martín, General Urquiza e Patagónico. As linhas estatais, sob a denominação de ferrocarriles nacionales seguiram funcionando até 1952 como empresas autônomas, quando se tornaram controladas pela Empresa Nacional de Transportes (ENT), que também tinha a seu encargo o transporte tranviário, subterrâneo e automotor, nacionalizados.

No Brasil, a saída quase total dos investidores privados do setor ferroviário brasileiro também ocorreu ao final da década de 1940. Em 1948 27% das ferrovias eram ainda administradas por particulares. Ao final do ano seguinte, de um total de 35.972 quilômetros de vias em operação no Brasil, restavam apenas 4.820 quilômetros de linhas férreas (13,4%) que continuavam a ser administradas por empresas particulares, enquanto

---

<sup>5</sup> Según Gómez (2013:2), en 1951, con el traspaso de dos líneas menores, el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y el Ferrocarril Correntino, casi todo el sistema ferroviario quedó en manos del Estado. Solamente quedaron fuera de ese proceso de estatización, los llamados “ferrocarriles industriales o secundarios”, que alcanzaban en conjunto una extensión de 3.044km.

27.742 (77%) haviam sido encampados pelo Governo Federal<sup>6</sup> que administrava diretamente 20.009 quilômetros (55,6%); outros 11.142 quilômetros (31% do total) eram administrados pelo conjunto dos Estados<sup>7</sup>. Poucas eram as ferrovias que continuavam a funcionar como empresa privada, dentre estas: Estrada de Ferro São Paulo Goiás; Estrada de Ferro do Dourado, comprada pela Paulista naquele ano; Estrada de Ferro Jaboticabal; a Estrada de Ferro Mogiana, estatizada em 1952; a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, estatizada em 1961; Estrada de Ferro Vitória a Minas (a serviço da CVRD); Estrada de Ferro Itabapoana; Estrada de Ferro Corcovado; Estrada de Ferro Morro Velho; e outras companhias menores, tais como a Estrada de Ferro Votorantim, Estrada de Ferro Morro Agudo, Estrada de Ferro Barra Bonita, Ramal Férreo Campineiro, Estrada de Ferro Itatibense, e Estrada de Ferro Perus-Pirapora (BRASIL, MVOP, 1955:15-17).

Em seu conjunto<sup>8</sup>, as empresas ferroviárias brasileiras apresentavam consistentes déficits operacionais, conforme se pode verificar na tabela abaixo.

**Tabela 3. Ferrovias brasileiras. Receitas e despesas (mil Cr\$), segundo a propriedade das empresas.**

Da União (Governo Federal) e por ela administrada				Da União (Governo Federal) arrendadas			
Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)	Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)
1948	1.708.070	2.251.767	-31,8	1948	457.498	577.029	-26,1
1949	2.419.777	3.165.285	-30,8	1949	510.300	670.388	-31,4
1950	2.227.258	3.432.066	-54,1	1950	499.969	677.279	-35,5

<sup>6</sup> No ano de 1949 foram transferidas para o controle do Governo Federal a Rede Ferroviária do Nordeste (antiga Great Western of Brazil Railway), Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Ilhéus. Dentre outras, já estavam sob a administração do Governo Federal as E. F. Madeira-Mamoré, E. F. Tocantins, E. F. Bragança, Rede de Viação Cearense, Guaíra Porto Mendes (antiga Mate Laranjeira), Leste Brasileiro, E. F. Goiás, Bahia a Minas, Santos a Jundiá, Noroeste do Brasil, Paraná-Santa Catarina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Central do Brasil.

<sup>7</sup> Dentre estas as de propriedade do governo paulista: as Estradas de Ferro Sorocabana (com a Tramway da Cantareira), Araraquara, São Paulo e Minas, Campos de Jordão, Monte Alto e, E. F. Bragantina; do governo do Bahia, a E. F. Nazaré; do governo gaúcho, a E. F. Palmares a Osório; e, do governo capixaba, a E. F. Itapemirim.

<sup>8</sup> Importantíssimo ter-se em mente que estes dados se referem à média do resultado obtido pelo conjunto destas empresas – não se deve aqui confundir a parte com o todo. Quando analisados individualmente o desempenho de cada empresa, verificar-se-á que algumas delas apresentavam maiores ou menores déficits; e, em alguns poucos casos (especialmente dentre aquelas “particulares”, entre 1948-50; e, “Dos Estados e por eles administrados”, em 1950; e, dentre as “da união arrendadas”, em 1951) se encontrará casos “excepcionais” de superávits.

1951	2.654.468	3.790.166	-42,8	1951	574.631	323.737	43,7
Total	9.009.573	12.639.284	-40,3	Total	2.042.398	2.248.433	-10,1
Dos Estados e por eles administrados				Particulares			
Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)	Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)
1948	577.316	619.447	-7,3	1948	1.013.395	995.528	1,8
1949	646.563	703.455	-8,8	1949	724.054	653.189	9,8
1950	687.130	663.593	3,4	1950	756.333	694.144	8,2
1951	860.703	974.780	-13,3	1951	398.133	825.882	-107,4
Total	2.771.712	2.961.275	-6,8	Total	2.891.915	3.168.743	-9,6

Fonte: BRASIL, MVOP, 1955:27.

Portanto, neste contexto, de histórica ampliação de estatização, combinada com generalizada crise deficitária da maioria das ferrovias brasileiras, é que se inicia o processo de formação da Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), em 1957; formada a partir da reunião de 12 empresas férreas, que em seu conjunto eram altamente deficitárias, e cujas propriedades pertenciam à União desde antes a 1934, e outras dez empresas férreas encampadas entre 1935-68<sup>9</sup>. A RFFSA operou até a sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização (Decreto n.º 473/92), quando se iniciou a transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30 - processo que resultou na liquidação da RFFSA, a partir de 07/12/99.

Outra parte significativa da rede ferroviária brasileira, em torno de cinco mil quilômetros de vias, já estava a cargo do Governo do Estado de São Paulo – proprietário das principais empresas paulistas estatizadas ao longo do século XX. No ano de 1953 pertencia ao governo paulista a E. F. Campos de Jordão<sup>10</sup>, E. F. Sorocabana (encampada pelo governo paulista, desde 1904); E. F. Araraquara (encampada pelo governo paulista, desde 1919); Estrada de Ferro São Paulo-Minas (encampada pelo governo paulista, desde

<sup>9</sup> E. F. Ilhéus (132 km); Santos a Jundiá (139 km); E.F. Santa Catarina (163 km); E. F. D Tereza Cristina (264 km); E. F. Nazaré (325 km); V. F. F. Leste Brasileiro (2.545 km); Rede F. Nordeste (2.655 km); R. V. Paraná - S. Catarina (2.666 km); E. F. Leopoldina (3.057 km) e Viação F. R. G. do Sul (3.735 km) (Revista Ferroviária. Janeiro de 1990:15).

<sup>10</sup> Esta pequena ferrovia, de 47 km, localizada nas proximidades das cidades de Taubaté e Guaratinguetá funcionava, desde início do século XX como um ramal da E. F. Central do Brasil ligando Pindamonhangaba a Emílio Ribas, na Serra da Mantiqueira, onde estavam instalados grandes sanatórios para tuberculosos, sítios e granjas de veraneio (REVISTA FERROVIÁRIA, 1945:225-27).

1934); Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (encampada pelo governo paulista, desde 1952). Em 1961 juntou-se a este conjunto a Companhia Paulista de Estradas de Ferro que juntamente com as outras quatro últimas foi constituída a estatal Ferrovia Paulista S.A (FEPASA), em novembro de 1971 (FEPASA, 20 anos, 1991:9-16).

### 3. Ferrovias argentinas e brasileiras: de públicas à privadas

O novo modelo de negócios ferroviários que começava sob o governo peronista (1946-1955) era uma espécie de fusão de empresas muito distintas entre si. Algumas delas, antes da nacionalização, eram particulares que, segundo Ortiz, buscavam aproximar as planícies do interior aos portos; e outras, do Estado, que tinham por objetivo atingir a unidade nacional, ainda que, segundo Salerno, percorressem regiões periféricas, pouco povoadas e com uma produção de baixo valor econômico, e resultassem em ineficientes. "Estos ferrocarriles cumplieron con una función social de mejorar a conectividad entre regiones apartadas y facilitaron el comercio y a movilidad de la producción, aunque esta fuera reducida y de bajo valor económico" (2003:114).

Sob a bandeira político-ideológico peronista, de início da década de 1950, o sistema ferroviário argentino deveria passar por um processo de libertação de seu passado colonial e neocolonial, e reinserir-se como um modal capaz de integrar o mercado nacional argentino. Ou seja, idealmente, o sistema deveria ajustar-se de tal modo que pudesse cumprir juntamente com o modal rodoviário, o papel de integrador nacional. Tratava-se, basicamente, de ajustar o modelo vigente por meio de um melhor planejamento capaz de compatibilizar o nível de emprego e de salários, com a aplicação de tarifas competitivas. Deveria tornar-se assim, um modelo competitivo frente o concorrente modal rodoviário que se recuperava logo depois da Segunda Guerra Mundial (ORTIZ, 1958; ORTIZ, 2006).

De acordo com Gomes y Tchordonkian, porém, na prática, o processo de nacionalização estava relacionado a outros propósitos; a nacionalização era apenas parte integrante do contexto histórico no qual se encontravam inseridas aquelas decisões:

Recordemos que nos encontramos en la segunda posguerra y las nacionalizaciones se estaban llevando adelante en distintos países europeos, por

lo que a falta de oposición de los dirigentes argentinos y a concreción da misma por el gobierno peronista respondía más a un acompañamiento de una tendencia mundial que a una pensada política de este gobierno hacia el sector ferroviario. (...) Una vez consumado el arreglo, se fueron tomando distintas medidas para saber qué se había comprado y cómo se accionaría a futuro con ese bien adquirido (GÓMEZ y TCHORDONKIAN, 2012:11 y 19).

A compra das ferrovias por parte do governo de Perón, no entanto, tratou-se de um tema ausente do Primer Plan Quinquenal (1947-52). Não houve nele, nenhuma “referência a aquisição das ferrovias inglesas nem nos enunciados gerais nem mesmo ainda no resumo estimativo de valores a gastar. Até aquela ocasião o planejamento governamental se referia somente as ferrovias do Estado. E mesmo os planos de investimentos inseridos no setor, contemplados no Segundo Plan Quinquenal enfrentaram "la falta de divisas y de mercados abastecedores de insumos que limitó fuertemente a reposición de equipos y materiales requeridos para el total funcionamiento del sistema ferroviario" (GOMES, 2013:3).

Nos anos que se seguiram ao primeiro governo peronista se observa um processo de manutenção da estrutura do modelo vigente. Uma espécie de acomodamento segundo o qual se implantavam reformas que reproduziam um modelo ferroviário cujas características podiam ser consideradas “mais do mesmo”: com a manutenção do mesmo modelo no qual ocorria redução da quantidade de cargas transportadas, aumento do montante de transporte de passageiros e aumento da quantidade de empregados; acrescido da agravante dificuldade de se impor uma política de preços adequada.

Segundo Cardoso, a evolução das tarifas públicas e ferroviárias durante os anos de 1945 e 1950 apontava para a existência de um atraso tarifário nos fretes ferroviários diante da dificuldade de transferir os custos aos usuários. De acordo com Schvarzer, não havia ajuste de preços das tarifas ao ritmo da inflação por questões políticas e por inércia operativa. Os fretes se reduziram quase a metade aos praticados no período anterior à nacionalização. Havia, portanto, uma combinação bastante negativa entre aumento de custos, devido ao aumento da quantidade de empregados e dos salários que subiam em termos reais, a par com a redução de receitas – resultado da redução relativa das tarifas.

Tudo isso somado a tantos outros fatores que contribuíram para o aumento do déficit operativo, que tendeu a crescer com o passar do tempo (1999:5)<sup>11</sup>.

O crônico déficit ferroviário que por aí se instala, começa a pôr em dúvida o próprio modelo de negócios ferroviário desenvolvido ao longo do século XIX e início do século XX. O déficit se evidencia como um dos principais sintomas de falência daquele modelo ferroviário ao materializarem-se em forma de números as diversas falhas da política geral de coordenação e de desenvolvimento de transportes do país. Política da qual se passou a depender as medidas de racionalização e reorganização das ferrovias, ao longo do tempo, com vistas a adaptá-la às condições técnicas e econômicas atualizadas e em complemento e cooperação com os demais meios de transportes.

Logicamente, que o déficit nas contas daquelas empresas deve ser analisado no contexto geral da história econômica ferroviária argentina, considerando-se que este déficit foi se construindo historicamente. E, obviamente, é um tema que merece uma investigação própria e mais aprofundada. A Figura 1, abaixo, possibilita se observar, no entanto, que, de longe, o transporte de passageiros crescia proporcionalmente bem mais que o transporte de cargas - que sabidamente é o serviço mais rentável dentre os prestados por uma empresa férrea. Pois, conforme destaca Ricardo M. Ortiz, “Los servicios de pasajeros imponen mayor cantidad de personal en el manejo de los trenes, en las boleterías, en las dependencias destinadas a los equipajes, en los comedores, en los carros-dormitorios y en los servicios conexos” (1958:190).

---

<sup>11</sup> Ainda de acordo com Schvarzer “Desde el comienzo da década de 1950, la empresa se encontró frente a serias barreras para recuperar su nivel previo de tarifas, en caso de desearlo. La competencia del transporte rutero, en el caso de las cargas, había reducido sus márgenes de decisión en ese sentido. Además la presión de los usuarios, en el caso del servicio de pasajeros (sobre todo, los suburbanos en Buenos Aires) bloqueaba la posibilidad de un alza sin conflictos sociales, dados los efectos del costo del transporte sobre el salario” (1999:6). Ainda sobre esse tema se recomenda a leitura de MALLON y SOURROUILLE (Apud Schvarzer, 1999). La política económica en una sociedad conflictiva. El caso argentino. Buenos Aires, Amorrortu editores, 1973; na qual os autores analisam a relação entre o déficit ferroviário, o déficit do orçamento e os conflitos econômicos e sociais da década de sessenta.

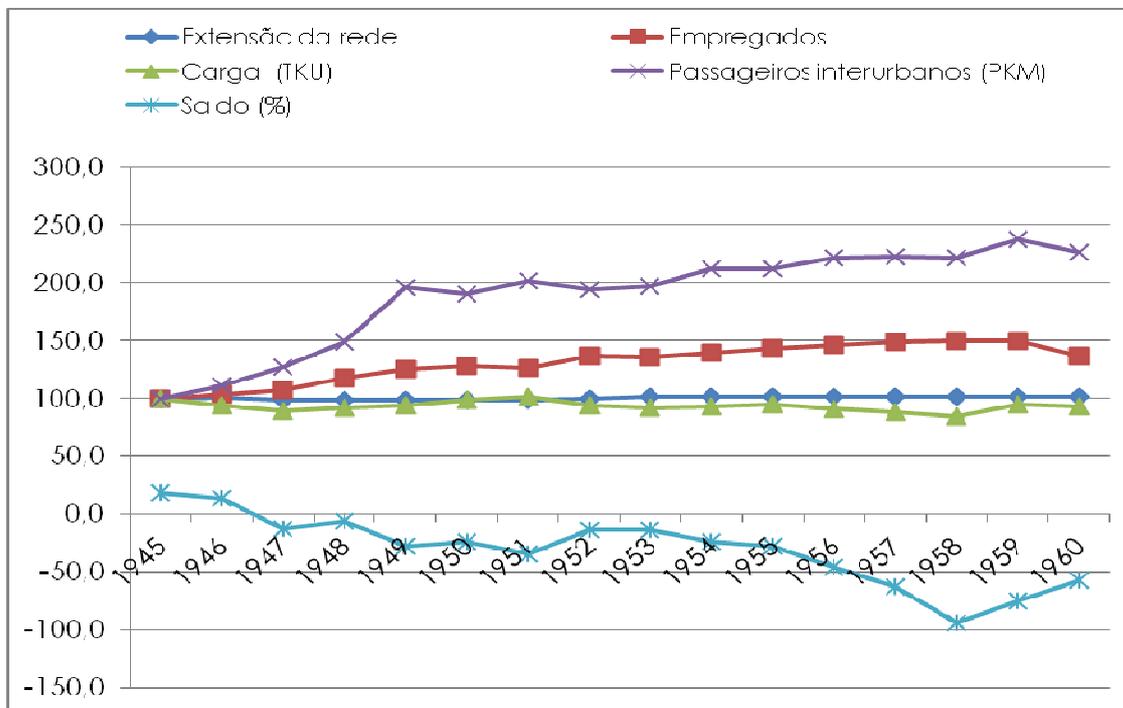


Figura 1. FERROCARRILES ARGENTINOS. Indicadores operacionais e financeiros, 1945-1960.

Fonte: REPÚBLICA ARGENTINA, 1962 (Plan Larkin). Ano índice, exceto saldo, 1945 = 100.

### 3.1. Plan Larkin: o começo do fim.

Ao término do governo peronista as contradições não resolvidas (e crescentes déficits) voltaram a evidenciar a necessidade de ações estatais que resgatassem a capacidade do sistema ferroviário de atuar a favor do desenvolvimento do conjunto do sistema de transporte nacional. O que implicava resolver o dilema de manter a estratégia peronista no setor (na qual as ferrovias deveriam operar cumprindo certa função social) ou racionalizar o sistema, mudando profundamente o secular modelo de negócios vigente; opção que levava o responsável por essas medidas a assumir os custos políticos de fechar ramais considerados não econômicos e despedir empregados.

Desde o começo do governo de Frondizi (1958-1962), tornava-se visível a dificuldade de manutenção do modelo ferroviário estruturado no século XIX, cujas características se marcavam, naquela ocasião, por: descapitalização progressiva, material

ferroviário antiquado para a exploração, aumento da quantidade de transportes interurbanos de passageiros (e, em consequência, aumento na quantidade de empregados) ao mesmo tempo em que se dava uma redução da carga transportada. Neste cenário se consolidava o aumento do déficit como consequência da falência daquele modelo de exploração ferroviário orientado desde a década de 1940 a maximização do nível de produção.

Uma visão estatal muito distinta começou a estabelecer-se logo depois da apresentação dos primeiros informes produzidos pelo Plan Larkin, cujas propostas de soluções aos problemas do setor ferroviário já não estavam fundamentadas naquela estratégia embasada no “mais do mesmo” tentado pelo governo peronista. Pela primeira vez, as reformas apontadas explicitavam a necessidade de mudar o modelo, adequando-o a dinâmica do conjunto dos meios de transportes nacionais. O Plan Larkin, elaborado no interior do Ministério de Obras e Serviços Públicos deve, portanto, ser entendido neste contexto em que se começa um processo irreversível de mudança estrutural daquele modelo de negócios ferroviários vigente até então.

O referido Plano nomeado oficialmente como "Transportes Argentinos: Plan de largo alcance", publicado em 1962, é o resultado de um diagnóstico solicitado em dezembro de 1959 pelo governo de Frondizi ao Fundo Especial das Nações Unidas e Banco Mundial para a realização de um amplo estudo do sistema de transporte argentino. Momento no qual, o governo de Frondizi se voltava para sua vertente mais liberal. Nessa ocasião o governo também implementava o “Plan de Estabilización” de 1959, com a chegada ao Ministério de Economia de dois defensores do liberalismo e da ortodoxia econômica: Álvaro Alsogaray (1959) e Roberto Alemann (1961). Segundo Ortega, "Es indudable que este giro económico condicionó muchos de los proyectos futuros de Frondizi e dado que tres cuartas partes del déficit estatal podían explicarse por las pérdidas que ocasionaba el sistema ferroviario". Segundo o mesmo autor, não é de se surpreender que tenha começado aí, a forte prédica governamental a favor da reestruturação e racionalização das ferrovias argentinas (2012:5).

Para a realização do referido estudo foram contratados, em junho de 1960, os serviços de três empresas de consultorias: Coverdale & Colpitts (EUA); Netherlands

Engineering Consultants (Holanda); e, Renardet-Sauti (Itália) - sob a coordenação técnica de J. B. Larkin, a frente do "Grupo de Planejamento dos Transportes", estabelecido no Ministério de Obras e Serviços. Tal assessoramento foi materializado em um Informe Principal, que continha o resumo das principais conclusões e recomendações – e que veio acompanhado por oito Apêndices<sup>12</sup>. Entre as principais constatações do Plan Larkin estava o fato de que o modelo de negócios das ferrovias argentinas se havia constituído em sério dreno para os recursos da economia nacional.

Al estudiar esta cuestión, hallamos que las carreteras y las vías navegables podían, sin duda alguna absorber el transporte de carga y de pasajeros de los ferrocarriles de zonas alejadas de los grandes centros urbanos (...) a red ferroviaria propuesta excluye muchos tramos de poca densidad de tráfico, incluyendo muchos de aquellos que contribuyen muy poco al sistema en general (REPÚBLICA ARGENTINA, 1962:7).

As conclusões do Plan Larkin consideravam como perda a luta do modal ferroviário com os demais modais de transportes (fluvial e rodoviário) em pelo menos um terço de todas as vias férreas deficitárias do país. Recomendavam o abandono de 10.040 quilômetros pertencentes as seguintes linhas: Roca, 1.702 km; Mitre, 1.469 km; San Martín, 351 km; Sarmiento, 536 km; Urquiza, 904 km e Belgrano, 5.078 km (REPÚBLICA ARGENTINA, 1962. Capítulo XI Conclusiones e recomendaciones).

Considerava-se assim, como irreversível a tendência de perda de parte substancial dos fretes originários com o transporte de produtos que historicamente eram transportados por ferrovias; tal qual era o caso do trigo, milho, farinha de trigo, açúcar, cimento, etc. Estas mercadorias, embora tivessem tido sua produção ampliada (em mais de 26%, entre 1950/1960), foram menos transportados por ferrovias: em 1950 48% da produção total destes produtos foram transportado por ferrovias; em 1960, apenas 32% desta produção continuava a ser despachada por via férrea (REPÚBLICA ARGENTINA, 1962: 5. Capítulo III: Ferrocarriles). Ao mesmo tempo em que ao longo da década de 1950 tornava-se visível o aumento da quantidade de veículos automotores no País. Aumento que, diante de

<sup>12</sup> I. Proyección del Tráfico hasta 1970; II. Red vial; III. Ferrocarriles; IV. Vías de Navegación y Puertos; V. Tarifas de pasajeros y cargas; VI. Problemas laborales; VII. Estadísticas, Contabilidad y Datos sobre costos; y VIII. Financiamiento de los Programas de Inversiones (REPÚBLICA ARGENTINA, 1962).

políticas de estímulo para aquele tipo de transporte que crescia a um ritmo sem precedentes devido às crescentes vantagens ao modal rodoviário comparativamente às ferrovias (CEPAL, 1965:70; REPÚBLICA ARGENTINA, 1962:24). Não é, portanto, estranho que desde o final da década de 1940 os transportes automotores de passageiros interurbanos retomaram sua trajetória em direção ao seu posto de liderança no transporte de passageiros e de carga no âmbito nacional. A partir de 1959, também na modalidade de transporte de passageiros, o sistema ferroviário continuou a perder competitividade de modo a não mais conseguir alcançar as metas de expansão que havia atingido ao longo do período imediatamente após a Segunda Guerra Mundial (CEPAL, 1965:39).

Em relação às linhas consideradas antieconômicas, o Plan Larkin recomendava suas retiradas, como forma de erradicar as fontes dos déficits nos transportes de carga e de passageiros.

En este informe se ha recomendado (en total) a supresión de casi 14.000 km de líneas y se aconseja someter a nuevo estudio 4.990 km de ramales con miras a su posible supresión. Creemos que si se desea que el eventual sistema ferroviario sea una empresa económicamente sólida, esa debería tener una extensión de 25.000 a 30.000 km (REPÚBLICA ARGENTINA, 1962: 85. Capítulo III - Ferrocarriles).

Fato que implicava em desmantelamento parcial não somente de parte substancial da estrutura das ferrovias (ramais, escritórios, estações, oficinas), mas também de parte da própria categoria ferroviária.

### **3.2. A formação da RFFSA e a reinvenção do modelo ferroviário brasileiro.**

A formação e dissolução da Rede Ferroviária Federal S.A ocupa espaço central para se entender o processo de reestruturação da malha ferroviária brasileira, iniciado pelo Estado brasileiro a partir da década de 1950 e concluído na década de 1990; momento em que se deu o retorno da antiga malha ferroviária nacional, deficitária por décadas, ao controle da iniciativa privada<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> A RFFSA foi fundada em 16 de março de 1957, dissolvida em dezembro de 1999 e liquidada no dia 22 de janeiro de 2007 [BRASIL (a, b, c), 2009].

Há que se fazer distinção entre os princípios legais orientadores da constituição da Rede Ferroviária S.A e os de sua efetiva “missão” cumprida por essa empresa. Oficialmente, competia a RFFSA, basicamente:

Fiscalizar, em todo o território nacional, os serviços de transporte ferroviário; promover a coordenação de estudos tarifários e de custos de transportes ferroviários em geral; planejar a unificação e padronização do sistema ferroviário brasileiro; proceder à avaliação qualitativa e quantitativa do sistema ferroviário nacional; realizar pesquisa relacionada com o aperfeiçoamento das atividades ferroviárias no País; e proceder à execução da parte ferroviária do Plano Nacional de Viação (BRASIL, 2009).

No entanto, o desempenho da RFFSA no sistema ferroviário nacional foi bem além dos propósitos oficiais. Na prática a “visão” da RFFSA (analisada a posteriori) desde o momento de sua criação até a sua liquidação serviu como principal parâmetro utilizado pela União para a realização de amplo rearranjo no sistema ferroviário nacional; no qual se realizou um grande processo de desmonte de parcela substancial da estrutura ferroviária que havia sido montada no século XIX, cujo modelo de negócios pareceu esgotar-se na metade do XX.

Após a Segunda Guerra Mundial, quando os déficits operacionais das ferrovias brasileiras tornaram-se crônicos, o Estado brasileiro fez uma opção clara pelo sistema rodoviário, o que implicou em assumir para si o desmonte de parcela do sistema ferroviário. Segundo Paula, este período teria sido o momento de consolidação, no Brasil, de uma política antiferroviária. Para esta autora, “embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, consideramos que só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor” (2000:95).

Portanto, foi através de pesados investimentos públicos e administração direta do Estado que as antigas estradas de ferro brasileiras, que haviam sido estatizadas desde o século XIX, passaram por um longo processo de rearranjo, que se estendeu desde a fundação da RFFSA até o momento de sua liquidação. Segundo Lacerda (2002), entre 1956 e 2001, apenas do BNDES para a RFFSA foram investidos cerca de R\$55 bilhões. Ao entrar em processo de liquidação esta empresa deixou para trás dívidas que segundo o Ministério do Planejamento, superavam vinte bilhões de reais: "dívidas de R\$ 14,984

bilhões (metade com o próprio governo) e passivo trabalhista de até R\$ 7,539 bilhões" (BRASIL (c), 2009; FOLHA DE SÃO PAULO, 2009).

Quando se compara ano de fundação da RFFSA (1957), com os anos de 1991 ou 1995 fica evidente que a malha ferroviária brasileira que motivou o retorno da iniciativa privada ao setor na década de 1990 era muito diferente daquele conjunto de empresas deficitárias encampadas meio século antes, conforme se pode ver no quadro abaixo.

**Quadro 1. RFFSA. Comparativos: da fundação a “privatização”.**

RFFSA	1957	1991	1995
Linhas (KM)	29.723	21.964	21.859
Ferrovários	162.700	49.342	37.469
TKU (milhões)	5.505,5	36.397,2	36.388,2

Fonte: REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992; RFFSA. Anuários estatísticos da RFFSA, 1989/1991 e 1996; BRASIL (d), 7 fev. 2009. O ano de 1991 precede a inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização (PND) e o ano de 1995 antecedente ao início da desestatização.

Entre 1957 e 1991 ocorreu uma diminuição de 26,5% nas linhas, consideradas deficitárias, bem como uma redução de 70% no quadro de empregados. No mesmo período, no entanto, a quantidade transportada, em TKU, fora acrescida em mais de 560%. Certamente, estes indicadores, obtidos pela gestão estatal, foram estimulantes o bastante para o retorno dos capitais privados que participaram e venceram os leilões de desestatização ocorridos no setor, entre 1996 e 1998.

Portanto, a velha rede férrea estatal ofertada a leilão na década de 1990 estava devidamente desvencilhada de diversos serviços deficitários, tais como os de transportes de passageiros, de animais e de encomendas. Por consequência deste rearranjo operacional, a RFFSA operava com uma pequena parcela de ferroviários; portanto, com altíssima produtividade, quando se compara a estrutura operacional dela, da década de 1950 com a de 1990. É sintomático, que no ano de 1991, em pleno processo de constituição do Programa Nacional de Desestatização (PND), a RFFSA apresentasse o melhor resultado da sua história, “e não fosse as despesas financeiras herdadas do passado e as perdas resultantes na participação no capital das controladas (CBTU, Trensurb e AGEF), o prejuízo líquido do

exercício, de Cr\$709,2 bilhões, teria se transformado em lucro de Cr\$ 43,5 bilhões, correspondente a US\$ 70 milhões” (REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992:16).

### 3.3. De Frondizi a Menen; de JK a Collor: a construção de uma ferrovia-mínima.

Na Argentina as primeiras execuções das recomendações elaboradas no âmbito do Plan Larkin começaram antes mesmo de sua publicação em 1962 – por meio da tentativa de implantação do Plan Acevedo em maio de 1961. Essas ações iniciais (propostas pelo Plan Larkin) buscavam atacar diretamente o déficit ferroviário vinculando qualquer aumento de custos (de todo tipo, salário inclusive) a novas receitas ou corte de custos de modo compensatório. Nesse pacote se buscava a racionalização por meio da supressão de serviços considerados antieconômicos, o que implicava em erradicação imediata de cerca de 4 mil quilômetros de vias e suas respectivas instalações. Ainda como forma de reduzir a quantidade de empregados, se propunha a privatizar os serviços tais como os dos carros restaurantes, comercialização de cargas, assim como se apontava também, a possibilidade de se privatizar (total ou parcialmente) as oficinas de reparações do equipamento ferroviário.

O impasse chegou ao ponto crítico no final de outubro de 1961. Depois de meses de negociações entre os trabalhadores e governo, os grêmios declararam uma greve de advertência. Em represália o governo decretou em 27 de outubro, o fechamento de ramais e de oito oficinas; ações às quais os trabalhadores responderam com uma greve por tempo indeterminado que se estendeu por 42 dias<sup>14</sup> até a suspensão da execução do Plano e a demissão do ministro de Obras e Serviços Públicos.

A luta como resposta firme e determinada da categoria ferroviária constituiu, até 1976, uma condição em que não se distinguia bem “nem vencedores nem vencidos”, pois prevaleceu uma situação de empate político em que os trabalhadores ganharam a disputa conjuntural. Do ponto de vista dos trabalhadores, estes conseguiram uma visível vitória sobre a proposição do Plan Larkin, que erradicaria seus postos de trabalhos. Porém, o

<sup>14</sup> Sobre este assunto ver: ORTEGA, 2012: 25 e seguintes; e “Huelga Ferroviaria de 1961 contra Plan Larkin”, disponível em <http://www.youtube.com/watch?v=qq3Dmth3P80>.

caminho do desmantelamento de grande parcela do sistema ferroviário nacional, a partir deste momento, se tornou inevitável. As determinações do Plan Larkin, de erradicação de linhas e postos de trabalho - não implantadas em 1961 - seguiram, às vezes silenciosas, outras nem tanto, sendo executadas pelos distintos governos que se sucederam depois da queda do governo de Frondizi, ao longo dos anos seguintes. Pela primeira vez, no entanto, se havia tentado abertamente implantar um desmantelamento estrutural (ainda que parcial), comandado pelo Estado; desmonte que se confirmou nos anos seguintes.

Ao final da década de 1980 e início da década de 1990, respectivamente, os governos de Menem e Collor, em sintonia com o ressurgimento do neoliberalismo, diante dos déficits ferroviários (dívida externa, hiperinflação, etc.) lograram por meio de estratégias neoliberais a devolução do setor ferroviário, de seus respectivos países, aos investidores privados.

Na Argentina, o presidente Menem sancionou, o mais breve possível, a lei n.23.696 (Ley de Reforma del Estado), em 17 de agosto de 1989. Na realidade iniciou seu governo com o forte propósito de promover o processo de privatização argentino e desmontar o imenso aparelho estatal criado desde o início do século XX. Ato contínuo, por meio do Decreto 666/89, em setembro de 1989, implantou o Plan de Coyuntura cuja meta era, em 180 dias, iniciar o processo de racionalização ferroviária. No Brasil, o presidente Fernando Collor de Mello (15 de março de 1990 a 29 de dezembro de 1992) em seu primeiro ano de mandato sancionou a Lei n. 8.031, de abril de 1990, que criou o Programa Nacional de Desestatização (PND)<sup>15</sup>.

Portanto há que levar em conta que nos processos de reestruturações dos serviços ferroviários argentinos e brasileiros, executados durante a década de 1990, estavam contidas questões político, econômicas e ideológicas que ultrapassavam questões

---

<sup>15</sup> Eram objetivos fundamentais do PND, do governo de Collor: I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público; II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público; III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada; (...) VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa (BRASIL, 1990).

meramente conjunturais, como os déficits de algumas linhas ferroviárias. Para além da questão do déficit, hiperinflação, dívida externa, etc., se tratavam naquele momento da redefinição do papel do Estado a respeito do serviço público. Naquela conjuntura neoliberal o Estado começava deliberadamente a abandonar suas tarefas relacionadas à prestação, para se deslocar para a regulação da gestão dos operadores privados. Segundo Felder “Que no se tenga duda de que ahí estaban ocurriendo mucho más que transformaciones funcionales. Se definía allí, por detrás de esas transformaciones funcionales, las relaciones de poder entre distintos grupos sociales y de sus posibilidades de apropiación de porciones del producto social” (2001:145).

Aos operadores, na década de 1990, claramente lhes interessavam uma ferrovia cargueira. A desestatização era parte de uma estratégia política na qual se articulavam as opções técnicas sobre as modalidades ótimas da gestão; mas também ideológicas relativas aos fins esperados pelo Estado em um contexto histórico que condicionava e marcava os limites do possível sobre as possibilidades de articulação e promoção de interesses de distintos sujeitos sociais (empresários, trabalhadores, usuários e governo). O desenho do processo licitatório, que se abria como forma de se restituir as ferrovias ao setor privado, estava longe de ser, portanto, um tema predominantemente técnico. Seguramente, haveria neste processo, ganhadores e perdedores.

Após um longo ciclo de quatro décadas de intervenção estatal, havia-se operado mais que uma alteração conjuntural no sistema ferroviário desses dois países. O que se observava, no início da década de 1990 era o fim do modelo ferroviário construído entre meados do século XIX e meados do XX e a reafirmação de outro. Longe se estava daquilo que se denominou fim da era ferroviária. O que se via no processo de “privatização” era um novo recomeço – para os investidores privados, que voltavam ao setor. Ao final desse largo processo de quatro décadas, a rede ferroviária nacional, despojada de seus ramais antieconômicos, dos serviços de passageiros interurbanos e da maioria de seus empregados, e devidamente despedaçada, retornou, na década de 1990, às mãos de um seletto grupo de clientes ferroviários e de uns poucos transportadores de cargas; seletto grupo que na maior parte dos casos se tornaram, com a reconcessão, clientes de si mesmos.

O processo de racionalização que começou pela Argentina entre 1989 e 1991, era, portanto, resultado de uma elaboração bastante pragmática que buscava o controle do déficit (do Estado, em seu conjunto e do ferroviário, em particular). Na realidade tratou-se de executar a partir daí de modo radical a antiga estratégia, que vinha sendo posta em prática, aos poucos, desde o governo Frondizi. Entre 1989 e 1993 foram abandonados cerca de 5.500 quilômetros de vias férreas<sup>16</sup> – gerando prejuízos aos usuários localizados nessas linhas secundárias, ao mesmo tempo em que foram eliminados<sup>17</sup> cerca de sessenta e cinco mil empregados ferroviários, que não foram incluídos no pacote da desestatização.

As novas empresas foram constituídas à medida que se ia ocorrendo os leilões. A Ferroexpreso Pampeano (FEPSA) recebeu a primeira concessão em 1º de novembro de 1991; seguida da Nuevo Central Argentino (NCA), em 23 de dezembro de 1992; a terceira, Buenos Aires al Pacífico (BAP), foi constituída em 26 de agosto de 1993; a Ferrocarril Mesopotámico (Mesopotámico Gral. Urquiza) foi constituída em 22 de outubro de 1993; a quinta a se constituir foi a Ferrosur Roca em 12 de março de 1993. Por último se criou em 1º de outubro de 1993, a Ferrocarril General Belgrano Sociedad Anónima, que fora mantida à margem do processo de reconcessão ante a falta de interessados privados.

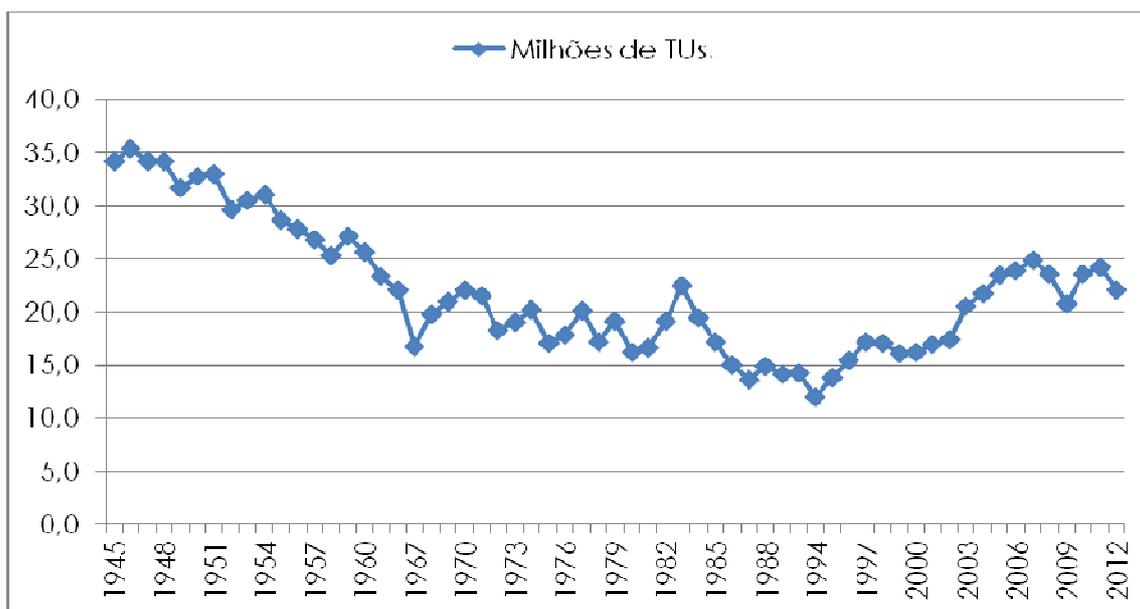
Assim, cinco das seis foram obtidas por consórcios que tinham (como determinava a lei) a participação de grandes empresários argentinos associados a operadoras estrangeiras. Entre 1991 e 1993 foram entregues a esses consórcios privados 21.200 quilômetros de vias, de um total de 34 mil (em operação em 1989). Ao final, 29 empresas, agrupadas em seus respectivos consórcios, adquiriram no processo de reconcessões, as cinco primeiras ferrovias que saíram dos leilões. Em cada uma delas havia um grande acionista, com uma quantidade de ações que, em geral, ultrapassava a metade do total.

Quando se analisam os últimos anos desta etapa de reconcessão observa-se que o modelo “ferrovia-mínima”, continuado pelas empresas privadas na década de 1990,

<sup>16</sup> Foram ofertados nos leilões 28.526 km de vias férreas para os seguintes concessionários: NCA, 4.750 km; FEPSA, 5.094 km; FERROSUR, 3.377 km; BAP, 5.254 km; Mesopotámico, 2.704 km. E, foram atribuídas a General Belgrano 7.347 km. Ao final de 2012, havia em operação 18.336 km (CNRT, 2013).

<sup>17</sup> A categoria ferroviária que, em 1989, Somavam 93 mil empregados segundo as estatísticas de FERROCARRILES ARGENTINOS (1990:4) se reduziu a aproximadamente 17 mil agentes (CAF, 2004:37).

observa-se certo sintoma de envelhecimento precoce. Tanto na Argentina, quanto no Brasil verifica-se certa perda de dinamismo deste modelo. Isso depois deste, após décadas de gestão estatal, dar sinais que se havia instituído um modelo eficiente de gestão ferroviária – capaz de (supostamente) produzir com os velhos sistemas ferroviários daqueles países, a custos de produção mais baratos<sup>18</sup>. Na Argentina, no entanto, se verifica que existe uma longa distância entre as metas projetadas e as realizadas pelas ferrovias reconcedidas. Na verdade as ferrovias argentinas estão longe de atingir seu melhor desempenho histórico. Assim como ainda não conseguiram atingir as metas impostas pelo governo no momento de sua concessão realizadas há mais de duas décadas.



**Figura 2. Ferrovias argentinas. Transporte anual (TUs, 1945-2012).**

Fonte: CNRT, 2013. Não estão os dados de Belgrano Cargas, entre 1994 e 1999.

De acordo com essas metas em seu conjunto deveriam transportar algo superior a 27 milhões de Toneladas Úteis (TU) – marca que esteve perto de ser alcançada em 2007 - quando transportaram cerca de 25 milhões de toneladas. Porém, o que se observa é que após passar por um processo de retomada do crescimento da produção entre 1994 e 2007,

<sup>18</sup> Segundo informam os manuais de Economia, um método de produção é eficiente quando comparado com outros métodos utiliza de menor quantidade de insumos (capital e/ou trabalho) para produzir uma quantidade de produto.

as ferrovias argentinas em seu conjunto, parecem ter atingido o limite máximo de sua produção, dado os níveis de investimentos ocorridos no setor.

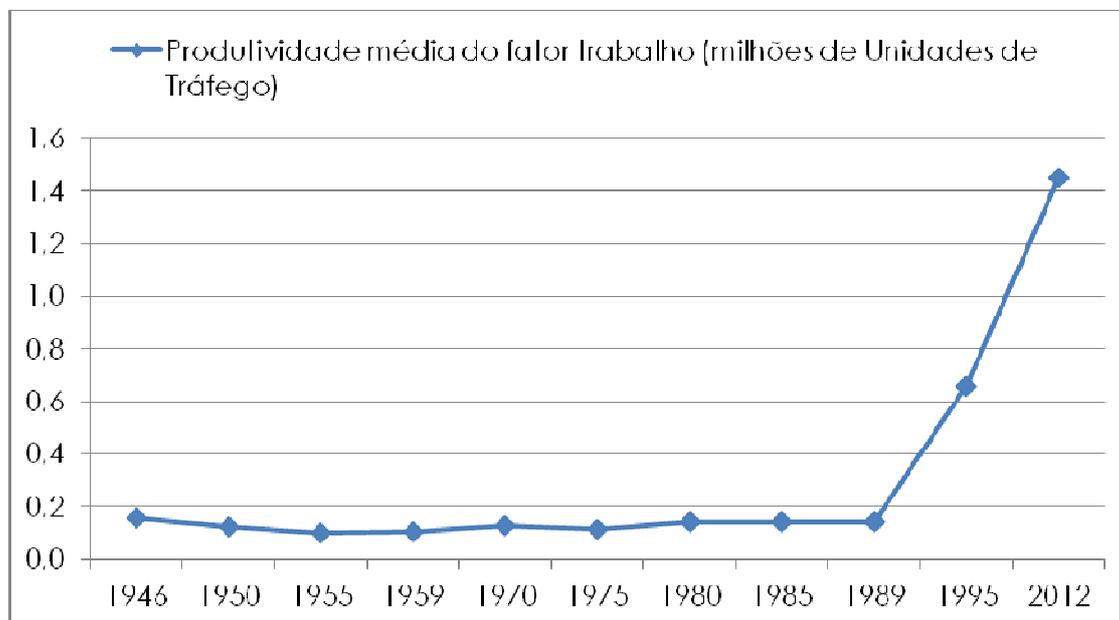
Há que se levar em conta que as empresas estão operando com uma quantidade muito reduzida de pessoal e obtendo produtividade bem acima da historicamente alcançada. Segundo Schavarzer, isso ocorre porque a primeira onda de investimentos exitosos já ocorreu há muito tempo, nos primeiros anos de concessão menemista. Naquela ocasião as empresas “hicieron inversiones en equipos y en organización, que llevaron a aumentar la especialización de las cargas, mejorar el sistema de comunicaciones, y concentrar los movimientos en los corredores decisivos del sistema” (1999:11). Além do mais, ainda de acordo com este autor, os investimentos foram distintos daqueles exigidos pelo governo, durante o processo de reconcessão. “(...) El monto total de esas erogaciones fue de 280 millones de dólares hasta diciembre de 1997, lo que arroja (en la etapa de inversiones iniciales) un promedio aproximado de 60 millones de dólares anuales (SCHAVARZER, 1999:11). No entanto, para que as empresas voltassem a atingir alto nível de oferta de serviços que lhes permitam alcançar as metas definidas pelo governo durante o processo licitatório, teriam que fazer investimentos correspondentes aos objetivos de vencer as condições obsoletas do conjunto do sistema ferroviário nacional para alcançar novo padrão. O que implicaria que as ferrovias deveriam retomar parte das cargas que há tempos foram perdidas para o transporte rodoviário. Tarefa bastante difícil considerando-se que ao final da década de 1990 as tarifas ferroviárias estavam mais baixas, entre 10 e 40%, em relação aos preços de 1992. Queda esta que foi resultado das novas condições competitivas em relação aos outros modais, devido a mudanças nas condições de mercado<sup>19</sup>.

O êxito empresarial destas ações pode ser medido a partir da observação de que, exceto no caso da Belgrano Cargas, todas as demais ferrovias tiveram êxito em ampliar a quantidade transportada (em TUs), entre a década de 1990 e 2010; e isso se deu ao mesmo

---

<sup>19</sup> La competencia intermodal continúa siendo una de las mayores amenazas percibidas por los concesionarios de los ferrocarriles argentinos. Como parte del programa de liberación de la economía, en 1991, el gobierno nacional distendió la regulación del control del ingreso de los camiones y sus tarifas en el transporte de cargas, con el objetivo de promover la competencia intermodal. La competencia desatada obligó a los concesionarios ferroviarios de carga a reducir sus tarifas (CAF, 2004:39).

tempo em que se reduziram a quantidade de trabalhadores. Ao se comparar a produtividade de pessoal em dois períodos distintos, como por exemplo, 1946 e 2012, se constata que na primeira etapa foram transportados 15,2 bilhões de TKUs e 7,7 bilhões de PKM; portanto, foram transportados em âmbito nacional cerca de 22,9 bilhões de Unidades de Tráfego (UTs) utilizando-se 152.546 empregados para realizar esta tarefa. Em 2012 foram transportadas 10,5 bilhões de TKUs (ou seja, 10,5 bilhões de UTs) empregando-se para tanto 7.277 ferroviários<sup>20</sup> (ver Gráfico 3, abaixo).



**Gráfico 1. Ferrovias argentinas. Empregados por Unidade de Tráfego. Anos diversos.**

Fonte: REPÚBLICA ARGENTINA, MOP, 1950; Ferrocarriles Argentinos; CNRT, 2013.

Os ferroviários argentinos, em 2012, haviam alcançado assim, um recorde de produtividade se comparado com o trabalho realizado pela categoria no ano de 1946. Ainda que se devam ponderar os números (expostos com o propósito de indicar as tendências principais do fenômeno), pode-se afirmar que cada ferroviário produziu, em 2012, proporcionalmente, cerca de sete vezes mais UTs que cada um dos ferroviários argentinos realizaram em 1946; (ou quatorze vezes mais que seus companheiros produziram em 1955

<sup>20</sup> Quantidade de empregados, em 2012: NCA, 1.410; FEPSA, 1.082; FERROSUR, 1.046; BAP/ALL 1.544; MGU/ALL, 592; y, Belgrano, 1.603. (CNRT, 2013).

ou em 1989 - período que antecedeu aos leilões)<sup>21</sup>. Os ferroviários, mais que nunca, pelo que demonstram os dados, deram sua efetiva "contribuição".

No Brasil, por volta de meados da década de 1990, a ferrovias brasileiras limitavam-se, basicamente, ao transporte de cargas; cargas essas pertencentes, basicamente, aos grandes clientes que foram se apropriando dos serviços ferroviários (NUNES, 2011). Logo, ao iniciar-se o processo de desestatização ocorrido no final da década de 1990, o Estado estava devolvendo ao “mercado” algo mais que ferros-velhos – devolvia-lhe naquela ocasião, um novo modelo de negócios ferroviários; modelo este que continuou a ser seguido pelos concessionários privados que prosseguiram depois da reconcessão especializando-se em converter as “suas” empresas férreas em, cada vez mais, “ferrovias-mínimas”: mais produtivas e cada vez menos, públicas. Com esse tal processo de "reinvenção" do sistema ferroviário nacional efetivado por meio da reconcessão [levada a cabo entre 1996-1998] cessaram-se as intervenções diretas estatais nas empresas férreas. As antigas companhias, agora reestruturadas, retornaram ao controle de alguns poucos concessionários privados, que prosseguiram com o processo de redução da mão de obra empregada no setor. Entre 1995 e 2002, (ver Quadro 4, abaixo), a quantidade de trabalhadores ferroviários brasileiros foi reduzida, de aproximadamente 58 mil ferroviários para algo em torno a 16 mil empregados. Logo, neste breve período – anterior, 1995, e posterior à reconcessão ao setor privado, 2002 - ocorreu uma redução de 72% no total da força de trabalho (sobre uma base que já vinha sendo reduzida ao longo da gestão estatal).

**Quadro 4. BRASIL. Ferrovias reconcedias. Ferroviários empregados: 1995 a 2002.**

Empresas	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002
FEPASA	15.570	6.380	6.439	3.056	3.174	3.844	2.325
FCA	10.988	3.249	2.416	2.296	2.590	2.821	2.582
ALL	9.604	3.110	2.379	2.216	2.018	2.055	2.122
MRS - Logística	9.398	3.928	3.299	3.093	2.988	2741	2709
EFVM	4.409	3.032	2.846	2.879	2.691	4.726	4.378
CFN	3.886	969	622	614	694	939	946
Novoeste	2.424	780	623	651	639	689	618

<sup>21</sup> E, nem estão computados, por exemplo, os PKMs produzidos pelos ferroviários dos trens metropolitanos de Buenos Aires.

EFC	1.539	1.241	1.301	1.155	1.234	2.867	2.671
FTC	343	165	151	144	142	215	229
<b>Total</b>	<b>58.161</b>	<b>22.854</b>	<b>20.076</b>	<b>16.104</b>	<b>16.170</b>	<b>20.897</b>	<b>18.580</b>

Fonte: Anuários Estatísticos (RFFSA e FEPASA); GEIPOT e ANTT. Siglas: (FEPASA/FERROBAN) Malha Paulista; (FCA) Ferrovia Centro Atlântica; (ALL) Ferrovia Sul Atlântico; (MRS Logística) Malha Sudeste; (EFVM) Estrada de Ferro Vitória a Minas; (CFN) Malha Nordeste; Novoeste; (FTC) Tereza Cristina; e (EFC) Estrada de Ferro Carajás.

Os cerca de dezesseis mil trabalhadores, empregados nos anos 1999/2000, representavam menos de 10% do total de trabalhadores que fazia parte da categoria ferroviária brasileira, na década de 1950<sup>22</sup>. E em decorrência desses fatores anteriormente apontados se verifica ter ocorrido novo ciclo de aumento da produtividade média do fator trabalho, observável quando se observa a produção realizada (em TKU) em função da quantidade de empregados. Conforme se pode constatar no Quadro 5, abaixo, em 1995, no conjunto da malha ferroviária estatizada, cada trabalhador produzia em média 2,4 milhões TKU/ano; em 2000 este número havia quase quadruplicado (9,5 milhões de TKU/ano).

**Quadro 5. Ferrovias reconcedias. Produtividade média do fator trabalho (TKU/Empregados).**

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

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

Não por acaso se observa que tenha ocorrido considerável redução da participação da despesa com pessoal no custo total das ferrovias que passaram por reconcessão na década de 1990. Por consequência o saldo operacional, após longo período deficitário

<sup>22</sup> Em 1957, ano de formação da RFFSA, esta empresa contava com quase 162 mil trabalhadores. Em 1971, a FEPASA empregava 36.642 ferroviários. (Anuários Estatísticos: RFFSA e FEPASA).

voltou a apresentar superávits em quase todas as “novas” ferrovias. Considerando-se somente o conjunto formado pelas ferrovias originárias da RFFSA e FEPASA, na Tabela 4, abaixo, verifica-se que as despesas com pessoal, que em 1996 representaram 36% dos custos totais, foram reduzidas para algo em torno de 20%, em 2000.

**Tabela 4. Despesa com pessoal: % sobre a despesa total, 1996 a 2000.**

Empresas	1996	1997	1998	1999	2000
Malha Paulista – FERROBAN	60,1	15,7	49,3	23,1	31,9
Novoeste	43,8	33,6	31,3	22,3	32,4
Tereza Cristina – FTC	36,3	35,6	19,3	15,0	10,5
Ferrovias Centro Atlântica	35,4	38,7	29,5	18,3	15,9
Malha Nordeste	35,0	nd	52,7	24,9	29,9
(Ferrovias Sul Atlântico) ALL	32,6	51,4	36,7	20,4	20,6
Malha Sudeste - MRS – Logística	31,0	40,5	28,5	18,5	16,7
Estrada de Ferro Vitória a Minas	nd	42,6	28,7	25,0	19,8
Estrada de Ferro Carajás	nd	38,1	32,0	18,8	18,3
Total	35,8	25,8	33,0	20,7	19,7

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

Vale observar que a redução proporcional de despesas com pessoal ocorreu em todas as empresas que passaram por processo de reconcessão.

Parece evidente, conforme demonstram os dados, que também os ferroviários brasileiros deram, nas duas ocasiões, tanto no processo de estatização, no pós-Segunda Guerra quanto no processo de desestatização, na década de 1990, sua efetiva "contribuição" para o aumento da produtividade das ferrovias nacionais; produtividade esta que foi decisiva para atrair novamente as empresas privadas e investidores ao setor, depois de décadas de controle estatal.

## Referências

### Fontes

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). ANAC divulga Anuário do Transporte Aéreo de 2013. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/Noticia.aspx?ttCD\\_CHAVE=1584](http://www.anac.gov.br/Noticia.aspx?ttCD_CHAVE=1584)>. Acesso em 04/04/2015.

Anuários Estatísticos: da RFFSA, da FEPASA e dos Transportes (GEIPOT) - anos diversos.

BRASIL (a). Presidência da República Federativa do Brasil. Lei n. 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3115.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm)>. Acesso em 20 de janeiro de 2012.

BRASIL (b). Presidência da República Federativa do Brasil. Lei n. 6.171, de 9 de dezembro de 1974. **Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro** e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1970-1979/L6171.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6171.htm)>. Acesso em 20 de janeiro de 2012.

BRASIL (c). Ministério dos Transportes. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A**. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em 20 de janeiro de 2012.

BRASIL (d). Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Evolução do transporte ferroviário**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/ResumoEvol.T.Ferrov.2.pdf>>. Acesso em 20 de janeiro de 2012.

BRASIL, MVOP, 1922

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Evolução do Transporte Ferroviário** (até junho de 2014). Disponível em: <file:///C:/Users/ivanilnunes/Downloads/evolu%C3%A7%C3%A3o\_do\_transporte\_ferrov%C3%A9rio\_2013\_14ii%20(1).pdf>. Acesso em 02/04/2015.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas [MVOP]. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União**. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1922.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas [MVOP]. **Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional**. 1958-68. Rio de Janeiro: DNEF, 1968.

COMISSION ECONOMICA PARA AMÉRICA LATINA Y CARIBE (CEPAL). **El transporte en America Latina**. Nueva York: CEPAL, 1965.

COMISSION NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT). **Datos Generales Concesionarios de Carga**. Disponíveis em: <http://www2.cnrt.gov.ar/calidad/Datostn.asp>. Acesso em 10/12/2013.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). **Boletim Estatístico - CNT**. Disponível em: <file:///C:/Users/ivanilnunes/Downloads/Boletim\_Estatistico\_Mar%C3%A7o\_2013.pdf>. Acesso em 04/04/2015.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF). **Rieles con futuro**. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur. Caracas (Venezuela), CAF, 2004.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Estatal ferroviária deixa rombo de R\$ 20 bilhões**. Mercado, 25/01/2007. <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u113995.shtml>. Acessado em 02 de fevereiro de 2009.

FERROVIA PAULISTA S.A (FEPASA). **Fepasa 20 anos**. Revista Comemorativa da Fepasa – Ferrovia Paulista S.A. São Paulo: Empresa de Comunicação Três Editorial Ltda, 1991.

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

REVISTA FERROVIÁRIA. **Estradas de Ferro do Brasil**. Rio de Janeiro, n/d, 1945 (Suplemento).

REVISTA FERROVIÁRIA. **Privatização sem traumas**. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística de Transportes, 1940-, mensal, janeiro de 1990).

REVISTA FERROVIÁRIA. **RFFSA 35 anos: Administrando o caos**. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes, setembro de 1992. Suplemento.

## Bibliografia

- CARDOSO, Daniel. **La gestión ferroviaria del Estado peronista, entre dudas, carencias y desafíos**. In: V Congreso de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril. Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX) Santiago de Chile, Instituto Italiano de Cultura, 12-13 de Septiembre de 2013.
- CENA, José Carlos. **Ferrocarriles Argentinos: Destrucción/Recuperación**. Buenos Aires: La Nave de los Locos, 2012.
- FELDER, Ruth. **La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina**.
- FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo**. São Paulo, 1981. 222p. Tese (Doutorado) - Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- FOLHA DE SÃO PAULO. **Estatal ferroviária deixa rombo de R\$ 20 bilhões**. Caderno Dinheiro, 25/01/2007. Disponível em:
- GÓMEZ, Teresita. **Transportes para el pueblo: dilemas de la política ferroviaria en el primer y segundo gobierno peronista (1946- 1951 y 1952 1955)** Teresita Gómez. In: V Congreso de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril. Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX) Santiago de Chile, Instituto Italiano de Cultura, 12-13 de Septiembre de 2013.
- GÓMEZ, Teresita; TCHORDONKIAN, Silvia (CESPA/Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires). **El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista**. In: 54 Congreso Internacional de Americanistas "Construyendo Diálogos en las Américas". Viena, Austria, Julio 15-20, 2012.
- JACOB, Chafic. **Ferrovias: o caminho certo**. São Paulo: IMESP/DAESP, 1982.
- LACERDA, Sander Magalhães. **O transporte ferroviário de cargas**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro\\_setorial/setorial15.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro_setorial/setorial15.pdf)>. Acesso em 12/05/2014.
- MALLON, Richard; SOURROUILLE, Juan. (Apud Schvarzer, 1999:6). **La política económica en una sociedad conflictiva**. El caso argentino. Buenos Aires, Amorrortu editores, 1973.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. Campinas, Pontes Editores, 1990 (1. ed. em 1974).
- NUNES, Ivanil. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.
- ORTEGA, Fernando Ariel. **En vías opuestas**. La disputa entre el gobierno Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina. Santiago de Chile, V Congreso de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril, Instituto Italiano de Cultura, 12-13 de Septiembre de 2013.

XI Congresso Brasileiro  
de História Econômica

14 a 16 de setembro de 2015 | Vitória/ES

12<sup>a</sup> Conferência Internacional  
de História de Empresas



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
PESQUISADORES  
EM HISTÓRIA  
ECONÔMICA



Departamento de Economia  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS

- ORTIZ, Raul Scalabrini. **Historia de los ferrocarriles argentinos**. Buenos Aires: Lancelot, 2006.
- ORTIZ, Ricardo M. **El ferrocarril en la economía argentina**. 2ª. edición actualizada. Buenos Aires: Cátedra Lisandro de la Torre, 1958.
- PAULA, Dilma Andrade. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Niterói, 2000. Tese (Doutorado), Departamento de História. Área de Concentração: História Contemporânea. Economia e Sociedade. Universidade Federal Fluminense.
- SALERNO, Elena (2003). **Los comienzos del Estado Empresario**: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Instituto de Investigaciones Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED). Documento de Trabajo n.6, febrero 2003.
- SALERNO, Elena. **Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia**. Hist. cienc. saude-Manguinhos [online]. 2008, vol.15, n.3 [cited 2013-05-29], pp. 657-678. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-59702008000300006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702008000300006&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 28/05/2013.
- SCHVARZER, Jorge. **Los ferrocarriles de carga en la Argentina**. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. Centro de Investigación de la situación del Estado Administrativo. Buenos Aires, 1999. Disponible en: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/FERAUL.DOC>>. Acesso en 10/12/2013.