

# Ferrovia brasileira: concessão pública para uso privado

Ivanil Nunes

Uninove/Prolam-USP.  
São Paulo – SP [Brasil]  
ivanilnunes@uninove.br

Ao analisar a reprivatização das ferrovias brasileiras e os principais produtos transportados, constatou-se que apenas um pequeno leque de mercadorias compõe a maior parte do que é conduzido. Verifica-se ainda que, em sua maioria, esses produtos pertencem aos acionistas dessas novas empresas, o que resulta em uma situação atípica, na qual o empresário ferroviário é cliente de si mesmo. Inicialmente, este estudo traz um breve histórico das privatizações/reestatizações na área, que servirá de base para a discussão em torno desse processo. Em seguida, são destacadas a composição acionária das “novas” ferrovias brasileiras e a participação de cada uma delas em relação ao conjunto da carga transportada, além das características desses produtos. Por fim, listam-se, de forma agregada, os produtos transportados pelas ferrovias e estabelece-se sua relação com os respectivos acionistas das companhias.

**Palavras-chave:** Ferrovia. Privatização.  
Transportes.

## 1 Introdução

Quando se analisa o sistema ferroviário brasileiro recém-privatizado, observa-se que cada empresa possui uma estratégia individual. A maioria delas atua em mercados específicos, o que pouco contribui para que o conjunto da malha continue tendo uma atuação sistêmica. No caso da privatização brasileira, consolidou-se um modelo em que a pessoa do operador e a do cliente ferroviário são uma só. Quando se considera o transporte feito nas ferrovias brasileiras, observa-se que poucos produtos e clientes se utilizam dessa concessão pública, o que torna seu uso praticamente privativo. Essa situação demonstra que há, nesse caso, uma flagrante contradição nesse mercado, pois uma grande parte do empresariado ferroviário passou a ser cliente de si mesmo, em razão de o modelo atual manter os mesmos padrões há décadas.

Anos antes do recente processo de privatização, as ferrovias brasileiras sofreram uma profunda reestruturação econômica e operacional estatizante, entre 1935 e 1971. No âmbito federal, de 1935 a 1968, dez empresas férreas foram encampadas. O reflexo imediato disso foi que a União, após mais de três décadas, teve de gerir maior quantidade de quilômetros de linhas, passando de um total de 14.032 quilômetros (km), que estavam sob sua responsabilidade até 1934, para 29.713 km de vias férreas, em 1968. Na instância estadual, foi formada a Ferrovia Paulista S. A. (Fepasa), que, ao unificar as principais ferrovias estatizadas de São Paulo, passou a administrar uma malha de aproximadamente 5 mil km.

Durante o processo de reestruturação, que se estendeu entre as décadas de 1960 e 1990, houve uma redução, não só do número de funcionários, mas também dos ramais ou das antigas ferrovias, consideradas antieconômicas. Ao todo, durante esse período, extinguiu-se quase um quarto de todas as linhas férreas que havia no país.

No entanto, contrariamente à argumentação que acusa o Estado de mau gestor, houve, no caso das ferrovias, por serem consideradas a principal atividade dessas empresas, um visível ganho de produtividade. A Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), no ano de

sua criação, 1957, transportou um total de 28 milhões de toneladas úteis – tarefa realizada por quase 159 mil ferroviários. Já em 1990, ultrapassou a marca das 75 milhões de toneladas transportadas, apesar de ser operada, à época, por 49 mil empregados.<sup>1</sup> Na Fepasa, em 1971, foram transportados 12 milhões de toneladas de cargas, utilizando-se 36 mil funcionários; em 1990, a ferrovia, operada por 18 mil ferroviários, transportou 18 milhões de toneladas.

Também colabora com uma melhor performance das empresas férreas no período (1970-1990) um considerável aumento na quantidade de cargas transportadas no país. Em 1970, a tonelagem [ou tonelada] útil por quilômetro (em inglês *tons per useful kilometer* [TKU]), agregada em todos os modais, era de 178,8 bilhões. Vinte anos depois, chegou a 558,9 bilhões. No mesmo período, nas ferrovias, o aumento proporcional de cargas transportadas superou o transporte de cargas por rodovia. Enquanto no sistema rodoviário o TKU saltou de 124 bilhões para 313 bilhões, na rede ferroviária subiu de 30 bilhões para 120 bilhões, na comparação dos resultados registrados entre 1970 e 1990, tendência que se manteve durante a década seguinte.

No entanto, a efetiva retomada do controle das empresas ferroviárias pelo setor privado ocorreu a partir do Decreto 473 (BRASIL, 1992), que incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização. O passo seguinte seria dado com a aprovação da Lei 11.079 (BRASIL, 2004).

Imediatamente, surgem os primeiros sinais de interesse privado e os grandes clientes se inquietam. Minerações Brasileiras Reunidas (MBR) e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), os dois maiores clientes da Rede, rivais por anos na discussão sobre qual deles obteria fretes mais compensadores, deixam de lado suas diferenças e se transformam em catalisadores do processo de concessão, arregimentando parceiros e formando a massa crítica que, daí em diante, permitirá ao trem circular em um só sentido: de volta à gestão privada.

A reprivatização das ferrovias, que haviam sido agregadas, em 1957, para a formação da RFFSA, iniciou-se, em 5 de março de 1996, com o leilão da Malha Oeste (antiga

Noroeste do Brasil). Dos cinco lotes restantes, quatro deles (Centro-Leste, Sudeste, Sul e Tereza Cristina) foram leiloados em 1996. O último leilão, o da Malha Nordeste, ocorreu em 18 de julho de 1997. A seqüência das privatizações das ferrovias brasileiras se intensificou, no contexto de desestatização, com a passagem da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) para a iniciativa privada, acompanhada das privatizações da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). Esse ciclo fechou-se em outubro de 1998, com o leilão da Fepasa. Desse modo, as companhias privadas, que surgiram no século XIX e foram encampadas em meados do século XX, retornaram ao controle privado.

## 2 A reprivatização das ferrovias

O processo de estatização da economia brasileira por volta da década de 1940 e sua posterior privatização na década de 1990 do século XX podem ser considerados partes integrantes de um movimento histórico pendular (PINHEIRO, 2000). Muitos dos setores reprivatizados haviam sido estatizados em passado recente. Para Pinheiro, apesar de existirem empresas estatais no Brasil desde o período colonial, foi a partir da implantação do Estado Novo, durante o governo Vargas, norteador por um certo nacionalismo econômico que implicava altos investimentos públicos em infra-estrutura e em setores de insumos básicos, que elas tiveram maior impulso. Ao longo dos anos, a presença do Estado na economia experimentou crescimento constante. Para se ter uma dimensão desse estreitamento de relação entre o setor público e o privado, se, em 1940, por exemplo, havia apenas 20 estatais, em 1979, a União administrava 268 empresas, entre as quais hotéis, usinas de açúcar e editoras.

Apesar de, formalmente, a RFFSA ter sido criada em 1957, depois de o governo encampar e reunir diversas ferrovias privadas, em dificuldades financeiras, a outras já estatizadas, a estatização da malha ferroviária federal vinha ocorrendo desde a década de 1930 e se estendeu até os anos 1960.

A RFFSA chegou a possuir 22 ferrovias. Nesse ciclo de estatização, a primeira ferrovia encampada pelo governo federal foi a Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de L'Est Brésilien, em 1935, que passou a denominar-se Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Em 1940, a Compagnie des Chamins de Fer de l'Ouest e a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande foram transformadas na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina; no mesmo ano, a União (em razão da extinção dos contratos de arrendamento da Companhia Carbonífera de Araranguá) retomou a posse da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. Em 1946, a União incorporou a ferrovia The São Paulo Railway, que viria a chamar-se Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Em 1950, foi encampada a Great Western, com o nome de Rede Ferroviária do Nordeste; no mesmo ano, a União encampa a ferrovia The Leopoldina Railway que se tornou a Estrada de Ferro Leopoldina. Em 1959, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e a Estrada de Ferro Santa Catarina foram incorporadas à RFFSA e, por último, em 1968, a Estrada de Ferro Nazaré foi incorporada à estatal. (REVISTA FERROVIÁRIA, 1992, p. 7).

O processo de reprivatização das estatais inicia-se, timidamente, durante a década de 1980, com a privatização de 38 empresas que gerou uma receita de, aproximadamente, 780 milhões de dólares. A partir de 1990, porém, a política em prol da privatização se fortalece no período (1996-1998), quando estatais estaduais foram privatizadas. Segundo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (2002), de 1991 a 2000, foram privatizadas 130 estatais (das quais 38 eram estaduais), gerando uma receita de 82 bilhões de dólares. Se considerada a transferência da dívida (18,1 bilhões de dólares) para o setor privado, a receita total chega a superar 100 bilhões de dólares (BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL, 2002). Vale notar que, desse montante, o setor ferroviário participou com 1,962 milhão de dólares e ultrapassou o setor de fertilizantes, de informática, portuário e outros.

Para se adequar ao processo de privatização, a malha da RFFSA foi dividida em seis

lotes. Estruturalmente, porém, a malha ferroviária, posta à disposição da iniciativa privada, era bastante diferente daquela obtida do governo federal entre 1935 e 1968. Comparando-se os seis lotes com as “novas” ferrovias formadas no período (1996-1997), é possível perceber a redução na extensão das linhas (linhas extensas são consideradas antieconômicas) bem como o aumento na quantidade de mercadorias transportadas; isso sem contar com a grande redução no número de funcionários, conforme se observa no Quadro 1.

Na Ferrobán, ex-Fepasa, a diferença também é considerável quando comparada com o conjunto das antigas ferrovias que formaram a Fepasa no início da década de 1970. Antes da constituição da Fepasa, o conjunto da malha que veio a compor a Ferrobán chegou a ser operado por mais de 38 mil ferroviários. Em 2001, reduziu-se esse número a 3.844 funcionários. No entanto, no mesmo período, a quantidade transportada, que, em 1970, era de 11,9 milhões, aumentou para 15,2 milhões de toneladas por ano – um acréscimo de 28% (FERROVIA PAULISTA S. A., 1972).

Segundo David (1994), houve redução no pedido de produtos transportados pelas ferrovias, em razão da especialização de determi-

nados segmentos do mercado de transportes. Essa nova realidade fez com que o transporte de passageiros – de longo percurso –, de encomendas e o das pequenas expedições, normalmente deficitários, fossem desativados. Esse ajuste do setor, diante dos novos desafios que se impunham à época, teria possibilitado que as ferrovias brasileiras ampliassem a quantidade transportada, apesar da redução do efetivo. Outro fator se refere ao transporte em geral que cresceu muito no período 1970-2000.

Vale considerar que outros modais – aeroviário, dutoviário e aquaviário – também cresceram substancialmente no mesmo período. No caso da ferrovia, no entanto, o destaque ficou por conta do incontestável aumento de produtividade verificado no período (1970-1990). O volume total transportado por ferrovia, que, em 1970, era de, aproximadamente, 30 bilhões de TKU, passou a 129 bilhões, em 1996, e atingiu 155,6 bilhões de TKU, em 2000 (DAVID, 1994; EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES, 2000). Esses números parecem atestar que a administração estatal (tanto federal quanto estadual) foi capaz de reestruturar operacionalmente as ferrovias brasileiras, de 1957 a 1996, a ponto de possibilitar novamente, à iniciativa

Ferrovia	1957	1971	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001
MRS Logística (MRS)	60.500	–	–	7.655	3.769	3.302	3.149	3.044	2.741
Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)	40.500	–	–	8.110	3.769	2.390	2.296	2.590	2.821
América Latina Logística (ALL)	28.600	–	–	8.020	3.949	2.372	2.216	2.018	2.055
Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN)	20.000	–	–	3.058	1.691	797	827	1.010	939
Ferrovia Novoeste (Novoeste)	8.600	–	–	1.494	831	668	690	692	689
Ferrovia Tereza Cristina (FTC)	900	–	–	303	242	195	194	208	215
RFFSA	158.814	–	49.200	28.639	15.330	15.235	12.407	13.846	13.304
Ferrovia Bandeirantes (Ferrobán)	–	36.288	18.053	*	*	5.511	3.035	4.284	3.844
EFVM	–	–	–	4.424	4.201	2.842	2.879	4.937	4.726
EFC	–	–	–	1.544	1.466	2.569	2.493	2.666	2.867
Total	–	–	–	40.575	26.664	20.646	17.779	21.449	20.897

**Quadro 1: Brasil. Quantidade total de ferroviários (1957-2001)**

Fonte: Revista Ferroviária (1992); Fepasa (1972-1991); Brasil (2002, 2003).

privada, a obtenção de lucros. Esse novo quadro econômico e operacional das ferrovias, ao que parece, estimulou o processo de reprivatização da malha ferroviária, promovendo o retorno dos empresários ao comando das “novas” ferrovias brasileiras.

### 3 As novas ferrovias

Segundo o BNDES (2002), as empresas brasileiras colaboraram com mais de 80% do total dos investimentos destinados à privatização. Algumas companhias, como a CVRD e a CSN, tinham interesse vital em adquirir o direito de explorar alguns dos trechos da RFFSA, porque isso atendia a seus interesses comerciais.<sup>2</sup> Após os leilões, a relação dos novos proprietários das ferrovias brasileiras passou a ser a seguinte:

- Malha Oeste, antiga Noroeste do Brasil, passou a denominar-se Novoeste;
- Malha Centro-Leste recebeu o nome de FCA;
- Malha Tereza Cristina passou a ser denominada FTC;
- Malha Sudeste passou a denominar-se MRS;
- Malha Sul recebeu o nome de ALL;
- CFN foi a última das empresas da RFFSA a ser privatizada.

**Tabela 1: Participação acionária na Novoeste**

Acionistas	Capital total (%)
Noel Group	38,1
Chemical Latin America Equity Association	38,1
Bankamerica International Investors Corporation	8,6
Western Rail Investors LLC	7,6
Brazil Rail Partners	6,7
DK Partners	1
Total	100

Fonte: Revista Ferroviária (1997).

**Tabela 2: Participação acionária na FCA**

Acionistas	Capital total (%)
Ralph Partners I	17,8
Railtex International Holdings (Railtex)	13,0
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S. A. (Judori)	13,0
CSN	12,8
Mineração Tucumã	11,2
Interfêrrea S. A. Serviços Ferroviários e Intermodais (Interfêrrea)	9,7
Tupinambarana S. A.	9,7
Varbra S. A.	6,3
Fundação Vale do Rio Doce de Seguridade Social (Valia)	3,5
Bank Boston S. A.	3,0

Fonte: Revista Ferroviária (1997).

**Tabela 3: Participação acionária na FTC**

Acionistas	Capital total (%)
Santa Lúcia Agroindústria e Comércio	33,3
Banco Interfinance S. A.	33,3
Geral de Engenharia e Montagens (Gemon)	33,3
Total	100

Fonte: Revista Ferroviária (1997).

**Tabela 4: Participação acionária na MRS**

Acionistas	Capital total (%)
CSN	33,1
MBR	23,2
Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (Usiminas)	11,3
Fundação Caemi de Previdência Social (Funcape)	9,9
Ferteco Mineração S. A.	9,5
Ultrafértil S. A.	5,0
Companhia Siderúrgica da Guanabara (Cosigua)	3,0
ABS Empreendimentos Imobiliários, Participações e Serviços S. A.	2,7
Celato Integração Multimodal S. A.	2,4
Total	100

Fonte: Revista Ferroviária (1997).

**Tabela 5: Participação acionária na ALL**

Acionistas	Capital total (%)
Ralph Partners I	44,2
Judori	18,4
Brasil Private Equity	13,1
Varbra S. A.	7,0
Interférrea	7,0
Railtex	6,0
Brazilian Equity Investors III	3,4
Brazilian Equities	0,9
Total	100

Fonte: Revista Ferroviária (1997).

**Tabela 6: Participação acionária na CFN**

Acionistas	Capital total (%)
Taquari Participações	30
CVRD	30
CSN	30
Empregados	9
Outros	1
Total	100

Fonte: Companhia Ferroviária do Nordeste (2002).

A CFN foi arrematada por apenas 11,4 milhões de reais por meio de um consórcio liderado pela CVRD, que passou a controlá-la em 1º de janeiro de 1998.

A malha da Fepasa foi privatizada em outubro de 1998, em um único lote, após ser ar-

rematada pelo consórcio Ferroban, formado pela Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (Previ), Fundação dos Economistas Federais (Funcef), Ferronorte Participações S. A., CVRD e Latin American Infrastructure Fund (Laif). Vale ressaltar que o sistema paulista, antes do leilão, fora incorporado à RFFSA como sua sétima malha, em processo de renegociação das dívidas do Estado de São Paulo com o governo federal.

A performance das empresas concessionárias passou a ser avaliada a partir de 2000, aferindo-se a qualidade dos serviços prestados, com base no Critério de Avaliação do Desempenho (CAD), da Secretaria de Transportes Terrestres (STT) (BRASIL, 1998). Desde a primeira avaliação, foi aprovado o desempenho operacional e econômico-financeiro das concessionárias originárias do processo de desestatização das malhas da RFFSA. Se considerarmos boa a avaliação do desempenho das concessionárias em 1997 e 1998 – e no caso da ALL, excelente –, poderemos concluir que, no período (1998-2001), essa performance foi ainda melhor. Pelo menos é o que demonstram os indicadores analisados na Tabela 7, referentes ao período (1999-2001), obtidos dos dados apresentados ao governo federal.

Das nove concessionárias relacionadas, apenas duas (CFN e FTC) tiveram seus investimentos reduzidos. As demais ampliaram conside-

**Tabela 7: Ferrovias brasileiras (investimentos realizados)**

Concessionária	1999 (em milhares reais)	2000 (em milhares reais)	2001 (em milhares reais)	1999 (%)	2000 (%)	2001 (%)
MRS	75.972,00	105.743,00	82.922,00	100	139,2	109,1
FCA	53.918,00	89.767,50	143.869,00	100	166,5	266,8
ALL	46.281,00	82.347,00	49.902,00	100	177,9	107,8
CFN	10.185,40	7.996,70	-2.084,00	100	78,5	-20,5
Novoeste	7.304,00	7.616,00	9.284,00	100	104,3	127,1
FTC	3.587,00	1.615,00	1.335,00	100	45	37,2
Subtotal (malhas originárias da RFFSA)	197.247,40	295.085,30	285.228,00	100	149,6	144,6
EFVM	44.665,80	126.741,90	108.568,20	100	283,8	243,1
Ferrobán	33.574,40	97.319,70	54.270,00	100	289,9	161,6
EFC	29.824,00	75.677,10	171.831,00	100	253,7	576,2
Total	305.311,60	594.823,90	619.897,20	100	194,8	203

Obs.: Para verificar a variação, em percentual, dos investimentos no período (1999-2001), toma-se 1999 como ano-base.

Fonte: Brasil (2002, 2003).

ravelmente seus investimentos em 2000 e 2001 em relação aos de 1999.

Em 2000, os investimentos na empresa EFC foram mais que o dobro e, em 2001, chegaram a representar quase seis vezes o valor investido em 1999. Provavelmente, esse é um dos fatores que contribuíram para reduzir o número de acidentes.

Conforme se pode observar na Tabela 8, no biênio, ocorreu redução de acidentes em torno de um terço. Em 2001, o desempenho continuou melhor que o constatado no ano anterior, apesar de a redução na FCA ter sido mínima.

Outro indicador promissor refere-se ao crescimento da TKU, em sete das nove concessionárias.

Entre 1999 e 2001, observa-se que o transporte na Ferrobán cresceu 65%. Nesse item, apenas a Novoeste e a CFN apresentaram redução.

Entre os itens analisados, a velocidade média comercial é um dos que refletem a melhora da performance das ferrovias brasileiras, conforme se observa na Tabela 10.

Também nesse item, à exceção da CFN e EFC, houve considerável melhora quando se compara 2000-2001 com o ano de 1999. No caso da FTC, a velocidade comercial chegou a duplicar, passando de 8,7 para 17,5 quilômetros por hora (km/h).

**Tabela 8: Ferrovias brasileiras – quantidade de acidentes (1999-2001)**

Concessionária	1999	2000	2001	1999 (%)	2000 (%)	2001 (%)
CFN	879	508	402	100	57,8	45,7
FCA	755	735	705	100	97,4	93,4
ALL	495	510	404	100	103	81,6
MRS	367	329	268	100	89,6	73
Novoeste	243	272	217	100	111,9	89,3
FTC	6	9	4	100	150	66,7
Subtotal (malhas originárias da RFFSA)	2.745	2.363	2.000	100	86,1	72,9
Ferrobán	568	377	355	100	66,4	62,5
EFVM	399	434	252	100	108,8	63,2
EFC	235	268	55	100	114	23,4
Total	3.947	3.442	2.662	100	87,2	67,4

Obs.: Para verificar a variação, em porcentual, da quantidade de acidentes no período (1999-2001), toma-se 1999 como ano-base.  
Fonte: Brasil (2002, 2003).

**Tabela 9: Ferrovias brasileiras. Produção de transportes (1999-2001) [TKUx10<sup>3</sup>]**

Concessionárias	1999	2000	2001	1999 (%)	2000 (%)	2001 (%)
MRS	22.212,00	26.836,90	27.369,80	100	120,8	123,2
ALL	9.604,50	10.284,80	11.997,50	100	107,1	124,9
FCA	7.429,50	7.628,90	8.142,90	100	102,7	109,6
Novoeste	1.625,90	1.588,90	1.462,10	100	97,7	89,9
CFN	918,7	711,1	699,8	100	77,4	76,2
FTC	166,5	282,8	214,3	100	169,9	128,8
Subtotal (malhas originárias da RFFSA)	41.957	47.333	49.886	100	112,8	118,9
EFVM	52.669,00	56.672,00	54.412,80	100	107,6	103,3
EFC	40.023,00	44.094,00	48.023,30	100	110,2	120
Ferrobán	5.013,60	5.984,70	8.276,80	100	119,4	165,1
Total	139.662,70	154.083,90	160.599,30	100	110,3	115

Obs.: Para verificar a variação, em porcentual, da produção de transportes no período (1999-2001), toma-se 1999 como ano-base.  
Fonte: Brasil (2002, 2003).

**Tabela 10: Velocidade média comercial (1999-2001)**

Concessionária	1999 (km/h)	2000 (km/h)	2001 (km/h)	1999 (%)	2000 (%)	2001 (%)
ALL	16,0	17,0	17,0	100	106,3	106,3
FCA	15,2	15,4	16,7	100	101,3	109,9
Novoeste	11,5	13,6	12,3	100	118,3	107
CFN	11,5	10,4	10,9	100	90,4	94,8
FTC	8,7	17,7	17,5	100	203,4	201,1
MRS	8,2	8,2	9,0	100	100	109,8
Malhas originárias da RFFSA	11,9	13,7	13,9	100	115,8	117,3
EFC	35,0	35,0	33,2	100	100	94,9
EFVM	28,3	28,7	28,7	100	101,4	101,4
Ferrobán	15,5	17,7	16,5	100	114,2	106,5

Obs.: Para verificar a variação, em porcentual, da velocidade média comercial entre 1999-2001, toma-se 1999 como ano-base.

Fonte: Brasil (2002, 2003).

## 4 O transporte das ferrovias

Conforme as enumerações a seguir.

### 4.1 O transporte de passageiros

Entre as medidas de contenção de gastos, destaca-se a quase extinção do transporte de passageiros no Brasil, depois da privatização das ferrovias. A partir de 1998, manteve-se essa modalidade de transporte apenas na EFC e na EFVM. Em 1996, ano da reprivatização, paralisou-se o transporte na RFFSA. Nas linhas da Fepasa, a interrupção ocorreu no ano subsequente à privatização, conforme se constata no Quadro 2.

Em 2000, o tráfego de passageiros, de longo percurso, ficou restrito às ferrovias EFC e EFVM, que transportaram, naquele ano, apenas

1,5 milhão de passageiros – redução de quase 2 milhões de passageiros em relação ao período (1996-2000). Ainda assim, nota-se uma tendência de redução na quantidade transportada por essas ferrovias que mantiveram o transporte de pessoas. Na EFC, entre 1996 e 2000, a redução ultrapassou 40%; na EFVM, no mesmo período, reduziu-se a um terço.

## 5 As mercadorias transportadas por ferrovia

Em relação às mercadorias transportadas pelas ferrovias, percebe-se que elas transportam pouca variedade de produtos para um reduzido número de clientes. Essa especialização é visível,

Companhias	Resultados financeiros (em milhões de reais)					Passageiros transportados (em milhões)				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
EFC	4,541	4,024	4,120	3,568	4,155	0,835	0,699	0,538	0,459	0,474
EFVM	6,071	6,242	7,827	7,628	8,292	1,539	1,488	1,175	1,037	1,031
Ferrobán	14,512	4,389	4,646	166	14	1,112	0,673	0,666	0,19	0,2
RFFSA	5,952	–	–	–	–	0,704	–	–	–	–
FCA	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Novoeste	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ALL	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
FTC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
MRS	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	31,076	14,655	16,593	11,362	12,461	3,486	2,860	2,379	1,515	1,507

**Quadro 2: Brasil. Transporte de passageiros de interior (1996-2000)**

Fonte: Brasil (2002, 2003).

por exemplo, na EFVM e na EFC, pertencentes à CVRD, que respondem sozinhas por mais de 55% das cargas transportadas pelas ferrovias brasileiras (REVISTA FERROVIÁRIA, 2000). Na EFVM, o minério de ferro representa três quartos de todo o transporte, enquanto, na EFC, constitui mais de 92%. Na MRS, adquirida pela CSN, MBR e Usiminas – que juntas chegam a possuir 67% das ações –, a relação adquirente/cliente também é direta. Aproximadamente, 85% da quantidade dos produtos transportados – minério de ferro, produtos siderúrgicos, carvão, bauxita e ferro gusa – está diretamente relacionado aos proprietários. É um volume de carga nada desprezível, se levarmos em conta que a MRS transporta cerca de 22% de toda a carga ferroviária brasileira (REVISTA FERROVIÁRIA, 2000, 2002).

Na FCA, por onde passam aproximadamente 7% do total das cargas férreas do país, pelo menos dois proprietários – CSN (12,8% das ações) e Mineração Tucumã (11,2% das ações) – fazem o transporte de sua produção, enquanto parte considerável de mercadorias diversas parece atender à demanda dos clientes da Interférrea, empresa de logística e uma das maiores acionistas da FCA (9,7% do capital total). No caso da ALL, *holding* que envolve a subsidiária brasileira e a argentina, observa-se maior diversidade de produtos, apesar de a soja e o petróleo representarem mais de 50% de toda a carga transportada naquelas linhas. Por se tratar de uma empresa de logística, destaca-se essa diversidade num segundo bloco de produtos, isso sem levar em consideração o milho, o cimento, o açúcar, o trigo, os adubos e fertilizantes e os óleos vegetais que, juntos, chegam a representar mais de 20% do total transportado pela ALL.

No caso da Novoeste, FTC e CFN, que juntas representam aproximadamente 6% da carga férrea transportada no Brasil, também não se constata (a partir das fontes disponíveis) uma relação direta entre os novos adquirentes e sua clientela. Vale lembrar que a participação total da CFN no conjunto do transporte férreo no Brasil é de apenas 0,5%. Na Ferrobán, cuja maioria das ações (75%) foi adquirida pelo consórcio Ferropasa, *holding* controladora da Ferronorte e Novoeste, percebe-se a importância do transporte

de soja, que chega a representar aproximadamente 30% de toda a carga. À exceção dessa “coincidência” em relação à soja, não se observa nos demais produtos uma ligação direta entre acionistas e clientes. Há uma considerável diversidade no transporte da Ferrobán, a ponto de mercadorias diversas representarem mais de um quarto do total transportado. No entanto, apenas outros dois lotes de mercadorias se destacam acima de 5% do total: a bauxita que, apesar da tendência de queda porcentual em relação ao todo, representa 10% do total, seguida pelo fosfato, com pouco mais de 7%.

Na Ferronorte, embora se constate que apenas um produto, a soja, chegou a representar quase 90% de toda a carga transportada, não se observa relação direta entre a propriedade da empresa e o atendimento, quase exclusivo, a um seleto grupo de clientes-acionistas dessa empresa. Uma situação bastante distinta das demais empresas que atuam no mercado ferroviário nacional.

Quando se analisam, de forma agregada, as ferrovias brasileiras, cujos clientes, em sua maioria, são os seus proprietários, percebe-se que o volume de cargas transportadas chega, aproximadamente, a 85% do conjunto. Essa falta de concorrência existente nesse meio explica a razão da redução verificada nos últimos anos não só da variedade de produtos transportados, mas também da quantidade dos demais, ou seja, dos “outros clientes”.

## 6 Poucos produtos e clientes

Ao todo foram transportados, no Brasil, 257 milhões de toneladas de mercadorias, em 1998; 256 milhões, em 1999; 289 milhões, em 2000, e 301 milhões, em 2001 (mineração, diversos, agrícolas e agroindustriais, siderúrgicos e álcool/petróleo), desagregando-se em cinco categorias: mineração, diversos, agrícolas e agroindustrial, siderúrgicos e álcool/petróleo (REVISTA FERROVIÁRIA, 2000; 2002).

Desse conjunto de carga ferroviária, a mineração chega a representar 70% do total transportado, sendo o minério de ferro o princi-

pal produto (mais de 60% de todo o transporte férreo). Nesse segmento, destacam-se também o carvão, o calcário e o ferro gusa, que, juntos, chegam a ocupar aproximadamente 8% de todo o transporte ferroviário brasileiro. O grupo aqui denominado “diversos” ocupa a segunda posição entre as mercadorias mais transportadas pelas ferrovias brasileiras, a saber: cimento, com menos de 2% do total, e celulose, cal, veículos, bebidas, óleo, malte, adubo, areia e tijolos, que, juntos, representam quase 3% de todo o transporte. Os produtos agrícolas e agroindustriais que apresentam tendência de aumento, principalmente a partir da inauguração da Ferronorte, em 1999, chegam a representar 10% da tonelagem transportada. Dos produtos agrícolas e agroindustriais, a soja e o farelo de soja são os que mais se destacam, perfazendo, em 2001, quase 9% de todo o transporte férreo. Do setor siderúrgico, que corresponde a 4,5% de todo o transporte ferroviário brasileiro, o aço responde por quase 2% do total, enquanto os demais produtos compreendem 2,5%. Por fim, na quinta categoria – álcool/petróleo, na média dos quatro anos, os derivados/petróleo atingem o percentual de 2,5%, ficando o álcool com 0,5% do total.

## 7 Considerações finais

A reprivatização das ferrovias brasileiras ocorreu após um período de encampação estatal (1935-1971). No plano federal, foi criada a RFFSA e, em âmbito estadual, a Fepasa. A gerência estatal atendeu à expectativa de expansão de cargas no Brasil, entre 1970 e 1990, comprovada pelos altos índices de produtividade alcançados. Proporcionalmente, apesar da redução no número de ferroviários, a ferrovia chegou a transportar mais carga que a rodovia.

A extinção dos ramais considerados antieconômicos e a redução na pauta de produtos transportados geraram especialização e segmentação do mercado que contribuíram para o aumento dos índices de unidades de toneladas úteis e TKU das ferrovias brasileiras sob controle estatal.

Os leilões de privatizações, conforme se observa na relação dos acionistas, foram ven-

cidos, em sua maioria, por grupos brasileiros. Desses grupos, parcela considerável é composta de clientes dessas ferrovias, uma situação atípica no mercado, em que o empresário passa a ser, ao mesmo tempo, seu próprio cliente.

Após a privatização, percebe-se que os índices de desempenho observados melhoraram consideravelmente, apesar da tendência de queda no nível de emprego no setor. Nas ferrovias brasileiras, a redução de postos de trabalho chega, em média, a 50% quando se compara 1996 a 2001.

Em relação ao tipo de mercadorias transportadas, constatou-se que houve acentuada redução na pauta de produtos. Em três ferrovias, o minério de ferro chega a representar 70% ou mais do transporte realizado e, na EFC, ultrapassa 90% do total de cargas transportadas.

Ao analisar as mercadorias conduzidas por ferrovias, apenas um produto – minério de ferro –, sozinho, é responsável por mais de 70% do total transportado pelo conjunto da malha férrea brasileira. Em segundo lugar, aparecem os produtos agroindustriais, empatados com “outras mercadorias”, representando 10% de toda a carga férrea. Nas duas últimas posições, os produtos siderúrgicos e álcool/petróleo correspondem a 5% e 3%, respectivamente.

Ao se comparar, mesmo que precariamente, o rol dos acionistas ferroviários e os produtos transportados por eles, percebe-se que parte considerável dos operadores constitui a própria clientela, o que nos permite afirmar que boa parte do transporte ferroviário encontra-se nas mãos dos clientes que retomaram o controle acionário das ferrovias brasileiras.

### **Brazilian railroad: public concession for private use**

Analyzing the process of Brazilian railroads re-privatization and the main products of these railroads, it is verified that a small line of goods composes most of the products led by Brazilian rail transport. In its majority, the transported products belong to the own shareholders of these new companies, growing up like this an atypical

situation in that the entrepreneur-rail is customer of itself own. First, this study brings a short history of privatization/re-nationalizing in the area, which will be the base of the discussion around this process. Then, it is intended to detach the stockholder composition of the new Brazilian railroad and the participation of each one of them in relation to the transported cargo joint, beyond the characteristics of these products. Finally, the products transported by railroad are enumerated and their relation to the respective own shareholders of the companies is established.

**Key words:** Privatization. Railroad. Transports.

## Notas

- 1 No período (1957-1990), a TKU, que era de 5,5 bilhões, saltou para 41,9 bilhões (REVISTA FERROVIÁRIA, 1992).
- 2 A CVRD possuía (e possui) a EFC e a EFVM, que juntas transportaram no período (1998-2001) mais de 55% de todo o transporte de cargas por ferrovias no Brasil.

## Referências

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. *BNDES. Privatização. Histórico*. Rio de Janeiro: BNDES, 2002. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/privatizacao/resultados/historico/history.asp>>. Acesso em: 11 jun. 2002.

BRASIL. *Decreto nº 473, de 9 de março 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. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/decreto/1990-1994/D0473.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2002.

BRASIL. *Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004*. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília: 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm)>. Acesso em: 2 jan. 2005.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria de Transportes Terrestres. *Relatório anual de acompanhamento das concessões ferroviárias*. Brasília: ANTT, 2003. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2003/index.asp>>. Acesso em: 18 maio 2004.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria de Transportes Terrestres. *Anuário estatístico das ferrovias do Brasil*. Brasília, DF: ANTT, 2002.

BRASIL. *Portaria MT nº 447, 15 de outubro de 1998*. Estabelece nova sistemática para aferição do desempenho econômico e operacional das empresas concessionárias do serviço de transporte ferroviário de carga das malhas originárias da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA. Brasília, DF: 1998.

COMPANHIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE. *A empresa. Perfil*. Fortaleza: CFN, 2002. Disponível em: <[http://www.csn.com.br/portal/page?\\_pageid=595,215099&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://www.csn.com.br/portal/page?_pageid=595,215099&_dad=portal&_schema=PORTAL)>. Acesso em: 10 jun. 2002.

DAVID, E. G. Números. *Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, ano 55, n. 11, p. 26, 1994.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES. *Anuário Estatístico Capítulo 4: Transporte Ferroviário*. Brasília: Geipot, 2000. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/NovaWeb/IndexAnuario.htm>>. Acesso em: 24 jan. 2007.

FERROVIA PAULISTA S. A. *Anuário estatístico de 1971*. São Paulo: Fepasa, 1972.

PINHEIRO, A. C. A experiência brasileira de privatização: o que vem a seguir? *Texto para Discussão*, Rio de Janeiro, n. 87, 2000.

REVISTA FERROVIÁRIA. Administrando o caos. *Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, ano 53, n. 9, 1992. Suplemento.

REVISTA FERROVIÁRIA. Ano bom para as ferrovias. *Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, ano 62, n. 4, 2002, p. 35-38. Suplemento.

REVISTA FERROVIÁRIA. Os empresários e as ferrovias. *Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, ano 58, n. 4, p. 33-35, 1997. Suplemento.

REVISTA FERROVIÁRIA. Um ano difícil para as ferrovias. *Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, ano 61, n. 5, p. 37-40, 2000.

Recebido em: 17 maio 2005 / aprovado em: 3 jun. 2005

### Para referenciar este texto

NUNES, I. Ferrovia brasileira: concessão pública para uso privado. *Revista Gerenciais*, São Paulo, v. 5, n. 2, p. 109-119, 2006.

