

# AS GESTÕES ESTATAL E PRIVADA DAS FERROVIAS

André Hoyer<sup>1</sup>

Trabalho apresentado no Instituto Histórico de São Leopoldo, em 29/08/2020.

## INTRODUÇÃO

Em pesquisa anterior, “A Ferrovia do Riacho”, foi feito o histórico e a relevância da que foi a única ferrovia municipal de que se tem conhecimento no Brasil. Ela ligava o centro da cidade de Porto Alegre à sua zona sul.

Durante a realização daquele trabalho acadêmico foram deparadas algumas informações que contradiziam o senso comum sobre as causas da decadência do transporte ferroviário no Brasil. Não sendo o foco da investigação, não se avançou no tema. Qual é o “entendimento” generalizado que prolifera Brasil afora sobre o declínio do transporte ferroviário? É de que o “governo” priorizou o rodoviarismo, o automóvel, em detrimento do transporte ferroviário. Que teria sido uma ação orquestrada, deliberada. Alguns chegam a dizer que foi um conluio para favorecer a indústria automobilística – multinacional. Porém, há informações que apontam para outras causas, no sentido de que o transporte ferroviário no Brasil foi perdendo importância devido a outras motivações. Estas seriam derivadas de sua gestão. Tanto quando ele é estatal, como quando ele é privado.

Este é o tema do presente artigo: o comportamento das gestões das ferrovias no Brasil, estatais e privadas. Delimita-se o campo de estudo para o caso do Rio Grande do Sul, considerando as interrelações regionais e nacionais, quando impositivas. Já no aspecto temporal, inicia a análise em 1900, até o início da década de 1930, no caso da ferrovia municipal de Porto Alegre. A ferrovia estatal estadual conta com observações relativas à década de 1930. Já a gestão privada do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul inicia novo período no final da década de 1990.

A pesquisa está dividida nas respectivas etapas: a ferrovia estatal municipal, a ferrovia estatal estadual, e a ferrovia privada.

## 1 FERROVIA MUNICIPAL

Conforme referido anteriormente, o Município de Porto Alegre implantou e gerenciou a Ferrovia do Riacho. Tratava-se da única ferrovia pertencente a um Município no Brasil, uma vez que todas as outras ou eram privadas, ou eram estaduais, quando não federais.

### 1.1 A FERROVIA DO RIACHO

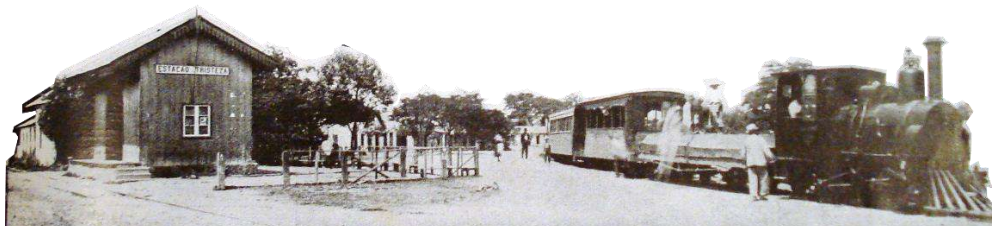
Retornando ao primeiro ano de operação da Ferrovia do Riacho, recapitula-se que ela ligava o centro de Porto Alegre à sua zona sul. Ela começou a operar em 13 de

---

<sup>1</sup> Graduado em Arquitetura e Urbanismo – UFRGS/1985, Especialização em Patrimônio Cultural em Centros Urbanos – UFRGS/2006; Mestrado e Doutorado em Planejamento Urbano e Regional – UFRGS/2010 e 2016. É membro efetivo do Instituto Histórico de São Leopoldo.

novembro de 1999, transportando os cubos sanitários (esgoto). Eles eram coletados nas habitações da área central da cidade, e suas cargas descartadas no lago Guaíba, poucos quilômetros à jusante. E, em fevereiro de 1900, passou também a fazer o transporte de passageiros. Pois no primeiro relatório de suas atividades, de 15 de outubro de 1900 (quando ela ainda não tinha completado um ano de operação), é informado que havia vendido um total de 17.075 passagens, das quais 4,56% foram gratuitas.

Passagens vendidas:  
6.190 de ida e volta  
8.839 simples  
598 de ida e volta meias passagens  
669 simples meias passagens  
779 passagens gratuitas  
17.075 total



**Ferrovía do Riacho**, estação no bairro Tristeza, no início do século XX.

As passagens gratuitas eram para os praças da Brigada Militar que, em serviço, se dirigiam ao seu quartel, no bairro Cristal.

Segue o relatório afirmando que a taxa cobrada pelo transporte dos cubos deveria ser majorada.

tornava-se necessário o aumento de mais 750 réis na contribuição paga pelo serviço do asseio publico uma vez por semana, afim de applicar-se esse accrescimo a auxiliar o custeio da via férrea.

A Ferrovía do Riacho já iniciou a trabalhar cedendo passagens de graça, e com a tarifa de cargas abaixo do valor necessário. A empresa era municipal, e transportava de graça os brigadianos, que eram servidores do governo estadual.

No mesmo relatório da Prefeitura, ela também apresentava seu projeto de orçamento para o próximo ano, 1901. E lá estava autorização para aplicar a renda da Ferrovía na amortização da dívida do Município.

Disposições transitórias

Art. 3º - Fica o Intendente auctorizado:

6º- A applicar a renda da estrada de ferro do Riacho, na amortisação da divida do município.

7º- A manter o aumento de 750 réis por 13 vezes de serviço do Asseio publico, applicando-o ás despesas com o transporte dos cubos para a Ponta do Mello applicar a receita deste serviço com o custerio do respectivo pessoal e do material, empregando o saldo na amortisação e juros da divida.

Então, no primeiro ano, já havia três problemas para a sustentabilidade econômica da Ferrovía do Riacho:

- Transporte de passageiros não remunerado;
- O valor da tarifa do transporte de cargas insuficiente; e
- Uso da renda da ferrovía para outras finalidades. No caso, a amortização da

dívida do Município.

Sistemática que hoje poderia ser dita como colocar a renda da Ferrovia no "caixa único" do Município.

Já no relatório do ano seguinte, 1901, o número de passagens gratuitas foi de 54,1%.

28.908 passagens  
1.201 passageiros com passe livre  
32.910 oficiais e praças da Brigada Militar, destacados para a guarnição dos diversos estabelecimentos públicos estaduais.  
63.019 total

Em 1902 38,7% das passagens foram gratuitas.

30.773 passageiros  
18.015 oficiais e praças da Brigada Militar  
1.410 funcionários públicos  
50.198 total

No Relatório de 1903 se verifica que a ferrovia dava lucro.

Confrontada a receita com a despesa, incluindo nesta a importância do transporte dos cubos pela via férrea do Riacho, verifica-se o saldo de 15:944\$377.

Em 1906, o Relatório aponta que as contas só empatam, não havendo saldo positivo.

Do confronto entre estas duas verbas verifica-se que o tráfego desta estrada dá para o custeio, não permitindo, porém, saldo algum para atender-se ao empréstimo contraído para construí-la.

No Relatório de 1908 já surge um discurso de dificuldades, afirmando que o saldo não era suficiente para amortizar a dívida.

...conquanto dê a receita para o custeio do serviço propriamente dito, deixando como se vê um pequeno saldo, ainda muito longe está de satisfazer ao compromisso tomado no empréstimo para as obras de primeira instalação em 1893.

Fator climático – um "verão chuvoso" – é citado como causa da diminuição do número de passageiros, em 1910. O que mostra que há fatores externos que podem influenciar no rendimento do negócio.

A diminuição que se nota no número de passageiros no exercício de 1909 sobre o de 1908, é motivada não só pelo verão chuvoso do primeiro e a redução dos passageiros gratuitos.

No Relatório de 1911 a questão das passagens gratuitas é destacada. É ponderado que poderia ao menos ser cobrada uma parte do valor. Destaca que estava havendo déficit, devido ao pagamento da dívida.

Se se cobrasse todo o serviço gratuito prestado pela estrada mesmo com 30% de abatimento se aumentaria a receita com mais de quarenta contos no período de que trata o presente relatório [receitas totais de 79 contos].

Comparando a despesa do custeio, exclusive o juro do capital empregado, verifica-se um saldo de 2:234\$048 réis.

Se, porém, levar-se em conta a verba para pagamento dos juros – no valor de 42:000\$000, antigamente paga pela receita ordinária, e que atualmente sai das

rendas dos serviços industriais explorados pelo município – encontra-se um déficit, que pode ser considerado compensado pelos serviços de interesse público, que presta sem remuneração alguma.

No ano seguinte, 1912, novamente a reclamação em relação às passagens gratuitas, que, se cobradas ao menos parcialmente, poderiam diminuir o déficit.

Maior seria esse saldo, se, porventura, a Intendência cobrasse com abatimento, à semelhança das vias férreas a cargo de empresas, o serviço gratuito que presta.

Em 1917 surgem outros fatores externos a impactar na ferrovia. Devido a I Grande Guerra, o preço do carvão mais que duplicou.

Esse relatório destaca que o preço do carvão aumentou de 20\$000 a tonelada para 50\$000. Fato devido a “conflagração”.

Já no Relatório de 1919, há várias informações de destaque. A primeira, é que persiste a grande porcentagem de passagens gratuitas, de 27,88%. A segunda, que a receita diminui em 9,34% em relação ao ano anterior. Fato devido a **gripe espanhola**.

... pela gripe, que grassou nos meses de outubro a dezembro, reduzindo o movimento de passageiros.

Ou seja, eles também tiveram a sua Covid19, com as respectivas consequências. E a terceira: relata a insuficiência de recursos, que não permite manter a conservação da ferrovia. Faz uma comparação com os preços das passagens da Viação Férrea estadual, em relação aos quais não eram nem a metade do valor, quando comparado por quilômetro.

120 réis por quilometro entre a capital e Canoas  
175 réis por quilômetro entre Carlos Barbosa e Garibaldi  
41,66 réis por quilômetro na Ferrovia do Riacho, trechos parecidos.

Propõe, então, aumentar a tarifa em 20%. O quê, na realidade, ainda deixaria a tarifa em menos da metade do valor por quilômetro das tarifas da Viação Férrea.

O Relatório de 1920 aponta déficit. As causas teriam sido “o preço elevado do combustível” e “o aumento dos salários dos trabalhadores”. Ou seja, a ferrovia dá prejuízo não é porque transporta muitos passageiros de graça, nem é porque a tarifa está defasada. Mas é porque os funcionários receberam aumento...

Relativo ao ano de 1922, informa que não houve prejuízo, às custas de não ser feita manutenção.

Foi equilibrada a despesa com a receita arrecada. Esse equilíbrio não foi feito senão com prejuízo de serviços adiados, por não serem de caracter urgente, mas que seriam necessários para melhor regularidade dos nossos trabalhos.

Em julho de 1926 a ferrovia foi arrendada para uma empresa particular, a Dahne-Mazzini. Esta iria utilizar a estrada de ferro para transportar materiais para a pavimentação das ruas da cidade. Mas o contrato previa a manutenção do transporte de passageiros.

Porém, então surgiu o “Uber” da época: o ônibus.

Em correspondência da arrendatária para a prefeitura, em novembro de 1927, ela expõe o problema surgido. Trata-se da concorrência dos ônibus particulares.

Logo após a assinatura do contracto de arrendamento da Estrada de Ferro do Riacho, aparecerem entre nós os auto-omnibus, até então ainda não

empregados no transporte de passageiros.

E as planilhas demonstram que houve, de fato, grande redução no número de passageiros.

Mais um problema pode ocorrer eventualmente, relatado pela arrendatária em novembro de 1928, que foram enchentes, afetando o trânsito da ferrovia.

ainda as enchentes, deste ano, paralisaram o trafego varias vezes causando grandes danos a via permanente e diminuição da receita.

As reclamações da arrendatária, quanto à concorrência dos ônibus, foram confirmadas nos relatórios da fiscalização da prefeitura (03/09/1928 e 7/12/1928).

Em janeiro de 1930 o Intendente (Prefeito) Alberto Bins enviou uma correspondência ao presidente (governador) do estado, Getúlio Vargas. Ele relatou o problema da concorrência dos ônibus e caminhões, dizendo que era inviável para o Município manter a Ferrovia, porque ela era deficitária e não havia como reverter isso. Afirmou que teria que desativa-la.

Ele também faz uma informação que merece atenção, de que o ramal para a Vila Nova estava desativado.

O ramal da Villanova, que se destinava especialmente ao transporte de produtos agrícolas, está com seu trafego completamente paralisado, sendo os produtos daquela colônia transportados para a cidade em carroças e caminhões automóveis particulares.

Esse ramal havia sido inaugurado em outubro de 1926. Portanto, em somente três anos o ramal ficou obsoleto. Quando foi feita sua construção, já estavam iniciando os ônibus e caminhões a fazer concorrência ao trem (e aos bondes). Há fontes que dizem ter sido esse ramal uma obra eleitoreira de Alberto Bins.



O Intendente Alberto Bins inaugurando o ramal da Vila Nova, em 1926.

Seguiu na missiva Alberto Bins, dizendo que antes de tomar qualquer resolução, ele apresentava ao governador a sugestão de o Estado tomar a Ferrovia. Justificava que era de interesse do Estado, devido ela servir ao regimento da Brigada Militar e seu hospital, o transporte de matérias da pedreira para as obras do cais e servir para as cargas do porto.

Ou seja, a ferrovia era deficitária, mas o Estado poderia ficar com ela...

E ficou.

Em agosto de 1933, finalmente a Prefeitura conseguiu repassar a Ferrovia do Riacho ao Estado. Com a então justificativa de que era em "pagamento de dívidas". O

Estado por sua vez a repassou para a sua empresa, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul – VFRGS. E então, a Ferrovia do Riacho deixou de dar prejuízos para o Município, e passou a dar prejuízos para a Viação Férrea. Até ser desativada em março de 1936.

Durante os três anos nos quais operou a Ferrovia do Riacho, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul registrou prejuízo de 1.192 contos de réis com ela. Valor não reembolsado pelo governo do Estado. E que também não podia ser amortizado no saldo da própria Viação Férrea, porque ela não havia sido incorporada (o que não ocorreu porque o governo federal não autorizou a incorporação, alegando depender de autorização do legislativo).

## 1.2 SÍNTESE

A operação da Ferrovia do Riacho era problemática porque:

- Havia grande porcentagem de passageiros que eram isentos de pagar as passagens;
- As tarifas não cobriam os custos da operação;
- Quando havia superávit, ele não era reinvestido na ferrovia, mas utilizado para pagar dívidas do município;
- Construção intempestiva de ramal;
- Fatores extraordinários tinham resposta lenta, como o aumento de preços resultantes da I Guerra, diminuição do tráfego devido a estações chuvosas incomuns e pandemia, concorrência de novos modais de transporte, reajustes salariais dos funcionários, etc.;
- Por consequência, o equipamento da ferrovia ia sendo sucateado.

Assim, temos na gestão estatal de uma ferrovia uma série de fatores que dificultam a viabilidade financeira do negócio.

## 2 FERROVIA ESTADUAL

As ferrovias que havia no Rio Grande Sul, todas privadas, foram encampadas pelo governo em 1920. A alegação era o colapso do sistema, que não prestava atendimento minimamente razoável, frequentes acidentes, sucateamento da rede, insolvência das concessionárias. Passaram a ser administradas por uma empresa do governo estadual, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Vistos os problemas que inviabilizam o equilíbrio da ferrovia estatal municipal, veja-se a situação da ferrovia estatal estadual.

### 2.1 REPASSE DA FERROVIA DO RIACHO

Os problemas da Viação Férrea estadual começam, neste estudo, com a própria Ferrovia do Riacho. Após a manobra política de a ferrovia, ao invés de ser desativada, ter sido repassada da prefeitura municipal para a empresa estadual de transporte ferroviária. A estatal estadual foi obrigada a administrar – e bancar – uma linha deficitária e obsoleta. O que fez durante três anos.

### 2.2 APONTAMENTOS DE FLORES DA CUNHA, EM 1933<sup>2</sup>

Em fins de 1933, em ofício do governador do Rio Grande do Sul, Flores da Cunha,

---

<sup>2</sup> SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 6, Porto Alegre, jan. 1934. P.76-78.

ao Ministro da Fazenda Oswaldo Aranha, sobre a reforma do regulamento de arrecadação do imposto de trânsito e da taxa de viação, o assunto é a concorrência do transporte do automóvel (automóvel, no caso, se trata dos caminhões e ônibus).

Ele refere que o advento do transporte do automóvel causa apreensão.

vem preocupando as administrações das estradas de ferro e dos governos dos países do mundo inteiro, pelo reflexo que se está verificando na economia pública.

Discorre sobre o regime de monopólio que regia o transporte ferroviário. Como contrapartida, por ser monopólio, havia grande regulação do Estado, o que resultara nas tarifas diferenciais, classificação pelo valor.

Pondera que esse regime permitiu que regiões afastadas pudessem ter prosperado.

... em certos percursos e para determinadas mercadorias as tarifas são inferiores ao próprio custo do transporte. As mercadorias de baixa densidade econômica, como os produtos de agricultura, podem concorrer nos mercados de consumo, mercê dessas tarifas.

Um tal critério só pode prevalecer porém, quando existe o monopólio, por isso que os déficits ocasionados pelas tarifas de baixa classificação são compensados pelos saldos das mercadorias de alto valor e o baixo custo unitário do transporte a grandes distâncias é compensado pelo frete remunerador dos pequenos percursos.

Mas, com o “surto” do transporte por automóvel, desapareceram as condições de monopólio. Pondera que automóvel começava a tirar das ferrovias os fretes lucrativos.

Começa ele [o automóvel] a tirar das estradas de ferro o transporte das mercadorias de alto valor e nos pequenos percursos, justamente aquelas que dão maior renda e que compensam o prejuízo dos transportes de grandes massas de pequeno valor em longos percursos.

Detalha as mercadorias de agricultura, as de maior índice de transporte na Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Ao mesmo tempo, o de menor renda por tonelada/quilômetro. Cerca de 98 réis, para uma despesa unitária geral de 160 réis.

Os produtos manufaturados apresentam uma tonelagem menor e uma receita unitária maior, superior a despesa média de custeio.

A concorrência dos automóveis as linhas férreas está, pois, causando uma profunda modificação da economia pública e se providências severas não forem postas em execução ela tenderá a se agravar.

Essa concorrência, que se vem fazendo sentir desde 1926, é, hoje vitoriosa em todo o mundo, como fazem notar os anais do último congresso ferroviário.

Refere outros ônus das estradas de ferro:

- Devem construir e conservar a via por onde trafegam;
- Não só a via, mas também os edifícios (estações) são arcados pela ferrovia;
- A obrigação de efetuarem transportes gratuitos, quando se trata de alguns dos serviços públicos;
- Nas suas estações são exigidas e cumpridas todas e quaisquer ordens de natureza fiscal;
- As obrigações decorrentes da nova legislação social são respeitadas com relação ao seu pessoal, mediante formação de fundos que oneram as tarifas em vigor;
- Pesam ainda sobre as estradas de ferro, a gravarem suas tarifas, os impostos

de trânsito e viação.

E que o automóvel não arca com nenhuma dessas despesas.

De nenhum desses ônus participa o transporte por automóvel.

Assim, toda a providência que tenda a atenuar o desequilíbrio tão fortemente acentuado, deve merecer dos governos o mais acurado estudo que deverá preceder a **uma ação pronta e eficaz.**

Prossegue o governador, afirmando que a concorrência do automóvel está se acentuando anualmente, forçando a Viação Férrea a oferecer abatimentos de tarifas, entre outras iniciativas.

Mas diz que não condena ao surto das estradas de rodagem, tanto que o seu governo vem se preocupando com a ampliação da rede deste no Estado.

Nas suas considerações finais aponta que a ação a ser efetuada pelo governo federal é uma reforma tributária, cessando o imposto de trânsito, sendo ele substituído por um imposto de consumo.

Às estradas de ferro tem sido reservado papel de desbravadora dos nossos sertões e se não lhe for asseguradas a compensação dos transportes das correntes de tráfego intenso, então dificilmente poderá continuar a prestar a coletividades tão alto benefício.

Esta exposição, sr. Ministro, é que gera o ponto de vista deste governo na questão do imposto de trânsito e de viação. ... propondo a supressão de tais impostos e a criação, como compensação, de um adicional sobre o imposto de consumo.

Desta proposta do governador se pode deduzir que os impostos eram cobrados nas estações ferroviárias, sobre as cargas a serem transportadas. Fácil de aplicar e fiscalizar. Enquanto, às cargas transportadas por caminhões, não havia qualquer tributação.

### 2.3 APONTAMENTOS DA VFRGS EM 1937<sup>3</sup>

Em 1937, em seu Relatório anual, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul – VFRGS, fez um alerta sobre a concorrência rodoviária.

Inicia com a colocação de que, como no Estado então havia poucas estradas de rodagem, a concorrência ainda era pequena. Mas que, como havia sido criado um órgão estatal para tratar das estradas, merecia atenção. Referia-se ao DAER – Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem.

A pesar de ser diminuta a concorrência rodoviária no Rio Grande do sul, pela ausência completa de boas estradas de rodagem, é este um assunto que merece especial menção neste relatório, devido à recente criação do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem.

O artigo se direciona para o governo federal, no sentido de regulamentar o transporte de caminhões e ônibus, para que sejam complementares, e não concorrentes ao transporte ferroviário.

... ficou acentuado o que julguei, em síntese, competir ao Governo Federal, destacando aqui, o que se contem no item 2º:

---

<sup>3</sup> VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1937. Porto Alegre: VFRGS, 1938. P.XLIII-XLVI.



... promover a votação de uma legislação rodoviária que, permitindo a construção de rodovias modernas, tornem, nelas, o transporte por carros-motores cooperantes ou complementares dos transportes ferroviários, afastando o regime prejudicial da concorrência, tanto quanto possível.

Nessas condições, nem tanto ao paralelismo, nem tanto contra o paralelismo das rodovias em relação às ferrovias,

... mas, crê esta Diretoria que ao Governo Federal compete legislar, sem demora, de forma a impedir a concorrência prejudicial que os transportes em massa já fazem pelas rodovias atualmente e farão cada vez mais às vias férreas em tráfego.

Vai mais longe, ao advertir que o sistema ferroviário iria à falência se nada fosse feito, em prejuízo a economia do país. Digamos que teve uma visão profética, em 1937.

Estas, em sua maioria, **estão ameaçadas de verdadeiro craque** e cumpre ao Governo ampara-las em benefício da economia brasileira.

Coordenando, porém, as atividades de cada um desses meios de transporte e determinando-lhes o seu raio de ação, tornando os transportes rodoviários cooperantes, na medida do possível, aos das vias férreas, fará o Governo obra construtiva em matéria de transportes terrestres, dando aquilo de que tanto se precisa neste país, onde se transporte favor...

Assim evitará a ruína das estradas de férreo e permitirá o desenvolvimento indispensável e necessário das rodovias, paralelas ou não àquelas, mas traçadas, orientada e principalmente com a visão larga que o problema exige, não para destruir patrimônios vultosos constituídos com ingentes sacrifícios através de quase um século de trabalho, mas, sim, para completa-los, porque ambos pertencem ao Brasil e devem concorrer para a sua riqueza máxima.

Propôs que deveria haver uma cooperação do transporte rodoviário para com o ferroviário, estabelecida pelo governo federal. Ressaltava o perigo de ruína do sistema ferroviário, que colocava como uma obra construída ao longo de quase um século.

## 2.4 SÍNTESE DOS PROBLEMAS DA FERROVIA ESTADUAL

Assim como a ferrovia municipal, a ferrovia estadual apresentava alguns condicionantes que complicavam sua viabilidade.

- Era obrigada a assumir passivos deficitários, como a Ferrovia do Riacho;
- A matriz de tarifas, que subsidiava as *commodities* e sobretaxava as mercadorias de valor unitário elevado. O que a tornou vítima fácil quando surgiu a concorrência de um novo modal, no caso, o transporte rodoviário;
- Arcava com as despesas de construção de suas linhas e sua manutenção, bem como da infraestrutura de apoio (estações, depósitos, pátios de manobra, etc.);
- Obrigação de fazer transportes gratuitos para alguns serviços públicos;
- Cumpria as leis sociais enquanto que, se a concorrência não o fizesse, não havia fiscalização;
- Seu serviço pagava impostos, enquanto o transporte rodoviário não. Ou, ao menos, não havia fiscalização eficiente;
- Lentidão dos governos, federal e estadual, reagirem ao novo modal de transporte concorrente. Seja por não modificar o sistema tributário, seja por não regulamentar o transporte de cargas e passageiros rodoviário.

### 3 A FERROVIA PRIVATIZADA

Em 1959 a Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi incorporada à estatal federal Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. Ao contrário do que muitos imaginam, enquanto as ferrovias brasileiras estiveram majoritariamente sob controle do governo federal, houve grandes investimentos no modal ferroviário, evidente que com oscilações periódicas. No Rio Grande do Sul pode ser citada a construção da “Ferrovia do Trigo”, na década de 1970, inaugurada em 1978 (interliga o “tronco principal sul” em Roca Sales com Passo Fundo).



Viaduto da Mula Preta, Vespasiano Correa/RS. Ferrovia do Trigo.

As atividades de transporte de cargas privatizadas por ferrovia na denominada Malha Sul iniciaram em 01/03/1997. A concessionária era a Ferrovia Atlântico Sul, que alterou a razão social para a ALL-América Latina Logística do Brasil S/A, em setembro de 1999.

Quem é a ALL:

ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. – tem como sócios a GP Investimentos. GP Investimentos é do grupo 3G Capital Partners, do trio Jorge Paulo Lemann, Marcel Telles e Beto Sicupira, também donos da Ambev Cervejas, Burger King, H.J.Heinz, Budweiser, dentre várias.

O governo brasileiro detinha um total de 19,88% do capital da empresa, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Previ (fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil) e a Funcef (dos funcionários da Caixa).

A ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. passou a se chamar Rumo em fevereiro de 2015, quando a fusão das duas empresas foi aprovada pelo CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), envolvendo a formação de uma empresa avaliada em cerca de R\$ 11 bilhões. A Rumo, do grupo Cosan, empresa de Rubens Ometto, atua no mercado de serviços de logística multimodal para exportação de açúcar pelo porto de Santos.

#### 3.1 EPISÓDIO DA ALL EM VACARIA

Há um evento que bem demonstra o *modus operandi* da concessionária privada. Está documentado em um inquérito do Ministério Público do Estado do Rio Grande do

Sul, o Inquérito Civil nº 88/2000.

Na cidade de Vacaria/RS, houve uma demanda para que a concessionária da rede ferroviária, a ALL – América Latina Logística – fizesse uma nova passagem de nível. Ou seja, um cruzamento de rua com os trilhos. Posteriormente se agregaram reclamações contra o barulho excessivo do apito do trem durante as madrugadas, e contra o abandono da faixa de domínio, tomada por mato.

Iniciou a demanda com um pedido da Prefeitura, em setembro de 1997, encaminhado para a concessionária.

Mais de um ano depois, a concessionária respondeu que não havia condições de segurança para fazer a passagem de nível, que estaria contra os regulamentos e ainda outros contratemplos de logística. Mas, passado mais outro ano, a ALL mudou de posição, e concordou com a possibilidade da obra. De antemão impondo a condição de que a Prefeitura deveria arcar com todas as despesas. E mais, que a Prefeitura também deveria assumir a limpeza e conservação da faixa de domínio da ferrovia no perímetro urbano. No seguimento das conversações, a ALL enviou modelo de Lei Municipal “utilizada por outras Prefeituras em situações análogas”. O projeto de lei isentava a ALL de impostos predial e territorial, de contribuição de melhoria e de taxas. Também apresentou tabela com valores a serem reembolsados a ela para assessorar e fiscalizar projetos e obras como o da passagem de nível. Não avançando as negociações, houve reclamação para o Ministério Público estadual, que abriu inquérito, em 2000.

Foram feitos vários relatórios pelo batalhão da polícia ambiental da Brigada Militar e da Prefeitura, com medições constando poluição sonora, tanto das locomotivas, como dos seus apitos em horários noturnos. E das más condições da faixa de domínio, tomadas de vegetação.

Em 2001 a ALL enviou ofício, exibindo seus “valores” e “missão”. O terceiro dos dez itens é a:

“- busca permanente do lucro”

A seguir passou a enumerar suas propostas. Sobre o apito do trem, argumentou que é um fato histórico e cultural. Mas que ela iria moderar seu emprego. Sobre colocar cerca na faixa de domínio, afirmou que essa medida não iria funcionar. E sobre a passagem de nível não fez nenhum comentário. Ou seja, sua manifestação pode ser interpretada como um recado de significado similar a: “- nosso negócio é lucrar, e não ficar fazendo serviços para as cidades...”.

Sem solução para os problemas da ferrovia na cidade, foram apresentados abaixo assinados de moradores.

Em maio de 2002 a ALL informou que havia realizado a capina da faixa de domínio. Cinco anos após a primeira reclamação ela havia finalmente feito uma capina.

Novamente demandada para cercar a faixa de domínio no perímetro urbano, em maio de 2005, a ALL respondeu que tinha 16.000 quilômetros de linha, e, que, portanto, seria inviável fazer o cercamento. Uma resposta algo que cínica, uma vez que a demanda havia sido muito clara que se tratava somente da área urbana de Vacaria, e não de suas linhas em quatro estados.

Em junho de 2005 oficiou que a passagem de nível seria inviável, anexando um parecer da ANTT, a agência reguladora e fiscalizadora federal – Agência Nacional dos Transportes Terrestres.

Então, em abril de 2006, a Divisão de Assessoramento Técnico do Ministério Público foi a Vacaria fazer uma vistoria. Constatou que a faixa de domínio estava

totalmente abandonada, tomada por vegetação alta, lixo, carcaças, etc. Na ferrovia faltavam dormentes. Placas de sinalização, tanto para os moradores da cidade, como para os maquinistas, estavam ilegíveis. Enfim, foi constatado um tratamento muito relapso para com a ferrovia e sua faixa de domínio dentro do perímetro urbano da cidade.



Relatório de vistoria da Assessoria Técnica do Ministério Público, em 2006, constatou o estado caótico da ferrovia em Vacaria. Faltavam até dormentes na estrada de ferro.



Na vistoria, realizada em abril de 2006, foi verificado que não era realizada capina na faixa de domínio da ferrovia, no perímetro urbano da cidade. Nem o lixo era retirado. A vegetação se aproximava de dimensões arbustivas e de matagal. Fato que dificultava a travessia da via por pedestres, mesmo nos locais com essa destinação.



Placa de sinalização para o maquinista ilegível.



Carcaça nos trilhos. Abandono total da ferrovia.

A ANTT, agência reguladora, foi questionada pelo Ministério Público quanto ao relatório. Sobre a falta de dormentes, respondeu que há porcentagens admissíveis de dormentes inservíveis. Que a ALL seria notificada quanto a capina, mas que o lixo seria responsabilidade da Prefeitura.

Finalmente em janeiro de 2007, a ALL e a Prefeitura de Vacaria assinaram um Termo de Permissão de Uso, para realização da passagem de nível. Todas as despesas por conta da Prefeitura. A passagem de nível, que várias vezes a ALL, e a ANTT, afirmaram que não poderia ser feita por questões de segurança e por ser contra os

regulamentos, foi liberada. Desde que não implicasse em nenhuma despesa para a concessionária. Quase dez anos de negociação.

### 3.2 NOTÍCIAS SOBRE O MODAL FERROVIÁRIO NA IMPRENSA

A seguir são apontadas notícias sobre a Malha Sul, especialmente referentes aos interesses do Rio Grande do Sul, que foram publicadas em veículos de comunicação em geral, como jornais e portais na internet. A fim de esclarecer algumas informações, para finalizar a pesquisa, foram buscados dados adicionais em sítios de busca na internet, que levaram a mais matérias jornalísticas (referidas adiante).

Enquanto a primeira parte da pesquisa, sobre as ferrovias estatais e sobre o episódio da ALL em Vacaria, foi de metodologia bastante positivista, em documentos oficiais, esta segunda parte foi majoritariamente realizada com matérias jornalísticas.

Foram sintetizadas as informações encontradas em várias categorias. Inicia com notícias sobre acidentes, segue com a malha ferroviária; equipamento rodante; carga transportada; outros problemas; a fiscalização; a lucratividade e, finalmente, uma análise sobre o *modus operandi* da concessionária. Para então fazer as considerações finais.

#### 3.2.1 ACIDENTES

A concessão das ferrovias para a iniciativa privada tinha algumas exigências. Uma é quanto aos acidentes, com metas a serem atingidas.

Mas, desde que iniciou a operar o serviço concedido, o histórico de acidentes ferroviários da ALL não termina.



**Fim da linha** - Um desastre que afetou um dos maiores patrimônios históricos e culturais do Paraná – a ponte sobre o Rio São João, na Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá – mobilizou entidades e políticos em torno de um movimento em defesa da ferrovia. 35 vagões transportando açúcar, farelo de soja e milho despencaram da ponte, caindo de uma altura de 50 metros, no dia 19 de julho. Revista CREA-PR, 06/2004.



REMOÇÃO dos vagões tombados e do combustível foi realizada por técnicos da ALL durante o fim de semana

## Perícia vai apontar causas do acidente com os vagões

VALE VERDE > DANO AMBIENTAL FOI PEQUENO, SEGUNDO A FEPAM

**Acidente com vagões** – Derramamento de combustíveis em Vale Verde, município próximo de Santa Cruz do Sul, no RS. Gazeta do Sul, 02/07/2007.

15



**Vagões de trem tombam em Nova Santa Rita** - Fepam não sabe volume de combustível vazado em Nova Santa Rita. Cerca de 50 técnicos ambientais e da América Latina Logística (ALL) trabalham no transbordo dos nove vagões carregados de óleo diesel e gasolina que tombaram no bairro Morretes, em Nova Santa Rita [cidade vizinha de Porto Alegre/RS]. Jornal Zero Hora, 01/05/2008.



DESCARRILAMENTO possui como uma das causas mais prováveis a dilatação dos trilhos com o forte calor do outono

## Vagões com álcool tombam próximo de Ramiz Galvão

RIO PARDO > ACIDENTE PROVOCOU O VAZAMENTO DE QUASE 150 MIL LITROS

**Vagões com álcool tombam próximo de Ramiz Galvão.** Acidente provocou o vazamento de quase 150 mil litros de álcool [próximo da cidade de Rio Pardo/RS]. Gazeta do Sul, 04/02/2010.

Travessia

### Mais problemas surgem na ponte férrea

Contrapeso da estrutura caiu há alguns dias, não há previsão de conserto e pescadores ficam prejudicados

08 de Agosto de 2020 - 11:05 [Corrigir](#) [A](#) [A1](#)

Por: **Renan Santos**  
renan.santos@diariopopular.com.br

A ponte férrea localizada sobre o canal São Gonçalo, na divisa entre **Pelotas** e **Rio Grande** novamente apresenta problemas. A estrutura está há algum tempo sem manutenção e um novo problema traz preocupação para os pescadores e velejadores. O contrapeso caiu no último dia 22 e, pelo desgaste, é um conserto que exige investimento maior para não causar novas adversidades. Desde a queda, não há previsão de restauração.



Barreira, Barcos não conseguem passar e seguir pelo São Gonçalo. (Foto: Jô Folha - DP)

Após a saída da empresa Américo Latina Logística (ALL), uma nova administração, conduzida pela Rumo Logística, assumiu e já realizou todos os cuidados necessários para o funcionamento elétrico da ponte. Trens têm atravessado o vião normalmente. Entretanto, outros reparos estruturais essenciais não têm sido feitos. O contrapeso da ponte caiu no dia 22 e nenhuma movimentação foi feita para os estragos causados pela queda. "Nós alertamos que a parte estrutural apresentava problemas. A ponte está num estado lamentável. A parte estrutural está muito feia. Infelizmente, é um problema recorrente, que acontece de forma recorrente. Já conversamos com o Ministério Público, porque esta situação não pode ficar assim", conta Mauro Martnelli, proprietário de uma embarcação e membro do conselho deliberativo do Iate Clube de Pelotas.

**Mais problemas surgem na ponte férrea** - Contrapeso da estrutura caiu há alguns dias, não há previsão de conserto e pescadores ficam prejudicados. Diário Popular de Pelotas, 03/08/2020.

Desde que começou suas operações, em 1997, até agora, 2020, persistem os acidentes e problemas de manutenção na rede, com altos e baixos.

Por que ocorrem tantos acidentes?

As causas apontadas para o persistente número de acidentes são a falta de treinamento dos maquinistas e demais operadores, a falta de manutenção nas linhas férreas, e mesmo o excesso de carga (que teria provocado o colapso da ponte histórica no Paraná, em 2004).

**Fim da linha** - Denuncia a falta de treinamento dos maquinistas, recrutados por empresas que operam no sistema de terceirização. "Como a escola dos ferroviários foi fechada pela ALL, eles recontratam funcionários aposentados da RFFSA ou o que é ainda pior, pessoas sem qualificação comprovada. Até soldadores atuam como maquinistas e mecânicos como manobristas.

Segundo Rodrigues, a ALL paga R\$ 350 a um manobrista e R\$ 430 a um maquinista [Salário Mínimo na época era de R\$ 260].

A monocondução [somente o maquinista, sem o copiloto] aumentou os números de acidentes. No primeiro ano da privatização, os acidentes aumentaram 9%, passando de 741 registros para 807. Revista CREA-PR, 06/2004.

E qual é a maneira mais rápida de diminuir os acidentes? É a mesma que se aplica no trânsito rodoviário: diminuir a velocidade. Que foi a solução imposta pelo órgão fiscalizador.

Além do prejuízo para a própria companhia e seus clientes diretos, os acidentes igualmente dão prejuízos para o meio ambiente (contaminação do solo), para o patrimônio cultural (destruição de ponte histórica tombada), para outros usuários das linhas (direito de passagem obstruído), e até mesmo para pescadores profissionais, impossibilitados de navegar devido a outra ponte danificada. Bem como para a incolumidade física dos funcionários e da população em geral. Ainda, podem criar condições de perigosas catástrofes, como incêndios de cargas de combustíveis, do que ainda não se tem notícia.





**Velocidade dos trens da ALL se aproxima da época anterior à privatização das linhas** - A queda [na velocidade dos trens] foi uma determinação da agência reguladora para preservar a segurança do tráfego ferroviário e reduzir os riscos para a sociedade.

A partir de 2010, o número de acidentes nas quatro malhas da ALL aumentou a tingiu o pico em 2011. Em 2009, foram 167 ocorrências; em 2011, 401; e, em 2013, 389.

Pelo manual da agência reguladora, a velocidade precisa ser reduzida se a fiscalização detecta que a qualidade da via permanente (trilhos, dormentes, pontes e túneis) está inadequada. Nos bastidores, **especialistas afirmam que a situação da malha da ALL se deteriorou nos últimos anos por falta de manutenção adequada. A gestão anterior não realizou os investimentos necessários na via, apenas trocou os dormentes que estavam podres por novos, afirmou uma fonte, em Brasília. Jornal do Comercio, 07/05/2015.**

**3.2.2 MALHA DE FERROVIAS E PATRIMÔNIO**

Outro ponto importante da concessão é quanto a malha ferroviária e o patrimônio (prédios, pátios de manobra, etc.). A concessionária deveria manter toda as linhas que recebeu. Mas a realidade é muito distante disso.

Já em 2003, apenas seis anos após receber a concessão, o abandono de linhas era imenso. O que levou o Ministério Público Federal no Rio Grande do Sul a fazer um acordo com ALL, um Termo de Ajuste de Conduta (TAC), para que ela retomasse as linhas que não estava operando.

Estas linhas, que nunca deveriam ter sido desativadas, tiveram prazos de um mês e meio a três meses para entrarem em atividade novamente. Sendo para uma das linhas o prazo de dois meses para apresentação de projeto de reativação.



### Compromete-se a ALL:

Em 45 dias concluir as obras de recuperação do trecho **Ijuí-Catuípe-Santo Ângelo**, disponibilizando o transporte regular de carga aos usuários;

Em 90 dias trecho **Santo Ângelo-Giruá-Santa Rosa**

Em 60 dias apresentar cronograma para revitalização do trecho **Santo Ângelo-Guarani das Missões-Cerro Largo-São Luiz Gonzaga**.

Termo de Ajuste de Conduta (TAC) entre o Ministério Público Federal (MPF) e a América Latina Logística (ALL), 10/09/2003.

**Fim da linha** - Dos 6.586 quilômetros arrendados, 1.400 já foram desativados, a maior parte entre Mafra (SC) e Passo Fundo (RS). Revista CREA-PR, 06/2004.



**ALL restaura a estação ferroviária em Rio Pardo.** Jornal do Comércio, 30/06/2005.

Sobre a restauração dessa estação, de Rio Pardo/RS, a ALL não a fez por vontade própria, mas porque o Ministério Público estadual obrigou-a a fazer.

**ALL vai reativar ferrovia na região Norte do Estado** - O MPF encaminhou recomendação à América Latina Logística (ALL), fixando o prazo de 50 dias para que apresente proposta e plano de metas para **a reativação do transporte ferroviário no trecho entre os municípios de Passo Fundo e Marcelino Ramos**, bem como plano de desocupação e reassentamento nas propriedades pertencentes à malha ferroviária.

O objetivo da medida, de acordo com o procurador, é cumprir a integralidade do contrato de concessão, a fim de reativar o serviço de transporte ferroviário entre os municípios de Marcelino Ramos, Viadutos, Gaurama, Erechim, Getúlio Vargas, Estação, Erebangó, Sertão, Coxilha e Passo Fundo.

O procurador lembra que a partir de 1997, quando celebrou o contrato de arrendamento com a Rede Ferroviária Federal, a ALL interrompeu, arbitrariamente, o serviço ferroviário nos municípios da região, sob a alegação de que não havia viabilidade econômica para a sua manutenção.

No entanto, explica o procurador, depois da realização de várias reuniões com prefeituras e com a ALL, foi constatado o interesse público na realização do transporte de cargas via linha férrea. Jornal do Comércio, 25/10/2006.



**Ferrovias - Trem da empresa ALL: malha não cresce há 30 anos.** Revista Exame, 01/08/2007.



**ALL vai investir em 2008 R\$ 15 milhões no estado** - A malha gaúcha é uma das melhores e mais bem conservadas da ALL e, segundo a empresa, está perfeitamente adequada ao volume de transporte previsto para 2008. Por isso, os investimentos serão concentrados somente em manutenção e tecnologia, sem construção de novos trechos. Jornal do Comércio, 10/02/2008.

Veja-se bem, a empresa faturava mais de 2 e meio bilhões de reais por ano, mas só tinha 15 milhões para investir no Rio Grande do Sul.

**ALL não projeta nem um só novo centímetro de ferrovia no RS** - Não há projeto de linha nova. Portal Políbio Braga, 09/02/2008.

**Caxias bate forte para buscar sua linha férrea** - A Câmara da Indústria e Comércio de Caxias do Sul não está disposta a dar trégua na batalha que começou para reativar a via férrea que liga o município a Canoas (Estação Luz) e dali a Rio Grande. Há poucos dias o editor conversou com quase toda a diretoria da CIC e conheceu os grandes números que justificam as reclamações atuais. Portal Políbio Braga, 29/05/2010.

**ALL diz por que Caxias não ganha via férrea para Rio Grande** - Em comunicado enviado ao editor, esta é a posição da ALL sobre as reclamações da CIC de Caxias do Sul, que quer via férrea ligando ao porto de Rio Grande:

- A via férrea que liga Caxias do Sul a Rio Grande passa pelos municípios de Carlos Barbosa, Bento Gonçalves e Jaboticaba. O trecho de Caxias do Sul a Carlos Barbosa não faz parte do contrato de concessão firmado pela América Latina Logística - ALL com o governo federal, para que a empresa atuasse na malha sul do país. De Carlos Barbosa a Bento Gonçalves, existe a concessão para a operação de trem de passageiros, administrado pela Giordani Turismo. Já o trecho entre Bento Gonçalves e Jaboticaba, que liga ao Porto de Rio Grande, é de baixa densidade de tráfego. Isso ocorre devido à baixa demanda de cargas, o que onera e, conseqüentemente, torna o transporte por ferrovia economicamente inviável para os clientes. A ALL aguarda autorização do Ibama para realizar a limpeza e a manutenção do trecho, pois há áreas de instabilidade nas encostas. Portal Políbio Braga, 01/06/2010.

20

**Caxias do Sul quer linha férrea para o porto de Rio Grande** - A Câmara de Indústria e Comércio de Caxias do Sul, CIC, reclamou apoio do Tecon (Terminal de Containeres de Rio Grande) apoio político para que a ALL ligue por ferrovia Caxias a Rio Grande. A Tecon está no jogo, pediu ajuda do governo estadual e recebeu pronta solidariedade. Portal Políbio Braga, 26/05/2010.

**De novo nos trilhos: transporte ferroviário avança no RS** - No curto prazo, por pressão do Ministério Público Federal (MPF) e do governo novos trechos devem começar a ser operados pela América Latina Logística (ALL), empresa que arrematou a malha sul na privatização das ferrovias, no final de 1996. Dia 17 de dezembro, em reunião do Mercosul, no Paraná, o governo brasileiro anunciou a reativação do ramal entre Livramento e Cacequi, inoperante por alegada falta de viabilidade econômica. A reativação permitirá a integração ferroviária com o Uruguai.

- Estamos licitando a empresa que fará a recuperação da linha, e o trecho Santana do Livramento-Cacequi deve operar em 2012 - diz o gerente da Unidade de Produção da ALL no Estado, Roberto Fischer Machado.

Como a concessão previa que a ALL teria de operar toda a malha que recebeu, o MPF trava uma batalha jurídica pelo cumprimento dos contratos. À frente da luta, está o procurador federal Osmar Veronese, de Santo Ângelo, que desde 2003 se esforça para a ALL ampliar as operações e, a partir do município, fazer o transporte ferroviário chegar também a Santa Rosa e São Luiz Gonzaga. Segundo Fischer, o trem chegará a São Luiz Gonzaga em 2012 e, em até três anos, Santiago. Ainda em dezembro, a Justiça Federal determinou que a ALL reative o trecho entre Getúlio Vargas e Marcelino Ramos.

- A ALL recebeu 3,2 mil quilômetros no Estado e cerca de mil quilômetros estão desativados - sustenta Veronese. Jornal Zero Hora, 15/01/2011.

**Entrevista: Jerônimo Goergen, deputado Federal do PP do RS**

**A ALL está sucateando a malha ferroviária do RS?**

- Desde que a Rede Ferroviária foi privatizada. Isto tem que acabar. Quero que voltem a investir no Estado.

Ninguém faz nada?

- Foi preciso esse estouro todo no ministério dos Transportes para acontecer alguma coisa.

Que coisa?

- A ANTT, pela Deliberação 124, da semana passada, concedeu 60 dias para que a ALL prove que cumpriu o que ficou pactuado na privatização. É claro que eles não provarão nada, porque não fizeram nada.

Mas a ALL diz que investe no Estado.

- Investe em São Paulo e cumpre metas para o conjunto dos 5 Estados onde opera, **mas não faz nada aqui. Quando entra, é para fustigar concorrentes da área rodoviária.** Portal Políbio Braga, 18/07/2011.

### **Goergen quer fim para as concessões da ALL no RS**

Eis o que disse ao editor o deputado Jerônimo Goergen, vice-presidente da Frente Parlamentar Ferroviária, que quer cassar a concessão da ALL no RS:

- **Ela (a ALL) ficou com 3.242 quilômetros, mas 892 quilômetros são trechos e ramais ferroviários sucateados.**

A ANTT concedeu 60 dias para que a ALL diga quanto tempo precisa para fazer o serviço. **Ela teve 15 anos para tocar o dever de casa e não fez nada.** Portal Políbio Braga, 19/07/2011.

**Empresa terá de recuperar ferrovias no Estado** - Cabe à concessionária no Sul do país fazer melhorias em quase um terço dos 3,2 mil quilômetros que explora.

Companhia que explora a malha ferroviária no sul do país, a América Latina Logística (ALL) terá até 2014 para recuperar 790 quilômetros de estradas de ferro no Estado. A determinação é da **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que, após ser acusada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) de não fiscalizar o cumprimento dos contratos de concessão, deu ultimato às concessionárias.**

**A falta de manutenção nos últimos 15 anos provocou a deterioração.** Com base em estimativa nacional, o custo no Estado pode chegar a R\$ 800 milhões. Jornal Zero Hora, 09/07/2012.

**De volta aos trilhos** - Ramal [Cruz Alta] até Santa Rosa deve ser recuperado até abril de 2014.

... põe fim a **um termo de ajustamento de conduta que se arrasta há 10 anos.** Diário de Santa Maria, 27/11/2013.

### **Rumo (ex-ALL) quer acabar com o acesso do RS ao Mercosul por ferrovia**

- Bastaram poucos minutos para que o novo diretor comercial da empresa Rumo (ex-ALL) para a região Sul, Luís Fernando Neves, caísse em descrédito diante dos principais representantes de entidades empresariais do Rio Grande do Sul, na quinta-feira, 17 de agosto, durante reunião na Secretaria dos Transportes. Além de admitir desconhecer o estudo desenvolvido pelo grupo de trabalho criado pelo governo do estado sobre o modal ferroviário do RS, a Rumo, por meio de seu representante comercial Germano Dantas, anunciou o início de estudos para a **descontinuidade da linha Cacequi-Uruguaiana, único acesso do Brasil à Argentina por ferrovia.** A medida, segundo Neves, está em desenvolvimento em razão da insuficiência de carga naquele trecho. **Em resposta a essa afirmação, os representantes das entidades empresariais mostraram que a demanda por ferrovia está sendo feita por caminhões, por via rodoviária,** o que incide em maiores custos para os produtores, sobretudo do setor agrícola.

O estudo identificou entraves estruturais e de operação nos serviços da ex-

ALL no RS. Entre esses, a falta de modernização, abandono de grande parte da malha ferroviária (35%); defasagem tecnológica; baixo padrão de produtividade e volume transportado decrescente. Revista Modal, 19/08/2016.

**Fronteira pode ficar sem transporte ferroviário** - O transporte ferroviário entre Brasil, Argentina e Uruguai poderá ficar comprometido a partir do mês que vem. A Rumo ALL, empresa do Grupo Cosan que administra dois portos secos (terminal alfandegado) em Uruguaiana e Santana do Livramento, decidiu sair do negócio e devolver a permissão dada pelo governo federal para prestar o serviço. Em carta enviada à estatal ferroviária argentina Belgrano, a empresa afirma que encerrará as operações a partir de 31 de janeiro.

Mas, de acordo com exportadores, que preferem não se identificar, a empresa vem minando o comércio exterior pelo corredor, especialmente no trecho Tatuí (SP) - Uruguaiana (RS). Um usuário da malha afirma que até 2015 transportava cerca de 1.500 contêineres. No ano passado, a Rumo liberou apenas 200 contêineres. O resto teve de usar o transporte rodoviário. Entre os produtos transportados pelo corredor, está bauxita, hidróxido de alumínio, cerâmica e papel em bobina. No ano passado, foram despachados 5.500 contêineres. Na década passada, esse número ultrapassou as 20 mil unidades. "Um transporte que durava 12, 15 dias passou a 40 dias. Isso faz com que o cliente fuja da ferrovia", disse um usuário. Jornal do Comércio, 09/01/2017.



**ENQUANTO O TRANSPORTE** de cargas sobre trilhos cresce no país, no Estado recuou 43% em cinco anos. Trechos deixaram de ser operados

ferroviário é responsável por 25% das mercadorias que cortam o território. Para o Rio Grande Sul, o abandono das ferrovias –

tes, Ivan Cesar Bernat lembra que, em 2016, nas discussões sobre necessidades para o transporte ferroviário, a empresa concordou em pontos básicos, como

**Ferrovias abandonadas** - ... o agravamento do quadro é causado pela concessionária Rumo, do grupo paulista Cosan, que comprou a América Latina Logística (ALL). Além de manter a postura da ALL de abandonar trechos que não considerava lucrativos e deixar de investir na manutenção nessas áreas, descumprindo contrato de concessão, ...

Em 1997, quando arrematou a Malha Sul (trechos em RS, Santa Catarina, Paraná e parte de São Paulo), a ALL recebeu 3,26 mil quilômetros de ferrovias no Estado. Hoje, a Rumo opera 1,9 mil quilômetros – 41,7% da malha foi esquecida. Jornal Zero Hora, 24/06/2017.



VOCÊ ESTÁ EM **NOTÍCIAS**



Foto: Divulgação/Lucas Amorelli

**MP/RS cobra melhorias na ponte férrea entre Marcelino Ramos e Alto Bela Vista**

Determinação é para a empresa concessionária e que administra a ponte.

0 Comentários Publicado: 17/03/2018

A+ A- |

Por Jocimar Soares

O Ministério Público Federal em Erechim/RS ingressou com ação para obrigar a concessionária Rumo Malha Sul S.A a cumprir as obrigações legais e contratuais de concessão firmado com a União e realizar, no prazo máximo de

**MP/RS cobra melhorias na ponte férrea entre Marcelino Ramos e Alto Bela Vista** - O MPF ingressou com ação para obrigar a concessionária Rumo Malha Sul S.A a cumprir as obrigações legais e contratuais de concessão firmado com a União e realizar, no prazo máximo de 60 dias, reparos de urgência na parte rodoviária da ponte que liga Alto Bela Vista, Santa Catarina, a Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. Rádio Princesa, 17/03/2018.

Enfim, a concessionária privada não cumpre o contrato. 1/3 da malha do estado do Rio Grande do Sul está abandonada. Não houve um só quilômetro construído.

De todas as promessas, TACs, etc., de que iria recuperar as linhas abandonadas, não há informações de que alguma delas o tenha sido.

A situação da malha operacional hoje, no Rio Grande do Sul, é muito pior do que quando ela administrada pela RFFSA, estatal federal.

### 3.2.3 EQUIPAMENTO RODANTE

Não basta ter trilhos, também é necessário ter vagões, locomotivas, terminais. Além de diminuir sua malha de linhas férreas, a ALL/Rumo também diminuiu a quantidade de vagões em operação no Rio Grande do Sul.

Em outros estados há notícias de desvios de vagões de alguns clientes em detrimento de outros.

**Fim da linha** - Além dos problemas na vida de tráfego ferroviário, das 364 locomotivas recebidas da RFFSA, 70 foram adaptadas para outras funções e **mais de 700 vagões simplesmente desapareceram**. “Muitos vagões graneleiros foram cortados com maçaricos e transformados em vagões de containers ou vendidos para siderúrgicas”, constata Ferraz. Revista CREA-PR, 06/2004.



**Ferrovias abandonadas** - A Rumo **deslocou locomotivas e vagões do Rio Grande do Sul para outras regiões do país** e, com isso, interrompeu o transporte para diversos clientes. No Estado, restaram equipamentos defasados.

Segundo Souto, **não se sabe onde estão os cerca de 1,5 mil vagões graneleiros puros que existiam no Estado na época da Rede Ferroviária Federal**. Os que chegam hoje ao porto de Rio Grande são adaptados, o que eleva o custo e o tempo da operação de descarregamento por exigir até a necessidade de colocar trabalhadores dentro dos vagões – “um sistema bem primitivo”, qualifica o especialista.

– Na maior parte das vezes, **não há disponibilidade de vagões**. Além disso, chama a atenção a falta de manutenção de dormentes e trilhos e a frota totalmente defasada – diz o gerente comercial da companhia, Leandro Luiz Zat.

Sumiço de vagões onera o agronegócio - O abandono de trechos e a falta de equipamentos tornam mais caro o transporte de mercadorias para empresas e cooperativas, ao mesmo tempo em que a falta de interesse em ampliar o serviço diminui as chances de indústrias locais serem mais competitivas. Em Passo Fundo, a fabricante de biodiesel BsBios não consegue mais mandar de farelo de soja para o porto de Rio Grande via trilhos devido à escassez de vagões. Jornal Zero Hora, 24/06/2017.

### 3.2.4 CARGA TRANSPORTADAS

Se a privatização do serviço ferroviário tinha a intenção de suprir a demanda por esse tipo de transporte, o resultado, no Rio Grande do Sul, é frustrante. Após um aumento inicial no volume de cargas transportado, atualmente ele vem caindo continuamente.



**Fim da linha** - Em 2000, metade do transporte da soja e derivados era feito por caminhões e metade por vagões. Em 2003, a relação passou a 69% por rodovias e 31% por ferrovias. O exemplo mais gritante é o do milho. Há cinco anos, apenas 10% do grão eram transportados por caminhão. Em 2003, 90% da produção foram transportados por modal rodoviário. Revista CREA-PR, 06/2004.

**Ferrovias transportarão 7 milhões de t no RS** - O modal transportava 3 milhões de toneladas de carga, mas este número mais do que dobrou em dez anos, atingindo em 2007 algo como 7 milhões de toneladas. Portal Políbio Braga, 27/12/2007.

**Caxias do Sul quer linha férrea para o porto de Rio Grande** - A Câmara de Indústria e Comércio de Caxias do Sul, CIC, reclamou apoio do Tecon (Terminal de Containeres de Rio Grande) apoio político para que a ALL ligue por ferrovia Caxias a Rio Grande. A Tecon está no jogo, pediu ajuda do governo estadual e recebeu pronta solidariedade.

23% de todos os containeres movimentados no ano passado pelo porto de Rio Grande, saíram da Serra do RS [que não é atendida por transporte ferroviário]. 26/05/2010 Portal Políbio Braga.

**Criação da Ferrosul será definida nesta terça-feira** - Ele [Milton Corlatti, presidente da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul] lembrou que levantamento feito pela entidade aponta que a economia caxiense movimenta aproximadamente três milhões de toneladas anuais em mercadorias e insumos. Para transportar as 700 mil toneladas de aço são necessárias, em média, 67 carretas diárias. Corlatti assinalou que no Brasil os custos logísticos representam em torno de 12% da produção, enquanto em países desenvolvidos não passam de 6%. No Estado são estimados em 20%. Jornal do Comércio, 08/06/2010.

**Cientes reclamam da ALL por descumprimento de contratos** - As companhias, que preferiram não se manifestar sobre o assunto, assinaram contratos de longo prazo (em média de 25 anos) com a ALL para transportar seus produtos pelos trilhos. Na maioria dos acordos as empresas investiam na compra de vagões, na recuperação de trechos da malha ferroviária e na construção de terminais de transbordo. Tudo ficava sob a administração da ALL, que dava aos clientes desconto no transporte da carga pela estrada de ferro. De um lado, as empresas reduziam a dependência do transporte rodoviário e do outro a concessionária aumentava a carteira de clientes.

A Agrovía, por exemplo, comprou 669 vagões, mas até agora apenas 16% do volume previsto no contrato está sendo cumprido pela ALL. No caso da Rumo, a parceria prevê investimento de 1,2 bilhão de reais na duplicação da malha, construção de pátios e terminais e compra de vagões e locomotivas. O objetivo é permitir que 80% do açúcar produzido pela Cosan (dona da Rumo) seja transportado pelos trilhos até 2015. Mas, segundo fonte ligada à companhia, apesar dos investimentos, apenas cerca de 30% do contrato estava sendo honrado pela ALL. Revista Veja, 17/06/2013.

**Em quatro anos, ALL sofreu 300 autuações** - Na maioria dos acordos, as empresas [clientes da ALL] investiam na compra de vagões, na recuperação de trechos da malha ferroviária e na construção de terminais de transbordo. Tudo ficava sob a administração da ALL, que dava aos clientes desconto no transporte da carga. De um lado, as empresas reduziam a dependência do

transporte rodoviário, e do outro, a concessionária aumentava a carteira de clientes. Mas, num determinado momento, os clientes começaram a reclamar que a empresa estava descumprindo o contrato e desviando vagões para outros setores. Jornal do Comercio, 07/05/2015.

**Ferrovias abandonadas** - Enquanto o Transporte de cargas sobre trilhos cresce no país, no Estado recuou 43% em cinco anos.

O Rio Grande do Sul vive uma nova era de decadência no transporte ferroviário. Na contramão do Brasil, onde o volume de cargas que viajam sobre trilhos cresce, o Estado atravessa nos últimos cinco anos um ciclo de redução na movimentação de mercadorias. Em 2011, no auge serviço desde que malha foi privatizada, duas décadas atrás, 13,8 milhões de toneladas circularam por ferrovias gaúchas. No ano passado, foram apenas 7,92 milhões de toneladas, queda de 42,6%. No mesmo período, o Brasil viu o embarque e desembarque de produtos por trens crescer em 11,7%.

A participação das estradas de ferro na matriz gaúcha de transportes passou de 8,8% em 2005 para 6,4% em 2014, enquanto a fatia rodoviária chegou a 87,7%. No país, o modal ferroviário é responsável por 25% das mercadorias que cortam o território.

Voz da Federação da Agricultura no Estado (Farsul) no debate, o empresário Luis Carlos Nemitz lembra que a Rumo encerrou no ano passado o transporte de arroz de cerealistas e cooperativas de Uruguaiana e Alegrete até São Paulo, operação 25% mais barata do que o modal rodoviário. Estudo indicou potencial de carga de até 335 mil toneladas por ano de arroz no trecho. Apenas 20% eram atendidos. Agora, nada.

- Alegaram falta de volume e terminais mais eficientes e rápidos. Mas por que não houve mais investimentos? Por que, nos últimos 10 anos, eles não cumpriram contratos e sequer abriram novos. Roeram a corda em vagões e carregamentos – critica Nemitz.

Em 2014, a empresa despachou 52 mil toneladas de farelo para o porto. Com isso, evitou 1.298 viagens de caminhão. Em 2015, apenas 13,3 mil toneladas, poupando as rodovias já abarrotadas e esburacadas de 339 veículos pesados. No ano passado, menos ainda: somente 870 toneladas, o equivalente a 22 caminhões. Em 2017, nada.

Mandar por caminhão é até 20% mais caro.

Na vizinha Carazinho, a Cotrijal tem quatro unidades de grãos com terminais ferroviários. Uma está parada por causa da desativação do trecho até Cruz Alta e as outras três embarcam esporadicamente, em direção a Passo Fundo, muito abaixo do potencial pela dificuldade de conseguir vagões.

– Temos capacidade de carregar de 50 a 80 vagões por dia. Mas, durante todo este ano, foram apenas 140 vagões – lamenta Luiz Di Domênico Junior, gerente da unidade de negócios Carazinho da Cotrijal.

Na Fronteira Oeste, a Cooperativa Agroindustrial Alegrete (CAAL), de Alegrete, também foi surpreendida pela decisão da Rumo de interromper o serviço. De segunda a sábado, eram enviados para São Paulo, diariamente, cerca de 11 mil fardos de 30 quilos para um cliente que comprava grão da cooperativa, já embalado com a marca da empresa. No final de 2015, a concessionária cessou transporte. – Não alegaram nada. E antes tinham exigido um investimento em nossa linha dentro do parque industrial. Que foi feito, com gasto de R\$ 140 mil. Mesmo assim, não colocaram mais vagão – conta Luis Carlos de Carvalho Figueira, gerente industrial da CAAL. Jornal Zero Hora, 24/06/2017.

### 3.2.5 OUTROS PROBLEMAS

Dentro da sistemática de cortar custos, a ALL/Rumo é alvo generalizado de reclamações e denúncias. É acusada de realizar operações financeiras irregulares, não empregar corretamente financiamentos públicos, tem problemas trabalhistas, abandono de patrimônio que deveria zelar, perda de eficiência com queda da velocidade do transporte, etc.

**Fim da linha** - Denuncia que a empresa realiza operações financeiras irregulares, prejudicando a oferta de transporte ferroviário, função para a qual a concessão foi estabelecida pelo prazo de 30 anos.

Nos últimos oito anos, o BNDES emprestou R\$ 340 milhões à ALL. "A maior parte do dinheiro não foi aplicada em investimentos para ampliar e modernizar o sistema ferroviário, mas para cobrir as despesas de custeio". Revista CREA-PR, 06/2004.

**Ferroban e ALL condenadas a pagar até R\$ 326 milhões** – [questões trabalhistas]. Portal Videversus, 16/11/2007.

**Ferroviários da ALL fazem greve por melhores salários** - Os trabalhadores da empresa pedem um aumento de 6,48% em relação aos salários de dezembro de 2008 e melhoria nas condições de trabalho, especialmente dos maquinistas. Portal Videversus, 2009/09/01.

**ALL atende mal em todas as regiões gaúchas** - Pipocam de todas as regiões gaúchas, as queixas sobre o desinteresse da ALL em relação ao RS. Políbio Braga, 27/10/2010.

**Blitz gera prisão em flagrante por trabalho escravo em ferrovia** - Dono da M S Teixeira, Marcioir Silveira Teixeira, de 47 anos, foi preso em flagrante delito nesta quarta-feira (1º) por submeter cerca de 40 trabalhadores a condições análogas à escravidão. As vítimas trocavam dormentes e faziam a manutenção de trilhos da linha ferroviária Mairinque-Santos, administrada pela América Latina Logística (ALL), mais especificamente no trecho do Parque Estadual da Serra do Mar.

M S Teixeira, com sede no Rio Grande do Sul, foi subcontratada pela Prumo Engenharia Ltda., que mantinha contrato direto com a concessionária ALL para a realização do serviço. Repórter Brasil, 02/12/2010.

**Procuradoria pede revisão de contratos de concessão da ALL** - O Ministério Público Federal pediu ao Tribunal de Contas da União a revisão de todos os contratos de concessão da transportadora ferroviária América Latina Logística, em meio a denúncias de perdas ao patrimônio da antiga RFFSA (Rede Ferroviária Federal). Segundo a Procuradoria, a ação foi encaminhada para que o Tribunal de Contas da União adote medidas para melhorar o setor ferroviário no País. Para o órgão, "na falta de efetivo controle, as concessionárias se apropriam do transporte ferroviário de carga e fazem suas escolhas livremente. Na prática, é a iniciativa privada quem determina onde e em que condições o serviço público será disponibilizado".

"Em relação à ALL, o Ministério Público Federal pede ao Tribunal de Contas da União o exame global de todos os contratos de concessão e arrendamento que envolvam o transporte ferroviário e o grupo ALL; a análise dos financiamentos públicos concedidos à empresa, especialmente os contratados com o BNDES",

afirmou o órgão. Portal Videversus, 11/06/2011.

**Velocidade dos trens da ALL se aproxima da época anterior à privatização das linhas** - As quatro ferrovias administradas pela ALL, maior concessionária da América do Sul, voltaram no tempo. Em quatro anos, a velocidade dos trens que circulam pela malha despencou, em média, 50% e atingiu níveis próximos aos praticados no período pré-privatização.

A piora nos números da ALL começou em 2009. Naquela época, **sob a filosofia de administração da gestora GP Investimentos**, a empresa ainda vendia a imagem de modelo e de modernidade. A velocidade média das ferrovias variava de 23,40 km/h a 31,07 km/h.

Depois de uma série de fiscalizações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), **a velocidade média passou a cair gradualmente ano após ano**. Em 2013 a velocidade passou a variar entre 13,36 km/h e 14,85 km/h. A queda foi uma determinação da agência reguladora para preservar a segurança do tráfego ferroviário e reduzir os riscos para a sociedade. Jornal do Comercio, 07/05/2015.

### 3.2.6 (FALTA DE) FISCALIZAÇÃO

Sendo um serviço público concedido, ele deve ser fiscalizado. Para essa função foi criada a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Mas ocorrem dois fenômenos: quando multada, a concessionária se nega a pagar as multas e vai discutir todas elas na justiça. E, por outro lado, uma atuação pífia da ANTT. Após alguns anos, sob pressão, a ANTT passa a agir de maneira mais enérgica. Mas mesmo assim, a concessionária segue não cumprindo os contratos, nem pagando as multas.

Aliás, a atuação fraca da ANTT já havia sido observada no episódio de Vacaria, no qual ela não deu importância para os problemas apontados, e praticamente saiu em defesa da concessionária.

**Fim da linha** - O IAP também prevê multas pela demora na prestação de socorro e propõe uma auditoria sobre os planos de contingência de operação e emergência quanto aos acidentes ferroviários. O IAP já multou a ALL 28 vezes, no valor total de R\$ 11 milhões. Destas, apenas 11 multas totalizando R\$ 229 mil foram quitadas e as restantes ainda estão em discussão na justiça. Revista CREA-PR, 06/2004.



**Senador responsabiliza a ANTT por acidente no Paraná** - A ANTT é responsável pela fiscalização das ferrovias.

**“Existem denúncias que colocam a agência sob suspeição.”** Jornal do Comercio, 29/07/2004.



**Entre o público e o privado** - Um relatório feito por técnicos do próprio governo concluiu que a ANTT, a agência encarregada de fiscalizar as concessionárias de serviços na área de transportes, é negligente e omissa em benefício de empresas privadas.

29

Num texto de 112 páginas, concluído em novembro, cinco analistas e especialistas em infraestrutura dizem que a ANTT permitiu que a ALL desrespeitasse de forma sistemática o contrato de concessão, provocando prejuízos à população. Responsável por regular e fiscalizar o mercado, a ANTT teria sido capturada por ele.

“A ANTT vem demonstrando não ter qualquer gerência ou controle sobre a oferta do serviço de transporte ferroviário de cargas”, sustenta um dos trechos do relatório. “Figura-se que sua deficiência está tanto na falta de autoridade quanto na negligência, omissão e descompromisso para fazer valer o total cumprimento das obrigações contratuais.” Revista Veja, 02/01/2013.

**Em quatro anos, ALL sofreu 300 autuações** - ... a empresa foi multada em cerca de R\$ 60 milhões por descumprir alguma determinação da agência reguladora ou do contrato de concessão. Jornal do Comercio, 07/05/2015.

**Ferrovias abandonadas** - A Agência Nacional de Transportes Terrestres, que deveria fiscalizar o serviço, tem mostrado pouca força. As multas, em regra, viram disputas judiciais e o pagamento se arrasta.

De 278 multas aplicadas, apenas seis foram pagas

A ausência de força da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para fazer a Rumo – antecessora ALL – cumprir o contrato de concessão aparecem nos números do próprio órgão regulador. Desde a sua criação, em 2001, a ANTT lavrou 536 autos de infração contra a operadora da Malha Sul. Mas apenas seis multas foram pagas, em um total de R\$ 650 mil. Outros 272 processos com previsão de pena pecuniária para a empresa estão suspensos por decisão judicial. Jornal Zero Hora, 24/06/2017.

Por outro lado, não é assim em todos os lugares. A ALL tinha a concessão de ferrovias argentinas, desde 1999. Eram mais de 8.000 quilômetros. Em 2013 o governo argentino cassou a concessão. Alegou que ocorriam problemas com a prestação dos serviços: não cumprimento dos compromissos assumidos no contrato de concessão, não fazia os investimentos programados e abandono de alguns ramais ferroviários. Enfim, a mesma sistemática de operação aplicada pela ALL no Brasil. Mas lá, do outro lado da fronteira, a fiscalização foi mais eficiente.

## Brasileira ALL perde concessões de ferrovias na Argentina

Empresa afirma que já procurava interessados em adquirir uma participação nas operações do país

Por Márcio Juliano  
Publicado em: 24/09/2013 às 19:01  
© Tempo de leitura: 2 min



Trem de ALL trabalho demais para resultado de menos na Argentina, segundo os números. (Wikimedia Commons)

exame.com/magicos/brasileira-ai-perde-concessoes-de-ferrovias-na-argentina/

18

**Brasileira ALL perde concessões de ferrovias na Argentina** – Segundo informações veiculadas pela imprensa, o governo argentino alegou que a ALL vinha descumprindo compromissos assumidos no contrato de concessão, assinado em 1999. Segundo Randazzo, a empresa não cumpriu com os investimentos programados e deixou alguns ramais ferroviários de lado. A ALL opera entre Buenos Aires e Mendoza, na fronteira com o Brasil e o Paraguai. Revista Exame, 24/09/2013.

### 3.2.7 LUCRATIVIDADE

Uma empresa privada deve lucrar? Claro que sim. Inclusive, no caso da ALL, esse é o item número três na sua lista valores. No começo de sua operação, esse objetivo era muito bem alcançado.

E ela teve uma trajetória de lucros excelentes, nos primeiros anos da operação. R\$ 1 bilhão em 2003. Mas, passou a não ser tão grande ao longo dos anos, apesar do crescimento do volume de carga transportado. Em 2009 seria de R\$ 200 milhões. Até que, por volta de 2013 cessaram os lucros. Somente em 2018 ela voltou ao azul.

A explicação para a queda nos lucros, é exatamente os lucros que ela obteve no seu período inicial: foram obtidos às custas do sucateamento da ferrovia e de seus equipamentos. Quando chegaram ao ponto de não ser mais possível utiliza-los, foi obrigada a fazer a manutenção que se negava a fazer antes. Outro reflexo dessa falta de manutenção foi a queda na velocidade média do transporte, exigência de segurança, devido ao mau estado das vias. Transporte mais lento, menos lucratividade.

**Fim da linha - Concessionária ALL tem faturamento recorde, mas deixa a estrutura ferroviária em estado de abandono.**

Segundo a própria diretoria, desde que assumiu as ferrovias da malha sul, a ALL tem tido faturamentos recordes: em 2003 o lucro foi de R\$ 1,02 bilhão, 22% a mais que em 2002. Desde a privatização, a receita bruta cresceu em média 32% ao ano. Para Ferraz, todo esse resultado financeiro otimista se deveu ao sucateamento do parque ferroviário. Revista CREA-PR, 06/2004.

**Lula cobra explicações sobre tarifas cobradas por ferrovias** - O presidente Lula cobrou nesta quinta-feira, do ministro dos Transportes, Paulo Sérgio de Oliveira Passos, explicações sobre as tarifas de transporte ferroviário, que

CAU A11.196

[andre@hoyer.arq.br](mailto:andre@hoyer.arq.br)

estariam próximas das praticadas pelo setor rodoviário. Segundo o ministro, o presidente está preocupado com as tarifas do setor, que deveriam ser mais baratas que as do transporte rodoviário de cargas, mas seriam hoje motivo de reclamações dos usuários, principalmente do setor de soja. Portal Videversus, 24/11/2006.

**Entrevista Gustavo Reichmann América Latina Logística** - Diz-se, aqui, que a ALL investe pouco.

- Ora, investimos R\$ 600 milhões a R\$ 700 milhões por ano. É muito dinheiro. Este ano, a receita bruta da ALL chegará a R\$ 2,8 bilhões, portanto repetirá 2008. O lucro líquido poderá chegar a R\$ 200 milhões. Portal Políbio Braga, 20/11/2009.

**Pendência com o governo paralisa a Rumo, nº 1 em ferrovia no país** - A Rumo tem mais um desafio: voltar ao azul. A última vez em que a empresa deu lucro foi em 2013, antes da fusão com a ALL. Após a fusão, anunciada em 2014 e aprovada no ano seguinte, a Rumo passou a corrigir os problemas das ferrovias herdadas da ALL, e isso consumiu recursos.

Havia casos extremos. **Na entrada para o porto de Paranaguá, no Paraná, os trilhos e os suportes, conhecidos como dormentes, estavam em estado de conservação tão ruim que os trens precisavam parar 5 quilômetros antes do porto — o transporte no trecho final era feito por caminhões.** Para realizar os reparos, a empresa captou 10 bilhões de reais, pouco mais da metade por meio de duas ofertas de ações e o restante com a emissão de títulos de dívida no mercado externo, elevando seu endividamento.

Para Adeodato Volpi Netto, estrategista-chefe da empresa de análises Eleven Financial, o problema é que **a empresa promete muito, mas entrega pouco**". Revista Exame, 30/08/2018.



O volume transportado pela Rumo em 2019 cresceu 6,6% frente a 2018, atingindo 60,1 bilhões de TKU (Toneladas por Quilômetro Útil). Com isso, a receita líquida totalizou R\$ 7 bilhões, valor 7,6% maior do

**Rumo tem lucro líquido três vezes maior em 2019** - No ano, a empresa apresentou lucro líquido de R\$ 786 milhões em 2019 – número cerca de três vezes maior que o resultado alcançado no ano anterior. A Rumo informa que 2019 apresentou volatilidade em razão de condições de mercado e por restrições operacionais da companhia. Segundo a Rumo, a safra antecipada de soja permitiu fortes volumes no mercado a partir de janeiro, e por todo o primeiro trimestre. Porém, por conta de restrições operacionais em fevereiro e em março, a Rumo apresentou crescimento limitado no período.

A melhora da atividade econômica do Brasil e a **expansão da nossa área de atuação em Goiás e no Oeste do Paraná** abre espaço para crescimento de volume e diversificação de cargas”, prevê Beto Abreu, presidente da companhia, no relatório anual. Revista Amanhã, 14/02/2020.

| 2T20    | 2T19    | Var.%     | Sumário das Informações Financeiras<br>(Valores em R\$ MM) | 6M20    | 6M19    | Var.%     |
|---------|---------|-----------|--|---------|---------|-----------|
| 16.417  | 14.416  | 13,9%     | Volume transportado total (TKU milhões)                    | 28.714  | 27.722  | 3,6%      |
| 4.124   | 2.627   | 57,0%     | Volume elevado total (TU mil)                              | 6.668   | 5.448   | 22,4%     |
| 1.828   | 1.729   | 5,7%      | Receita operacional líquida <sup>1</sup>                   | 3.252   | 3.364   | -3,3%     |
| (1.151) | (1.141) | 0,9%      | Custo dos produtos vendidos                                | (2.222) | (2.294) | -3,1%     |
| 677     | 588     | 15,2%     | Lucro bruto  | 1.029   | 1.070   | -3,7%     |
| 37,0%   | 34,0%   | 3,0 p.p.  | Margem bruta (%)   | 31,7%   | 31,8%   | -0,1 p.p. |
| (96)    | (79)    | 21,6%     | Despesas comerciais, gerais e administrativas              | (201)   | (165)   | 22,2%     |
| 210     | (2)     | >100%     | Outras receitas (despesas) op. e eq. <sup>2</sup>          | 121     | (18)    | >100%     |
| 791     | 507     | 77,9%     | Lucro operacional  | 949     | 886     | 7,1%      |
| 425     | 417     | 1,9%      | Depreciação e amortização                                  | 844     | 839     | 0,6%      |
| 1.216   | 924     | 31,5%     | EBITDA   | 1.793   | 1.726   | 3,9%      |
| 66,5%   | 53,5%   | 13,0 p.p. | Margem EBITDA (%)  | 55,1%   | 51,3%   | 3,8 p.p.  |
| 982     | 924     | 6,3%      | EBITDA ajustado <sup>3</sup>                               | 1.635   | 1.726   | -5,3%     |
| 53,7%   | 53,5%   | 0,2 p.p.  | Margem EBITDA ajustada (%) <sup>3</sup>                    | 50,3%   | 51,3%   | -1,0 p.p. |
| 405     | 185     | >100%     | Lucro (prejuízo) líquido                                   | 132     | 211     | -37,5%    |
| 22,2%   | 10,7%   | 11,5 p.p. | Margem líquida (%)   | 4,1%    | 6,3%    | -2,2 p.p. |
| 722     | 439     | 64,6%     | Capex  | 1.283   | 981     | 30,8%     |

Nota 1: Inclui a receita pelo direito de passagem de outras ferrovias, receita do transporte de açúcar utilizando outras ferrovias ou o modal rodoviário e receita por volumes contratados e não realizados conforme acordos comerciais (take or pay).

Nota 2: Inclui depreciação e amortização da Malha Central, pelo fato de ainda ser não-operacional.

Nota 3: Sem os efeitos da Malha Central; os efeitos associados ao processo de renovação Malha Paulista e a provisão para impairment da Malha Oeste.

### Lucro da Rumo mais que dobra no segundo trimestre

1º Semestre: Receita líquida = 6,6 bilhões; lucro líquido = 132 milhões

2 Trimestre: Receita líquida = 1,8 bilhões; lucro líquido = 405 milhões

Revista Amanhã, 14/08/2020.

### 3.2.8 ANÁLISE DO MODUS OPERANDI DA ALL/RUMO

Para entender a lógica de uma empresa que aparenta não querer trabalhar – não tem vagões, abandona linhas, não atende clientes – é necessário olhar sua operação na escala de toda a sua malha de atuação, não somente do ponto de vista do estado do Rio Grande do Sul.

Veja-se que não oferecer os serviços atua sobre “a mão invisível do mercado”: pouca oferta de transporte, o preço do frete sobe (o preço do frete ferroviário, e por tabela, também o preço do frete rodoviário). Trabalha-se menos ganhando mais por unidade transportada. O que, na prática, é resultado de a concessionária ter o monopólio do serviço. Não há concorrência.

Da mesma maneira, escolhe os trechos de ferrovia mais rentáveis e abandona os demais. Não basta lucrar, ela tem que lucrar o máximo possível.

Nesta filosofia, de lucrar o máximo possível, a empresa se concentra nos trechos que oferecem as maiores possibilidades de lucros, mesmo que para isso tenha que deixar de atender compromissos assumidos anteriormente com outros clientes. Clientes que compraram vagões e locomotivas, reformaram as estradas de ferro, construíram terminais de carga, para que a concessionária os atendesse. A ALL/Rumo deixa de atender os compromissos, e usa os equipamentos de alguns clientes para atender outros. Porque nos outros trechos as cargas estão tendo fretes mais caros, dando maior lucratividade. Mesmo pagando as multas contratuais por não cumprir seus compromissos, ainda assim o lucro é maior. É fazer contas na “ponta do lápis” para ver o que vai render mais no curto prazo.

O que pode explicar essa sistemática é a cultura de meritocracia da empresa, que premia seus gestores que cumprem metas (pagando bônus), e castiga (demite) os que



não o fazem. A empresa entrega fabulosos lucros a curto prazo, mas mina sua sustentabilidade a longo prazo, conforme foi visto em capítulo anterior. Esse lucro é obtido ao custo de não fazer a manutenção das linhas (assim como fez a gestão estatal da Ferrovia do Riacho de Porto Alegre, cem anos antes), e subtraindo equipamentos de clientes, não cumprindo o contrato da concessão, não pagando multas, dentre outras práticas questionáveis, tanto tecnicamente, como do ponto de vista ético.

As tentativas de justificativa da concessionária, de que precisa de contratos de longo prazo, não se aplicam, pois onde ela os tem, não os cumpre.

Também alega que para investir precisaria da renovação antecipada da concessão, por mais 30 anos. Já fazia essa reivindicação quando ainda faltavam 10 anos para terminar a concessão vigente (até o ano de 2027). Não fez nada no estado por mais de 15 anos, e alega que precisa de mais 40 anos para poder investir. A manifestação de intenção de renovar a concessão também é paradoxal, pois não cumpre o contrato atual, mas quer renova-lo. Além de querer a renovação de sua concessão, também pretendia participar da licitação para a concessão da Ferrovia Norte-Sul. Aliás, o que de fato ocorreu, em março de 2019. Assim como, em maio de 2020, obteve a renovação antecipada da malha paulista.

Em 2018 a Rumo/ALL tinha em caixa R\$ 3 bilhões parados, e ainda havia obtido um empréstimo no BNDES de R\$ 2,9 bilhões. Compare-se esses volumes de capital, quase seis bilhões de reais, com o investimento que ela fez na malha do Rio Grande do Sul dez anos antes: R\$ 15 milhões.

**Fim da linha** - Segundo o economista Luis Antoinio Fayet, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), a diminuição de vagões faz parte de uma estratégia para subir o preço do frete ferroviário, cotado na base de 80% do custo do frete rodoviário. Revista CREA-PR, 06/2004.

**Criação da Ferrosul será definida nesta terça-feira** - Samuel Gomes, presidente da Ferroeste:

Criticou o modelo de privatização do governo Fernando Henrique Cardoso que saiu do monopólio estatal nacional para um monopólio privado regional. "As empresas concessionárias só se interessam por trechos rentáveis e abandonam os demais. Com isso o sistema nacional ferroviário foi destruído." O dirigente calcula que dos 29 mil quilômetros de estradas que havia em 1997, atualmente menos de 5 mil são efetivamente usados. Jornal do Comércio, 08/06/2010.

**Clientes reclamam da ALL por descumprimento de contratos** - A principal reclamação é de que, com a supersafra de grãos, a ALL estaria desviando vagões e locomotivas dos clientes para atender a outras demandas no Centro-Oeste, cuja rentabilidade seria maior. A vantagem é tamanha que a ALL prefere pagar multa (ou compensações) a honrar o contrato assinado, diz um executivo do setor. Revista Veja, 17/06/2013.

**O expresso executivo de Lemann** - Praticante da cultura de meritocracia disseminada no Brasil pelo trio Jorge Paulo Lemann, Marcel Telles e Beto Sicupira, a ALL se tornou uma espécie de reserva de caça prioritária, onde eles têm recrutado executivos para algumas das missões mais importantes e estratégicas dos negócios que vêm adicionando ao portfólio de sua 3G Capital Partners.

É que as três últimas trocas na gestão coincidiram com movimentos importantes, como o fim das operações na Argentina, além de dificuldades operacionais, como o atraso na licença ambiental para duplicação do trecho Campinas-Santos, no Estado de São Paulo, que fizeram com que caísse a qualidade do serviço. Resultado, a ALL que já foi vista como um exemplo positivo no setor entrou na mira do órgão regulador, que agiu atendendo queixas feitas por clientes da empresa. “Estamos retomando todos os programas de qualidade total”, afirma o diretor da ALL. “Nosso objetivo é dar um salto nessa área. Os problemas mexeram com os brios da moçada.” O primeiro movimento foi uma agenda de visita a clientes, iniciado por Alexandre Santoro, logo após assumir o cargo de CEO. Revista Istoé Dinheiro, 12/07/2013.

**Negócio entre ALL e Rumo evidencia caos no setor ferroviário do país -** Depois de meses de litígio, empresas negociam uma fusão; mas problemas que deram origem à disputa persistem. O acordo – Em março de 2009, as duas empresas assinaram um contrato que previa o seguinte: a Cosan se comprometeria a investir 1,5 bilhão de reais na ampliação da malha ferroviária que liga o interior de São Paulo ao porto de Santos, implementar melhorias nos terminais portuários e armazéns, além de comprar material rodante (locomotivas e vagões) moderno e mais produtivo. Em 2008, 90% da produção de açúcar chegava a Santos via caminhões. Transportar os milhões de toneladas da commodity por trem era mais do que um sonho – seria a chance de a Cosan ganhar competitividade. Foi assim que a empresa de Rubens Ometto criou a Rumo Logística – com a intenção de transformá-la na administradora do transporte do açúcar das usinas até o porto. A ALL atuaria na outra ponta executando a duplicação da malha e transportando os carregamentos da Cosan – sem fazer qualquer investimento. Na teoria, tudo parece viável. Apenas na teoria.

As empresas mostraram otimismo exacerbado ao planejar a entrega das obras para o início de 2014. A ALL tentou impor uma revisão de cronograma à Rumo apenas em 2013. Tal erro é quase infantil para os egressos da **escola de meritocracia** criada pelo trio da Ambev e a GP Investments, que ajudaram a fundar a empresa de ferrovias. O planejamento da Rumo, a gestora de tudo, também falhou ao não prever entraves ambientais que, não raro, podem congelar um projeto por mais de uma década. Se, na melhor das hipóteses, a Funai conceder as autorizações necessárias ainda no primeiro semestre deste ano, será preciso mais um ano para a conclusão das obras.

A disputa – O impasse entrou em patamar judicial em outubro do ano passado, quando a ALL entrou com pedido de suspensão dos pagamentos de multas e compensações [multas contratuais que a ALL devia à Cosan/Rumo]. Um litígio como esse pode demorar de 12 a 18 meses para ser concluído e, por isso, a fusão entre as empresas seria uma saída para que ele seja arquivado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **O governo tem todo o interesse que o acordo saia porque o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e dois fundos de pensão – a Previ (dos funcionários do Banco do Brasil) e a Funcef (Caixa Econômica Federal) – detém um total de 19,88% do capital da empresa.** Revista Veja, 15/02/2014.

**Em quatro anos, ALL sofreu 300 autuações -** ... a empresa foi multada em cerca de R\$ 60 milhões por descumprir alguma determinação da agência reguladora ou do contrato de concessão. A maioria das multas, no entanto, nunca entrou na conta da ANTT. Por não concordar com a decisão, **a empresa tem por princípio questionar as multas na justiça.** Com uma liminar, ela faz os

depósitos em juízo e consegue suspender as determinações legais.

Para o presidente da consultoria Inter.B, Cláudio Fritschak, a situação da companhia pode ser resultado da forma agressiva com que os administradores da empresa trabalham. “Eles podem estar operando o sistema além do limite. Ou seja, eles estressam os ativos até o limite”, avalia. Jornal do Comercio, 07/05/2015.

**Ferrovias abandonadas** - Para Souto [Eng. Ferroviário Daniel Lena Souto, Sociedade de Engenharia e do Coinfra da Fiergs], a origem do problema está no contrato de concessão, que abriu às operadoras a brecha de abandonarem os ramais com menor fluxo de mercadorias desde que, no total da malha, aumentassem o volume transportado.

Outra exigência foi a diminuição dos acidentes. Mas, abandono de trechos e falta de manutenção em pontos onde operavam caracterizam descumprimento do contrato.

Diretor-geral da Secretaria Estadual de Transportes, Ivan Cezar Bertuol lembra que, em 2016, nas discussões sobre necessidades para o transporte ferroviário, a empresa concordou em pontos básicos, como recuperar trilhos e dormentes no trecho de Cruz Alta a Rio Grande para dar mais velocidade ao escoamento de soja. Além disso, ajudar a viabilizar um terminal de aço às indústrias da região de Caxias do Sul, melhorar a estrutura de descarga no porto de Rio Grande e criar plataformas concentradoras de cargas na Fronteira Oeste, Região Metropolitana e Cruz Alta.

- Eles concordaram, mas absolutamente nada foi feito – lamenta Bertuol.

Entre quem trata com a Rumo, sobram críticas. Oficialmente, a alegação da concessionária é de que precisa de grandes volumes e contratos de longo prazo para aumentar a oferta do serviço. Clientes e Estado, porém, sustentam que oferecem dados mostrando a viabilidade do transporte. E a empresa apenas ignoraria, sem esforço para captar carga.

Empresários do município, um dos principais polos metalmeccânicos do país, tentam viabilizar com a concessionária a construção de um terminal em Vacaria que receberia e distribuiria aço, principal insumo das empresas locais, vindo de siderúrgicas do centro do país. Na volta, indústrias da Serra enviariam produtos acabados para o Sudeste. Apesar de várias reuniões, o esforço por demonstrar a lógica econômica da operação até agora foi em vão. Não há resposta conclusiva, positiva ou negativa.

– Demos todos os dados para a Rumo, mas não demonstram interesse. **Priorizam São Paulo e abandonam o resto** – critica Reomar Slaviero, presidente do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Caxias do Sul (Simecs). Jornal Zero Hora, 24/06/2017.

**Investimentos em discussão** - A empresa Rumo apresentou ontem, em reunião na Farsul, algumas condições para investir no restabelecimento das ferrovias no Estado.

Entre 2016 e 2017 aplicou R\$ 150 milhões para tornar o sistema mais confiável.

No entanto, para haver investimentos substanciais, o vice-presidente da Rumo, Darlan Fábio De David, afirmou que a empresa depende da antecipação da renovação da concessão por mais 30 anos, o que será solicitado à ANTT em 2018. A concessão vigente termina em 2027. Correio do Povo, 14/12/2017.

**Pendência com o governo paralisa a Rumo, nº 1 em ferrovia no país** - Maior empresa de ferrovias do país, a Rumo espera há três anos pela decisão do governo que definirá o futuro de uma de suas concessões.

Brasília não faz parte do roteiro, mas tem sido o local mais visitado pela cúpula da companhia, cuja sede fica em Curitiba, no Paraná. Julio Fontana Neto, presidente da Rumo, vai à capital federal ao menos a cada 15 dias. Ricardo Lewin, diretor de relações com investidores, fica por lá três vezes por semana. O objetivo central das viagens é resolver uma pendência com o governo que se arrasta há três anos e vem paralisando uma parte relevante dos investimentos da empresa. A tese foi comprada pelo governo, que há dois anos editou a Lei no 13.334, permitindo a renovação antecipada de concessões ferroviárias. O pedido de renovação da Rumo, feito em 2015, foi analisado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criada pela mesma lei. Os dois órgãos aprovaram o pedido neste ano. “Está bem encaminhado o projeto. Discutimos mais de 80 propostas para a Malha Paulista”, diz Tarcísio Freitas, secretário do PPI. Em agosto, o processo foi enviado ao Tribunal de Contas da União, que tem prazo de 45 dias para dar um parecer final. Em meados de agosto, porém, o Ministério Público Federal e a Procuradoria-Geral da República consideraram a Lei no 13.334 inconstitucional. Agora, cabe ao Supremo Tribunal Federal decidir a questão — e não há um prazo para isso acontecer.

EXAME apurou que a Rumo aguarda, ainda, outra decisão judicial, relativa ao leilão da Ferrovia Norte-Sul, que estava previsto para este ano. Segundo executivos próximos à empresa, ela pretende participar (Fontana Neto não comenta). As condições do leilão estão sendo analisadas pelo procurador Júlio Marcelo, do Tribunal de Contas da União. “Precisamos de mais tempo do que o previsto inicialmente para entender os custos, os benefícios e os eventuais problemas da operação. Não podemos analisar correndo contra o relógio”, diz Marcelo. Enquanto as respostas não vêm, **a empresa mantém parados cerca de 3 bilhões de reais**, o equivalente à metade do faturamento anual. Além disso, a Rumo conseguiu em agosto um **empréstimo de 2,9 bilhões do BNDES**, dinheiro que poderia ser usado na Malha Paulista ou na Norte-Sul. Revista Exame, 30/08/2018.

**Rumo tem lucro líquido três vezes maior em 2019** - A melhora da atividade econômica do Brasil **e a expansão da nossa área de atuação em Goiás e no Oeste do Paraná** abre espaço para crescimento de volume e diversificação de cargas”, prevê Beto Abreu, presidente da companhia, no relatório anual. Revista Amanhã, 14/02/2020.

## CONSIDERAÇÕES



**Ferroeste registra lucro pela primeira vez em 23 anos** –Revista Amanhã, 15/01/2020.

O Governo do Paraná é proprietário da Ferroeste – Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A – que liga Guarapuava a Cascavel. Tem 248 quilômetros de extensão, iniciou suas operações em 1996. Em 23 anos de operação, somente no ano passado, 2019, é que ela obteve lucro. De R\$ 453 mil. Veja-se como é difícil fazer uma ferrovia estatal não dar prejuízo.

Se o transporte ferroviário é problemático quando estatal, devido as ingerências políticas na sua gestão – como tarifas irrealis – o cenário tem outros problemas quando é concedido para a iniciativa privada.

A motivação inicial da pesquisa, se teria havido um favorecimento pró rodoviarismo e indústria automobilística, perde relevância, frente a constatação não de favorecimento de um modal, mas de abandono de outro.

Provavelmente devido a um modelo de privatização mal feito, que deixou brechas para a concessionária fazer o que quiser e, principalmente, não fazer o que não quiser, deixa esse serviço de interesse público em uma situação pior do que quando era estatal. E agora não há nem para quem reclamar.

São constatadas deficiências do órgão regulador estatal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que passou longos anos sem se impor. E, mesmo quando pretendeu ter uma ação mais enérgica, ela não é eficaz. Nesse sentido, até mesmo o Ministério Público Federal não consegue lograr sucesso em obter da concessionária o cumprimento do contrato. O que reforça a explicação de um contrato de concessão mal feito.

Aparenta ainda uma falta de força do empresariado e dos políticos gaúchos junto ao governo federal. Suas denúncias, apelos, sugestões, não são ouvidos. Verifica-se que o governo federal está concentrado em tratar da malha paulista e do Brasil central, abandonando a malha gaúcha a própria sorte.

O que se desdobra em um círculo vicioso: o abandono da malha ferroviária gaúcha dificulta o desenvolvimento econômico do estado (aumenta o preço do frete rodoviário), o torna menos competitivo, tirando força dos empreendedores e políticos gaúchos. Que assim, enfraquecidos, tem menor poder de persuasão em Brasília, uma vez que o Estado está decadente.

Enquanto isso, a concessionária avança em outras frentes. Obteve a renovação antecipada da malha paulista (maio de 2020), e venceu o leilão para a concessão da ferrovia Norte-Sul (março de 2019). Para o qual pagou um ágio de 101% sobre o preço base. Para isso desembolsou R\$ 2,7 bilhões. A mesma concessionária que, em 2008 “investiu” R\$ 15 milhões na malha gaúcha, agora investe bilhões fora de sua concessão.

Ainda, chama a atenção a postura da imprensa. As denúncias iniciais somente eram publicadas por veículos de comunicação de segmentos especializados ou de pequeno alcance. O jornal Zero Hora somente fez a primeira reportagem alertando para a situação prejudicial ao Estado em 2017, quando já se estava no vigésimo ano da concessão. Um atraso de quinze anos em relação as primeiras denúncias por outros veículos.

Outro aspecto, pouco comentado, é um evidente conflito de interesses do próprio governo. O governo federal é sócio da ALL, através de instituições por ele controladas. BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), o Previ (fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil) e a Funcef (dos funcionários da Caixa). Detinha 20% do capital da ALL. Então, é possível imaginar a movimentação de representantes destas entidades, junto ao governo federal e a agência reguladora, no sentido de defender seus interesses. Em detrimento dos legítimos interesses do Rio Grande do Sul e de outros clientes privados. Por outro lado, se esses entes estatais podem investir em uma empresa privada, por que não poderiam ter feito o mesmo com a RFFSA?

Não há perspectivas no horizonte. Aparenta que, ruim com ferrovia estatal, pior com ferrovia privatizada. O Rio Grande do Sul se encontra encurralado. Quando a ALL ainda tinha a concessão argentina, ao menos o estado tinha utilidade como passagem internacional, uma vez que a conexão da malha argentina com a brasileira se dava por Uruguaiana. Agora, o Rio Grande do Sul é a ponta extrema do sistema brasileiro, e longe dos centros de decisão. Talvez o exemplo da atitude do governo argentino tenha que ser aplicado no lado de cá.

## Referências:

Ferrovia municipal:

HUYER, André. A Ferrovia do Riacho: um caminho para a urbanização da zona sul de Porto Alegre. 2010. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2010.

<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/29131>

HUYER, André. A Ferrovia do Riacho: do sanitarismo à modernização de Porto Alegre. 1ªed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2012. 2ªed. Porto Alegre: Evangraf, 2015.

Ferrovia estadual:

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1937. Porto Alegre: VFRGS, 1938.

SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 6, Porto Alegre, jan. 1934.

Ferrovia privada:

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Inquérito Civil nº 18/2000

Matérias jornalísticas, conforme referidas em cada artigo reproduzida.

EDITORA FERROVIÁRIA. Anuário Ferroviário 2016. Ano 6, nº 6. São Paulo, 2016.