

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/GEDRI

ISSN 2675-3308

v. 5, n. 1, 2024

TRANSCRIÇÃO

ATUAL QUADRO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS: PROBLEMAS E PERSPECTIVAS

Maria do Rosário Rodrigues Pizzo

O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística (LabCit) se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), constituído em 2005. Ele congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).



Edição do Textos para Discussão

LabCit/GEDRI

www.labcit.ufsc.br

Departamento de Geociências

Bloco C do CFH, sala 4

E-mail: labcit.gedri.cfh@contato.ufsc.br

Vinculação institucional

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Centro de Filosofia e Ciências Humanas (CFH)

Departamento de Geociências (GCN)

Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)

Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística (LabCit)

Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI)

Coordenador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

ATUAL QUADRO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS: PROBLEMAS E PERSPECTIVAS¹

Maria do Rosário Rodrigues de Pizzo²

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

PANORAMA GERAL

As ferrovias brasileiras participam, pelo menos há duas décadas, com algo em torno de 20% do total das TKU transportadas no país. Observa-se que mesmo com a ocorrência de graves crises que refletiram nos preços do petróleo na década de 70, a distribuição modal do transporte no Brasil não se alterou.

A partir dessa constatação, podemos identificar alguns elementos da história do ferroviário no Brasil que merecem reflexão.

Na década de 50, definiu-se a prioridade para o segmento rodoviário. Tal definição seguia uma tendência mundial na época, embora em outros países tenha se preservado os demais modos de transporte.

A configuração da malha ferroviária, ajudou na verdade a orientar a opção na direção rodoviária. Na década de 50 o país iniciava sua fase de industrialização substitutiva de bens de consumo duráveis, sob o comando da indústria automobilística. A rodovia, nesta fase,

¹ *Nota da edição:* texto originalmente publicado nos anais do I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário: história e urbanização, São Paulo, 8 a 11 de setembro de 1988. Transcrição e edição feitas por Iago Callil, aluno do curso de graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina.

² *Nota da edição:* Maria do Rosário Rodrigues de Pizzo, falecida na década de 1990, foi economista do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com notória postura desenvolvimentista. No banco desempenhou as funções de superintendente da Área de Infraestrutura e da Área Social. Participou de intensos debates acerca da concessão de serviços públicos à iniciativa privada a partir da proposta de Ignácio Rangel (1914-1994) e o seu modelo de concessão, cabendo destaque às suas análises sobre o modal ferroviário no território brasileiro. Entre outros, destacamos os trabalhos "Contribuições do BNDES para a formulação de uma política social eficaz para o Brasil nos próximos anos" (Revista do BNDES, v. 2, n. 4, 1995), "Rangel e a concessão de serviços públicos à iniciativa privada" (In: A. Mamigonian (Org.). *O pensamento de Ignácio Rangel*, 1997) e "Participação do setor privado nas áreas de infraestrutura" (In: D. C. Filha e R. L. Modenesi (Org.), BNDES, um banco de ideias: 50 anos refletindo o Brasil, 2002).

facilitava a integração regional ao mesmo tempo em que estimulava o crescimento da indústria. As ferrovias, além de se constituírem num investimento mais elevado, não poderiam cumprir este papel na medida em que suas linhas, construídas na época do modelo primário exportador, estavam praticamente em sua totalidade voltadas na direção interior-porto.

Esta radicalização pelo “rodoviarismo” ocorrida no Brasil, não se alterou nem mesmo quando das crises da década de 70. A chamada crise do petróleo não gerou mudanças estruturais profundas, já que o país se voltou muito mais para a possibilidade de concretizar o potencial de autossuficiência daquela fonte energética do que para uma reorientação estrutural do setor de transporte, responsável por grande parte do consumo de petróleo.

O relativo abandono a que foi relegado o sistema ferroviário reflete a defasagem dos investimentos que se traduz na redução da extensão das linhas e no reduzido volume de investimentos em ferrovias até meados da década de 70 (dados s/investimentos em anexo). Com efeito, a partir de meados dos anos setenta, à exceção da implantação da ferrovia de Carajás, da CVRD, todos os investimentos se destinam a recuperação e modernização da malha existente, visando atender a uma demanda reprimida de transporte de bens “tipicamente ferroviários”.

A extensão das linhas que atingia cerca de 36.000 km em 1958, decresce para 28.700 km em 1984³.

A RFFSA e a Fepasa, principais ferrovias em extensão de linhas, vem desenvolvendo programas de investimento, cuja conclusão viabilizaria a recuperação e modernização de toda malha existente. Deve-se notar que esses programas representam um esforço no sentido da manutenção dos níveis relativos de transporte, ou seja, significam a participação do modo ferroviário através do transporte de mesmo tipo de mercadorias que hoje são transportadas pela ferrovia.

Por outro lado, a situação crítica das finanças públicas, hoje compromete seriamente a execução dos citados programas de investimento na forma concebida originalmente

³ Dados extraídos da “Síntese Ferroviária Brasileira” (MT; RFFSA, 1984). Com a conclusão da Ferrovia de Carajás, deve-se agregar 890 km.

No entanto, podemos afirmar que, ao mesmo tempo em que se tornam aparentes os graves problemas enfrentados pelo setor de transporte em geral e pelo segmento ferroviário em particular, apresentam-se também hoje as pré-condições para que se vislumbre uma solução.

PERSPECTIVAS

Estudo realizado pelo BNDES em 1986 indicava que se permanecer a ausência de planejamento detectado no setor, a matriz de transporte projetada para o ano 2000 resultaria num alto custo para a economia nacional, na medida em que se intensificaria o predomínio rodoviário com implicações graves em termos energéticos, já que os níveis então necessários de consumo de óleo diesel transformariam este insumo em ponto de estrangulamento vital para a continuidade do processo de desenvolvimento econômico brasileiro.

Estima-se que a produção de transporte medida em TKU quadruplicaria de 1985 ao ano 2000, atingindo neste último ano cerca de 1,6 trilhão de TKU.

Com este volume estimado de transporte, o estudo faz também uma projeção para o ano 2000 em que ocorreria um crescimento relativo à participação do modo ferroviário. Neste caso, assumiria importância fundamental o planejamento do setor de transporte, tendo como base a intermodalidade.

Esta tendência já tem se concretizado em anos recentes, pois empresas dos setores produtivos, clientes tradicionais do modo rodoviário passaram a procurar a utilização da ferrovia, objetivando a redução de seus custos.

Na verdade, o aumento das distâncias médias de transporte reflete o processo de desenvolvimento brasileiro e sua distribuição espacial, o que, por sua vez, mostra a incompatibilidade da configuração física da malha ferroviária existente, mesmo para atendimento de transporte de bens "tipicamente" ferroviários.

Concluída a fase da industrialização através do processo de substituição de importações, coloca-se como necessidade uma intensificação do processo de integração nacional a partir de um esforço de planejamento no sentido da criação de um sistema ferroviário nacional, inserido em um sistema de transporte intermodal baseado na eficiência técnica e econômica das diversas modalidades e não mais apenas na estratégia de crescimento das instituições modais.

Esta perspectiva, que se traduz numa expansão do sistema ferroviário, já aparece hoje, embora de maneira não planejada, quando observamos o surgimento de diversas propostas de novas ferrovias, identificadas em sua maioria pela necessidade de transporte de produtos específicos que vêm se desenvolvendo em diversas regiões do país. A listagem das propostas é significativa: Ferroeste, Ferronorte (leste-oeste), ferrovia Chapecó - São Francisco do Sul (ferro-frango), Transnordestina e Norte-Sul.

Na formulação dessas propostas aparece também o novo agente que deverá assumir os investimentos necessários para esta expansão: o setor produtivo privado.

Na verdade, surge aqui a grande questão que deve ser enfrentada pelo setor ferroviário: como realizar os novos investimentos, necessários para a retomada sustentada do desenvolvimento econômico brasileiro, tendo em vista o esgotamento financeiro do setor público.

Os desequilíbrios fiscais que afetam o setor público têm resultado em cortes significativos nos investimentos ferroviários.

Neste quadro, a participação do setor privado no financiamento do transporte ferroviário torna-se imprescindível. As formas desta participação poderiam ser as mais diversas.

O BNDES, neste particular, tem uma visão bastante pragmática. Na busca da atração do investimento privado para a área de serviços de utilidade pública todos os caminhos são possíveis de serem trilhados, desde que tecnicamente exequíveis e que a sociedade, através dos seus canais de representação política, assim os aprove. Atendidos esses pressupostos, estamos abertos a todas as formas possíveis, desde que possam ser assegurados os

investimentos tão cruciais que demanda o setor de infraestrutura. O essencial é que a iniciativa privada possa assumir parte fundamental destes investimentos.

Torna-se essencial, assim, a discussão do novo padrão de financiamento a ser adotado no setor, ou seja, o estabelecimento dos esquemas de financiamento que viabilizem a transferência de recursos entre um Setor Privado com liquidez e uma área que apresenta oportunidade de investimento e carências acumuladas.

Neste contexto, o BNDES identifica a tarefa de montar e liderar os esquemas de *funding* dos projetos, seja através de seus mecanismos tradicionais de colaboração - financiamento ou participação acionária - seja através de novas formas de apoio que venham a ser criadas. E o Banco tem despendido esforços para o estabelecimento dessas novas modalidades de apoio.

Nesse sentido, trabalhos que vêm sendo desenvolvidos já indicaram a conveniência e a necessidade de se recuperar um instrumento financeiro que apresente características adequadas como elemento a compor fontes para os projetos, que é debênture.

A debênture é o instrumento, por excelência, para captação de crédito emitido pelas sociedades anônimas com características especiais que permite captação de recursos a custos compatíveis com os custos de outras linhas de crédito, internos ou externos, com possibilidade de amortizações ou resgate programados a longo prazo.

Face ao volume de investimentos necessário aos projetos em questão, a associação de capitais representa condição relevante para sua viabilidade. Nesse sentido, o cofinanciamento com instituições financeiras privadas, nacionais e/ou estrangeiras - também desponta com outra forma de atuação que pode vir a ser explorada.

A participação do Setor Privado em todo este processo vai depender também da revisão dos instrumentos legais existentes - e eventualmente a criação de novos instrumentos - com o intuito de traçar esse novo modelo de cooperação entre Estado e Iniciativa Privada, redefinindo funções e responsabilidades.

Referência completa (ABNT):

PIZZO, Maria do Rosário Rodrigues. Atual quadro das ferrovias brasileiras: problemas e perspectivas. *Textos para Discussão*: LabCit/GEDRI, Florianópolis, v. 5, n. 1, 1 abr. 2024.