

# Infraestrutura Ferroviária e Privatização: o Caso do Ramal Passo Fundo - Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai/RS

Ana Julian Faccio<sup>1</sup>  
Aldomar Arnaldo Rückert<sup>2</sup>

## Resumo

Após a reforma do Estado brasileiro, as privatizações/concessões dos setores de transporte ferroviário no Brasil fizeram com que diversos trechos ferroviários fossem desativados, entre eles o trecho Passo Fundo/Marcelino Ramos/RS. Com isso, surgiram diferentes reivindicações para reativação desse modal, bem como a luta dos atores locais/regionais atingidos diretamente pela ação neoliberal. Nesse artigo será discutido e analisado dados da geoeconomia e dos fluxos nas rodovias RS 135 e BR 153, na região do Alto Uruguai. Posteriormente, propõe-se discutir as diferentes ações/estratégias e discussões promovidas pelos atores locais/regionais para a reativação do modal ferroviário na região. Na sequência, a pesquisa trata de um dos principais atores envolvidos no processo de reativação do modal ferroviário, os beira-trilho.

**Palavras-chave:** América Latina Logística; Atores Locais; Ferrovia.

## Resumen

Después de la reforma del Estado brasileño y del inicio de las privatizaciones/ concesiones de los sectores de transporte ferroviario en el Brasil, diversos trechos ferroviarios fueron desactivados, entre ellos el trecho Passo-Fundo/ Marcelino Ramos/RS, con eso, surgieran diferentes reivindicaciones para la reactivación de ese modal, bien como la lucha de los actores locales/ regionales atingidos directamente por la acción neoliberal. En ese artículo será discutido y analizado datos de la geoeconomía y de los flujos en las carreteras RS 135 y BR 153, en la región del Alto Uruguay; posteriormente, se propone discutir las diferentes acciones/estrategias y discusiones promovidas por los actores locales/ regionales para la reactivación del modal ferroviario en la región. En la secuencia, la pesquisa tratará de los principales actores envueltos en el proceso de la reactivación del modal ferroviario, los borde-trillos.

**Palabras clave:** América Latina Logística; Actores Locales; Ferrovia.

## Introdução

A construção da estrada de ferro ligando o estado do Rio Grande do Sul ao estado de São Paulo, passando pela Colônia Erechim (Microrregião Geográfica de Erechim, conforme a Figura 1), possibilitou a formação de povoados e trouxe o desenvolvimento dessa região, que passou a apresentar funções pertinentes à ferrovia. Com o intuito de aumentar a oferta e melhoria de serviços nos anos de 1990, o Governo Federal colocou em prática ações voltadas para a privatização, concessão e

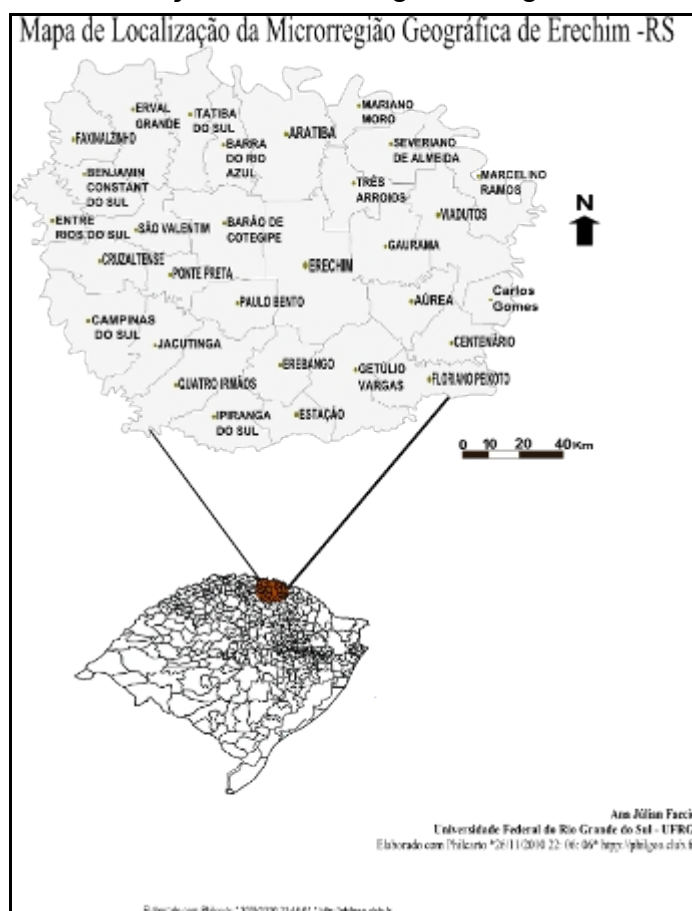
<sup>1</sup> Mestre em Geografia pela UFRGS. Professora de Geografia da Rede Estadual de Ensino do Estado de Santa Catarina.

<sup>2</sup> Doutor em Geografia pela USP. Professor do Instituto de Geociência da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Pesquisador CNPq.

delegação de serviços públicos de transporte nos Estados e Municípios à iniciativa privada.

As concessionárias dos serviços estatais, que com a política neoliberal passam a atuar no território brasileiro após 1990, ficam incumbidas de prestar serviços para a sociedade, mediante regras do contrato de concessão. Mas, ao mesmo tempo, as agências reguladoras dos serviços prestados por tais empresas fiscalizam de forma deficitária, deixando brechas para que cláusulas dos contratos de concessão não sejam cumpridas. Entre elas, a América Latina Logística - ALL, responsável pelo transporte ferroviário da malha sul do Brasil desde 1996, abandonou trechos como a ligação Passo Fundo – Marcelino Ramos/RS, sem nenhuma explicação. Isso instigou os atores locais/regionais a lutarem pela reativação do modal ferroviário, que através de estratégias locais buscam minimizar os efeitos negativos verticalizados pela ALL, que agregaram à região perdas histórica, econômica e social irreparáveis.

**Figura 1** – Localização da Microrregião Geográfica de Erechim/RS



Dessa forma, esse artigo contempla os resultados da pesquisa desenvolvida no mestrado em Geografia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, com discussões, análises de dados e ações/soluções para reativação da ferrovia no trecho Passo Fundo/Marcelino Ramos, centradas nos diversos atores envolvidos na luta pela reativação do modal ferroviário.

### **A questão do projeto de reativação do trecho ferroviário Passo Fundo/Marcelino Ramos/RS**

Num primeiro momento nesse artigo serão analisados e discutidos dados da geoeconomia e dos fluxos nas rodovias RS 135 e BR 15, na região do Alto Uruguai; posteriormente, propõe-se a discutir as diferentes ações, estratégias e discussões promovidas pelos atores locais/regionais para a reativação do modal ferroviário na região.

Comparando-se os mapas de produtividade agrícola (milho e soja) e produção (suínos e aves), na região do Alto Uruguai (microrregião geográfica de Erechim), percebe-se que a região apresenta características essencialmente agrícolas. A região necessita de um novo modal de transporte para escoamento da produção, já que a produtividade vem aumentando com o passar dos anos, principalmente da soja e produção de frango (produtos frigorificados).

Os derivados da soja como biodiesel, óleo de soja, entre outros, são comercializados para outras regiões do país e os produtos frigorificados (frangos) são comercializados, principalmente, para a Região Sudeste do país.

As produções de soja e milho, na microrregião geográfica de Erechim, apresentam uma distribuição que varia de acordo com cada município. A produção de soja ocorre na maioria dos municípios da microrregião, mas apresenta variações importantes desde o gráfico de 1996, conforme observado na Figura 2. O gráfico de 2000, destaca Erechim e Campinas dos Sul. Em 2005, devido a problemas de estiagem na região, ocorreu uma diminuição da produção em relação aos anos anteriores, mas em 2009, esta volta a aumentar.

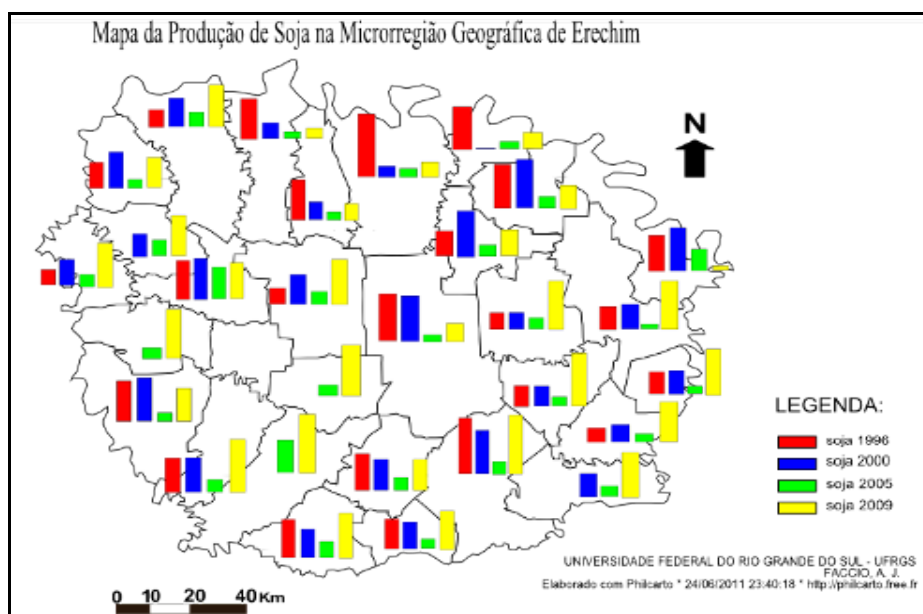
Em relação à soja, nota-se predominância em quase todos os municípios, com maior produção em Campinas do Sul, Quatro Irmãos e Getúlio Vargas, e com menor produção em Barra do Rio Azul, Mariano Moro, Aratiba, Itatiba do Sul e Benjamin Constant do Sul, municípios esses com maior produção de milho por apresentarem agricultura familiar de subsistência. A produção de milho está ligada ao abastecimento

das propriedades para a criação de aves e suínos, além de cooperativas da região e de Santa Catarina.

A produção de frango vem aumentando significativamente nos últimos anos na região (Figura 3), graças a políticas de incentivo do governo federal, como o Programa Mais Alimentos<sup>3</sup>, que possibilitou aos pequenos agricultores realizarem empréstimos para a construção e aquisição de equipamentos para aviários. Em 2009, percebe-se grande concentração dessa produção nos municípios de Erval Grande, Aratiba, Marcelino Ramos, Viadutos, Severiano de Almeida, Três Arroios, Barra do Rio Azul, Barão de Cotequipe e Erechim. Todos esses municípios destacam-se na produção avícola de corte, fornecendo tal produto para empresas como Perdigão, Sadia e cooperativas como Cotel e Aurora. A produção também é comercializada para outros estados do Brasil e exportada. Os produtores vêm substituindo a suinocultura pela avicultura, assim, várias cooperativas da região passam a comprar suínos de propriedades do Alto Uruguai Catarinense.

Conclui-se, a partir dos dados apresentados, que a produção de soja e de frango vem aumentando na região. Também, que as indústrias de produção de biodiesel, indústrias e cooperativas que comercializam frango necessitam de uma alternativa de transporte, pois esses produtos são comercializados para outras regiões do país e transitam em uma única rodovia, a BR 153.

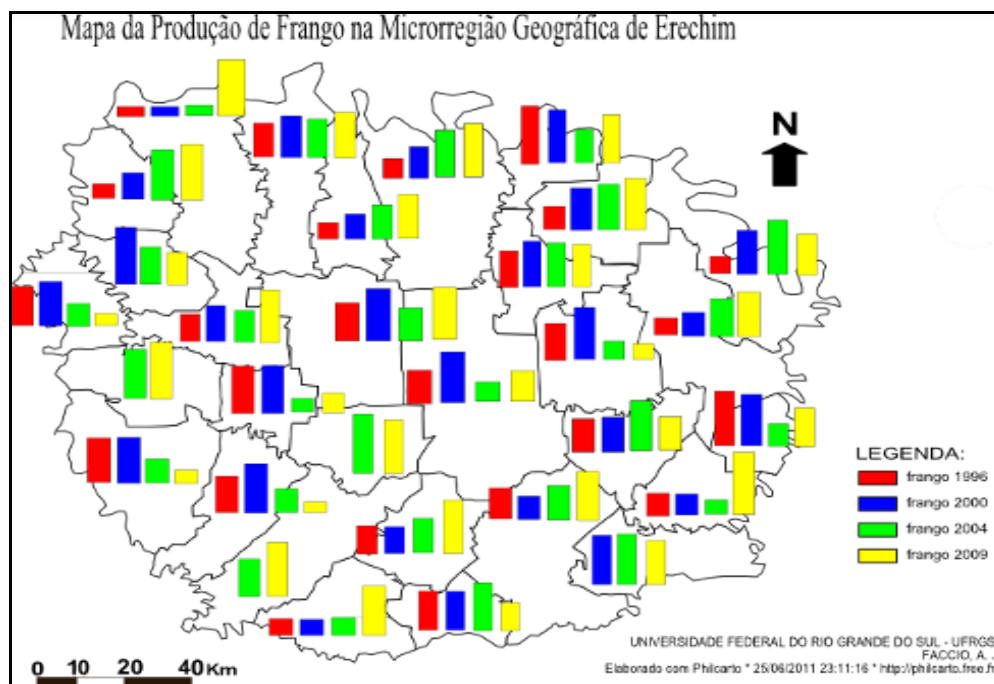
**Figura 2 – Mapa de Produção de Soja na Microrregião Geográfica de Erechim**



Org. Ana Júlian Faccio, 2013.

<sup>3</sup> O “Mais Alimentos Produção Primária” é uma linha de crédito do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar - Pronaf que financia investimentos em infraestrutura produtiva da propriedade familiar.

**Figura 3 – Mapa de produção de frango na Microrregião Geográfica de Erechim**



Org. Ana Júlian Faccio, 2013.

O processo de sucateamento das ferrovias no Brasil iniciou-se no final da década de 1980, motivando as concessões ao capital privado. Mas, após as privatizações, o modal férreo não apresenta melhoras e, hoje, as ferrovias no Brasil estão em péssimas condições. Além disso, as empresas concessionárias desativaram trechos considerados inviáveis economicamente.

Com a iniciativa da ALL de desativar o trecho ferroviário na microrregião geográfica de Erechim, as poucas rodovias presentes como a RS 135, BR 153 e RS 480. Desde então, nota-se um elevado aumento de fluxos nas rodovias que ligam a região ao restante do Brasil, que se encontram saturadas devido ao alto fluxo de caminhões, que vem aumentando a cada ano e se intensifica nos períodos de safra.

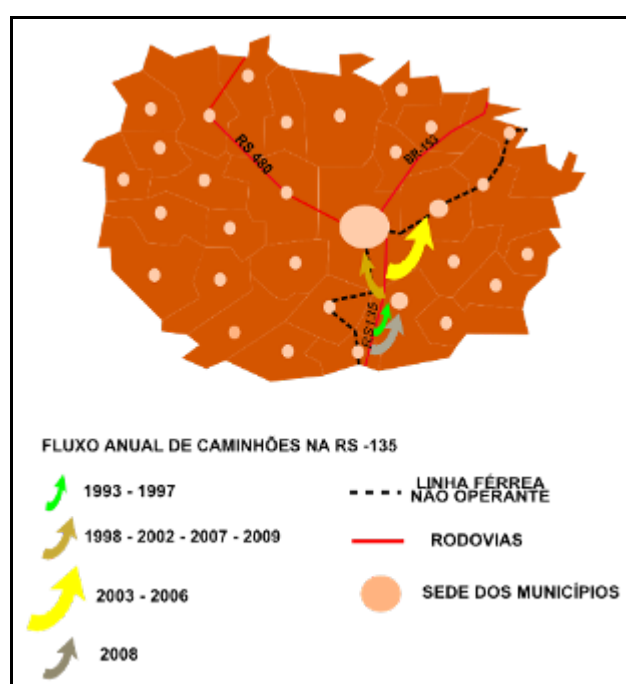
Deste modo, entende-se que a necessidade da retomada do modal ferroviário é de extrema relevância para o desenvolvimento da região, levando-se em consideração que a má conservação das rodovias e o aumento de fluxos de caminhões aumenta os custos de produção. A RS 135 e a BR 153 são os principais eixos rodoviários de integração da Microrregião Geográfica de Erechim ao estado de Santa Catarina, e deste com Paraná e São Paulo.

A partir da construção do pedágio, em 1992, na RS 135 foi possível contabilizar o número de caminhões que passam nessa rodovia, seja em direção às cidades da região ou aos estados de Santa Catarina, Paraná e, principalmente, São Paulo. A desativação da ferrovia se dá em 1997, observando-se, assim, a partir da representação pelo Corema a seguir (Figura 4), uma intensificação dos fluxos a partir desse período.

Nos períodos de 2003 a 2006, há maior número de caminhões circulando na rodovia. Cabe ressaltar que a ALL tem utilizado caminhões nessa região, já que desativou o modal férreo. Mesmo com o sistema de pedágios na rodovia, a mesma encontra-se em péssimas condições de uso, com a presença de buracos, poucas duplicações e trechos mal sinalizados.

O processo de privatizações e concessões que se iniciou no governo Fernando Collor de Mello e se intensificou no governo de Fernando Henrique Cardoso, mostra-se, hoje, como um projeto ineficaz para o Brasil. O modelo de concessão ferroviária, no qual a empresa pode desativar trechos que considera antieconômicos, tem se mostrado ainda mais danoso a medida que os pedágios rodoviários (como o da RS 135, pertencente ao Estado do Rio Grande do Sul) não vem cumprindo com suas obrigações de conservação da rodovia.

**Figura 4** – Fluxo de caminhões na rodovia RS 135



Pesquisa e organização: Ana Júlian Fácio, 2010-2011.



Conforme a Polícia Rodoviária Federal - PRF Erechim, desde 2009 foram instalados contadores volumétricos de trânsito em postos policiais, sendo um deles em Erechim/RS, permanecendo em operação por aproximados seis meses. Alegando problemas técnicos de operação, a DPRF decidiu suprimir os contadores<sup>4</sup>. Assim, o levantamento a seguir apresenta números obtidos com relação ao trânsito geral de veículos no período de 24 horas, em média, para o ano de 2009, em frente ao PPRF Erechim, na rodovia BR 153, Km 38, Bairro Escola Branca, trecho compreendido entre Erechim/RS e Concórdia/SC.

**Quadro 1** – Trânsito geral de veículos no ano de 2009 na BR 153/ Km 38

Motocicletas	Automóveis e Caminhonetes	Ônibus e microônibus	Veículos de carga (caminhões)
80/dia	2100/dia	40/dia	1700/dia

Org. Ana Júlian Faccio, 2013.

Salienta-se, ainda, segundo informações obtidas por meio de entrevista com servidores do PPRF Erechim, na última década (2002/2011) a frota de caminhões em circulação aumentou entre 15 e 20% ao ano, em razão do aumento da safra.

Outro detalhe é que, há dez anos o PBT (Peso Bruto Total) dos caminhões variava em torno de 45 toneladas (17 ton de tara e 28 ton de carga), e esses valores passaram para 60 toneladas em média (20 ton de tara e 40 ton de carga). Isso posto, verifica-se que enquanto a frota circulante aumentou nos últimos dez anos, a quantidade de mercadoria circulante por veículo aumentou ainda mais.

Além disso, a rodovia BR 153 possui trechos sem sinalização, queda de barreiras, entre outros. A conclusão dessa rodovia, no trecho compreendido entre Erechim e Passo Fundo (a Transbrasiliana), é a principal reivindicação da Associação dos Municípios do Alto Uruguai Gaúcho - AMAU, o que possibilitaria melhoras no escoamento da produção e menor distância, pois o caminho é 20 quilômetros mais próximo até Passo Fundo.

<sup>4</sup> Os dados estatísticos sobre tráfego de caminhões, no período de 1996 a 2010, na Rodovia BR 153, não foram obtidos periodicamente como no Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul - DAER. Foram buscados dados junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT/RS, porém nenhum sistema eletrônico foi operacionalizado no período compreendido que apresentasse o resultado pretendido. Também foi contatado o Estado de Santa Catarina que detém mesma rota de caminhões que trafegam pela BR 153/RS-Norte, mas também não dispõem de tal ferramenta.

## **Os diversos atores envolvidos e os conflitos públicos com a concessionária América Latina Logística – ALL**

A segunda parte desse artigo tratará dos principais atores envolvidos no processo de reativação do modal ferroviário, os beira-trilho. Para isso, será discutido o direito à moradia e a luta dos beira-trilho para conquistar esse direito.

A agricultura brasileira sofreu grandes transformações nas décadas de 1960 a 80, devido a uma política voltada aos grandes proprietários de terras e multinacionais, deixando de lado os pequenos produtores rurais e camponeses. Nessa época surge o Movimento do Sem Terra - MST e o Movimento dos Atingidos por Barragens - MAB.

A história dos atingidos por barragens no Brasil tem sido marcada pela resistência e natureza preservada, inserida na construção de um projeto popular para o Brasil que contemple uma nova Política Energética. Essa luta começa no Alto Uruguai/RS, com a implantação das barragens nos rios Uruguai e Pelotas, quando surgem vários conflitos ambientais e sociais. Na realocação da população muitos não recebem o valor real de sua morada ou demoraram anos para serem indenizados. Além disso, as pessoas possuem um grande apego ao seu lugar, sofrendo com a desapropriação, e não se adaptando no outro local onde foram inseridos. Assim, o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) tem sua sede no município de Erechim, e conforme suas próprias lideranças:

O objetivo do MAB, é a luta para mudança do modelo energético que está posto na sociedade, o MAB não é contra a energia, mas é contra o modelo, como as barragens, trazem um impacto ambiental e social para a região onde afetam, mas o desenvolvimento não fica na região e nem o lucro fica na região, acaba saindo, indo para empresas privadas. O MAB também atua na reivindicação dos direitos, para garantir o direito dos povos atingidos, é contra as barragens e, a partir do momento que tem uma barragem sendo construída, então, ajuda a população atingida a conquistar seus direitos (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTES DO MAB ERECHIM).

A construção de usinas hidrelétricas na região do Alto Uruguai ampliou o êxodo rural para a cidade de Erechim, cidade polo regional, sendo que muitos moradores passaram a morar na beira dos trilhos nas décadas de 1980 e 90:

Quando passava o trem já havia moradias. O povo que tava localizado à margem da ferrovia, grande parte era de atingidos por barragens, já haviam sido atingidos de outra forma com barragens e agora passam a ser atingidos novamente, muitos dos moradores vieram do interior para Erechim, com outra visão, de emprego, e acabaram se instalando ali, conseguiam um emprego que mal dava para comprar comida e se instalavam onde dava (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTES DO MAB ERECHIM).



Com o processo de retirada dos beira-trilhos anunciado em 2007, o MAB procurou organizar essa população quanto a seus direitos à moradia:

O MAB é um movimento social, quando há uma injustiça com o povo, o MAB sempre procura se envolver, com o processo de expulsão dos beira - trilhos para reativação da ferrovia, o MAB procurou intervir da melhor forma para que esses beira - trilhos não saíssem dali de mão abanando. O MAB não é contra a reativação da ferrovia, mas era contra que reativasse sem garantir os direitos dos beira-trilhos, o direito à moradia, muitos beira- trilhos já haviam investido em casas, o MAB começou a intervir e organizar esse povo para ir atrás e brigar pelo direito à moradia (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTES DO MAB ERECHIM).

A partir desse processo de organização da população beira-trilhos o MAB colaborou para a formação e organização de um novo movimento social para lutar pelo direito à moradia nas cidades do Alto Uruguai, originando, em 2007, o Movimento Popular Urbano - MPU.

O MAB e os beira-trilhos não são contra a reativação da ferrovia na região do Alto Uruguai, desde que o lucro e os benefícios econômicos fiquem para a região e para o povo: "Vai trazer desenvolvimento para quem? Se é para o povo tudo bem, mas é para uma empresa privada, a região, o município não vai ver o crescimento, só vai ficar com o impacto" (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTES DO MAB ERECHIM).

No processo de desocupação dos beira-trilho da área de faixa de domínio da ALL (Figura 5), vários conflitos ocorreram entre a empresa concessionária e os beira-trilhos:

Todas as famílias ganharam ordem de despejo pela empresa ALL, o objetivo da empresa era tirar esses moradores, ALL veio na realocação por causa de uma ordem da justiça federal do Ministério Público Federal, mas, em última hora não se responsabilizaram (concessionária) e nos fomos atrás dos direitos para cancelar a ordem de despejo. As pessoas construíram a vida inteira no local, e tinham casas boas, e se sujeitaram a largar a casa, saíram sem poder tirar nada, nem janelas, madeira, esses terrenos também foram pagos e as pessoas investiram nesse local, o dinheiro investido nesses locais se perdeu. Muitas famílias compravam essas áreas ilegais e esperavam escritura. Arrancando essas famílias, o psicológico abala. Não é simplesmente tirar e colocar na casa e pronto, e o psicológico dessas pessoas abala, muita gente está na casa nova, mas por mais que morava numa casa de madeira, nossa casa, tá num lugar novo bonitinho, mas tudo diferente (ENTREVISTA REALIZADA COM MPU EM ERECHIM).

**Figura 5-** Processo de retirada das famílias beira-trilhos



Fonte: Movimento Popular Urbano MPU.

O Movimento Popular Urbano juntamente com os beira-trilhos enfrentou uma luta dupla, contra a ALL e a Prefeitura Municipal de Erechim, para conseguir incluir as famílias no Programa "Minha Casa, Minha Vida" e Programa de Aceleração do Crescimento - PAC I, recursos provenientes do governo federal para programas de habitação de famílias de baixa renda. Na gestão anterior, o prefeito municipal "fechou as portas", e o governo atual disponibilizou somente 30% das moradias nos loteamentos.

Os loteamentos do PAC I e "Minha Casa, Minha Vida" (Figura 6), apresentam moradias de 39 m<sup>2</sup>. Cada casa tem custo de 60 mil reais, dos quais os moradores pagam apenas 6 mil reais, em 10 anos. O pagamento é fixo no programa PAC I, e no programa "Minha Casa, Minha Vida", depende da renda da família.

Menos da metade das famílias foram realocada (56 famílias), mas a estrutura dos loteamentos está precária, somente casa e terreno, não tem escola, as crianças deslocam-se até uma escola e a prefeitura não ajuda com ônibus, não tem mercado perto, somente o Loteamento Aeroporto, tem um mercado próximo, mas no Loteamento Carloto não tem nem mercado. (ENTREVISTA REALIZADA COM MPU EM ERECHIM).

Os movimentos sociais MAB e MPU mostraram-se favoráveis a reativação da ferrovia na região, mas reivindicam a garantia do direito à moradia das populações afetadas, bem como que esse transporte não se torne privilégio de algumas empresas, mas, que seja para todos. O MAB e MPU permanecem em constante luta para melhoria de vida das populações afetadas por políticas excludentes.

**Figura 6** – Loteamento Aeroporto

Fonte: Ana Júlian Faccio - Trabalho de Campo, julho de 2011.

Segundo a assessoria de imprensa da ALL, esta é a maior empresa independente de serviços de logística da América Latina, e a maior companhia ferroviária do Brasil. Possui uma malha de 21.300 km de extensão, que abrange os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Brasil, e Paso de los Libres, Buenos Aires e Mendoza, na Argentina (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

Fundada em 1997, com a concessão da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), para atuar na malha sul do país, a empresa vem ampliando sua atuação com aquisições no setor de logística brasileiro. Em 1999, adquiriu também as ferrovias argentinas MESO e BAP e, em 2001, integrou os ativos da operadora rodoviária Delara (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

Segundo a ALL, desde a privatização da malha, a empresa investiu mais de 6,7 bilhões de reais nas ferrovias. Mas informações sobre a desativações de trechos ferroviários e a falta de investimentos descaracterizam a colocação feita pela ALL (ver Figuras 7 e 8). A desativação de trechos ferroviários em 1997 gerou grandes problemas estruturais nas regiões afetadas sendo que, dos 28 quilômetros concedidos no Rio Grande do Sul para ALL, 16 quilômetros foram abandonados.

Cada empresa hegemônica tem objetivo de se manter e como tal deve realçar seus interesses particulares, e sua ação é raramente coordenada com o poder público, e isso reduz a busca de um sentido para a vida local (SANTOS, 2007).

**Figura 7** – Trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, Ponte Ferroviária em Marcelino Ramos



Fonte: Ana Júlian Fácio. Trabalho de Campo, julho de 2011.

**Figura 8** - Parte de dormentes



Fonte: Ana Júlian Fácio. Trabalho de Campo, julho de 2011.

Dessa forma, a ALL altera a estrutura da região, com suas normas impostas à vida local/regional, voltando-se somente para o lucro, característica de empresas de capital privado. Para o ano de 2011, a ALL tem previsão de aproximadamente R\$ 650 milhões em investimentos, alegadamente destinado ao aumento da capacidade de transporte e segurança da operação ferroviária de cargas.

No Rio Grande do Sul, segundo sua assessoria de imprensa, a empresa planeja investir na manutenção da frota de vagões existente. A ALL também já concluiu as obras de melhoria na ferrovia e acesso aos terminais entre Giruá – Santa Rosa. Entre outros

projetos, com previsão total de um investimento de mais de R\$ 15 milhões (2011/2012), está a recuperação dos trechos Santo Ângelo – São Luiz Gonzaga e Livramento – Cacequi. As obras já foram iniciadas e as vias estarão em condições de circulação até o final ano, com retomada prevista para julho de 2012 (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

O trecho entre Passo Fundo - Marcelino Ramos não foi mencionado pela empresa, daí por que se conclui que não há projetos para reativação, e a região do Alto Uruguai continuará na dependência do modal de transporte rodoviário.

Conforme assessoria de imprensa da ALL, as *traders* de *commodities* agrícolas e cooperativas são os clientes tradicionais de ferrovia, e transportam grandes volumes de cargas a granel, que são movimentadas mais eficientemente por meio de ferrovias, como soja, trigo, milho, fertilizantes e arroz.

Ainda segundo informações da assessoria de imprensa, o transporte de produtos industrializados pela ALL vem crescendo substancialmente no estado gaúcho em setores como frigoríficos, siderúrgicos, petroquímicos, papel e celulose, materiais de embalagens, combustíveis, construção civil, alimentos, madeira, polietileno, entre outros.

Mas a empresa concessionária não está interessada em atender a população, pois se percebe que há preferência na prestação de serviço para grandes empresas de *commodities*:

O volume transportado pela ALL no trimestre aumentou 8,9% em relação a 2010. No Brasil, principal mercado da empresa, o crescimento foi de 9,6%, sendo 13% em *commodities* agrícolas e 1,4% em produtos industrializados, o lucro líquido da empresa cresceu 20%, para R\$ 185,6 milhões. O crescimento no transporte de *commodities* agrícolas foi resultado do ganho na participação de mercado, especialmente milho, soja e açúcar, já que as exportações brasileiras desses produtos ficaram estáveis quando comparadas ao mesmo período de 2010 (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

A assessoria de imprensa da ALL ainda informou que nos produtos industrializados, o segmento intermodal cresceu 9,2%, com destaque para os segmentos de papel, madeira e celulose e no siderúrgico. Já, nos fluxos de transporte ferroviário puro, houve redução no volume transportado de 3,9%, em função da desaceleração do mercado de cimento e construção.

O Diretor Comercial da ALL, Sérgio Nahuz, analisa que o mercado deve continuar com demanda por exportações para os próximos trimestres. Nahuz afirma que:



A estabilidade das exportações agrícolas no primeiro semestre, considerando o aumento esperado de 8,6% na produção agrícola total do Brasil para 2011, deixa boa parte da safra agrícola para ser transportada no segundo semestre do ano (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

A ALL começou a transportar biodiesel, tendo perspectivas para esse mercado. Para Luiz Gustavo Vitti, da gerência de Líquidos da ALL:

Esse segmento tem um mercado potencial grande para a ALL e para o país. Apenas entre RS e PR, o mercado potencial é de 25 milhões de litros por mês. Se levarmos em conta a previsão da mudança de regulamentação que deve aumentar a porcentagem de biodiesel na mistura do diesel comercializado, dos atuais 5% para 10% em 2014, esse mercado ainda irá dobrar (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

No fim de julho, tiveram início os carregamentos de Esteio - RS para Araucária - PR, enquanto que em Passo Fundo, a previsão de início é para o primeiro trimestre de 2012. Luiz Gustavo Vitti informa que: "Nossa avaliação é que o mercado de biodiesel deve apresentar um desenvolvimento semelhante ao etanol, que começamos a transportar em 2007 e hoje já responde por 30% da carga de combustível movimentado pela ALL".

Em relação ao mercado de biodiesel, a região do Alto Uruguai apresenta várias empresas que atuam nesse ramo, entre elas, a OLFAR Indústria e Comércio de Óleos Vegetais, que possui uma usina de biodiesel, empresa que depende exclusivamente das rodovias da região.

Apesar de previsão para crescimento do mercado de biodiesel, a empresa não tem previsão de reativar o trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, pois a ALL possui também transportadora rodoviária que faz esse percurso. Entretanto, essa decisão provoca perda de competitividade na região, que depende exclusivamente do modal rodoviário.

### **A ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres**

Com a reforma do Estado brasileiro sob uma política neoliberal, o Estado torna-se regulador e mediador do território nacional. A partir desse momento, criam-se agências reguladoras para fiscalizar as empresas concessionárias dos serviços públicos, entre elas, a ANTT.

A agência nacional dos transportes terrestres, a ANTT, foi criada pela Lei Federal Nº 10.233, de 05/06/2000. Cabe à agência fiscalizar, coordenar e regular as concessionárias de transportes terrestres, como o transporte ferroviário. Segundo esta lei, no Art. 24, cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:



(...) VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;(...)

E no Art. 25, cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

(...) IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes; (...)

A ANTT não vem atuando em conformidade com a lei que rege suas atribuições, não fiscaliza a prestação dos serviços e nem a manutenção dos bens arrendados pela ALL, não faz cumprir as cláusulas contratuais. Também não assegura aos usuários transporte ferroviário de qualidade, sendo que a ALL prioriza transporte de *commodities*, como salientou o procurador da República de Santo Ângelo.

Segundo o entrevistado da ANTT, quando uma empresa não cumpre com as obrigações contratuais há aplicação de processo administrativo:

Aplicação da RESOLUÇÃO ANTT nº 442, DE 17 DE FEVEREIRO DE 2004, publicada no DOU de 24 DE MARÇO DE 2004, que aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização (ENTREVISTADO DA ANTT).

Em relação à desativação de trechos ferroviários, o entrevistado relata que: "a concessionária deve solicitar a desvinculação do trecho ferroviário, as empresas concessionárias tem obrigações de manter a malha férrea e estas obrigações das concessionárias estão discriminadas nos contratos de concessão".

Dessa forma, percebe-se que a agência reguladora não vem cumprindo com suas obrigações de fiscalizar, coordenar e regular o transporte ferroviário, nem aplicado as resoluções (processos administrativos). O papel da agência não tem se cumprido e os trechos ferroviários ainda permanecem inoperantes, entre eles Passo Fundo - Marcelino

Ramos, com o patrimônio ferroviário deteriorado e o não cumprimento das cláusulas contratuais por parte da empresa concessionária ALL no Rio Grande do Sul.

A possibilidade de retomada do modal ferroviário afetou diretamente outros segmentos da população, como os beira-trilhos, população excluída e segregada.

### **Considerações finais**

Essa pesquisa propôs analisar e discutir as mudanças de uso do território que ocorreram na Microrregião Geográfica de Erechim em função da desativação do trecho ferroviário Passo Fundo/Marcelino Ramos após a reforma do Estado brasileiro e início das privatizações/concessões dos setores de transporte ferroviário, bem como resgatar a luta dos atores locais/regionais para a reativação do trecho ferroviário.

A chegada dos trilhos trouxe mudanças significativas na região do Alto Uruguai, possibilitando a ocupação dessa região. Com a privatização do modal ferroviário, na década de 1990, a região do Alto Uruguai perdeu suas características. A ferrovia, um legado cultural, histórico e econômico para a população regional, ruiu devido a uma política voltada aos interesses do capital privado. Assim como, empresas locais/regionais passaram a dispor de uma única alternativa de transporte, o rodoviário, o que provocou aumento do frete. Além disso, o modal rodoviário encontra-se saturado e com falta de investimentos, o que comprova a necessidade de mais uma alternativa de transporte.

O “sucateamento” do trecho ferroviário Passo Fundo/Marcelino Ramos demonstra os problemas gerados após as concessões em 1997, mesmo que a agência reguladora, ANTT, representando o Estado, deva em tese fiscalizar as atividades previstas em contrato.

Com a abertura econômica e a adoção de um modelo neoliberal, dá-se início ao processo de privatizações do setor público para empresas privadas. Nesse momento, o modelo ferroviário entra na sua maior crise, pois empresas concessionárias desse transporte (ALL) deixaram de investir nas ferrovias, abandonando trechos considerados inviáveis economicamente.

Em 1997 a empresa concessionária da malha sul, a ALL, desativa o trecho Passo Fundo/Marcelino Ramos - RS, num completo descaso com a região, demonstrando mais uma vez, que as forças exógenas não se importam com o local e as consequências sociais, históricas e econômicas que poderão gerar.

Como sua política está voltada para serviço de grandes empresas, principalmente de *commodities* agrícola, sua presença é um fator de desorganização, de desagregação do território.

No modelo neoliberal de Estado descentralizado, agências são criadas para regular os serviços prestados pelas concessionárias. No transporte ferroviário, surge a ANTT, com intuito de fiscalizar a prestação de serviços das concessionárias. No entanto, a agência mostra-se ineficaz, negligente e em descaso com as regiões em que a ALL desativou trechos ferroviários, pois não cumpre com a obrigação de fiscalizar e regular esse transporte a serviço do povo brasileiro.

A ANTT demonstra estar a serviço do grande capital multinacional, pois não vem cumprindo com seu papel fiscalizador, permitindo à concessionária ALL no Rio Grande do Sul não cumprir cláusulas contratuais do contrato de concessão, entre os quais manter operante os trechos ferroviários, bem como preservar o patrimônio ferroviário.

As entrevistas apresentadas no segundo tópico desse artigo comprovam a deterioração do modal ferroviário na região, através das imagens apresentadas do Trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, da Ponte Ferroviária em Marcelino Ramos, dos dormentes apodrecidos e do patrimônio ferroviário em ruínas na localidade de Viadutos, bem como nas localidades de Gaurama, Marcelino Ramos, Erebangó, Erechim, Estação e Sertão.

A região sofre as consequências da má gestão e da dependência do país ao capital privado, com falta de investimentos e infraestrutura, acarretando perdas econômicas para a população. Os dados geoeconômicos apresentados comprovam a necessidade de mais uma alternativa de transportes para a região do Alto Uruguai, levando-se em consideração a má conservação das rodovias e o aumento de fluxos de caminhões.

O aumento significativo da produção avícola na região e da produção de soja, com presença de frigoríficos de abate de aves e indústrias de beneficiamento de soja para produção de óleo de soja, comprova o aumento significativo de caminhões nas rodovias da região para o escoamento e recebimento dessas produções, e com ele, o aumento do gargalo nas estradas da região, que somados a má conservação desse modal, demonstram a necessidade da reativação do modal ferroviário.

Nenhum dos atores sociais mostra-se desfavorável ao processo de reativação do modal ferroviário, sabem que mais uma alternativa de transporte é necessária, mas falta união local/regional, pois mesmo com audiências realizadas nada ocorreu concretamente. Por outro lado, os atores locais/regionais tendem a cooperar conjuntamente para que

esses projetos efetivem-se, para que ocorra a recuperação da BR 153 e a reativação do ramal ferroviário.

Diante disso, ao final dessa pesquisa concluí-se que os projetos de revitalização do modal ferroviário estão muito distantes da realidade da região do Alto Uruguai. Enquanto discute-se qual melhor projeto para a região e para o estado do Rio Grande do Sul, nada é feito efetivamente para melhoria das condições de transportes na região do Alto Uruguai. Vale dizer que medidas paliativas não servem mais, pois a região necessita urgentemente do transporte ferroviário e de melhorias nas rodovias BR 153 e RS 135.

## Referências

AGÊNCIA Nacional de Transporte Terrestre: Legislação

<[www.antt.gov.br/legislacao/internacional/lei10233-01.pdf](http://www.antt.gov.br/legislacao/internacional/lei10233-01.pdf)>. Acesso em: 19 de jul. 2010.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. [lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997](#). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9491.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm)> Acesso em: 06 de jul. 2011.

\_\_\_\_\_. Ministério da Integração Nacional. Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). Disponível em: <<http://www.integracao.gov.br/desenvolvimentoregional/pndr/>>. Acesso em: 30 de nov de 2010.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. [lei no 8.987, de 13 de fevereiro](#) de 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm)> Acesso em: 06 de jul. 2011.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio**: dicionário eletrônico 4. ed. Curitiba: Positivo, 2009. 1 CD- ROM.

MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA. América Latina Logística - ALL. Entrevista Realizada a ALL. Agosto de 2011.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 14<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: Record, 2007.

\_\_\_\_\_. **O Dinheiro e o Território**. GEOgraphia, Ano. 1, nº 1, 1999.

*Rebido em dezembro de 2013.*

*Publicado em junho de 2014.*