

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

ALESSANDRO FAGUNDES LIMA

**Bem Público, Uso privado:** o poder corporativo no território e a malha ferroviária paulista  
(2006 - 2018).

Versão Corrigida

São Paulo  
2019

ALESSANDRO FAGUNDES LIMA

**Bem Público, Uso privado:** o poder corporativo no território e a malha ferroviária paulista (2006 - 2018).

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dra. Maria Mónica Arroyo

São Paulo

2019

ALESSANDRO FAGUNDES LIMA

**Bem Público, Uso privado:** o poder corporativo no território e a malha ferroviária paulista (2006 - 2018).

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dra. Maria Mónica Arroyo

**Aprovado em:**

Prof.<sup>a</sup> Dra.\_\_\_\_\_ Instituição:\_\_\_\_\_  
Julgamento\_\_\_\_\_ Assinatura:\_\_\_\_\_

Prof. Dr.\_\_\_\_\_ Instituição:\_\_\_\_\_  
Julgamento\_\_\_\_\_ Assinatura:\_\_\_\_\_

Prof. Dr.\_\_\_\_\_ Instituição:\_\_\_\_\_  
Julgamento\_\_\_\_\_ Assinatura:\_\_\_\_\_

## Agradecimentos

Realizar um trabalho como esse, apesar das limitações que este possa ter, é um resultado de tremendo esforço, representado o término de uma etapa, não necessariamente de uma instituição chamada universidade, mas, de minha própria vida. Apesar de correr risco de cair em um clichê, chegar até esse momento, não é nada fácil, ainda mais com as adversidades que a vida impõe a todos nós.

Chegar até esse momento, para mim, só foi possível com o apoio de muita gente, por isso, seria injusto não agradecer, em parte de todas as pessoas que me possibilitaram que ingressasse em uma universidade pública de qualidade.

Primeiramente minha mãe Maria, minhas irmãs queridas Alessandra e Luciana, e, meu sobrinho Pedro Henrique, pessoas que me sinto acolhido e apoiado. Mesmo com a distância do tempo e do espaço, o amor que sinto por vocês não diminui nenhum pouco.

Aos professores e amigos do cursinho Prestes Vestibulares (Carapicuíba – SP), que fizeram por mim algo que jamais pensei que seria possível, ter amor pelo conhecimento. Essa dívida que eu tenho com vocês, será eterna!

Aos alunos, professores, amigos e colegas do Cursinho ACEPUSP e escola Liceu José de Alencar, lugares onde aprendo a ser melhor professor a cada dia, a dedicar-me mais a tarefa da docência relacionada a uma práxis política, a vocês sou muito grato.

Aos queridos amigos que conheci recentemente no Cursinho da Poli, estes foram momentos muito felizes. Especialmente para Thaís, Pedro, Sarah, Sara, Luiz, Lucas, Karen, Carlos, Jesus e Arthur.

Agradeço muito ao professor Fernando de Souza Chebra por ajudar-me na tradução do resumo deste trabalho.

Aos professores da Universidade de São Paulo que inspiram ao rigor da pesquisa e a arte da docência, com vocês aprendi e sigo aprendendo. Em especial, prof. Dr. Elvio Rodrigues Martins, prof. Dr. Antonio Carlos Robert de Moraes (*in memorian*), prof. Dr. Rafael de Bivar Marquese (história), prof<sup>a</sup> Dr. Ana Fani Alessandri Carlos, prof. Dr. Tarik Rezende de Azevedo, Prof Dr. Eduardo Donizeti Giroto.

Ao Prof. Fabio Bettioli Contel com quem tive a primeira experiência acadêmica na pesquisa. Pela paciência, comentários e críticas; sou imensamente grato.

A profª Dr. Maria Mónica Arroyo que aceitou orientar-me nesse Trabalho de Graduação Individual, com quem tive boas conversas sobre a política do país. Ela que teve enorme paciência de ouvir minhas idéias (mesmo que algumas não tivessem muito sentido), mandar sugestões de textos e correções, que contribuiu enormemente para o conteúdo da pesquisa, sou grato! Qualquer erro que possa ter esse trabalho é de inteira responsabilidade minha.

As pessoas cada dia mais queridas em minha vida, Fátima, Antônio, Paulo, Renata e a nova membro da família, a Manuela.

Por fim agradeço imensamente ao amor de minha vida Ana Paula Zanin Frigerio, por todo o apoio que tem me dado. Obrigado por fazer esses anos, os mais felizes de minha vida.

## **Resumo**

LIMA, Alessandro Fagundes. *Bem Público, uso privado: o poder corporativo no território e a malha ferroviária paulista (2006 - 2018)*. Trabalho de Graduação Individual. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH-USP, 2019.

O presente trabalho tem como objetivo discutir as consequências do processo de privatizações no setor ferroviário no Brasil, com especial ênfase pelos desdobramentos ocorridos após a concessão da Malha Paulista, hoje administrada pela Rumo Logística (subsidiária do grupo Cosan). Assim, focamos o nosso estudo no processo de privatização dessa ferrovia e analisamos o transporte de cargas, além do uso de sua infraestrutura pelas diferentes concessionárias que a administraram. Apontamos as transformações que ocorreram antes e depois da fusão entre a Rumo e a América Latina Logística (ALL), em 2016. Por esse caminho, buscamos entender as relações dos grupos corporativos que tomaram posse, bem como as influências destes mesmos grupos sobre a ferrovia por eles administrada. Esta relação, não raro, é muito conflituosa, pois nos grupos controladores é comum fazerem parte os próprios clientes que utilizam as ferrovias. Desse modo, partimos da hipótese que a infraestrutura como um todo e a ferrovia Malha Paulista em particular, é utilizada como um instrumento de controle econômico, que se expressa territorialmente, resultando em maior acúmulo de capital, além da ampliação de interesses privados corporativos, por meio da utilização de bens públicos. Desta maneira, uma infraestrutura básica para a coletividade como a ferrovia perde cada vez mais seu sentido social, estando restrito ao fluxo de poucos tipos de mercadorias.

**Palavras-chave:** território; infraestrutura; transportes; Malha Ferroviária Paulista.

## Abstract

LIMA, Alessandro Fagundes. *Public property, private use: corporate power in the territory and the São Paulo railroad network (2006 - 2018)*. Individual Graduation Work. Faculty of Philosophy, Literature and Human Sciences - FFLCH-USP, 2019.

This paper aims to discuss the consequences of the process of privatizations in the railway sector in Brazil, with special emphasis on the developments that occurred after the São Paulo railroad network's concession, now managed by Rumo Logística (a subsidiary of the Cosan group). Thus, we focused our study on the process of privatization of this railroad and analyzed the transportation of cargo, as well as the use of its infrastructure by the different concessionaires who managed it. We point out the transformations that occurred before and after the merger between Rumo and América Latina Logística (ALL) in 2016. Through this path, we seek to understand the relations of the corporate groups that took office, as well as the influence of these same groups on the railroad administered by them. This relationship is often very conflicting, since in the control groups it is common for the customers who use the railroads themselves. Thus, we assume that the infrastructure as a whole and the São Paulo railroad network in particular, is used as an instrument of economic control, which is expressed territorially, resulting in a greater accumulation of capital, as well as the expansion of corporate private interests. through the use of public goods. In this way, a basic infrastructure for the collectivity like the railroad loses more and more its social sense, being restricted to the flow of few types of commodities.

**Keywords:** Territory; Infrastructure; Transport; Paulista Rail Network.

## **Lista de abreviaturas e siglas**

- AGEF** – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários.
- ALL** – América Latina Logística.
- ANP** – Agência Nacional de Petróleo.
- ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
- ANTF** – Associação Nacional de Transporte Ferroviário.
- ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- BANESPA** – Banco do Estado de São Paulo.
- BM** – Banco Mundial.
- BNDES** – Banco Nacional de Desenvolvimento e Social.
- Cade** – Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
- CBTU** – Companhia Brasileira de Trens Urbanos.
- CCBC** – Câmara de Comércio Brasil – Canadá.
- CMEF** – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.
- CND** – Conselho Nacional de Desestatização.
- CPEF** – Companhia Paulista de estradas de Ferro.
- CPTM** – Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos.
- CSN** – Companhia Siderúrgica Nacional.
- CVRD** – Companhia Vale do Rio Doce.
- CYEF** – Companhia Ytuana de Estradas de Ferro.
- DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
- EFA** – Estrada de Ferro Araraquarense.
- EFC** – Estrada de Ferro Carajás.
- EFCB** – Estrada de Ferro Central do Brasil.
- EFS** – Estrada de Ferro Sorocabana.
- EFVM** – Estrada de Ferro Vitória a Minas
- FEPASA** – Ferrovia de São Paulo S/A.
- FMI** – Fundo Monetário Internacional.
- FERROBAN** – Ferrovias Bandeirantes S. A.
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- IED** – Investimento Estrangeiro Direto.
- IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
- NOB** – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.
- OCDE** – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico.

**OMC** – Organização Mundial do Comércio.

**PND** – Plano Nacional de Desestatização.

**RFFSA** – Rede Ferroviária Federal S. A.

**SPR** – São Paulo Railway.

**TCU** – Tribunal de Contas da união.

**TKU** – Toneladas por Quilômetro Útil.

## **Lista de mapas, figuras, tabelas e gráficos**

### **Lista de Mapas**

|   |    |
|---|----|
| <b>Mapa 1:</b> Ferrovias no Brasil em 1954.....   | 24 |
| <b>Mapa 2:</b> Malha ferroviária após as concessões.....  | 54 |
| <b>Mapa 3:</b> As ferrovias de São Paulo em 1892.....   | 58 |
| <b>Mapa 4:</b> São Paulo em 1911.....   | 63 |
| <b>Mapa 5:</b> As ferrovias paulistas sob administração da FEPASA.....  | 66 |
| <b>Mapa 6:</b> As ferrovias paulistas sob a concessão da FERROBAN .....   | 70 |
| <b>Mapa 7:</b> A malha ferroviária administrada pela ALL até 2013 .....   | 73 |
| <b>Mapa 8:</b> Participação da evolução da área plantada de cana entre as safras 2003/04 e 2011 sobre o total cultivado de cana na safra 2011/12..... | 81 |
| <b>Mapa 9:</b> São Paulo: grupos das unidades industriais sucroenergéticas na safra 2012/2013 .....   | 83 |
| <b>Mapa 10:</b> Malha da via férrea concedida a Rumo Logística (2017) .....   | 92 |
| <b>Mapa 11:</b> Malha Paulista atualmente com seus principais terminais. ....   | 95 |

### **Lista de Figuras**

|   |    |
|---|----|
| <b>Figura 1:</b> Legenda ampliada do mapa 2.....  | 55 |
| <b>Figura 2:</b> Estrutura do grupo Cosan em 2017 .....                                     | 86 |
| <b>Figura 3:</b> Esquema da composição acionária da ALL e Rumo antes e depois da Fusão..... | 91 |

### **Lista de Tabelas**

|  |    |
|--|----|
| <b>Tabela 1:</b> Dados gerais sobre a evolução ferroviária no Brasil – 1854 até 1952 .....                                 | 24 |
| <b>Tabela 2:</b> Evolução do tipo da propriedade das ferrovias no Brasil (em porcentagem..                                 | 32 |
| <b>Tabela 3:</b> Extensão das ferrovias no Brasil ao longo do século XX: 1930 até 1995.....                                | 34 |
| <b>Tabela 4:</b> Composição da Rede Ferroviária Federal S/A antes e depois do processo de concessão iniciado em 1995 ..... | 47 |

|   |    |
|---|----|
| <b>Tabela 5:</b> Produção agropecuária cafeeira em São Paulo do século XIX (em porcentagem) .....   | 59 |
| <b>Tabela 6:</b> FEPASA Extensão das linhas, quantidade de ferroviários; transportes de: passageiros; (de interior); mercadorias; bagagens e encomendas; animais (1971 - 1991) – ano base, 1971 = 100. .... | 65 |
| <b>Tabela 7:</b> Principais empresas financiadas pelo BNDES de 2002 a 2015 .....  | 86 |

### **Lista de Gráficos**

|  |     |
|--|-----|
| <b>Gráfico 1:</b> Brasil - Evolução da produção e moagem da cana-de-açúcar - safra 1990/1991 - 2016/2017 (por mil ton).....  | 79  |
| <b>Gráfico 2:</b> Produção de cana em São Paulo, comparada com a produção nacional nas safras de 1990/91 – 2017/18 (em percentagem).....   | 82  |
| <b>Gráfico 3:</b> Malha Paulista - Transporte total das mercadorias - 2006 - 2018 (Milhões de TKU).....  | 96  |
| <b>Gráfico 4:</b> MP - Movimentação de cargas por categorias de produtos - seis maiores ocorrências - 2006 - 2018 (em milhões de TKU) .....                                      | 97  |
| <b>Gráfico 5:</b> RMP - Movimentação de cargas por categorias de produtos (em porcentagem de TKU em relação ao total transportado) - seis maiores ocorrências : 2006 – 2018..... | 98  |
| <b>Gráfico 6:</b> Malha Paulista: Transporte de combustíveis - 2006 -2018 (em milhões de TKU) .....  | 99  |
| <b>Gráfico 7:</b> Malha Paulista - Movimentação de Cargas - derivados do Petróleo e álcool: 2006 -2018 (percentagem em relação ao total transportado).....                       | 100 |
| <b>Gráfico 8:</b> Malha Paulista - percentual de carga transportada com destino a santos, comparada com o total de cargas transportadas 2006 – 2018.....                         | 101 |
| <b>Gráfico 9:</b> Malha Paulista - carga total transportada até Santos compara com carga de açúcar transportada - 2006 -2018 (em milhões de TKU) .....                           | 101 |

## **Sumário**

|  |            |
|--|------------|
| <b>Introdução .....</b>  | <b>13</b>  |
| <b>1. Breve histórico da gênese ferroviária e sua expansão no mundo e no Brasil. ....</b>            | <b>17</b>  |
| 1.1. As ferrovias no mundo .....   | 17         |
| 1.2. As ferrovias e o território brasileiro .....  | 21         |
| 1.3. Processo histórico que deu origem às condições das ferrovias no Brasil.....                     | 26         |
| <b>2. As ferrovias no contexto da globalização .....</b>   | <b>36</b>  |
| 2.1. Panorama mundial de fortes transformações sócio-espaciais.....                                  | 36         |
| 2.2. A política ferroviária no Brasil no contexto da globalização .....                              | 41         |
| <b>3. A concessão ferroviária e o uso corporativo do território: O caso da Malha Paulista. ....</b>  | <b>56</b>  |
| 3.1. Do privado para o público: A gênese e mutação da estrutura ferroviária paulista.                |            |
| .....  | 56         |
| 3.2. Do público ao privado: a dança das cadeiras dos grupos controladores na Malha Paulista. ....    | 67         |
| <b>4. A Malha Paulista e a Cosan: uso corporativo no território.....</b>                             | <b>78</b>  |
| 4.1. O verde da cana se espalha por São Paulo .....  | 78         |
| 4.2. Os tentáculos da Cosan: processo de incorporação da ALL e o uso corporativo do território. .... | 83         |
| 4.3. Análise de dados sobre movimentação de cargas na Malha Paulista: 2006 – 2018.                   |            |
| .....  | 94         |
| <b>Conclusão .....</b>   | <b>103</b> |
| <b>Bibliografia.....</b>   | <b>105</b> |

## Introdução

O objetivo deste trabalho é estudar a influência corporativa no transporte de cargas das ferrovias brasileiras, durante o período após as privatizações dos anos 1990. O estudo da relação entre a empresa e a ferrovia busca melhor entender os elos existentes entre as normas corporativas e o controle territorial, por meio dos fixos e fluxos. Para isso, abordaremos caso da Malha Paulista sob a administração da concessionária Rumo Logística (subsidiária do grupo Cosan). A Rumo assumiu a concessão após o processo de incorporação da América Latina Logística (ALL) em 2015.

Para melhor compreender essa relação entre a corporação e a malha ferroviária, pretendemos analisar o período de 2006 até 2016. A adoção desse período se deve a dois motivos centrais: a) durante os anos de 2014 até 2015, ocorre o processo de incorporação da América Latina Logística (ALL) pela Rumo Logística, os dados analisados tem a possibilidade de auxiliar uma melhor compreensão das mudanças ocorridas no transporte de cargas; e b) trabalharemos com dados primários sobre movimentação de cargas nesta via férrea, nesse período estipulado, coletadas no sítio online da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Acreditamos que este tema guarda forte relação com a lógica do capitalismo atual, a globalização, pois este se caracteriza por uma maior necessidade de aumento de fluxos de mercadorias, devido principalmente ao avanço das técnicas, em nível global (unicidade da técnica). Isso faz com que a circulação, necessite de uma reestruturação das trocas em nível mundial, reforçando cada vez mais a divisão territorial do trabalho, tanto em nível nacional ou mundial.

Nesse processo de maior fluxo de mercadorias, o aprimoramento e interligação dos meios de transportes são vistos como peças essenciais. A seletividade dos lugares, aliada ao poder crescente de grupos corporativos, impõe maior densidade de especialização técnica, conseguindo como resultado a ligação de locais distantes, aumentando as verticalidades (SANTOS, 2014). Desse modo, isso faz que países como Brasil exportem cada vez mais, porém, através de grupos privilegiados de corporações, fluindo para locais selecionados. Nesse processo, a cobrança para que o Estado faça investimentos maiores no transporte, para atingir a um suposto desenvolvimento da

sociedade, vai se elevando constantemente, principalmente relacionado com a técnica logística.

Tais mudanças oriundas dessa maior interdependência fazem com que a relação do local com o global ganhe novos conteúdos, além de atribuir uma modificação da norma aos Estados nacionais para que estes se adéquem às transformações impostas pela lógica globalizadora. Isso tem como objetivo exercer maior porosidade do território, possibilitando que empresas ou grupos privilegiados da sociedade possam ganhar maior fluidez. Essas novas normas que interferem na dinâmica comercial (que também é política) do território nacional podem ser encontradas em várias práticas ou instituições sociais como: regulação da circulação (impostos e tarifas), financiamentos e seguros, taxa de câmbio, órgãos federais (por meio de disposições do ministério da fazenda/ economia, das relações exteriores ou da agricultura), entidades empresariais (associações setoriais e autônomas) entre outros (ARROYO, 2005,2015; CONTEL, 2001).

No entanto, as normas, fluidez e aprimoramento técnico das corporações não são apenas influentes no âmbito das decisões do Estado-nação, elas também são significativas no próprio campo de ação que estas próprias empresas atuam. Sem uma norma específica, uma empresa dificilmente conseguiria sobreviver a um mundo cada vez mais economicamente instável, com uma concorrência acirrada. Sobre esse ponto, Santos (2014, pág. 230) diz

*“As normas das empresas são, hoje, uma das locomotivas do seu desempenho e de sua rentabilidade. Tais normas tanto podem ser internas, relativas ao seu funcionamento técnico, como externas, relativas ao seu comportamento político, nas suas relações com o poder público e nas suas relações, regulares ou não, com outras firmas, sejam essas relações de cooperação ou de concorrência. Tais denominações, aliás, consideram a empresa num dado momento de sua atividade. Uma análise do seu dinamismo mostrará que as normas de ordem técnica são também políticas. As normas ditas internas atingem o entorno da empresa, já que suas pausas e seus horários de funcionamento, seus custos e preços, seus impostos e suas isenções atingem, direta ou indiretamente, o universo social e geográfico em que estão inseridas ativamente”.*

Essas normas de ordem técnica e política são exercidas sobre um território de ação destas mesmas empresas. Esse territorialização cria condições de existência e/ou

expansão do econômico e político. Desse modo, o território não é apenas uma categoria do espaço<sup>1</sup> geográfico exclusivo ao Estado<sup>2</sup>, mas também de outros atores sociais.

*"Assim, o território pode ser considerado como delimitado, construído e desconstruído por relações de poder que envolvem uma gama muito grande de atores que territorializam suas ações com o passar do tempo. No entanto, a delimitação pode não ocorrer de maneira precisa, pode ser irregular e mudar historicamente, bem como acontecer uma diversificação das relações sociais num jogo de poder cada vez mais complexo" (SAQUET; SILVA, 2008, pág.)*

Dessa forma, os instrumentos constituintes deste território (os fixos e fluxos) sob as normas técnicas/políticas de uma corporação podem ser utilizados como instrumento de poder econômico e político por estas empresas; deste modo, os meios de transporte, produtos caros para a era atual da globalização, são áreas de estratégias importantes pelas grandes corporações.

Para a confecção deste trabalho, realizamos levantamento bibliográfico sobre ferrovias no Brasil e de São Paulo, principalmente relacionado com sua implementação no país até o período das concessões, durante os anos 1990. Consultamos autores que trabalham a relação da expansão ferroviária e as modificações sócio-espaciais.

Também consultamos outras fontes secundárias, como livros, artigos científicos, anuários, relatórios oficiais de diversos órgãos, matérias de revistas e jornais, tabelas e gráficos disponibilizados por órgãos oficiais. Trabalhamos, de igual maneira, com a base de dados sobre a movimentação de cargas da ANTT, que foram manipuladas por nós, objetivando a confecção de gráficos para melhor analisar o fenômeno estudado.

Esse trabalho está dividido em quatro capítulos. No primeiro, fizemos um levantamento histórico sobre o advento das ferrovias no mundo e no Brasil, abordando suas características até os anos 1990; no que diz respeito à dinâmica do capital e sua relação com os meios de transporte.

<sup>1</sup> Lembrando que espaço geográfico, partindo de Santos (2014), é considerado um conjunto indissociável de sistema de ações e sistema de objetos.

<sup>2</sup>O geógrafo Marcelo Escolar (1996) destaca a importância do território para a formação do estado-nação, quando discute, a relação entre Estado, nação, mercado e a hegemonia burguesa durante o processo histórico da constituição do capitalismo. Segundo o geógrafo, “A constituição diacrônica de um mercado monopolizado por um só poder estatal unificado, propiciou a destruição de todos os impedimentos de ordem interna tanto da circulação das mercadorias, como à mobilidade geográfica da força de trabalho. Sobre essas premissas voluntárias e a gestão burocrática fisiocrata, os novos estados absolutos foram envolvendo lentamente, na prática cada uma das existências territoriais e legais que garantiam o usufruto da renda (e a dominação política) das classes proprietárias nobres” (pág. 102). O território, na perspectiva do intelectual, é o pré-requisito necessário para a constituição de qualquer Estado-nação (o tipo do Estado contemporâneo).

No segundo capítulo, tratamos da globalização, suas principais características e influências no Mundo e no Brasil. Relacionamos esse movimento com o processo de privatizações durante os governos Collor e Fernando Henrique, destacando as principais mudanças ocorridas depois do processo de concessões ferroviárias no país.

No terceiro capítulo, retornamos ao momento histórico, mas agora abordando particularmente a expansão do processo ferroviário em São Paulo, até o período das concessões no estado.

No último capítulo examinamos as concessões ferroviárias em São Paulo, o poder corporativo sobre estas (principalmente o advento do grupo Cosan) e a mudança produtiva do estado (advento da cana-de-açúcar). A partir da relação destes elementos, realizamos a análise de dados primários da ANTT, levando em conta o contexto recente das transformações ferroviárias e produtivas no estado, com o fluxo de mercadorias durante 2006 até 2018.

## **1. Breve histórico da gênese ferroviária e sua expansão no mundo e no Brasil**

Esse capítulo tem como objetivo fazer um breve relato do processo de expansão ferroviária no mundo e no Brasil. Essa questão é importante, pois, é uma das determinações essenciais na condição presente da malha ferroviária brasileira no geral, é a paulista em particular.

### **1.1. As ferrovias no mundo**

A evolução dos transportes guarda papel importante no processo de aprofundamento das relações capitalistas. Além de contribuir para proporcionar a acumulação do capital, uma vez que possibilitou sua expansão quase ilimitada no espaço do mundo, permitiu integrar regiões distantes, garantindo ainda mais sua onipresença em nível mundial.

Hobsbawm (2001) argumenta que o avanço dos processos sociais que levaram à industrialização no século XIX, apesar de possuir enorme potencial produtivo, acabou proporcionando de maneira paradoxal, a dificuldade da expansão do próprio mercado. O autor afirma isso, levando em conta o processo de cercamentos na Inglaterra, nos séculos anteriores à revolução industrial, esses que acabaram resultando, em grande medida, na aglomeração em diversas áreas citadinas, dificultando cada vez mais a possibilidade de geração de emprego para uma população cada vez mais excedente. Para o historiador, apesar da importância do exército industrial de reserva para o capital, tal situação agravante do desemprego explicaria as crises de 1830 e 1840.

Essa acumulação, baseada na busca incessante de lucro pelos capitalistas (ou a “suprema realização” de Marx), fez com que algumas inovações técnicas como a ferrovia, o navio a vapor e o telégrafo fossem instrumentos importantes para quebrar as fronteiras desses mercados ainda localizados, libertando-os desse espaço circunscrito e suas limitações que estão relacionadas.

Esses meios de comunicação se mostram essenciais para os meios de produção, aprofundando a influência capitalista, expandindo suas relações para outros ambientes geográficos. A estrutura mundial, por sua vez, constitui-se separa uma condição de unicidade econômica, onde os laços de interdependência foram se perpetuando de

maneira mais forte e sólida, determinando a possibilidade da alteração das localidades, relações sociais e criando uma nova divisão sócio-espacial do trabalho, essa sendo caracterizada, como mais profunda e interconectada.

A transformação promovida pelos transportes em geral, e, a ferrovia em particular, esteve condicionada também pelas inovações técnicas. O surgimento da máquina a vapor pelo inglês James Watt em 1782 traria grande contribuição para a revolução dos transportes<sup>3</sup>.

Em caso particular, a tecnologia a vapor impulsionou enormemente o desenvolvimento ferroviário, principalmente devido a sua fonte energética: o carvão mineral. Esse recurso, na realidade, possuía ligação umbilical com a própria ferrovia. Paulo Passini Marques (2009) mostra que no século XVII, a implantação de trilhos de madeira foi de suma importância para o transporte de carvão (como também nas pedreiras) em Newcastle, pois, possibilitou o transporte de carga mais pesada do que aquelas movimentadas pelas estradas. No século XVIII, os trilhos de madeira começaram a ser substituídos por trilhos de ferro, para melhorar a eficiência nos transportes de materiais.

Em 1804, o também inglês Richard Trevithick, aproveitando a invenção de Watt, implanta o motor a vapor em um chassi com rodas, engrenagens e uma direção com alavanca. Esse invento conseguia transportar uma carga de aproximadamente 25 toneladas.

Por fim, não poderíamos deixar de destacar o “*The Rocket*”, construído por Robert Stephenson, em 1829. Tal inovação teve grande importância, pois era um meio de transporte que conseguia levar até 36 pessoas a uma velocidade de 40 Km/h. Esse invento percorreu no mesmo ano uma distância de 15 km, dirigindo-se de Liverpool até Manchester (MARQUES, 2009; SILVEIRA, 2003). Nesse momento em diante, as ferrovias tiveram ampla expansão pelo território inglês<sup>4</sup>.

Em síntese, a ferrovia surge como meio de transporte para o carvão, servindo mais tarde, como meio de locomoção para outros produtos e também de passageiros. A utilização do carvão mineral como fonte energética, através da máquina a vapor,

<sup>3</sup> Segundo Silveira (2003), essa seria a segunda revolução dos transportes. A primeira estaria relacionada à era marítima, sobretudo na ampliação de canais e rodovias primitivas.

<sup>4</sup> A partir dessa época, a ferrovia passa a ser objeto de grande publicidade. Essa inovação era geralmente propagandeada como grande feito da engenharia moderna, um avanço na etapa civilizatória.

possibilitaria a inovação das próprias ferrovias, sua utilização nos mais diversos espaços.

Em outros países capitalistas centrais, as ferrovias se espalharam rapidamente. A Europa mostra alguns bons exemplos: na França ela surge em 1828; já na Itália, Holanda e Bélgica, surgiram entre 1832 e 1839. Na América, destaca-se o grande pioneirismo dos Estados Unidos, onde elas apareceram já em 1827 (MARQUES, 2009). Neste último país, as estradas de ferro e outros meios transportes tiveram incentivo vertiginoso, acompanhados pelo processo de expansão territorial para o oeste. Quando houve a corrida do ouro na Califórnia em 1848, por exemplo, além das ferrovias, as companhias navegadoras de cabotagem tiveram grande importância no deslocamento regional. Os Estados Unidos também incentivaram a implementação de ferrovias, fora de seu espaço territorial, como o caso das estradas de ferro construídas no Panamá em 1855 (HOBSBAWM, 2001).

No decorrer do século XIX, o capitalismo que possuía uma característica de “livre concorrência”, metamorfoseia-se para a condição monopolista; devido o aprofundamento da expansão do mercado, relacionado às transformações da estrutura sócio-espacial. Mesmo que outras potências passassem a ter grande destaque, seja na acumulação de capital ou na expansão ferroviária, este período guarda presença predominante do capital inglês. Esse é um fator importante que deve ser apontado: o *know-how* das empresas ferroviárias inglesas, aliado à acumulação de capital em torno da indústria, possibilitou o poder monopolista concentrado no país, além de estruturar seu poder de império nas décadas posteriores (TENÓRIO, 1996).

Hobsbawm (2001) destaca que em 1855 todos os continentes já tinham ferrovias, e, em grande parte, haviam sido construídas por empresas inglesas. Na América Latina, por exemplo, as oligarquias locais passavam cada vez mais a transportar seus produtos pelo modal ferroviário, aliados aos capitais britânicos. Segundo Silveira (2003), os investimentos de grupos privados ingleses na região ultrapassam por volta de 1,5 bilhão de dólares. Isso fez com que, diversos países da região, começassem a construir suas ferrovias muito cedo; podemos citar casos como: Cuba (1837), México e Peru (1849), Chile (1850), Brasil (1854), Colômbia (1855) e Argentina (1857).

Uma característica comum nesses países da América Latina (além de outras regiões subdesenvolvidas pelo mundo) estava relacionada à utilização da ferrovia para a

exportação quase exclusiva de produtos primários (principalmente produtos agrícolas e minério), que se destinavam predominantemente para a Europa<sup>5</sup>. Desse modo, pelo ponto de vista dos países europeus, em geral, e a Inglaterra, em particular, a implantação das ferrovias trazia enormes vantagens, como: a) realocação de capital acumulado no espaço europeu para outras regiões, garantindo sua reprodução ampliada; e, b) complementaridade econômica de seus próprios mercados, pelo fato dos produtos primários serem mais facilmente exportados e de suma importância para a indústria<sup>6</sup> (MARQUES, 2009; TENÓRIO, 1996).

Tais pontos apresentados no parágrafo anterior são essenciais, pois, poderíamos melhor compreender a influência que os países portadores de capital tiveram no direcionamento das atividades econômicas, destacando o poder de gerência que esses investimentos tinham sobre os países que os recebiam. Tenório (1996) demonstra, por exemplo, que os Rothschild sempre se opuseram ao financiamento de construção e modernização de novas indústrias no estrangeiro, embora o historiador afirme que tal posicionamento não é passível de generalização. Outro detalhe importante, é que esse acesso ao crédito era dificultado mesmo para alguns grupos ingleses que executassem atividades no exterior. Exemplos desse tipo ilustram como o crédito, além de ser essencial na atividade econômica, tanto para os países que o recebem, como para quem o fornece. Em suma, pode ser encarado como instrumento geopolítico por parte dos países investidores, na medida em que pode influenciar no tipo da atividade econômica empregada, nos países que obtém esses “benefícios”.

A influência desses atores no território (as oligarquias nacionais e os capitalistas estrangeiros) tem como resultado a determinação do traçado das ferrovias, caracterizando quase sempre com a ligação do centro produtor para o porto, realizando um movimento conhecido como interior-litoral<sup>7</sup>. Muitas dessas ferrovias possuem a característica de não integração no interior do território, contribuindo para o isolamento de atividades econômicas entre si, constituindo as chamadas “ilhas econômicas” (SILVEIRA, 2003).

<sup>5</sup>Essa questão será mais bem trabalhada quando levarmos em conta o caso do Brasil, no próximo tópico deste capítulo.

<sup>6</sup>Essas reduções de custos dos transportes e das matérias-primas tinham papel importante também na redução do custo de reprodução do trabalhador industrial, diminuindo a pressão sobre o aumento de salários (FRANK, 1980).

<sup>7</sup> Silveira (2003) também nomeia de ferrovias longitudinais, em contraposição das radiais, essas últimas que teriam maior importância no estímulo do mercado interno, em contraposição às primeiras, que estariam mais relacionadas à exportação.

Se compararmos a condição destes ramais ferroviários existentes, nesses momentos iniciais, com aqueles que se espalhavam pela própria Inglaterra; perceberemos como a diferença é bastante discrepante. Hobsbawm (2001) coloca que em 1848 dificilmente teria algo como uma “rede ferroviária” fora do espaço inglês.

Além desse fator, os troncos ferroviários no mundo acabaram constituindo-se como componentes suplementares à navegação internacional, seja na Ásia, na Austrália, na África ou na América Latina. Por outro lado, ironicamente, a navegação a vapor não conseguiu ser tão revolucionária no transporte marítimo, como a ferrovia foi no transporte terrestre. Mesmo que os progressos sejam substanciais, garantindo maior eficiência, eles foram menos drásticos em se tratando das transformações sócio-espaciais (HOBSBAWM, 2001).

Assim, as ferrovias iam contribuindo com as transformações de diversas regiões, de maneira estrutural: modificando suas condições sócio-econômicas pré-capitalistas e inserindo-as na lógica do capital. Desse modo as ferrovias garantiam a inserção de novos mercados consumidores de produtos industrializados e a expansão urbana (e sua infraestrutura básica: água, gás, telefone, esgoto, bondes, telégrafo, eletricidade etc.), atingindo como resultado, a exportação do modo de vida europeu para fora de seu próprio espaço geográfico.

As oligarquias nacionais tentaram ao máximo se aproximar desse modo de vida encontrado nos países centrais, e, seu êxito foi possível, em grande medida, graças à participação da ferrovia. Esse meio de transporte se constituiu como instrumento de tendência à padronização de cultura internacional. Além disso, as ferrovias colaboraram para maior agilidade na exportação de mercadorias, capitais e homens, mesmo que não visasse ainda o consumo de massa, além de integrar áreas de exportação de commodities em regiões periferias aos países centrais, como comentamos anteriormente (HOBSBAWM, 2001; SILVEIRA, 2003; TENÓRIO, 1996).

Para finalizar, Marques (2009) se apoiando em Milton Santos, enfatiza que a ferrovia, com suas profundas modificações, nos mais diversos territórios, inseriu nova percepção de tempo e espaço. A relação das localidades foi profundamente alterada, juntamente com as relações sociais e de produção.

## **1.2. As ferrovias e o território brasileiro**

Em um trabalho clássico sobre a geografia dos transportes no Brasil, Moacir Silva (1949) demonstra que até meados do século XIX, não havia no país nenhum

sistema de transportes regulares, com exceção do transporte marítimo, e, talvez, do transporte fluvial.

Em meio terrestre, eram muito utilizadas as entradas e caminhos abertas pelos índios (além dos cursos de rios, por eles navegados), mas, devido à precariedade dessas estradas, veículos de maior porte e qualidade como diligências (meios de transportes comuns nos Estados Unidos, durante a expansão para o oeste), eram incipientes no território nacional, segundo este mesmo autor.

Tendo em vista momentos anteriores ao advento das ferrovias, em regiões de centro e até mais ao sul do Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina, era comum a movimentação de tropas de mulas, que, com o tempo, vão dando lugar para estradas carroçáveis. No extremo sul, era recorrente o carretão alongado, puxado por quatro ou cinco cavalos. Já no norte, era mais utilizado o meio fluvial, principalmente por meio de canoas. Isso diferente das regiões semiáridas nordestinas, onde o jumento era um instrumento importante, devido sua resistência à seca, e, também, o cavalo, esse com enorme relevância na pecuária. Finalmente, em áreas de morros e no centro-oeste, a influência do carro de boi se fez muito presente (SILVA, 1949; PRADO JR., 1994).

Autores como Caio Prado Júnior, destacam essa precariedade dos caminhos, como expomos anteriormente, que acabavam dificultando em demasiado maior integração territorial. A necessidade econômica maior da época, na visão do autor, é a agregação da área de povoamento até o porto, deixando de lado, maiores preocupações em relação à estruturação interna. Desse modo, podemos perceber “[...] a influência considerável que as comunicações e transportes exercem sobre a formação do país.” (PRADO JR., 1994, pág. 237).

Em síntese, a ferrovia se fez relevante no Brasil, no decorrer do século XIX, pela urgência das condições sócio-espaciais internas e externas do país, principalmente pela maior exportação de produtos primários, adicionando a isso, as transformações das relações do capital em nível global, faladas na primeira parte deste capítulo.

Para melhor entender a inserção ferroviária no território brasileiro, partiremos da periodização em cinco fases, efetuada por Moacir Silva, no trabalho já citado. Adotamos a periodização do autor, pelo motivo que ele demonstra, de maneira clara e sintética, momentos de grande destaque da expansão ferroviária, atestando o processo

de gênese, ascensão e arrefecimento dos ramais ferroviários do Brasil; além de demonstrar a maneira como ela se expande no território.

O primeiro momento vai de 1854 até 1870, que pode ser considerado como um período de pioneirismo, pela construção da primeira estrada de ferro do país, levada a cabo pelo Barão de Mauá. Essa era uma curta linha que saída da Baía de Guanabara até a parada de Fragoso, construída em 30 de abril de 1854 e continha por volta de 14 quilômetros de comprimento. Além desse importante feito, foram construídas pequenas linhas em Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais.

O segundo período vai de 1871 até 1890. O que marca essa etapa é o desenvolvimento radial que as ferrovias vão sofrendo, a partir das áreas portuárias. Acompanhamos também maior extensão das linhas construídas no período anterior, além da implantação de novos traçados no Rio Grande do Sul, Paraná, Rio Grande do Norte Paraíba, Santa Catarina e Espírito Santo.

Na terceira fase, que percorre de 1891 até 1910, ocorreu, como consequência, uma grande expansão das linhas em rede, principalmente nas províncias de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Além desse fato, houve a construção de linhas interiores no Paraná e Santa Catarina, constituindo com resultado, maior integração com os atuais estados do sudeste. Por outro lado, os traçados ferroviários do nordeste brasileiro, sobretudo da Bahia, também tiveram grande expansão nesse período.

No quarto momento, de 1911 até 1930, houve maior expansão da rede fluminense, mineira, sul-rio-grandense, Paraná-catarinense, baiana e nordestina. Mas, além desses locais já tradicionais, também se implantou a construção ou a ampliação de ferrovias em lugares mais distantes, como no Maranhão, Piauí, Goiás e Pernambuco. Um fato que igualmente marca esse período é a ramificação das estradas de ferro em várias unidades da federação, principalmente a expansão das linhas paulistas até regiões extremas do oeste, chegando até Mato Grosso (ferrovia noroeste), iniciando a operação apenas no século XX. Um último detalhe importante sobre o presente período está relacionado ao fato, que em seus primeiros cinco anos, aconteceu a mais intensa construção ferroviária de toda a república.

Por fim, a última fase destacada por Silva vai de 1931 até 1954, onde marca o processo de arrefecimento da construção, investimento e importância das ferrovias no Brasil. Apesar de verificarmos um decréscimo do ritmo de expansão ferroviária, ainda

houve crescimento da malha da noroeste paulista; maior integração das ferrovias de Minas Gerais, com a da Bahia; e, uma maior tendência de ligação das malhas do litoral nordestino. O mapa a seguir, retirado da obra de Silva, mostra a característica das ferrovias no ano de 1954:

**Mapa 1: Ferrovias no Brasil em 1954**



Fonte: Silva, 1954.

Como pudemos acompanhar nessa breve exposição, percebemos características importantes das ferrovias no território brasileiro. Por outro lado, especificando a dinâmica do crescimento ferroviário percebemos que ela não se deu de maneira constante, como podemos conferir nos dados apresentados na tabela a seguir (Tabela 1) confeccionada por Silva, com algumas adaptações feitas por nós:

**Tabela 1: Dados gerais sobre a evolução ferroviária no Brasil – 1854 até 1952**

| Ano         | Extensão Ferroviária | Crescimento (Km) | Média anual |
|-------------|----------------------|------------------|-------------|
| <b>1854</b> | 14,5                 | -                | -           |
| <b>1889</b> | 9.583                | 9.568,50         | 281         |
| <b>1899</b> | 14.915,50            | 5.332,50         | 592         |
| <b>1922</b> | 29.341               | 14.425,50        | 655         |
| <b>1930</b> | 32.478               | 3.137            | 448         |
| <b>1952</b> | 37.019               | 4.641            | 211         |

Fonte: SILVA, 1954 adaptado

No ano de 1952, a malha ferroviária havia chegado a 37 mil quilômetros em todo o país. Desse montante construído, o período de 1890 até 1930, correspondente aos 40 anos da República Velha, teve o mais expressivo aumento bruto, passando de 9.583 km em 1889, para 32.478 km em 1930, foi um acréscimo de 22.825 km. Em termos relativos, houve por volta de 572 km de ferrovias construídas por ano. Esse é um dado importante, como destaca Moacir Silva, pois evidencia que o período da República Velha teve a maior expansão ferroviária, comparada aos anos anteriores (período imperial) e os anos que se sucederiam (Estado novo), como exposto por nós outrora.

Outro ponto essencial é relativo ao tipo de estrutura ferroviária que foi resultante nesse período, principalmente com enfoque das malhas próximas do litoral. Nesse contexto, o mesmo autor desenvolve a seguinte passagem:

*Nessa faixa observa-se, desde logo, alguns pontos que aparecem como focos importantes de irradiação ferroviária nos três sentidos fundamentais, tais sejam, no caso para o norte, para oeste e para o sul.*

*Tais focos principais são os portos de recife, salvador, Rio de Janeiro (conjugado a Niterói), Santos (como porta de entrada da cidade de São Paulo, que, no caso, é, propriamente, o centro de irradiação) e, no Rio Grande do Sul, o conjunto dos três portos sulinos: Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre (SILVA, 1954, p. 54 – Grifo do autor).*

Esses portos possuem fundamental importância, pois servem de entrada para suas respectivas hinterlândias, atribuindo maior substância à estrutura regional, além de ser a gênese da formação de uma rede ferroviária, como apontamos anteriormente, mesmo com a contradição dos objetivos dos produtores e investidores, e, as necessidades de uma real integração econômica nacional.

Um último ponto importante, que aparece de maneira recorrente em muitos trabalhos que abordam a temática das ferrovias no Brasil, é a diferença do tamanho das bitolas. Essa diferença de tamanho dificultou maior integração de vários ramais com ferroviários existentes no país. Em grande medida, podemos destacar basicamente três tipos de bitola que eram mais comuns, levando em consideração os dados para 1952, nos variados caminhos ferroviários: a larga (1, 60 m) com um total de 2.489 km, a estreita (corrente ou métrica –1m) que tinha 33.468 Km, e, finalmente, as chamadas “bitolinhas” (inferiores a um metro) com um montante de 1.062 km. Havia outros tamanhos, porém, em quantidade insignificante, comparada com as três citadas; como por exemplo, a bitola normal<sup>8</sup> (1,43 m), que era muito utilizado em *Traways* e a linha construída no antigo território do Amapá.

---

<sup>8</sup> Esse tamanho era muito utilizado em várias regiões do mundo, mas, era menos comum no Brasil.

### **1.3. Processo histórico que deu origem às condições das ferrovias no Brasil**

Com a chegada da família real no Brasil, houve algumas transformações importantes, como a abertura dos portos e a liberdade para a implantação das indústrias na colônia, que trouxeram como consequência, o crescimento de uma classe comercial no país. No entanto, tais transformações se depararam com a condição espacial presente daquele período: a precariedade das comunicações, que não condizia com as mudanças que ocorriam na sociedade brasileira, que deixava de ser colônia, para ser centro da metrópole portuguesa, e, logo a seguir, país independente (SILVEIRA, 2003).

Para tentar modificar esse problema estrutural, são implementadas diversas leis e decretos por parte do Estado, para tentar direcionar uma modernização da circulação e dos meios de transporte. Podemos citar como exemplo, a lei de 23 de agosto de 1828, que delineava regras para execução de obras públicas, principalmente com foco na navegação fluvial e abertura de canais e estradas (MARQUES, 2009). Outro exemplo é o decreto de 23 de outubro de 1832, que tinha como objetivo-ligar a capital do país da época, às províncias da Bahia, Espírito Santo e Minas Gerais. Um detalhe importante desta última é a priorização de uma rede de transporte ferroviário, da mesma forma do decreto nº101 de 31 de outubro de 1835 (SILVEIRA, 2003). Segundo o historiador Guilherme Grandhi, essa lei, conhecida como “Lei Feijó”,

*“[...] autorizava o governo a conceder o direito a uma ou mais empresas para a construção de estradas de ferro que ligassem a capital imperial, o Rio de Janeiro, às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia”* (GRANDHI, 2013, p.77).

No entanto, o mesmo autor explica que, devido à situação da conjuntura internacional, não é possível contar com o auxílio de capitais externos, pelo menos, naquele momento.

As leis anteriores evidenciam a preocupação do poder público em relação ao tema, e, portanto, merece maior destaque a lei Nº 641, de 26 de junho de 1852<sup>9</sup>, devido à influência que esta exerceria na empresa ferroviária. Em suas diretrizes gerais, consta o aumento de 40 para 90 anos de prazo de concessão da via para a empresa que receberia a licença; além de uma área de privilégio de 30 quilômetros de cada lado da ferrovia. Esses dispositivos garantiriam, de fato, um monopólio para a empresa

---

<sup>9</sup>A versão online dessa lei pode ser encontrada no seguinte endereço: <https://www.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>

concessionária na área de circulação. Também havia a possibilidade de permitir a isenção fiscal para equipamentos ferroviários importados, inclusive o carvão mineral, para sua utilização como combustível. Essa lei também permitia o direito de exploração dos recursos naturais, ao longo da linha férrea (GRANDHI, 2013; SAES, 1981; SILVEIRA, 2003; TENÓRIO, 1993).

Outro aspecto importante desta última lei foi o estímulo de 5% de juros sobre o capital investido. Esse foi uma das grandes novidades trazidas pelo instrumento jurídico, pois, estimulava o interesse da iniciativa privada na expansão ferroviária, por meio de incentivos por parte do Estado. Em alguns casos, os governos provinciais acrescentavam 2% de juros, aos cinco já oferecidos pela união, dependendo das condições e o grau do interesse local para a expansão ferroviária.

Por outro lado, mesmo com esse incentivo, havia dificuldades para atrair investimentos; isso irá influenciar, em algumas situações, como demonstra Márcio Silveira, que essa bonificação de juros, possa a chegar até 9% (SAES, 1981; SILVEIRA, 2003).

Por fim, outro importante dispositivo legal, que teve como objetivo o estímulo para o crescimento da malha ferroviária foi a lei 2.450 de 24 de setembro de 1873. Ela garantia a subvenção quilométrica de 30 contos de Reis, por cada quilômetro ferroviário construído. Essa lei, no entanto, teve efeito muito negativo, pois, estimulou a construção de péssimas ferrovias, com inúmeras voltas ziguezagueantes, para manter o estímulo<sup>10</sup> (SILVEIRA, 2003).

O Estado sofre influenciados conflitos de classes, e, sua disputa de interesses de grupos específicos no seio da sociedade. Mesmo levando em conta que o próprio Estado tenha interesses e lógica própria, em outras palavras, não podendo ser encarado como mero palco ou instrumento de conflito entre grupos diversos, é importante ter ciência que sua ação tem muita relação com os interesses de frações de classe com maior influência. Isso pode ser evidenciado com o interesse expresso da expansão ferroviária, implementada por meio do instrumento jurídico, em favor de uma elite agrária que queria maior integração das regiões produtoras, com a zona portuária.

Essa questão está relacionada umbilicalmente com a natureza econômica brasileira, além de ter alusão com a divisão internacional do trabalho, como região produtora e exportadora de produtos primários. A elite comerciante que foi aumentando

---

<sup>10</sup>Por outro lado, é necessário também levar em conta, como faz Silveira (2003), as condições técnicas da época, além dos interesses das construtoras para garantir a bonificação oferecida pelo Estado.

sua influência, desde a abertura dos portos (juntamente com a elite agrária), enxergava como objetivo máximo a ser alcançado, uma profunda transformação no espaço de circulação, para que assim, por meio da influência que exerceia nas determinações impostas sobre o território, garantisse a possibilidade de condições de maior acumulação de capital.

Por outro lado, esse objetivo das elites produtoras e comerciantes não abarcava as necessidades latentes de maior integração do território nacional, porque os centros produtores se localizavam de modo predominantemente, em áreas litorâneas, “ilhadas” uma das outras. Dessa forma, os objetivos das elites, com algumas exceções, restringiam-se em maior intensidade na priorização dos interesses locais ou regionais; isso auxiliou para que o país mantivesse a característica de um verdadeiro “arquipélago econômico”.

Silveira (2003) argumenta que nesse momento, além de não ser objetivo das elites nacionais, o país não estava preparado para a dispersão populacional, devido à grande distância entre os centros produtores. Isso fazia com que a construção integrada dos transportes se tornaria muito difícil e antieconômica, durante muito tempo. A exportação de mercadorias, com o objetivo de transportar pelo valor mais baixo possível, foi o grande estímulo do capital mercantil nacional para incentivo do transporte de mercadorias, e, consequentemente, caracterizaria a maneira que as ferrovias foram implantadas. A expansão ferroviária deu-se principalmente pelo advento do café, e, de maneira contraditória, mesmo com o declínio de seu preço no mercado mundial, continuou havendo expansão ferroviária devido ao acúmulo de capitais oriundos de sua exportação na fase ascendente anterior. De maneira geral, é importante ter ciência que, com a exceção do caso paulista, geralmente a ferrovia foi uma empresa de pouca rentabilidade (SILVERIA, 2003).

Esses interesses demonstram o motivo pelo qual, na grande maioria do país, as ferrovias tinham característica latitudinal, ou seja, do interior para o porto<sup>11</sup> (SILVEIRA, 2003). Outro ponto que chama muito a atenção, é que diferente das ferrovias dos Estados Unidos e do Canadá, era muito raro que as ferrovias precederem o povoamento, isso se deve pela precariedade de planejamento, além das dificuldades estruturais existentes.

---

<sup>11</sup>Márcio Silveira afirma que as ferrovias do sul do país são grande exceção, pois, tinham característica radial. Isso traz como resultado, na visão do autor, maior integração regional dos estados do sul (SILVEIRA, 2003).

Ao longo do século XIX, a situação de dificuldade de atração de capital estrangeiro (na época da confecção das leis de estímulo para as ferrovias) foi se alterando, devido ao fato de que o capital inglês passou a ser cada vez mais influente em várias regiões do mundo, inclusive foi importante fonte de investimento da infraestrutura do Brasil. Essa era do capital, nos termos do historiador Eric Hobsbawm, seria caracterizada aqui, pela associação das grandes empresas inglesas, juntamente com o estímulo do Estado. Mesmo com grande importância desde o período da independência brasileira, com a chegada em meados do fim do século XIX, os capitais ingleses atingiram presença essencial no interior da estrutura econômica do país, sobretudo na infraestrutura ferroviária.

Segundo Douglas Tenório (1993), após 1850, das 137 firmas instaladas, 111 eram pertencentes aos ingleses, além de 18 estradas de ferro que eram de propriedade da Inglaterra. O comércio do país com o Brasil, segundo este autor, é movimentado pelo capital inglês (principalmente por navios, funcionários, firmas, lucros, juros sobre o capital). Os ingleses também tiveram muita influência no comércio e produção de café, maior produto brasileiro de exportação daquele período, através de “[...] suas casas exportadoras, companhias de navegação, bancos e companhias de seguros” (1993, p. 32)

Além desses argumentos apresentados por Tenório, para melhor fundamentar a presença e a influência do capital inglês na estrutura ferroviária nacional, podemos citar como exemplo, a malha da *São Paulo Railway*, com base no trabalho de Flávio Saes (1981).

A *São Paulo Railway* (SPR), segundo Saes, exercia grande monopólio territorial perante as outras malhas paulistas, até a primeira metade do século XX; pois, liga os produtos transportados por essas outras linhas até o porto de Santos. A SPR é uma empresa ferroviária inglesa das mais rentáveis do mundo, principalmente no período áureo da exportação de café brasileiro (final do século XIX). Além desse monopólio territorial, também havia o acesso a crédito facilitado para expansão ferroviária, devido à forte ligação da empresa com os bancos ingleses. Tal condição era muito privilegiada, uma vez que o acesso ao crédito era bastante escasso e restrito, mesmo para empresas reconhecidamente rentáveis e bem administradas, como a Paulista.

A situação da SPR não é a única, como já enfatizado, há inúmeras empresas estrangeiras atuando no Brasil, sobretudo, firmas inglesas. Durante o final do século

XIX, para o início do século XX, segundo Silveira (2003), havia em 1899, 12 empresas estrangeiras ferroviárias; em 1900 elas aumentaram para 16, já em 1907 e 1910 são respectivamente 23 e 22 empresas.

Por outro lado, apesar dessa forte presença inglesa no Brasil, já em meados da segunda metade do século XIX e início do século XX, percebemos a mutação dos investimentos na economia interna e sua reorganização, devido às mudanças que estes apresentavam sob a lógica do capital. Isso traz como resultado, por exemplo, a modificação da propriedade das empresas e a origem dos investimentos, que pode ser ilustrado pela maior presença do capital estadunidense no Brasil.

Um caso curioso e amplamente conhecido, dessa maior presença estadunidense em território nacional, foi o do sindicato Farquar. Essa corporação era representada por Percival Farquar, mandatário de um grande grupo empresarial que tinha importantes investimentos na América Latina (como Cuba e Guatemala), além de outros lugares no mundo. No Brasil, o grupo assumiu a direção de diversas empresas, principalmente o ramo ferroviário, onde muitas delas eram administradas anteriormente, em grande parte, por ingleses:

*[...] o grupo adquiriu, só no Brasil, estradas de ferro (São Paulo- Rio grande, estrada de ferro Dona Tereza Cristina, Compagnie Auxiliaire des chemins de Fer Du Brésil, etc.), terras para colonização e exploração da madeira, fábrica de papel, frigoríficos, fazendas de gado (chegando a ter 150 mil cabeças), contratos de portos, companhias de navegação na Amazônia (port-of-Pará) e outras, grande parte espalhada pelo sul do Brasil, Rio de Janeiro e Pará [...]. Algumas de suas subsidiárias eram a Brazil Railway Comapny, Brazil and coffee and packing company; Brazil lumber and colonization company e Amazon Land e Colonization Company. Em São Paulo, arrendou a Sorocabana, adquiriu ações da Mogiana e Paulista, formando um grande império no setor ferroviário. Comprou também a concessão da Estrada de Ferro Madeira-Marmoré para a exploração de borracha” (SILVEIRA, 2003, p. 96 e 97).*

A presença inglesa vai paulatinamente perdendo espaço para o grupo Farquar. Em relação a essa questão, essa situação da enorme presença de empresas estrangeiras no país, estava também relacionada à relutância dos governos na época, em administrá-las diretamente, amparados principalmente, pela ideologia liberal. Isso auxiliou como condição resultante, o surgimento de gigantescas empresas estrangeiras que monopolizam diversos setores, sobretudo o ferroviário, como foram os casos da SPR e o grupo Farquhar.

Com essas mudanças das empresas controladoras das ferroviárias e a formação de grandes monopólios, podemos perceber também uma alteração significativa na qualidade da estratégia empresarial. Isso está relacionado ao interesse cada vez menor

na expansão das malhas existentes ou na criação de novas, preferindo garantir a rentabilidade da empresa nos arrendamentos (SILVEIRA, 2003).

Em outras palavras, relacionado essas mudanças do capital, com a mutação proprietária, os interesses dos grupos econômicos nacionais e internacionais, teríamos como resultado a diminuição no dinamismo da empresa ferroviária, ainda no final do século XIX; mas, sobretudo, no começo do século XX.

Neste período, se tratando do plano interno da economia brasileira, ocorriam as chamadas crises cambiais, que trouxeram conflitos cada vez maiores entre os interesses dos empresários das ferrovias de um lado, e, dos produtores agrícolas, de outro, principalmente em relação do caso dos produtores de café de São Paulo<sup>12</sup>. Isso ocorreu devido às particularidades e aos interesses de cada tipo de empresa. Esse processo pode ser verificado na boa síntese apresentada pela economista Alice Piffer Canabrava no prefácio da obra de Flávio Saes (1981, pág. 9) já citada:

*“[...] A partir da década dos anos 90 [século XIX], a violenta queda da taxa cambial, o processo inflacionário desde os primeiros anos da República, repercutem intensamente sobre as ferrovias, ao mesmo tempo em que se tornam mais vulneráveis ao caráter cíclico do mercado cafeeiro. Estabelece-se, deste modo, nos anos 90, nítida contradição entre os interesses dos produtores de café, que se favoreciam com o aumento do preço do produto no mercado interno, provocando desvalorização da moeda, e os interesses das empresas ferroviárias, pesadamente oneradas pelo maior custo do material importado, indispensável à sua atividade, pelo serviço da dívida no exterior, com a elevação dos salários sob a pressão inflacionária. Ainda que significadamente cresça – ao volume das mercadorias transportadas não se pode mais atribuir o sentido subjacente de prosperidade estável”.*

A questão de juros subsidiários se transformaria em outro ponto delicado, com passar do tempo. Mesmo sabendo que essa política teve grande importância na expansão ferroviária, como demonstramos em parágrafos anteriores, ela se mostraria como grande problema para as contas do Estado brasileiro. Em 1898, cerca de um terço do orçamento da união, era para cobrir o pagamento dos juros, e, devido às dificuldades de arcar com essas despesas, o governo decreta moratória sobre os pagamentos de juros, paralisando as construções ferroviárias até 1903 (SILVEIRA, 2003).

Pela intensa volatilidade da conjuntura político-econômica nacional, no período relatado, mesmo a situação de uma empresa, como o sindicato Farquhar e a tendência da constituição de seu sólido monopólio, não conseguiria se perpetuar por muito tempo.

---

<sup>12</sup> Mesmo que a influência de alguns capitalistas estivesse presente nos duas empresas, cafeeira e ferroviária, isso não eliminava as contradições e as disputas; principalmente no momento de crise, onde sempre acaba ocorrendo maior tensão, mesmo em frações de classe.

Essa mudança está em sintonia com as crises dos países centrais, resultado de uma profunda alteração metabólica do capital. Ocorre como resultado, um arrefecimento do investimento estrangeiro no país como um todo, e, resultando em grande queda da influência do capital externo nas ferrovias, em particular.

Tais transformações-determinaram, mais uma vez, a mutação da propriedade das ferrovias, que acabaram saindo da posse da iniciativa privada para ficar sob o controle do Estado.

*“Em 1889 [o Estado] possuía somente 34 empresas e administrava a mesma quantidade, em 1914 o número de empresas de propriedade do Estado subiu para 61, mas 41 eram arrendadas para a iniciativa privada. Em 1930, das 68 empresas estatais, apenas 16 estavam arrendadas. Quanto mais se aproxima a década de 1930 a união e os Estados Federativos vão encampando as ferrovias arrendadas, passando a administrar cada vez mais seu patrimônio. Grande parte das empresas arrendatárias eram estrangeiras [...]”* (SILVEIRA, 2003, p. 91 e 92)

Essa passagem é bem ilustrativa, pois, demonstra condição que se tornará predominante em quase todo o século XX. O vácuo da presença estrangeira no Brasil força os estados e a União a passarem a ter presença e responsabilidade cada vez maior pela malha ferroviária nacional (ver a Tabela 2).

Durante os anos de 1930, acompanharíamos com maior clareza, essa nova condição. Na medida em que a união e os estados encampavam as ferrovias, foi-se tentado efetivar algumas alterações, para que houvesse maior modernização das linhas, adaptando-as aos novos tempos. Essas ações podem ser exemplificadas como: a desativação de trechos antieconômicos; a construção ou modificação de novos ramais; e, a tentativa de exercer maior integração dos ramais no território.

| <b>Tabela 2: Evolução do tipo da propriedade das ferrovias no Brasil (em porcentagem)</b> |                         |                      |                     |
|---|-------------------------|----------------------|---------------------|
| Ano   | Propriedade dos estados | Propriedade da União | Propriedade privada |
| <b>1930</b>   | 7,0                     | 59,7                 | 33,3                |
| <b>1950</b>   | 9,3                     | 79,1                 | 11,6                |
| <b>1975</b>   | 17,4                    | 82,0                 | 0,6                 |

Fonte: SILVEIRA, 2003.

Para garantir maior eficácia ao modal, o governo de Getúlio Vargas cria uma comissão para estudar formas de tornar mais eficientes os serviços ferroviários administrados pelo Estado. A partir dessa comissão, surge a proposta de criação da

Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O projeto, após ter sido enviado ao congresso em 1952, é aprovado em meados de 1956, com o término da tramitação no senado.

A legalização da empresa ocorre apenas no governo Juscelino Kubitschek em 1957, quando eram buscados os seguintes objetivos: 1) redução dos déficits das empresas ferroviárias; 2) padronização e modernização da malha; 3) redução de despesas; e, 4) aumento de cargas transportadas (SILVEIRA, 2003).

De maneira geral, a RFFSA é estruturada através de 12 superintendências regionais (as SRS) e a administração geral. Ela foi organizada como empresa do tipo economia mista. Dentre os vários ramais incorporados a essa empresa, podemos destacar: E. F. Santos – Jundiaí (antiga SPR); E. F. Noroeste do Brasil; F. F. Leopoldina; E. F Madeira-Marmoré entre outras.

Analisando especificamente o tamanho das linhas (tabela 3), podemos perceber que mesmo que tenha um leve crescimento durante três momentos: 1930 até 1940, 1940 para 1950 e entre 1950 e 1960; perceberemos que temos uma tendência à desaceleração, comparado aos anos de 1899 até 1930, apesar de longe de indicar estagnação da expansão ferroviária<sup>13</sup>, é identificado uma desaceleração do tamanho, comparado ao período anterior. Podemos relacionar esse fato, devido às tentativas dos governos federais comentadas em parágrafos anteriores, de organização e modernização da malha ferroviária brasileira, incluindo a RFFSA durante os governos varguistas e de JK; mesmo que a prioridade desse modal por parte do governo fosse cada vez menor.

A tendência de diminuição das vias é ainda mais evidente quando levamos em conta o fato de termos menor quantidade de extensão ferroviária no último período verificado (1995), comparado ao começo (1960). Além disso, os anos de 1970, 1980 e 1990, mostram que o número total da malha brasileira já é inferior ao ano de 1930.

Os dados acima fazem com que muitos autores apontem para uma estagnação total das vias. Apesar desse tipo de afirmação ser baseado em dados concretos, autores como Nunes (2011; 2019) afirmam, que na realidade, houve reestruturação das ferrovias, quando estas foram sendo encampadas pelo Estado, não uma estagnação ou sucateamento. Essa discussão será retomada no Terceiro capítulo deste trabalho

---

<sup>13</sup> Por esse fato, que é falso, como alguns autores afirmam, que ocorre estagnação das ferrovias a partir dos anos 1930 (principalmente em paralelo com o declínio do café), assim como afirmam Grandi (2013), Saes (1981), Silveira (2003) etc. Essa questão será mais bem trabalhada no terceiro capítulo deste trabalho.

Outra mudança importante, no começo do século XX, foi a maior presença do setor industrial, aliada com o avanço do setor rodoviário, visto como meio mais eficaz na escoação de seus produtos, devido a sua natureza e capilaridade<sup>14</sup>. Essas transformações eram ancoradas em políticas desenvolvimentistas, nos governos após a década de 1930, que tinham por objetivo, a ruptura com a condição econômica anterior, alcançando como resultado, o desenvolvimento do país através da industrialização.

| <b>Tabela 3: Extensão das ferrovias no Brasil ao longo do século XX: 1930 até 1995</b> |               |             |               |
|--|---------------|-------------|---------------|
| Ano  | Extensão (Km) | Ano         | Extensão (Km) |
| <b>1930</b>  | 32.967        | <b>1970</b> | 32.058        |
| <b>1940</b>  | 34.236        | <b>1980</b> | 29.746        |
| <b>1950</b>  | 35.651        | <b>1990</b> | 30.173        |
| <b>1960</b>  | 38.309        | <b>1995</b> | 29.791        |

Fonte: SILVEIRA, 2003.

Por fim, mesmo admitindo, como demonstramos anteriormente, as diversas estratégias do governo para ampliar e modernizar as ferrovias, é necessário reconhecer que os incentivos tentados ou executados por esses sucessivos governos, nunca chegaram perto da atenção atribuída pelos mesmos às rodovias. Essa última tornou-se um fator determinante nas políticas públicas, além de ser, segundo os planejadores<sup>15</sup>, uma solução mais eficaz para os transportes, para alcançar o objetivo de integrar com maior rapidez e dinamismo o mercado interno.

Se tratando dos governos no período da ditadura militar, tal condição manteve-se quase que inalterada. A tendência à de falta de prioridade ferroviária, mesmo com a continuidade de projetos de modernização, mantiveram a política dos governos anteriores. Mesmo que as ferrovias foram lembradas nos Planos Nacionais de Desenvolvimentos (PND'S) I, II e III, além da recomendação explícita do governo democrático anterior (João Goulart), para que as empresas estatais dessem preferência

<sup>14</sup> É importante destacar que muitas indústrias utilizaram as ferrovias, principalmente em São Paulo; seja na escoação de produtos, ou na importação de mercadorias. Com o passar do tempo, as rodovias vão ganhando cada vez mais espaço.

<sup>15</sup> Márcio Silveira (2003) cita o plano Catambi (1926-1927), o Plano Luiz Schnoor (1927) e o plano de comissão mista de estradas e rodagens federais como exemplos efetivos dessa nova visão dos transportes por setores do Estado. Um detalhe importante sobre esses planos citados, é que eles datam já da primeira metade do século XX, evidenciando a precocidade do objetivo do Estado sobre o tema, além de outros agentes envolvidos. Outros exemplos importantes no decorrer deste período são o plano geral de viação de 1934 e Plano nacional de viação de 1951. Essa tendência de priorização das rodovias irá se perpetuar nos futuros governos, como veremos a diante.

para o transporte ferroviário (sempre que as condições econômicas permitissem), o efeito não foi tão significativo comparado com as rodovias (SILVEIRA, 2003).

A partir dessa breve exposição, chegamos a um momento relevante da história do país, e, das ferrovias, o período pós-ditadura. Já destacamos a tendência neoliberalizante, como ideologia basilar, nos governos de Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso, que concentraram seus esforços na concessão/ privatização do capital pertencente ao Estado à iniciativa privada (sobretudo a grandes grupos oligopolistas);e que influenciaram a constituição do modo que se daria a concessão ferroviária atual. Tais características iriam permanecer, sem muitas alterações, nos governos Lula e Dilma Rousseff.

Dessa forma, as transformações da economia-política dos anos 1990 até os anos 2010 precisam ser mais bem relacionadas com a infraestrutura ferroviária atual, para podermos discernir nosso objeto de estudo, ou seja, a relação da malha Paulista e a empresa concessionária Rumo, subsidiária do grupo Cosan, com as transformações externas e internas do país. Essas questões que envolvem a relação da privatização/ concessão durante o período dos anos 1990, com o setor ferroviário serão melhor detalhadas no próximo capítulo.

## 2. As ferrovias no contexto da globalização

O presente capítulo tem a proposta de dar continuidade à exposição do capítulo anterior, sobre o breve histórico da implementação das ferrovias no Brasil. Buscaremos desenvolver as características importantes no final do século passado, relacionando com a situação ferroviária no país, levando em conta, principalmente, o processo de privatização nos governos pós-ditadura. Para atingir esse objetivo, dividiremos nossa exposição em duas partes, a primeira, retornando para as características e determinações da situação mundial da globalização; e a segunda, preocupada com a implicação desses momentos no Brasil e sua relação com as privatizações e a questão ferroviária.

### 2.1. Panorama mundial de fortes transformações sócio-espaciais

No final do século XX aconteceram diversas transformações no espaço mundial e nacional; principalmente uma maior interdependência em vários aspectos (seja econômico, político, social ou cultural), relacionados com a mutação do próprio capital. Para prosseguirmos com a exposição sobre as ferrovias no Brasil, é necessário que apontemos tais transformações, mesmo que brevemente, para incluir a estrutura ferroviária, em consonância com as determinações expressas desse novo momento. Para muitos estudiosos, essas transformações passaram a ser conhecidas como globalização.

Apesar de o momento atual possuir características singulares, ainda pode ser encarado como mais uma etapa do capitalismo. Aliás, esse sistema econômico já apresentava características cosmopolitas, desde sua gênese, esse não é um mero detalhe, mas, um dos seus pilares estruturais.

Em relação às diferenças, a globalização trouxe um conjunto de fatores qualitativos que ganharam importância analítica, nas mais diversas áreas das ciências humanas. Algumas dessas alterações merecem algum destaque.

Em primeiro lugar, poderíamos comentar a reconfiguração do Estado<sup>16</sup>. Ao invés de presenciarmos seu desaparecimento, como preconizavam os defensores do

---

<sup>16</sup> Apesar de fugir dos objetivos deste trabalho, a discussão sobre a natureza do conceito de Estado faz necessário traçar uma breve definição sobre o mesmo. O historiador Guilherme Grandhi, amparado teoricamente por Nicos Poulantzas, busca uma definição de Estado pautado através de uma interpretação marxista. Para o autor, podemos considerar o Estado como uma instituição da sociedade, um resultado da

livre mercado no decorrer dos anos 1990, houve a redefinição do seu papel. Blocos econômicos ou a ação sub-estatal (como grande exemplo, os EUA), apresentam-se como agentes que passam a ter maior destaque nos territórios nacionais (HARVEY, 2005).

Além destes, as transnacionais aparecem como atores de grande importância. François Chesnais (1996), entre outros autores, destaca o papel que tiveram as grandes corporações na realização do Investimento Externo Direto (IED), em vários países, causando grande impacto na economia de diversos locais do mundo. Essas corporações acabaram participando tanto da definição de políticas públicas, quanto no desenvolvimento regional. É interessante também destacar como essas grandes empresas atuam no espaço de maneira fragmentada, selecionando locais para que haja maior rentabilidade, garantindo maior acumulação de capital. Em outro trabalho (2005), o autor francês analisa que esse período se baseou também na atuação maior do capital financeiro. Este é principalmente representado pelos grandes bancos, fundos de pensão, fundos de aplicação coletivos, sociedades seguradoras etc.

Esse capital acumulado no setor financeiro, e que é aplicado nas mais diversas regiões do mundo, possui grande mobilidade, principalmente pela menor regulamentação dos países, para atrair tais investimentos. Isso acaba proporcionando enorme instabilidade nos países que são “beneficiados” com esse capital, devido principalmente, o enorme poder que esses investimentos volumosos podem exercer nas mais diversas regiões. Peter Gowan (2003) destaca, por exemplo, o papel que os fundos de pensão e fundos mútuos tiveram na crise asiática de 1997, contribuindo para a grande depressão dos países da região. O autor nos mostra que os fundos acabam se transformando em um grande instrumento especulativo por parte dos megainvestidores,

---

coesão social e local, onde há condensação e contradição de interesses das classes sociais. Nessa perspectiva, ocorre uma relação entre o político e o econômico, onde as classes mais privilegiadas têm maior influência no controle da máquina do Estado, e, este teria uma função de controle social, garantindo a manutenção da ordem, através de suas instituições. Por outro lado, o mesmo autor explica que o Estado não é a mera reflexão do interesse de uma classe específica; com sua estrutura burocrática, ele acaba tencionando para a universalidade. Essa relação do Estado, classes sociais e sociedade civil podem ser verificadas com as próprias palavras do autor, através da passagem: “*Em termos gerais, o Estado não assegura simplesmente, mediante seus aparelhos repressivos, os interesses econômicos e sociais das classes ou frações de classes dominantes. Em suas relações objetivas do Estado, esses interesses não estão transpostos sob sua forma midiatizada, verdadeiramente política, ao se apresentarem como encarnados no interesse geral da sociedade. Logo, o Estado também não se apresenta como lugar de constituição da dominação ‘pública’ de um privado privilegiado, mas como a expressão do universal e, através do processo de consolidação política das classes dominantes, como garantia do interesse geral. Na medida em que se firmam as estruturas políticas ‘universalizantes’ do Estado, este se dissocia da sociedade civil que segue sendo o lugar das contradições e dos interesses privados*” (GRANDHI, 2013, pág. 33 e 34).

dotando esse alto volume de capital, uma arma política poderosa. Gowan também mostra que a hegemonia estadunidense sob a influência do dólar teve enorme ascensão, devido o aumento da desregulamentação e o crescimento do capital financeiro. O país torna-se o grande pólo financeiro, atuando inclusive na reciclagem dos petrodólares<sup>17</sup>, criando aquilo que o autor chama como “regime Dólar-Wall Street”.

A influência desses agentes na configuração do Estado e na gerência sobre os territórios nacionais pode ser somada ao papel das grandes instituições internacionais, como a Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI). O crédito disponibilizado por esses órgãos resulta em enorme endividamento, convertido em instrumento para imposição de políticas, como ocorre de maneira nada atípica, sem passar pelo crivo do voto. A Organização Mundial do Comércio (OMC) também ganha enorme importância, pois, influencia no aprofundamento da maior troca comercial tentando diminuir a ingerência dos Estados na proteção de seus respectivos mercados. Tais instituições contribuem para aumentar o poder do capital financeiro, provocando maior instabilidade dos mercados locais. Os casos do México, Argentina e Brasil, durante as décadas de 1980 e 1990, são exemplos notórios dos problemas trazidos por tais políticas.

As mutações no âmbito do Estado, trazendo maior flexibilidade para a mobilidade do capital, tiveram grande suporte na ideologia neoliberal. Esta doutrina econômica apregoa menor influência do Estado na economia. Se essa ação fosse executada a risca pelas forças políticas que comandam a máquina pública, segundo os partidários dessa ideologia, o resultado seria maior prosperidade da sociedade como um todo. O Estado, dessa maneira, teria uma função menos intervencionista na economia, ao invés de deter empresas públicas, seria uma espécie de árbitro da concorrência privada. Tais posições tiveram ampla influência no decorrer dos anos 1970, principalmente após os choques do petróleo (1973 e 1979) e a crise do estado de bem estar social<sup>18</sup>. As principais propostas presentes nessa doutrina economia<sup>19</sup>, entre outras

<sup>17</sup>David Harvey tem uma passagem interessante sobre o assunto: “[...] Os bancos norte-americanos (em vez do FMI, que era o agente preferido de outras potências capitalistas) obtiveram o privilégio monopolista de reciclar petrodólares na economia mundial, trazendo de volta para casa o mercado do eurodólar [...]” (HARVEY, 2004, pág. 58).

<sup>18</sup>O economista Luiz Filgueiras (2000) traz uma interessante exposição sobre o neoliberalismo no seguinte trecho: “O neoliberalismo [...] nasceu como uma reação à forma assumida pelo capitalismo depois da segunda guerra mundial, caracterizada pela presença decisiva do estado na esfera econômica, enquanto expressão do pacto social-democrata. Pacto este no qual os trabalhadores e suas organizações sindicais e partidárias participavam como sujeitos fundamentais, o que resultou na inclusão econômico-social das grandes massas trabalhadoras, a partir da distribuição de ganhos de produtividade. Portanto,

coisas foram: a privatização de empresas públicas, cortes de programas sociais, controle dos gastos públicos, autonomia do banco central e desregulamentação do mercado financeiro (CHESNAIS, 2005; FILGUEIRAS, 2000; HARVEY, 1992; 2005; 2008; FILGUEIRAS, 2000; POCHMANN, 2001; SANTOS, 2014).

No entanto, é importante que pontuemos que o Estado, em várias esferas, não diminuiu sua atuação, muito menos, sua presença na esfera da economia; pelo contrário, o que houve, foi uma desregulamentação em alguns setores-chave, além do ataque a programas sociais, mesmo nos países centrais<sup>20</sup>.

Nesse panorama das modificações político-econômico apresentadas, a estrutura do trabalho também ganha transformações quase que revolucionárias. Harvey (1992) demonstra que a rigidez outrora necessária, no período do pós-guerra para a expansão do capital, durante os anos 1970, passa a ser um entrave para a nova etapa do processo acumulativo. As transformações metabólicas do capital necessitavam de uma profunda transformação sócio-espacial, principalmente se tratando de uma maior flexibilidade no mercado de trabalho e no âmbito do processo produtivo. Isso resulta em maior volatilidade, principalmente com o aumento do trabalho em tempo parcial, temporário ou subcontratado. Essa quebra da rigidez é relacionada a uma profunda transformação da cadeia produtiva. A necessidade de maior acumulação e rentabilidade, fez com que diversas corporações tentassem de todas as formas diminuir o custo do trabalho, como uma de suas estratégias principais. Os componentes de uma mesma mercadoria passaram, cada vez mais, a serem produzidos nos mais diferentes países. Desse modo, a produção fica pulverizada no espaço mundial, fazendo com que as transnacionais exerçam grande controle do processo produtivo, conseguindo diminuir, ao mesmo tempo, a coesão e organização da classe trabalhadora.

*o neoliberalismo surgiu como uma doutrina que postulava um retorno ao passado, pré-crise de 1929, no qual a regulação econômica era feita, essencialmente, através do mercado e a exclusão social da maior parte da população era a marca registrada. Em suma, o neoliberalismo se constitui numa doutrina antiga e regressiva, sob qualquer ótica que se queira enxergá-la econômica, política e social”* (FILGUEIRAS, 2000, pág. 48)

<sup>19</sup>Essas medidas, propagadas por economistas oriundos dos Estados Unidos, passaram a ser conhecidas como “consenso de Washington”.

<sup>20</sup>Os investimentos na área militar executado pelos Estados Unidos, por exemplo, continuaram com acentuada ampliação. A guerra no Iraque é um caso curioso, segundo estudos, ela chega a US\$ 2 bilhões em gastos para o país. Esses investimentos são importantes, pois não resultam apenas em implicações geopolíticas, mas também em nichos de investimento econômico. Fonte: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/03/guerra-no-iraque-custa-mais-de-us-2-trilhoes-aos-eua-mostra-estudo-1.html>. Outro exemplo que poderíamos exemplificar foi a atuação do Estado no resgate dos bancos, após a crise de 2008. Tanto nos Estados Unidos, quanto na Europa, os governantes injetaram trilhões de dólares para resgatar empresas e bancos privados da falência (HARVEY, 2011; VAROUFAKIS, 2017).

Para a possibilidade de todas essas transformações, era necessário o suporte proporcionado pelo avanço das técnicas sobre o território. Levando em conta o pensamento de Milton Santos (2014), há um entendimento que o espaço ganha novos conteúdos, necessários para sua maior racionalidade, configurando àquilo que o autor denomina como meio-técnico-científico-informacional. O processo urbanizador no território, aliados às transformações técnicas, só foi possível com o melhoramento conjunto das comunicações (principalmente pela internet, telefonia sem fio ou cabos de fibra ótica) e dos transportes.

Santos (2014) advoga que vivemos em um momento de unicidade técnica, uma grande exigência do domínio totalitário do capital no mundo; esse seria um dos fatores definidores da globalização atualmente. Mediante essas transformações, de maneira particular, poderíamos enfatizar as mudanças que vêm ocorrendo nos transportes nesse contexto. Elas foram de suma contribuição (juntamente com a ciência e tecnologia), uma vez que os transportes também foram transformados e transformadores em direção ao avanço dessa unicidade.

Os transportes têm papel importante nessa etapa do capitalismo, pois, possibilitaram a fragmentação da cadeia produtiva, devido à diminuição dos custos. Esses, juntamente com as telecomunicações (como mencionado), contribuíram para que seja possível essa incrível mobilidade do capital financeiro entre territórios nacionais ou regionais, além da fragmentação da cadeia produtiva, que é tão evidente nos dias atuais. De maneira particular, iremos concentrar nossa discussão no papel das ferrovias.

Nos últimos anos, em muitos países, acompanhamos muitas transformações no setor de transporte ferroviário. Essas modificações estão relacionadas com o reconhecimento estratégico apresentado pelas ferrovias, principalmente na vantagem de um custo mais vantajoso de Tonelada por Quilômetro útil (TKU). O geógrafo Márcio Rogério Silveira (2003) destaca as inovações que surgiram nos últimos anos, grandes melhoramentos, como locomotivas a diesel, diesel elétricas, trens de alta velocidade, vagões frigoríficos, tanques, entre outros. A intermodalidade e as redes são cada vez mais estimuladas, tendo o papel importante na “revolução” proporcionada pelos *containers* ou mesmo pelo sistema de “*roadrailer*”<sup>21</sup>. Podemos levar em conta também, a importância da logística, na estratégia das corporações e países na realocação de mercadorias, proporcionando maior preocupação na redução de custos e investimento

---

<sup>21</sup>Sistema que proporciona maior ligação de vagões no transporte de cargas ferroviárias e rodoviárias.

em diversos modais, áreas de armazenagem e portuária; isso resulta em uma seleção minuciosa e escolha de lugares determinados, em detrimento de outros.

Além dos países centrais, onde é comum a preocupação em relação à densidade de transportes interligados (Europa, Estados Unidos e Canadá), também vem sendo estimulados os transporte multimodais em países como a Índia e a China, que tentam alcançar o desenvolvimento dos países centrais.

Nessa questão, independente da vertente interpretativa da economia (ortodoxa ou heterodoxa), o debate das telecomunicações e transportes no plano do desenvolvimento permanece de suma importância; seja em outras partes do mundo, quanto no Brasil. Assim, as ferrovias, como já abordado, guardam seu destaque importante no debate atual.

Dessa maneira, a globalização estimulou profundas mudanças no contexto mundial, e, tais transformações tiveram impacto na estrutura sócio-espacial da economia brasileira. Isso trouxe para o país, uma grande preocupação que esta nova condição teria na situação interna. A retomada da democracia, a tentativa de superação da crise, além da retomada do crescimento e desenvolvimento, eram questões gerais no país (aliás, essas duas últimas, bem presentes na atualidade). Nesse contexto, para alcançar os objetivos almejados, deveria haver uma proposta política abrangente para a infraestrutura do país, preocupação que a ferrovia estava totalmente inserida.

## **2.2. A política ferroviária no Brasil no contexto da globalização**

Como demonstrado no tópico anterior, a globalização como a fase mais recente do capitalismo, exerceu grandes transformações na dinâmica mundial. Em relação ao Brasil, as influências não foram pouco irrelevantes. Essa questão está relacionada à situação ferroviária do país durante o término do século passado.

Durante o período da redemocratização, o país sofria uma profunda crise inflacionária, somada a elevação da taxa de juros dos empréstimos internacionais, aumentando gravemente a dívida externa. Essa crise refletia nas condições do Estado continuar a expandir investimentos na infraestrutura, como estava ocorrendo nos anos 1970, durante a chamada marcha forçada, onde o país crescia em um ritmo nada desprazível, sob investimentos maciços proporcionados pelo Estado. Com essa impossibilidade de investimento, além da dificuldade de controlar a inflação galopante, a espiral da crise aprofundava-se dramaticamente.

O modal ferroviário, através desse contexto, permanecia em sua condição de estagnação e diminuição de relevância no transporte de mercadorias no país, comparado com as rodovias. Temos assim, a consequência da dramática situação que as ferrovias chegam aos anos 1990. Isso, apesar das ações de modernização tentadas pelo Estado, a partir do momento que grande parte das malhas ferroviárias ficou sob sua responsabilidade (como explorado no capítulo anterior). O Estado tentou buscar maior integração regional e nacional; tal empenho se tornou limitante, pois, com a crise interna e a dificuldade do Estado de fazer novos investimentos, não foi possível dar continuidade nos projetos de forma coesa e contínua.

Ao mesmo tempo, por parte dos ideólogos neoliberais, a solução viria dos países hegemônicos e agentes políticos internos influentes, que advogavam maior presença das forças do mercado para sanar esse duplo problema: superação da crise e impossibilidade de prosseguir os investimentos na infraestrutura.

Os governos Collor e Fernando Henrique tomaram para si, a tarefa de fazer essa profunda reforma estrutural do Estado, durante seus respectivos governos, consolidando o período neoliberal<sup>22</sup> no Brasil nos anos 1990.

Durante o inicio do governo Collor, rapidamente houve indícios da nova política econômica, um exemplo, é a lei nº 8.031/90. Logo no artigo segundo, existem alguns trechos importantes que transparecem a nova doutrina, impactando ao mesmo tempo nas ferrovias, que estavam sendo administradas pela união e estados. O segundo artigo desta lei é importante, pois, legisla sobre quais serão as empresas passíveis de ser privatizadas, além do que é considerado como privatização pelos legisladores.

*“[...]I- controladas, direta ou individualmente, pela união e instituídas por lei ou ato do poder executivo; ou  
II – criadas pelo setor privado e que, por qualquer motivo, passaram ao controle, direto ou indireto da união.*

*§1º considera-se privatização a alienação, pela união, de direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de outras controladoras, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade.*

*§2º Aplicam-se os dispositivos desta lei, no que couber à alienação das participações minoritárias diretas e indiretas da união, no capital social de quaisquer outras empresas.*

---

<sup>22</sup>Apesar de esse processo ter começado nos anos 1970, nos Estados Unidos e Inglaterra, como comentado no item anterior desse capítulo, o economista Márcio Pochmann demonstra que esse processo já era anterior, mesmo na América: “Na América Latina [...], alguns países já registravam desde 1980 algumas experiências de desestatização, como no caso do Chile e México. Mas foi a partir do Consenso de Washington, ao final dos anos 1980, quando as teses liberais tornaram-se hegemônicas na região, que o programa ampliado de privatização do setor produtivo estatal e dos serviços públicos ganhou grande importância [...]” (POCHMANN, 2001, Pág. 26).

*§3º não se aplicam os dispositivos desta lei às empresas públicas ou sociedades de economia mista que exerçam atividades de competência exclusiva da união [...]”(BRASIL, 1990).*

O plano proposto pelo governo Collor era bastante amplo e profundo; instituindo uma clara ruptura com o momento anterior. Além de estruturar um projeto muito extensivo de privatizações no país, a mesma lei prevê a criação de uma comissão diretora do plano nacional de desestatização, com subordinação direta do presidente da República; além da criação de um fundo que tinha responsabilidade de administrar as transações financeiras das privatizações e concessões. Outros pontos importantes presentes no documento era a contratação de empresas de consultoria, que teriam a responsabilidade de avaliar os bens públicos que seriam passíveis de alienação. Uma última questão importante de ser destacada está relacionada à articulação com o sistema de valores imobiliários e as bolsas de valores, para promover a dispersão de capital das firmas recém privatizadas.

Como argumenta o economista Luiz Filgueiras (2000), o plano de Collor representa, depois de muito tempo (desde o fim do milagre brasileiro), uma política abrangente de estabilização econômica, relacionada com o projeto de longo prazo, aliada com maior liberalização da economia; onde as privatizações funcionariam como instrumento central para o objetivo almejado. O mesmo autor explica que mesmo com essa grande diferença em relação aos governos anteriores, houve grande inabilidade por parte do governo, para encaminhar as propostas.

A maneira autoritária e intransigente do governo, negando-se a articular qualquer tipo de negociação, aliada a uma visão do presidente como *outsider*, dificultou para o sucesso da proposta e a própria permanência do governo (que seu fim foi selado com a política de confisco das aposentadorias, pela ministra Zélia Cardoso de Mello). Por outro lado, quando o governo Collor chegou ao fim, o fracasso de seu plano não foi total, pois serviria de base para o futuro governo Fernando Henrique Cardoso.

Podemos comprovar essa afirmação, analisando a lei nº 9.491, de setembro de 1997<sup>23</sup>. Esse instrumento jurídico revela grande proximidade com a lei 8.031. Logo nos

---

<sup>23</sup>Esta lei foi regulamentada com o decreto do governo federal nº 2.594, de 15 de maio de 1998. Como já comentado anteriormente, essa política estava relacionada com objetivo de alcançar uma nova forma de Estado (“Estado Mínimo”). Durante o governo FHC, essa política se aliou ao plano Real, para tentar equacionar a estabilização monetária, com a abertura de mercado para o capital externo. As privatizações, por esse ponto de vista, poupariam o governo do ônus do investimento; além de alcançar ao mesmo tempo, com a venda ou concessão das empresas, uma projeção de modernizar a infraestrutura nacional, por meio do Investimento Estrangeiro Diretos (as chamadas IED’s), como comenta Luiz Filgueiras:

primeiros artigos (principalmente os artigos 1 e 2), percebemos que a redação e objetivos se aproximam muito com a lei de Collor, mesmo que de forma curiosa, é buscada a preferência do termo “desestatização” do que “privatização”.

Em relação aos pontos em comum da nova lei, o Plano Nacional de Desestatização fica dependente do Conselho Nacional de Desestatização, que está subordinado diretamente pelo presidente da República. A criação de um fundo nacional de desestatização continua ganhando importância com a nova lei (sobretudo no art. 9).

Por outro lado, uma das grandes novidades do plano de FHC é que esse fundo será administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento e Social (BNDES). Além desse papel, o BNDES será um grande articulador, na supervisão da privatização de instituições de estados e municípios da federação.

Outro papel importante que o BNDES terá é a preparação das empresas para a privatização. Como é mostrado no artigo 26 da lei, é previsto que o banco assuma dívidas e processos trabalhistas. Por outro lado, o banco também atuará como um facilitador de crédito para os futuros compradores e concessionários<sup>24</sup>.

Uma última novidade que é prevista nesse instrumento jurídico, e que terá grande implicação no modo como serão feitas as privatizações, é a utilização da modalidade leilão, ao invés da licitação. Importante destacar que este último é o instrumento mais adequado para a privatização ou concessão de empresas públicas, segundo a lei<sup>25</sup>.

*“Os investimentos estrangeiros diretos foram considerados como instrumento de complementação da poupança nacional e de transferência de tecnologia, devendo, portanto, ter um tratamento no mínimo, igual ao capital nacional. Nessa direção, eles deveriam ser permitidos em todas as áreas da economia, como, por exemplo, na exploração de recursos naturais. No entanto, os governos não deveriam atrair capitais estrangeiros para a produção de manufaturas para exportação através de incentivos fiscais ou fictícios.*

*As privatizações e a desregulamentação das atividades econômicas, possibilitando a maior participação de capitais estrangeiros, foram defendidas para dar maior eficiência às empresas e maior competitividade ao setor privado dos países, além de ter função fiscal, de curto prazo, de abater as dívidas dos governos.”* (FILGUEIRAS, 2000, pág. 96).

<sup>24</sup>Em um livro clássico sobre as privatizações do período estudado por nós, o jornalista especialista em economia Aloysio Biondi, destaca os problemas gerados por essa prática. Segundo as palavras do próprio, é argumentado que: “[...] não se deve esquecer, finalmente, que juros privilegiados nos empréstimos aos ‘compradores’ representados subsídios, ostensivos ou ‘invisíveis’, por parte do BNDES ou, indiretamente, do próprio Tesouro” (BIONDI, 2014, pág. 40).

<sup>25</sup>Sobre essa questão, Márcio Silveira destaca as irregularidades que fez o procedimento de licitação ser alterado para leilão, no processo de privatização do período destacado. O autor, para comprovar esse ponto, cita o artigo de Adriano Murgel Branco da Gazeta Mercantil. Este último diz: “não se traçou uma política de privatizações e de concessões, em nível federal e dos estados. Valeu o casuísmo político. Entre os vários casuismos, sobressai o de vender empresas ou, pior ainda ‘vender’ concessões por meio de leilões. Foi a forma de contornar a lei nº 8.666, que exige licitações públicas para a venda de bens do Estado, e ainda a lei nº 8.987, que prescreve concorrência pública para outorgar concessões.” (BRANCO, 1997 Apud. SILVEIRA, 2003, pág. 291). Silveira complementa a citação destacando que o

No caso dos transportes em geral, e, das ferrovias em particular, tais mudanças trazidas pelas concessões, seriam muito significativas. A situação do país e das ferrovias (além das próprias empresas estatais que às administram - como a RFFSA e FEPASA) estava bastante precária. Essa realidade foi muito bem sintetizada por Silveira (2003, pág. 289 e 290), a partir dos seguintes pontos que mais chamam a atenção para o problema

*“[...] 1) Imagem de ineficiência e incapacidade de competição intra e intermodal no mercado de transportes; 2) consecutivos déficits operacionais; 3) pressão por recursos fiscais e compensatórios; 4) deterioração de seus níveis de serviços; 5) desinvestimento e problemas regulamentares aguçados em tempos de crise fiscal; 6) falta de adaptação da RFFSA e FEPASA às lógicas de entidade empresarial e 7) servir como instrumento de política do governo”.*

O mesmo autor explica que, para além das condições existentes, o próprio governo contribuía amplamente para o aprofundamento dessa situação dramática, de diversas maneiras. Os argumentos e ações executados são novamente bem explicados por Silveira (2003, pág. 290). Segundo o geógrafo,

*“[...] 1) as concessões iriam desonerar o Estado de encargos operacionais; 2) redução dos custos das atividades delegadas e estímulo à vinda de capitais privados para a prestação de serviços públicos; 3) os investimentos privados redundariam numa maior eficiência operacional (gerenciamento e logística); 4) haveria maiores investimentos em material rodante e permanente; 5) haveria redução do custo - Brasil nos transportes ferroviários; 6) fomento de novos empreendimentos ligados ao setor de transporte ferroviário, como a indústria de equipamentos e construção civil e; 7) mudança da matriz de transporte (substituição do domínio das rodovias pelas ferrovias). Todos esses pontos juntos contribuiriam para a retomada de crescimento econômico do país”.*

Para atingir os objetivos políticos, o governo federal agiu rapidamente pela via legal. Ainda durante o governo Collor, é lançado o decreto nº 473, de 10 de março de 1992, que trata especificamente da inclusão das ferrovias no Programa Nacional de Desestatização. No documento, é especificada a inclusão da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), da Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S. A. (AGEF) e da Valec - Engenharia, construções e Ferrovias S. A.<sup>26</sup>. Esse decreto continuou relevante,

“[...] projeto de lei nº 2.569 de 1989 também exigia que as concessões fossem realizadas mediante a licitações [...]” (2003, pág. 291). Ainda sobre esse tópico, em artigo ao jornal Folha de São Paulo de 29 de julho de 1995, Toshio Mukai aponta a irregularidade da lei 9.074/95 que permite as normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos. O mesmo aponta a constitucionalidade, baseando no artigo 175 do “caput” da constituição federal, onde nesta lei, também fica expressa, a exigência da necessidade de licitação para serem realizadas as concessões (MUKAI, 1995; BRASIL, 1988).

<sup>26</sup> A inclusão da Valec foi revogada pelo Decreto nº 7.267, de 19 de agosto de 2010.

mesmo com as alterações posteriores, como a substituição da lei nº 8.031/90, pela lei nº 9.491/97.

As ferrovias são preparadas para o processo de concessão, dividindo as doze superintendências regionais da RFFSA, em seis malhas regionais, estas últimas seriam cada uma, objeto de uma concessão diferente. Um detalhe importante é que a RFFSA detinha aproximadamente 77% da malha do país (ou 22.069 km). A primeira a ser leiloada, foi a malha oeste paulista, em 1995; enquanto que a última foi a FEPASA em 1998.

Por outro lado, houve alguns problemas que chamavam bastante a atenção, logo após o término dos leilões. Uma questão delicada que ganha destaque, logo de início, trata do valor das concessões, pois, o setor ferroviário detinha uma dívida de cerca R\$ 4 bilhões, porém, acabou sendo vendida por R\$ 1,5 bilhão<sup>27</sup> (SILVEIRA, 2003; MARQUES, 2009).

Assim, finalizada a etapa dos leilões, os consórcios vencedores transformaram-se nos concessionários. Isso tem como resultado a formação de diversas empresas ferroviárias. Para termos melhor clareza da situação, a tabela a seguir (tabela 4) sintetiza a nova situação da malha ferroviária, a partir do desmembramento da Rede Ferroviária Federal S/A, mostrando também a situação anterior e posterior do processo de concessão:

---

<sup>27</sup>O governo colocou à venda, diversos imóveis que eram de propriedade da RFFSA, para quitar dívidas (INSS, FGTS, ICMS e passivos trabalhistas). Como comentado em parágrafos anteriores, o governo se responsabilizou com o ônus da venda das empresas, aplicando inclusive, diversos investimentos maciços e aumentando tarifas, poupando que as concessionárias tivessem tais percalços após a compra (SILVEIRA, 2003; BIONDI, 2014).

**Tabela 4: Composição da Rede Ferroviária Federal S/A antes e depois do processo de concessão iniciado em 1995.**

| Malha              | Superintendências Regionais (SR) | Sede das SR               | Ferroviias após a Concessão           | Extensão (Km) |
|--------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------|
| Tereza Cristina    | SR – 9                           | Tubarão/SC                | Ferrovia Tereza Cristina              | 169           |
| Malha centro-leste | SR – 2                           | Belo Horizonte/MG         | Ferrovia Centro Atlântica             | 7.207         |
|                    | SR – 7                           | Salvador/BA               |                                       |               |
|                    | SR – 8                           | Campos/RJ                 |                                       |               |
| Malha nordeste     | SR – 1                           | Recife/PE                 | Companhia Ferroviária Nordeste        | 4.654         |
|                    | SR – 11                          | Fortaleza/CE              |                                       |               |
|                    | SR – 12                          | São Luiz/MA               |                                       |               |
| Malha sudeste      | SR – 10                          | Bauru/SP                  | Ferrovia Novoeste                     | 1.621         |
|                    | SR – 3                           | Juiz de Fora/MG           | MRS Logística                         | 1.633         |
|                    | SR – 4                           | São Paulo/SP              | Ferrovia Sul Atlântico                | 6.785         |
| Malha Sul          | SR – 5                           | Curitiba/PR               |                                       |               |
|                    | SR – 6                           | Porto Alegre/RS           |                                       |               |
| <b>Total</b>       | <b>Administração Geral (AG)</b>  | <b>Rio de Janeiro/ RJ</b> | <b>Todas administradas pela RFFSA</b> | <b>22.069</b> |

Fonte e organização: SILVEIRA, 2003.

No tocante à mudança da propriedade das ferrovias por parte do Estado para a iniciativa privada, percebemos que o processo de concessão deixava grande vácuo organizacional em relação à administração ferroviária, e, as questões envolvendo a regulação das concessionárias. Seria preciso que existisse um órgão ou empresa vinculada ao Estado, que deteria a responsabilidade de agente regulador, sobre as empresas que haviam vencido a concessão, e que teria enorme papel na fiscalização e punição de possíveis arbitrariedades. Independente da intenção do governo anterior, essa questão só foi solucionada, por via legal, com a implementação da lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Um detalhe que chama a atenção, diz respeito que essa lei saiu somente três anos após ter sido finalizado o último leilão das ferrovias pelo governo Fernando Henrique. Esse detalhe leva a concluir que o governo estaria mais preocupado, em encaminhar as concessões de maneira acelerada, do que preparar um aparato de planejamento amplo que o sustente, logo de início.

Por outro lado, se embasando especificamente nesse instrumento jurídico, mesmo em uma análise mais superficial, percebemos que ele tem enorme importância, pois, não se limita a algum modal específico, e, sua respectiva regulação. Pelo contrário, essa lei propõe ser um aparato que guiará a política de transportes, onde é explicitada, a

preocupação de um planejamento amplo do setor. Logo no art. 1, percebemos de maneira clara essa proposição

*"Art. 1 Constituem objeto desta lei:*

- I – criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;*
  - II – dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do sistema de viação e regulando a prestação de serviços de transporte;*
  - III – criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;*
  - IV – criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;*
  - V – criar o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes"*
- (BRASIL, 2001).

Existe, na lei, uma preocupação em relação à política de infraestrutura dos transportes do país, visando como objetivo central, a integração dos meios de transportes; seja em diversas partes da nação ou nas suas mais variadas esferas de atuação administrativa (União, estados, distrito federal e municípios). Para ajudar a alcançar esse objetivo, o plano atribuía enorme responsabilidade ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT).

A proposta de abrangência na política de transportes nacional, pelo CONIT segundo a lei 10.233/01, pode também ser constatada, quando analisamos a composição ministerial da época. O órgão seria presidido pelo ministro de Estados dos transportes, além dos ministros da fazenda, do planejamento, orçamento e gestão, desenvolvimento, Indústria e comércio exterior, e, o secretário especial de desenvolvimento urbano da época (art. 7º - A<sup>28</sup>). Essa preocupação da participação de vários ministérios advoga uma interessante visão, de que o planejamento dos transportes não pode estar restrito a um ministério específico.

Outras novidades da lei, como demonstrado na citação anterior, é a criação de duas agências reguladoras: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). As duas entidades teriam a categoria de órgãos administrativos federais indiretos, submetidos a um regime autárquico especial, onde estariam vinculados respectivamente, no ministério dos transportes e a secretaria de portos da presidência da república (art. 21<sup>29</sup>). Com base nesta lei, ambas as autarquias teriam sede em Brasília, com independência administrativa, autonomia financeira, além de um mandato fixo para os dirigentes.

---

<sup>28</sup>Um ponto curioso, é que os artigos que dizem respeito ao CONIT, comentados por nós até aqui, seriam revogados já no início do governo Jair Bolsonaro, por via de Medida Provisória nº 870de 2019.

<sup>29</sup> Em última alteração desta lei, sobre esse ponto específico, a lei nº 12.815 de 2013 (governo Dilma Rousseff), muda a ANTAQ do ministério dos transportes, para a secretaria de portos da presidência da república.

Em relação à esfera de atuação da ANTT (art. 22), percebemos que o instrumento jurídico prevê a ação do órgão na infraestrutura ferroviária e rodoviária; seja atuando em conexão interestadual e internacional ou no transporte de cargas (sobretudo cargas especiais e perigosas) e passageiros. Há também no documento, a preocupação que essa agência opere em articulação com outras agências, proporcionando uma maior integração do transporte multimodal. Um último ponto importante, é a busca de maior interação e harmonização com órgãos dos estados e municípios da união<sup>30</sup>.

Quando analisamos as atribuições da ANTT, com base nessa esfera de atuação apresentada, percebemos uma enorme gama de responsabilidades dispensadas ao órgão. Entre muitas funções da instituição, aquelas que chamam mais a atenção, em consonância ao objeto desse trabalho são: a) estudos e pesquisas específicas de tráfego e demanda por serviços e transportes; b) estudos em relação a tarifas, preços e fretes; c) estudos sobre logística e transporte multimodal; d) proposição de novos usos de exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre (junto ao ministério dos transportes); e) elaboração de normas e regulamentos em relação à exploração das vias e terminais; f) reunir sobre a administração do órgão, instrumentos que garantem a exploração da infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre; g) outorga e extinção de direito de exploração de prestação de serviços de transporte terrestre; h) procedimento de revisão de reajustes de tarifas dos serviços prestados com base em disposições contratuais (desde que seja comunicado o ministério da fazenda); i) fiscalização da prestação dos serviços dos bens arrendados; j) publicação de editais, julgamento de licitações, contratos de prestação de serviços entre outros; e l) habilitação do transporte de passageiros<sup>31</sup>.

Como enumerado, as funções da ANTT são múltiplas e extremamente significativas para o transporte terrestre. À primeira vista, as agências reguladoras, como a ANTT, acabam possuindo supostamente enormes poderes na regulação em seus respectivos setores. No caso desta agência, em específico, podemos perceber nos pontos

<sup>30</sup>Em relação da ANTAQ, sua esfera de atuação está relacionada: a) navegação fluvial, lacustre, travessia, apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem de longo curso; b) portos e instalações portuárias; c) transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas. Da mesma forma, como mostrado em relação à ANTT, a lei também prevê articulação da agência com as demais, principalmente na atuação de estados e municípios.

<sup>31</sup>Muitas atribuições não foram incluídas nesta síntese, pelo motivo de estarem mais relacionadas ao transporte rodoviário, como por exemplo: autorização de transporte de passageiros (fretamento), estudos sobre frotas de caminhões, tarifas de pedágios etc.

destacados, que a mesma tem enorme e diverso papel regulatório, pois, ela tem parcela de responsabilidade no planejamento, fiscalização, elaboração e execução de contratos de licitação, junto às concessionárias. Mais adiante, aprofundaremos essa discussão da relação das disposições da lei e a realidade.

Para finalizar a exposição da lei 10.233/01 e sua importância para a situação do modal ferroviário atual, é digno de nota a criação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). Essa autarquia tem destacada relevância na política de transportes, sobretudo quando se trata do sistema federal de viação; empenhando-se inclusive, no planejamento, sinalização, gerenciamento de convênios, reposição de via, terminais e instalações viárias. De certa maneira, essa autarquia está alinhada com a proposta de planejamento e intermodalidade, presente nos pontos anteriores comentados.

Para além dessas questões que estruturaram a política de concessões de transporte ferroviário atual, e, o modo como foi organizada a supervisão das concessionárias pelas agências reguladoras, é necessário que discutamos agora, mesmo que de maneira breve, as consequências dessa nova fase que as ferrovias foram submetidas.

Fazendo um balanço dos resultados das concessões, chegaremos a conclusões bem variadas. Um primeiro ponto que podemos comentar está relacionado com a baixa compra de equipamentos e peças de fábricas nacionais, pelas concessionárias e empresas transnacionais presentes no Brasil.

Um caso que exemplifica essa questão é a Alston do Brasil, que realizou diversas exportações de peças (com dinheiro subsidiado pelo BNDES), onde parte de seu lucro é enviado à sua matriz na França<sup>32</sup>. A questão curiosa sobre esse ponto, é que tal incentivo não era comum a empresas nacionais como a Marfesa<sup>33</sup>

<sup>32</sup>Isso era possível, graças da conta CC-5, que permitia o envio de remessas de dividendos ao exterior. Essas contas eram comumente usadas para a evasão de remessas ilegais. Fonte:[http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2127:catid=28&Itemid=23](http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2127:catid=28&Itemid=23). Consultado em jun. 2019

<sup>33</sup>Tal situação também era comum em outros setores que foram privatizados, não apenas no setor ferroviário. Novamente, Aloysio Biondi trata da questão de maneira acertada, utilizando como exemplo o setor de telecomunicações: “Antes mesmo das privatizações, o governo elevou os investimentos na área de telecomunicações, de 3,5 bilhões para 7 bilhões de reais por ano [...]. Apesar dessas cifras, o faturamento dos fabricantes brasileiros recuou...Razão da contradição? As grandes multinacionais, já existentes ou extraídas para o setor – e beneficiadas, mais uma vez, por financiamentos do BNDES –, passaram a importar maciçamente. Alguns equipamentos de telefonia chegaram a utilizar 97% de peças e componentes importados – e aparelhos celulares de algumas marcas chegam a utilizar de 85% a 100% de peças do exterior, isto é, são apenas ‘montados’ no país” (2014, págs. 41 e 42).

*“Quando a Marfesa era uma empresa estatal e posteriormente uma empresa privada de capital nacional, não se tinha notícias desse tipo de apoio a empresas do setor ferroviário para exportação, como Villares, Santa Matilda, Maxion, Randon Guerra, Norma, etc. e que tinha/tem dificuldades em vender locomotivas; vagões, sistemas de acompanhamentos e outros equipamentos ferroviários no mercado nacional e internacional. O governo brasileiro pode movimentar o setor investido na conclusão das estradas de ferro projetadas, desenvolver e colocar em prática novos projetos e obrigar através dos contatos de concessões que as concessionárias privadas investiam na modernização de materiais rodantes e permanentes de suas malhas” (SILVEIRA, 2003, pág. 298).*

Desse modo, o efeito multiplicador fica muito limitado, pois, o investimento produtivo que seria implantado no território nacional, acaba sendo realizado em ambiente externo, já que parte significativa do lucro é enviada para fora do país. Outro ponto importante que diz respeito a esse assunto, é que grande parte da reposição de peças feita pelas concessionárias, são concluídas, via operação da compra de empresas estrangeiras, diminuindo a participação de empresas nacionais.

As concessões ferroviárias ficaram sob responsabilidade, predominantemente, dos principais clientes<sup>34</sup>. Essa questão mostra-se bastante delicada, pois, perpetua a concentração econômica destes mesmos grupos; além de restringir mais ainda a atividade ferroviária, baseada na exportação de poucas mercadorias, essas atuando sob o interesse da estratégia empresarial das corporações controladoras. Sobre esse tema, um trecho a seguir explica de maneira sintética tal problema, embasado em algumas ferrovias do país como a Ferronorte, Estrada de Ferro Carajás (EFC), Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e MRS

*“[...] Do total de carga transportada pela Ferronorte, 81% corresponde ao transporte de produtos de complexo de soja (52% para a soja em grãos e 29% para farelo de soja). As concessionárias EFC, EFVM e MRS têm o minério de ferro como produto principal, com 93%, 85% e 85%, respectivamente, sobre o total transportado. O uso monofuncional das ferrovias passa a interferir na lógica de abrangência das linhas, principalmente nos pontos de origem e destino. Por privilegiar poucos produtos, as ferrovias não contribuem para a valorização de outras atividades que poderiam ser beneficiadas. A monofuncionalidade passa, também, a condicionar a fluidez territorial” (VENCovsky & CASTILLO, 2007, pág. 126– grifo nosso).*

Assim percebemos como o meio de transporte ferroviário será caracterizado, a partir desse momento. Tal condição irá se perpetuar com os grupos concessionários atuais (esses, aliás, que tiveram poucas mudanças nesses mais de vinte anos de

---

<sup>34</sup>Duas empresas chaves, nessa nova dinâmica, são a Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) e a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

concessão à iniciativa privada), restringindo cada vez mais a exportação de produtos coerentes com a atividade dos grupos controladores<sup>35</sup>.

Desse modo, comparando esses pontos apresentados com a resolução proposta pelo instrumento jurídico 10.233/01, que daria enorme responsabilidade e poder da ANTT sobre as concessionárias, observamos que tal objetivo previsto pela lei, se revelará apenas aparente. Na realidade, como tentaremos demonstrar mais a frente, a agência reguladora terá uma atuação meramente coadjuvante, quando não aparente, se tratando de regulação, movimento totalmente ao contrário do que foi previsto originalmente pelo documento. Essa instituição terá dificuldades de fazer frente a assanha dos objetivos das concessionárias, e, as empresas que compõem esses consórcios. Parte da explicação dessa dificuldade pode ser encontrada pelo próprio modo como foram feitas as concessões, como explicado anteriormente.

A restrição não ficou apenas no transporte de carga, mas, também no transporte de pessoas. O sociólogo Ivanil Nunes, além de discutir essa concentração cada vez maior, nas cargas transportadas, argumenta a redução ou eliminação do transporte de pessoas. Isso, segundo o pesquisador, não aconteceu apenas no Brasil, mas em diversos países da América do Sul

*“A partir do processo de re-concessão ocorrida na década de 1990, as ferrovias na Região passaram por mais uma etapa de modificação em seu funcionamento. É possível verificar que na maior parte das empresas ferroviárias sul-americanas ocorreu a implantação de um modelo de operação em que o transporte de ‘pequenas expedições’. As ferrovias passaram a atender apenas aos seus grandes clientes são as mesmas empresas que adquiriram o controle acionário dessas ferrovias durante os processos de re-concessões realizados nos países da região, na década de 1990. Neste sentido, o modal ferroviário, no século XXI, que ora funciona sob a perspectiva de um novo regionalismo, denominado aberto, continua a desempenhar, principalmente, a histórica função-chave de atender aos fluxos comerciais externos à Região”* (NUNES, 2011, pág. 25 – grifo nosso).

Nunes, assim como os geógrafos Vencovsky e Castillo, destacam o problema da relação da “dupla personalidade”, encenada pelas concessionárias-clientes. A situação tem implicações não apenas na ferrovia em si, mas, também no território de circulação e produção de mercadorias.

Um último ponto que merece ser sublinhado sobre essa situação, é o fato dessas concessionárias não terem em sua estrutura acionária, empresas nacionais com ampla experiência no setor de transportes, ou mesmo no modal ferroviário. Quando existia

---

<sup>35</sup> Essa questão é central no nosso trabalho, fazendo parte de nosso objeto de estudo. Trabalharemos melhor a situação atual, principalmente a malha paulista, no capítulo a seguir.

algum caso, era geralmente de uma empresa estrangeira que detinha participação minoritária; isso, quando acontecia, era utilizado para dar maior credibilidade e um aspecto de legalidade no edital da concessão (SILVEIRA, 2003.).

O crescimento da malha ferroviária, nos anos que se seguiram, foi pouco significativo, ocorrendo inclusive, a desativação de alguns trechos que não eram do interesse do grupo controlador, para estimular outros ramais que atingiam os objetivos desses mesmos empresários<sup>36</sup>.

Por fim, a divisão da rede nacional ferroviária, pelas concessionárias vencedoras, pode ser constatada no mapa a seguir (mapa 2). O resultado da concessão criou poucas grandes corporações controladoras, que tinham toda uma relação de cadeia produtiva complexa, usando o território de modo privativo para seus interesses econômicos, e, a ferrovia, nesse novo panorama, revela-se como peça central.

---

<sup>36</sup>Paulo Passini Marques (2009) e Márcio Silveira (op. cit.) utilizaram como bom exemplo, para tratar dessa questão, a malha Oeste Paulista, onde houve praticamente abandono da ALL nos investimentos; isso causou grande prejuízo para as empresas e a pessoas que vivem na região. Pelo lado da concessionária, é alegado que não havia demanda para investimentos no local, seja na ampliação das malhas, ou na conservação das vias existentes. A questão piora, quando levamos em conta um estudo elaborado pelo Ministério dos transportes, que prova exatamente o oposto daquilo que foi dito pela ALL. Esse caso levou inclusive, uma investigação do Ministério Público, para averiguar o descaso da concessionária. Foi averiguado que além de não investir no melhoramento da malha ferroviária, a mesma retirava trilhos do local, para inseri-los em trechos de interesse da empresa.

Mapa 2: Malha ferroviária após as concessões (final dos anos 1990)



Fonte: ANTT

**Figura: 1 Legenda ampliada do mapa 2.**

| <b>Limites e Localidades</b> |                   | <b>Concessões</b>                          |
|------------------------------|-------------------|--|
| ○                            | Pátio Ferroviário | ↗↖ América Latina Logística Malha Norte    |
| —                            | Hidrografia       | ↘↗ América Latina Logística Malha Oeste    |
| ——                           | UF                | ↗↙ América Latina Logística Malha Paulista |
| ■                            | América do Sul    | ↖↗ América Latina Logística Malha Sul      |
| ——                           | Massa d'Água      | ↗↖ Estrada de Ferro Carajás                |
|                              |                   | ↘↗ Estrada de Ferro Paraná Oeste           |
|                              |                   | ↗↖ Estrada de Ferro Vitória Minas          |
|                              |                   | ↗↖ Ferrovia Centro-Atlântica               |
|                              |                   | ↗↖ Ferrovia Norte-Sul - Tramo Norte        |
|                              |                   | ↗↖ Ferrovia Norte-Sul - Tramo Sul          |
|                              |                   | ↗↖ Ferrovia Tereza Cristina                |
|                              |                   | ↗↖ MRS Logística                           |
|                              |                   | ↗↖ Ferrovia Transnordestina Logística      |
|                              |                   | ↗↖ Malha não Concedida                     |

Fonte: ANTT

Resta de nossa parte, aprofundar um pouco mais essa relação corporativa no território, principalmente nos últimos anos. Para exemplificar esse ponto, trataremos como estudo de caso da Malha Paulista, que até pouco tempo, estava sob concessão da América Latina Logística (ALL); após o processo de fusão em 2015, ficou sob a administração da Rumo Logística, pertencente ao grupo Cosan. Essa mudança, em nosso ponto de vista, trouxe implicações significativas no transporte de mercadorias. Tal questão é central e será melhor aprofundada no próximo capítulo.

### **3. A concessão ferroviária e o uso corporativo do território: O caso da Malha Paulista.**

No decorrer dos anos 1990, houve grande reestruturação político-econômica do Estado brasileiro em relação aos meios de transporte. Os defensores de tais políticas advogam que elas visariam uma profunda modernização operacional, juntamente com a retomada de investimentos. Porém, as consequências originadas desse processo foram outras, como a constituição de grandes empresas concessionárias, subordinadas às disposições de uma agência reguladora. Isso moldou a forma como as ferrovias seriam geridas no Brasil até nos dias atuais, principalmente o nosso objeto de estudo, a Malha Paulista e a concessionária que a administra atualmente, a Rumo Logística.

No entanto, antes de nos aprofundarmos nessa questão, é necessário que voltemos nossa análise, mesmo que de maneira sucinta, para a formação das ferrovias no estado de São Paulo, para que consigamos melhor precisar as transformações ocorridas com a concessão da Malha Paulista.

Começaremos essa parte do capítulo, abordando sobre o processo de constituição ferroviária no estado de São Paulo, relacionado com as condições sócio-espaciais do final do século XIX até os anos 1990. Logo em seguida, falaremos sobre as consequências do processo de concessão ferroviária no estado até os dias atuais, em alusão a estrutura produtiva do estado de São Paulo.

#### **3.1. Do privado para o público: A gênese e mutação da estrutura ferroviária paulista**

No primeiro capítulo, constatamos que as ferrovias foram uma das grandes inovações do século XIX, e, não demoraram muito para que fossem introduzidas no Brasil, mesmo que de maneira desestruturada e sem planejamento. Em resumo, a necessidade de sua implantação foi possível sob duas condições: a primeira, de uma maior integração no território por parte do Estado; e, a segunda, trata-se dos diferentes interesses de frações da elite, principalmente aqueles que tinham ligação com a exportação de produtos primários.

Essa última preocupação foi importantíssima para a inserção das ferrovias no estado de São Paulo. Diversos autores, que publicaram obras consideradas clássicas nos dias de hoje, abordam a relação café e ferrovias<sup>37</sup>.

Mesmo que no debate atual se admita que existam diversas variáveis que influenciaram o emprego das ferrovias em São Paulo, ainda fica evidente a importância que o café teve para a expansão deste meio de transporte. De nossa parte, tentaremos demonstrar a seguir, qual foi à participação do café no sucesso de diversas empresas ferroviárias; não se limitando, é claro, nessa condição como único fator, nem mesmo, como motivo mais determinante em alguns casos.

Em muitos estudos sobre o tema, ficam evidentes as transformações que a produção cafeeira exerceu; desde sua saída, no vale do Paraíba, até que esta alcançasse a região interiorana dos planaltos paulistas. A relação social<sup>38</sup>, política e econômica se alteraram de maneira bastante significativa.

A distância das novas fazendas em relação ao porto de Santos aumentava vertiginosamente, isso fazia a necessidade de um transporte eficiente e barato que pudesse continuar o empreendimento, sem maiores prejuízos. Essa necessidade iria ser suprida com as ferrovias, estas que alcançaram rapidamente o interior do estado, fazendo com que as distâncias em relação ao porto fossem cada vez menos importantes.

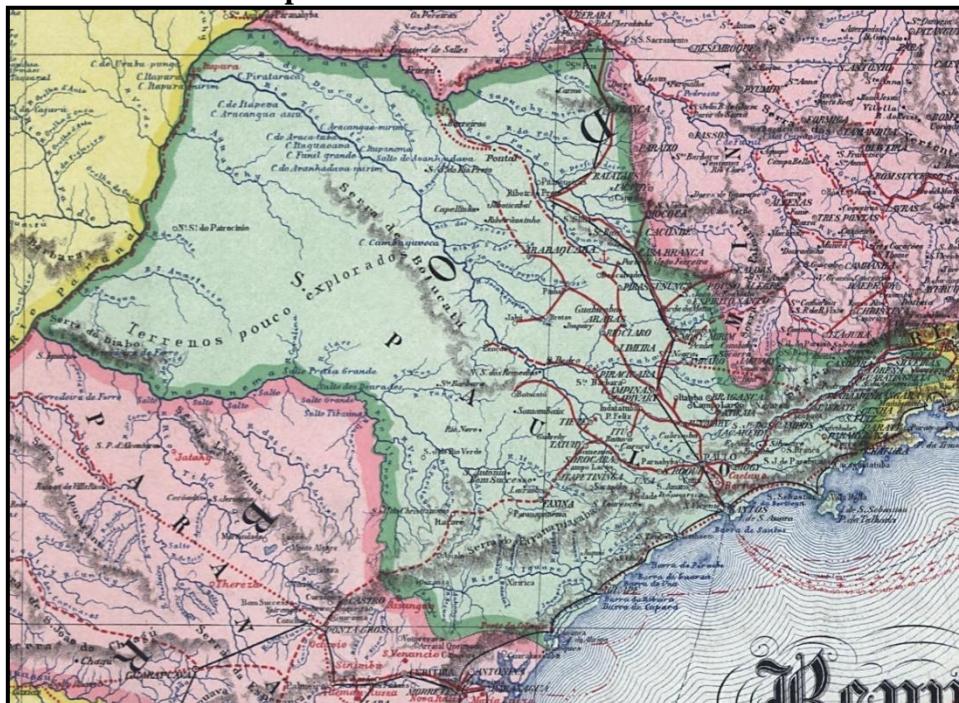
Por outro lado, as ferrovias não foram iniciadas no oeste paulista. Segundo Sérgio Silva (1976), a primeira estrada de café foi constituída pela sociedade de estradas de Ferro Pedro II, durante o segundo império. Essa linha começou a funcionar em 1859 e transportava café em toda a região do Vale do Paraíba. Mal essa linha entrou em funcionamento, já se iniciava à migração da cultura do café para o interior paulista; enquanto Pedro II vai acompanhando os caminhos do café, em direção às regiões norte de São Paulo e sudeste do estado de Minas Gerais.

<sup>37</sup> Dois bons exemplos são Matos (1990) e Monbeing (1984).

<sup>38</sup> O Vale do Paraíba e o Oeste Paulista figuram grandes diferenças sócio-espaciais que foram bastante trabalhadas por especialistas de diversas áreas das ciências humanas. Não cabe nesse trabalho, manter grande preocupação em relação a essa questão, embora tenha importância indireta para o desenvolvimento dessa parte do trabalho. É comum, por parte dos estudiosos tratarem o vale do Paraíba, como uma estrutura capitalista mais “arcaica”, ou mesmo, pré-capitalista, devido principalmente às relações de trabalho predominantemente escravocrata, em contraposição do Oeste, que alcançaria a modernidade, com relações de trabalho assalariadas e uma visão mais empresarial por parte dos fazendeiros. José de Souza Martins questiona essa dicotomia, incluindo “tons de cinza” ao processo, em seu livro clássico, “O Cativeiro da Terra” (2010). O sociólogo destaca as relações de colonato impostas aos imigrantes que se dirigiram para o oeste paulista. Deixando de lado esse debate, podemos afirmar que as mudanças que ocorreram com a chegada do café, foram muito influentes para o período que viria a seguir, principalmente no tocante à indústria ferroviária, mesmo que a ferrovia tenha começado no próprio Vale do Paraíba, como iremos acompanhar adiante.

Em São Paulo foram constituídas malhas ferroviárias importantes, como a Mogiana, iniciando sua operação em 1871, com sede em Campinas. Essa malha estava próxima de trecho do rio Mogi-Guaçú e do Rio Grande e teve importante participação na economia regional do sul de minas, integrando melhor economicamente essa área, com o norte de São Paulo.

**Mapa 3: As ferrovias de São Paulo em 1892**



Fonte: <http://www.sp-turismo.com/mapas/seculo19.htm>. **Observação:** As linhas vermelhas são as linhas de tráfego ferroviário; as tracejadas são aquelas que estão em construção; e, as pontilhadas são as que estavam em projeto na época.

A expansão destas ferrovias acompanha a rápida multiplicação das fazendas de café, em afinação com os interesses desta elite que a comanda. Outro ponto é o incentivo atribuído pelos governos (união e províncias) como a política de juros e de exclusividade de zona (como exposto no primeiro capítulo). Tais políticas acabaram proporcionando grande competição territorial por parte das empresas ferroviárias que foram se instalando, principalmente na região mais ao norte da província, onde o café se expandia vertiginosamente. Essas empresas tentavam assegurar monopólio das áreas de maior prosperidade produtiva, buscando como resultado maior rentabilidade dos empreendimentos (GRANDI, 2013; NETO, 2009).

Como consequência de essa ocupação de fazendas nessa região recente, o aumento da produção se demonstraria vigoroso. Lamousier e Nunes (2001) apurados no trabalho clássico de Sérgio Milliet, “O roteiro do Café”, mostram dados importantes

sobre a produção cafeeira da região durante o momento que estamos tratando, além de informações sobre anos adiante. Reproduzimos tais dados na tabela a seguir (tabela 5).

| Zona          | 1836 | 1854 | 1886 | 1920 | 1935 |
|---------------|------|------|------|------|------|
| Norte         | 86,5 | 77,4 | 20,0 | 3,4  | 7,9  |
| Central       | 11,9 | 13,9 | 29,0 | 12,6 | 1,7  |
| Mogiana       | 0,1  | 2,3  | 21,8 | 35,5 | 16,2 |
| Paulista      | 1,4  | 6,3  | 23,7 | 18,8 | 11,6 |
| Araraquarense | 0,0  | 0,0  | 4,1  | 18,7 | 26,9 |
| Noroeste      | 0,0  | 0,0  | 1,3  | 3,3  | 23,9 |
| Sorocabana    | 0,0  | 0,0  | 0,0  | 7,6  | 12,5 |

Fonte: MILLIET, Sérgio. O Roteiro do Café e outros ensaios. 4. Ed. São Paulo: Hucitec, 1982, pág. 24. *Apud.* LAMOUSIER & NUNES, 2001.

Milliet faz uma divisão do estado em sete zonas, onde a predominância esmagadora até o final do século XIX, das regiões onde seriam instaladas importantes ferrovias, como exemplo da Mogiana. Um dado curioso que Lamousier e Nunes destacam se refere a regiões que nem apareciam nas estatísticas oficiais, como a Araraquarense, em 1886, com uma participação significativa, embora muito inferior às citadas acima.

Outro ponto importante destacado pelos autores trata da dinâmica populacional. O crescimento demográfico no estado também é uma consequência do aumento das atividades econômicas na região propiciada pelo café, além da chegada das estradas de ferroviárias que traziam maior dinamismo econômico regional.

“[...]Juntamente com essa expansão [a produção cafeeira] seguia a população, quem em 1874, basicamente, ocupava o Vale do Paraíba, Região Central e Mogiana. [...] quase 80% da população paulista ocupavam essas três regiões nesse período, e que os três elementos, café, população e ferrovia caminharam juntos a partir da segunda metade do século XIX”(LAMONIER & NUNES, 2001 pág. 3)

Assim, poderíamos constatar que essa parceria das ferrovias com o café teria, pelo menos inicialmente, um fator importante para o povoamento das mesmas regiões.

Além da Mogiana, outra grande empresa ferroviária que se estruturou nessa área é a Companhia Paulista. Essa empresa teve forte pioneirismo não só comparada às outras empresas da província, mas, também confrontadas com a situação do resto do

país, por utilizar capitais nacionais para a sua constituição. Essa tendência era muito diferente comparada à onipresença do capital inglês. Outro ponto curioso deve-se ao fato do contrato que regia seu funcionamento, ficou sob responsabilidade do governo da província, e, não do império, como era comum na época (GRANDI, 2013).

Em paralelo, devemos levar em conta que algumas empresas ferroviárias, como a Paulista, tinham outras atividades econômicas importantes. Hilário Domingues Neto (2009), em um interessante trabalho sobre a navegação no rio Mogi-Guaçú no final do século XIX e inicio do século XX, comenta como o transporte hidroviário tem importância complementar para a empresa ferroviária. A hidrovia, segundo o autor, acabaria atuando com grande participação, inclusive, do comércio interno do norte de São Paulo e região do atual triângulo mineiro, transportando sal para abastecer a crescente criação de gado existente nesses locais. Segundo Neto (2009), essa atividade foi extremamente importante para a própria Paulista, pois esta tinha ficado sem opções de expansão durante algum tempo, quando estava encravada entre a ferrovia Rio Claro e a Mogiana.

Após a ruptura de seu isolamento em 1892, quando a Paulista consegue finalmente comprar a Companhia Rio Claro, sua malha ferroviária vai se transformando em uma espinha dorsal que faria a ligação com o complexo de ramais férreos para as direções mais extremadas de São Paulo, além dos estados do Mato Grosso e de Minas Gerais.

Esse foi um dos motivos que a Paulista, pela sua alta rentabilidade, dispensava o subsídio oferecido pelo Estado de juros de 5% sobre o capital investido (adicionado mais 2% oferecido pela província), isso faz com que a empresa tenha aparentemente maior autonomia em relação ao Estado. Porém, quando analisamos sua composição societária, constituída em grande parte pela elite cafeeira de São Paulo, percebemos que a mesma estava, de certo modo, nas entradas da esfera de poder do Estado. Os membros do executivo, do legislativo da província e também da união, eram compostos de modo não raro, por membros da elite cafeeira.

Mesmo levando em conta essa posição societária dos grandes fazendeiros, quando analisamos o caso da Paulista ou de outras empresas ferroviárias nesse período, é necessário relembrar que as ferrovias não eram meros apêndices da economia cafeeira, elas tinham uma condição e interesses próprios, muitas vezes contraditórios da própria

elite cafeeira. Isso fica evidente em relação às políticas de importação e exportação, discutido no primeiro capítulo deste trabalho.

Além da Paulista e da Mogiana, outra ferrovia importante na província é a sorocabana, localizada mais ao sul da província. Essa ferrovia, de maneira curiosa, não foi preconcebida, por influência do poder cafeeiro, mas, devido à presença da cultura algodoeira<sup>39</sup> e seus empresários. A sorocabana ficou inicialmente sob o comando de Luis Mateus Maylasky, o visconde de Sapucaí, empresário e militar de origem austro-húngara. Sobre esse período inicial, Paulo Marques (2009, pág. 63 e 64) descreve de maneira interessante o processo de formação da empresa Sorocabana:

*"O projeto de construção da estrada de ferro para Sorocaba, autorizado pela lei nº 34 de 24 de março de 1870, foi cercada por polêmicas e controvérsias, pois visava a construção de uma estrada que ligasse a cidade de Jundiaí a Itu, e partindo daí, uma linha que seguiria para Sorocaba, ou seja, a ligação entre Sorocaba e a capital paulista se faria através de Jundiaí aumentando em cem quilômetros a distância entre Sorocaba e a capital, embora, para isso, fosse necessário construir apenas cinqüenta quilômetros de trilhos entre Sorocaba e Itu. Para os sorocabanos liderados por Maylasky, no entanto, a economia na construção não compensaria as desvantagens futuras para a região devido ao longo percurso. O bom senso prevaleceu e em 29 de março de 1871 é editada a lei provincial nº 33 que passa a autorizar a construção de uma nova linha com as mesmas garantias e privilégios das outras ferrovias. No ano seguinte inicia-se as obras da ferrovia e em 1875 é inaugurado o primeiro trecho entre São Paulo e Sorocaba, atingindo Bacaetava (município de Iperó) em 1880 [...]".*

Esses conflitos travados por conta da escolha de traçados das vias eram muito comuns, tanto pelas questões técnicas envolvidas, quanto pelo embate social que costuma ter em relação aos interesses dos atores políticos. Além disso, o trecho destaca o incentivo estatal para que a Sorocabana tivesse sucesso.

Marques desenvolve, mais adiante, que a liderança de Maylasky não duraria muito. Denúncias envolvendo seu nome, o faz perder credibilidade, sendo rapidamente substituído pelo banqueiro Francisco Paula Mayrink, personagem que teria grande atuação para que a Sorocabana conseguisse atingir o interior de São Paulo. Sobre essa expansão da Sorocabana para interior da província, Silveira aborda uma síntese interessante sobre o assunto

*"A companhia de Estrada de Ferro Sorocabana começou a ser construída em 1872 e foi inaugurada em 1875, ligando Sorocaba a São Paulo. Dois anos depois, em 1877, a Sorocabana estendeu suas linhas até as cidades de Tietê, Tatuí, Itapetininga e Botucatu. Outras estradas, como a companhia Ituana (que ligava Itu a Piracicaba); estrada de ferro Santos-Juquiá e Ramal*

---

<sup>39</sup> Paulo Marques (2009), também se amparando no trabalho de Sérgio Milliet, explica que o café apenas chegaria até a região de Sorocabana em 1886, muito diferente da situação da Mogiana e Sorocabana, onde a relação com a cultura seria mais explícita.

*Férreo foram incorporadas a Sorocabana. As linhas adentravam os sertões paulistas e chegaram até o Mato Grosso [...]”(SILVEIRA, 2003, pág. 306 – nota de rodapé).*

Apesar dessa grande expansão, a empresa começa a entrar em profundos problemas financeiros por conta do seu distanciamento em relação à área mais dinâmica do café da província<sup>40</sup>. Outro ponto foi à contração da dívida com credores internacionais e nacionais, sendo os principais, o tesouro nacional e o banco da república. Com o afastamento de Mayrink em 1893, a situação vai se agravando cada vez mais, porque a ferrovia acumulava diversos contratos com seu banco. Em 1902, a ferrovia decreta falência fazendo com que a Sorocabana passe a ser a primeira grande ferrovia encampada pelo governo do estado.

O governo, não querendo administrá-la diretamente tenta realizar nova concessão. O imbróglio percorre a crise ferroviária até a nova concessão, resultando em uma situação de abandono por um período de dez anos (de 1896 até 1906). Enfim, em 1907, a ferrovia passa para administração do sindicato Farquar, conseguindo se expandir ainda mais até Presidente Prudente à aproximadamente 740 km da capital paulista.

Porém devido à desconfiança dos capitais internacionais, houve forte retração nos investimentos no país e impacta a Sorocabana. Assim, em 1918, o contrato é rescindido, passando a Sorocabana novamente para as mãos do Estado, esta sendo agora nomeada como Estrada de Ferro Sorocabana (EFS).

---

<sup>40</sup> Na visão de Flávio Saes (1981), esse foi um dos fatores da Sorocabana não ter conseguido acompanhar a rentabilidade da Paulista, pois, como abordado algumas vezes por nós nesse trabalho, a cultura cafeeira tinha imensa rentabilidade para as empresas ferroviárias e as casas exportadoras.

## **Mapa 4: São Paulo em 1911**



Fonte: <http://www.sp-turismo.com/mapas/seculo-20.htm>. **Observação:** as linhas vermelhas são as representações das vias férreas do estado

Mesmo no período de declínio do café, além dos períodos de curtas crises da cultura (antes da grande crise nos anos 1930), as ferrovias continuaram se expandindo para o interior de São Paulo completando a ocupação por todo o território. As principais malhas são a Bragantina, Noroeste, Araraquara, Douradense entre outras. Essas linhas iniciaram suas respectivas construções no espaço de 1884 até 1904; momento, segundo a classificação de Moacir Silva<sup>41</sup>, de grande expansão ferroviária, que teriam em sua maior parte uma característica longitudinal, ou seja, ligando áreas de produção com o porto.

A Sorocabana é a ferrovia de maior extensão, de todo o período computado (de 1867 até 1940). No ano de 1940, a malha desta ferrovia tinha aproximadamente 2.144 km; enquanto as outras ferrovias relevantes, como a Paulista e a Mogiana tinham respectivamente, 1.347 e 1572 km.

O engenheiro Teodoro Sampaio utilizou a alusão do formato de uma “mão espalmada” para caracterizar as malhas presentes no estado em meados da primeira metade do século XX, onde teríamos três linhas principais, aquelas que foram abordadas nos parágrafos anteriores: a Mogiana, a Paulista e a Sorocabana, que correspondem

<sup>41</sup> Falamos aqui no primeiro (1871 até 1890) e segundo (de 1891 até 1910) períodos de construção ferroviária. Isso foi abordado no primeiro capítulo deste trabalho.

respectivamente a 79,2 e 66,4% do total das linhas, nos anos de 1905 e 1940. Essas três ferrovias teriam estradas quase independentes entre si, não havendo nenhuma articulação na região central do estado (SAES, 1981).

Todas essas linhas troco principais eram ligadas pelo porto de Santos, via São Paulo Railway (SPR). Isso indicava enorme problema, pois, esta empresa exerceia verdadeiro monopólio dos produtos que eram exportados no interior do estado até o litoral, independente de qual linha viesse. Por esse motivo que a SPR é considerada uma das ferrovias mais rentáveis do Brasil na época. Esse monopólio tentou ser quebrado pela Sorocabana, quando a empresa finalizou a construção do ramal Mayrink até Santos, em 1935. Uma curiosidade sobre essa construção, é que ela seria considerada como grande feito para a engenharia nacional, pois, conseguia transpor a serra do mar por meio da simples aderência do trem, diferentemente da SPR, que utilizava um sistema de cabos de aço para tracionar as composições (MARQUES, 2009; SAES, 1981).

Durante o começo do século XX, as ferrovias vão se aprofundando em constantes crises financeiras, sendo uma a uma, encapadas pelo Estado. As tentativas de diversificar as exportações (como algodão, milho, sal, madeira e outros) para substituir a diminuição da importância da exportação de café nas exportações, não surtiram grande efeito ao longo prazo, pois, a rentabilidade dessa última mercadoria era bem superior às demais. Essa questão aliada ao endividamento e a escassez de crédito, foram mortais para a saúde financeira das empresas ferroviárias (SAES, 1981)

Desse modo, havia a necessidade por parte de agentes do Estado, que as ferrovias passassem por diversas mudanças; principalmente em relação à reestruturação e modernização de suas linhas, com a eliminação de trechos que eram considerados antieconômicos, além uma reforma profunda na gestão, pois cada uma destas empresas detinha uma dinâmica e características próprias e era preciso tornar essa estrutura mais coesa.

Durante os anos 1960, com a encampação da última grande ferrovia com posse da iniciativa privada, a Paulista, houve articulação de membros do estado para união dessas malhas individuais em uma única rede. Assim como aconteceu com as ferrovias pertencentes à união (capítulo 2), acontecerá algo análogo em relação às ferrovias do estado de São Paulo. Em outras palavras, era cada vez mais necessária, a criação de uma empresa estatal que englobaria todas essas novas malhas dispersas que foram encampadas recentemente.

Com a elaboração da lei estadual nº 10.410, de 28 de outubro de 1971, instituída oficialmente a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., empresa Estatal que agregaria todas as ferrovias encampadas pelo estado de São Paulo<sup>42</sup>. Segundo esse documento, logo no primeiro artigo, a exposição de objetivo de modernizar o sistema ferroviário no estado

*“Artigo 1º A exploração e manutenção e a expansão do sistema constituído pelas linhas férreas que integram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Companhia Sorocabana S. A., a Estrada de Ferro Araraquara S. A. Serão atribuídas mediante unificação, nos termos do decreto-lei federal nº 627, de 26 de setembro de 1940, à FEPASA – Ferrovia Paulista S. A. Como sociedade mista a ser constituída” (SÃO PAULO, 1971).*

A FEPASA contaria com um total de 5.251 km de vias e aproximadamente 36.665 funcionários. A empresa buscava aumentar a eficiência por meio da especialização do transporte de produtos ferroviários, além de enorme gama de investimentos financeiros, assim como estava acontecendo ao mesmo tempo, com a RFFSA em nível federal. Muitos serviços oferecidos que demandavam maior quantidade de mão-de-obra foram reduzidos ou eliminados (tabela 6) como o transporte de bagagens e encomendas, além de transporte de animais e passageiros para o interior. Desse modo, foi alcançado o enxugamento do quadro de funcionários (CASTILHO; VENCOVSKY, 2007; GRANDI, 2013; MARQUES, 2009; NUNES, 2019; NUNES, 2011; SILVEIRA, 2003).

**Tabela 6: FEPASA Extensão das linhas, quantidade de ferroviários; transportes de: passageiros; (de interior); mercadorias; bagagens e encomendas; animais (1971 - 1991) – ano base, 1971 = 100.**

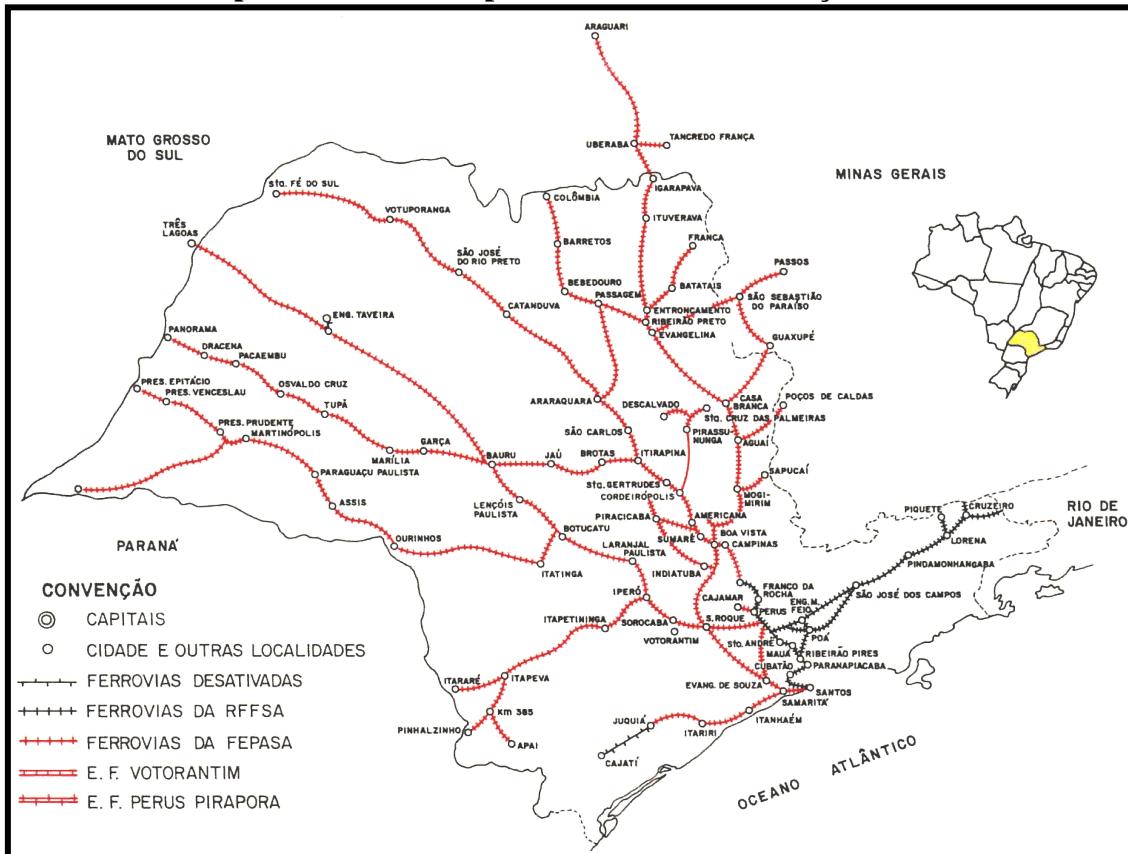
| Ano         | Linhas | Ferroviários | Passageiros (Interior) | Mercadorias | Bagagens e encomendas | Animais  |
|-------------|--------|--------------|------------------------|-------------|-----------------------|----------|
| <b>1971</b> | 100    | 100          | 100                    | 100         | 100                   | 100      |
| <b>1975</b> | 100,8  | 67,9         | 98,1                   | 197,7       | 47,3                  | 31,2     |
| <b>1980</b> | 96,2   | 53,0         | 63,1                   | 383,0       | 0,6                   | 1980=100 |
| <b>1985</b> | 95,9   | 53,1         | 51,3                   | 377,8       | 0,1                   | 4,3      |
| <b>1991</b> | 93,6   | 48,2         | 57,6                   | 329,4       | 0,1                   | nd       |

Fonte: NUNES, 2011, pág. 209.

<sup>42</sup>Ivanil Nunes (2019, pág. 75 – nota de rodapé), em um artigo bem recente, descreve a articulação para a criação da empresa. Segundo o autor, “Formalmente a origem da formação da FEPASA começa a partir de 1961, quando o Instituto de Engenharia de São Paulo, sugeriu a formação da RFP – Rede Ferroviária Paulista – sob controle estatal. Projetos de lei foram encaminhados [a] Assembléia Legislativa nos anos de 1962, 1966 e 1971, quando foi finalmente aprovado a formação da estatal ferroviária paulista”.

Com base nas mudanças estruturais, o mapa a seguir (mapa 5) demonstra como ficou estruturado espacialmente as ferrovias em São Paulo, durante a administração da FEPASA

**Mapa 5: As ferrovias paulistas sob administração da FEPASA**



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984Fepasa.shtml>.

O transporte de passageiros dos subúrbios das áreas urbanas também passou por intensas modificações. No ano de 1984, o governo federal cria a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que iria gerir os transportes de passageiros em vários estados do país, inclusive em São Paulo. Em 1992, as linhas que operavam em São Paulo são fundidas com o transporte metropolitano operado pela FEPASA, criando a Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM) por via da lei 7.861<sup>43</sup>.

O Estado, como resultado, conseguiu melhorar a eficiência e produtividade da via, principalmente com os investimentos maciços para sua reestruturação e adequação da nova realidade econômica mundial e nacional. Porém, pelo lado negativo, houve menor oferta de serviços, além do arrocho salarial e desemprego.

<sup>43</sup> Dados encontrados no sítio online: <https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/Nossa-Historia.aspx>.

Por fim, Ivanil Nunes (2011, págs. 210 e 211) evidenciando de maneira precisa essas mudanças ocorridas na RFFSA e da FEPASA, critica o uso cada vez mais privado e monopolizado das ferrovias. Segundo suas próprias palavras

*“Ao mesmo tempo em que se reduzia a participação dos serviços de transporte de passageiros, bagagens e encomendas e animais, tanto na RFFSA quanto na FEPASA ampliava-se o transporte de mercadorias, processo que tornou essas empresas cada vez mais especializadas em transportar algumas poucas mercadorias cujas participações no total cresceram ao longo dos anos [...]. Logo, passaram a atender em cada uma dessas divisões administrativas, apenas a alguns poucos grupos de clientes cujas mercadorias, em sua maioria matérias-primas, eram e são remetidas aos pólos da indústria nacional ou para os portos de exportação”.*

Paralelo a essa nova condição administrativa das empresas ferroviárias, grandes mudanças político-econômicas ocorrem no país. Essas mudanças terão grande impacto nas ferrovias paulista, determinando sua condição até os dias atuais.

Com a chegada dos anos 1990, a modernização executada anteriormente, não resistiria à crise que o país atravessaria durante o final dos anos 1980. O endividamento das empresas públicas, aliado com o crescimento das reivindicações trabalhistas contra o arrocho salarial, transformou profundamente a situação das empresas públicas, inclusive a FEPASA. O aumento do poder do capital financeiro, aliado às teses neoliberais incentivando a diminuição do peso do Estado, para alcançar uma suposta saúde econômica e retomada do crescimento, foram fatores conjunturais determinantes (assim como exposto no capítulo 2).

Nessa situação, a FEPASA começou a passar por graves dificuldades financeiras, assim como as próprias receitas do estado de São Paulo. Por esse fator, o governo estadual transfere a propriedade da empresa para a União<sup>44</sup>. Em posse do governo federal, a FEPASA é inserida no Plano de Desestatização e é levada a leilão em 10 de novembro de 1998, inaugurando uma nova etapa das ferrovias no estado, assim como no Brasil (SILVEIRA, ibidem).

### **3.2. Do público ao privado: a dança das cadeiras dos grupos controladores na Malha Paulista.**

Quando as concessionárias começaram a demonstrar seus recordes de produtividade, parte da opinião pública credita que esse fato se deve ao sucesso da política das concessões (NUNES, 2019). No segundo capítulo deste trabalho (como no

---

<sup>44</sup> Decreto federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998.

item anterior), acompanhamos que o processo de privatizações e concessões foi constituído através de uma injeção grandiosa de incentivos como crédito facilitado, absorção de dívidas financeiras das empresas pelo Estado, investimento prévio em infraestrutura, demissões em massa, entre outros. Sem essa forte atuação do poder público, a situação financeira das ferrovias concedidas seria bem diferente.

A comparação da situação ferroviária, durante o final do século XIX e o final do século XX é inevitável. Novamente, Ivanil Nunes (2011, pág. 211) traça um paralelo muito bem acertado.

*“O uso que dessas ferrovias fazem seus poucos clientes, assemelha-se à utilização ferroviária por parte dos grandes usuários aos quais delas se utilizavam desde o século XIX, com a diferença de que naquele período e até por volta da década de 1980 era possível a milhares de outros usuários compartilharem daquele modal, fosse viajando como passageiro, despachando mercadorias, bagagens, encomendas, animais ou para outros tantos fins a que as ferrovias se destinavam. Como se sabe, as ferrovias continuam públicas, visto tratar-se de concessão pública. Seu uso, no entanto torna-se, a partir de então mais privado”.*

O uso das ferrovias é cada vez mais privado, como mero exportador de produtos primários. Sob um olhar da geografia, poderíamos afirmar que as ferrovias passam a ser um instrumento das estratégias territoriais dos grupos empresariais. Partimos do pressuposto que a malha ferrovia é vista pelos grupos corporativos, como um componente de seu território de ação. Tentaremos demonstrar isso, traçando um breve histórico da atuação das concessionárias na Malha Paulista, desde o período da primeira concessão.

Como acompanhamos no final do tópico anterior, a FEPASA foi a última empresa a ser leiloada. Essa demora em relação às outras malhas ocorreu devido a questões de divergências do governo paulista, por conta da dívida contraída no Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) com a União. Apesar do atraso, as ferrovias da FEPASA vinham sendo preparadas para a inclusão do PND desde o começo dos anos 1990, seja com a separação de transporte de mercadorias e o transporte urbano de passageiros, por meio da resolução de pendências trabalhistas (por exemplo, planos de demissão voluntária<sup>45</sup>) e na injeção de maiores investimentos na infraestrutura (MARQUES, 2009).

---

<sup>45</sup> Essas pendências e irregularidades dos direitos trabalhistas também tiveram participação na demora da inclusão da FEPASA no PND.

Quando finalmente a empresa foi preparada para o leilão, alguns grupos disputam a concessão das vias paulistas. Sobre essa questão, Marques (idem, pág. 141 e 142) expõe que

*“Finalmente, em 11 de novembro de 1998, ocorre o leilão de concessão da malha paulista. Participaram deste leilão três consórcios. O consórcio Ferrovias que tinha como principais integrantes a Cia. Vale do Rio Doce e a Ferronorte, representado pelo empresário Olacyr de Moraes, que por coincidência já tinha um projeto para a Ferronorte, no qual a ex-Fepasa era elemento fundamental na escoação de grãos ao porto de Santos, onde a economia em relação ao transporte ferroviário seria de 40%. O consórcio Integração formado por controladores da Ferrovia Sul Atlântica e da Centro Atlântica, juntamente com Canari Participações S/A. E o terceiro consórcio, formado por Fao Empreendimentos, Construcap, Bancourivest, Tejofan e Dartley Bank e TrustLimited”.*

Logo após de finalizada a fase do leilão, grande parte das ferrovias de São Paulo foram concedidas para a Ferrovias Bandeirantes S. A. (FERROBAN<sup>46</sup>). Essa concessionária, juntamente com a NOVOESTE, FERRONORTE e PORTOFER, estavam sobre o controle da *holding* Ferropasa, porém, após 2002, passam a fazer parte da administração da Brasil Ferrovias<sup>47</sup>.

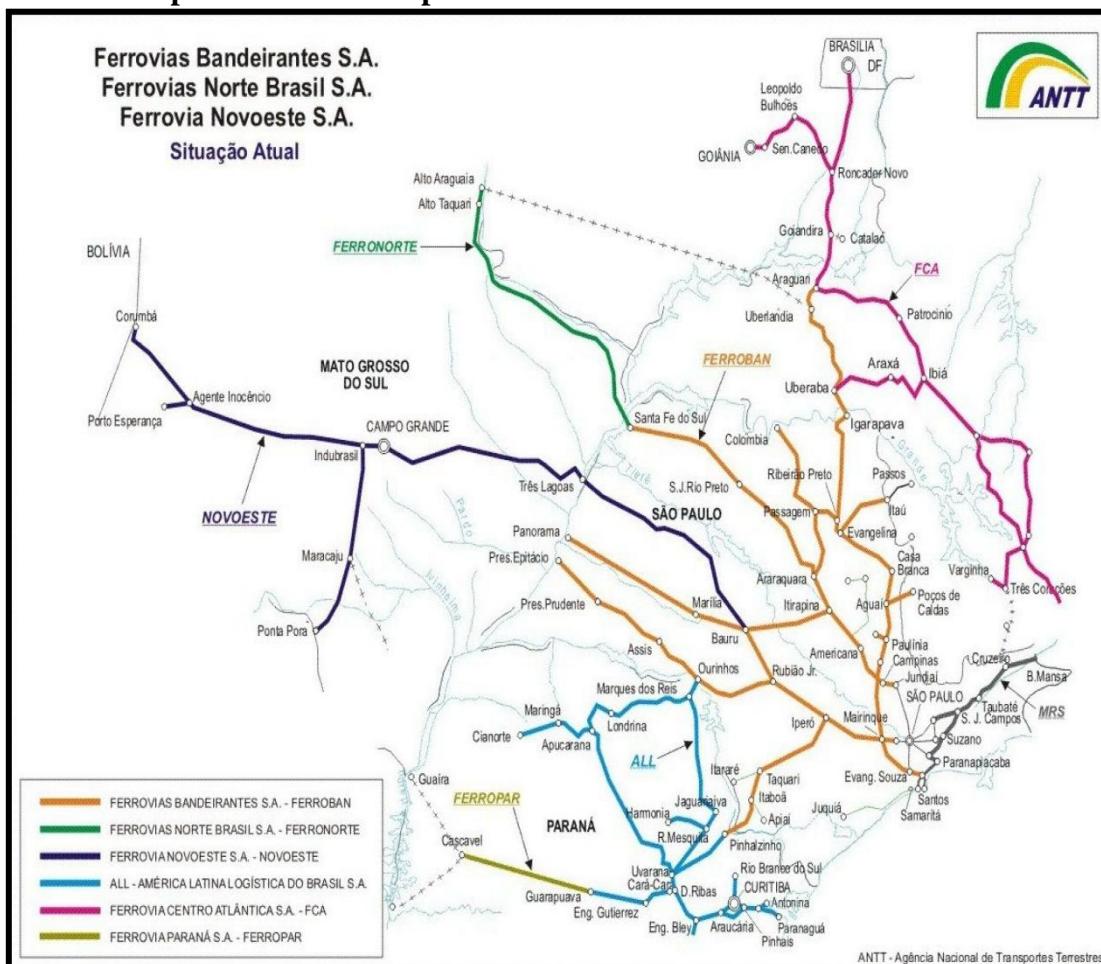
A *holding* Brasil Ferrovias (mapa 6) é composta por participação acionária de diversos grupos, dentre eles, os principais são: Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) que detém 26 % de participação (cujos 6% são de um fundo de investimentos de funcionários); além dos fundos de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (PREVI), fundos de Previdência Privada da Caixa Econômica Federal (FUNCEF), União e Comércio participações LTDA, Desaiev Empreendimentos entre outros (SILVEIRA, 2003)

---

<sup>46</sup> Decreto Presidencial de 22 de dezembro de 1998.

<sup>47</sup> Fonte: Diário Oficial do estado de São Paulo. CPI dos transportes. São Paulo. V. 113 nº 72. 15.04.2003. Disponível a versão online em: <[https://www.al.sp.gov.br/repositorio/arquivoWeb/com/cpi\\_transportes\\_relatorio\\_final.pdf](https://www.al.sp.gov.br/repositorio/arquivoWeb/com/cpi_transportes_relatorio_final.pdf)>.

**Mapa 6: As ferrovias paulistas sob a concessão da FERROBAN**



Não muito tempo passado o leilão, a FERROBAN começa a abrir mão de alguns trechos ferroviários, concentrando-se exclusivamente em outros, que segundo a equipe administrativa do consórcio, consideravam mais estratégicos. Em 2002, por exemplo, a concessionária cede para Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), o trecho do vale fértil de Boa Vista Nova. Essa transação fez com que a FCA aumentasse em 24,1% sua participação em TKU; e, fazendo com que se apossasse de toda a antiga malha da Mogiana, desde o trecho de Paulínia (SP) até Araguari (MS), ganhando uma extensão de 650 km. Por outro lado, a FERROBNAN vai diminuindo sua participação no transporte da produção nacional (SILVEIRA, 2003).

Outro caso de repasse de linhas foi em janeiro de 2001, quando a concessionária entregou o trecho que percorre Botucatu até Presidente Epitácio, que passa a ser operado pela América Latina Logística (ALL). Essa via tinha uma extensão aproximada de 1.049 km. A transição é enviada junto ao ministério dos transportes, um ano mais tarde, a ALL se apossou de quase toda a antiga ferrovia Sorocabana. Essa

concessionária também acabaria se apossando do trecho de Ourinhos até Itararé, interligando com seu trecho Sul.

A FERROBAN continuou abrindo mão de outras vias férreas, continuando com a alegação que não faziam parte de seu foco operacional, que era o transporte de grãos oriundos do corredor expresso do Mato Grosso do Sul até Santos. Esse modo de lidar com as malhas que não eram de seu interesse fez com que a concessionária abandonasse, unilateralmente, o trecho de 350 km que liga os municípios de Pederneiras (região de Bauru) e Panorama (região de divisa com Mato Grosso do Sul); como reação a esse abandono, a ANTT multou a FERROBAN em R\$ 699,4 mil por quebra de contrato (MARQUES, 2009).

Além dos repasses ou do simples abandono de linhas, a concessionária fez nova quebra de contrato, também deixando de oferecer transporte de passageiros de longo percurso, quando nem haviam sido completados os 12 primeiros meses de sua administração. Logo após esse período, o serviço foi extinto quase por completo concentrando-se no transporte de mercadorias (que garantiam maior lucratividade).

De forma totalmente contraditória, o modo em que a FERROBAN atuou na administração da concessão pública, enxugando ao máximo os investimentos e abandono de trechos, não foi o suficiente para livrar a empresa de problemas financeiros. Isso ocorreu, principalmente, pelo motivo da Brasil Ferrovias não conseguir honrar a enorme dívida acumulada com o BNDES. O banco estatal acaba criando um plano para reestruturar a empresa.

Esse ponto é bastante relevante, pois, não raro, perceberemos situações onde o Estado, utiliza enorme montante de recursos públicos para beneficiar poucos grupos privados. Infelizmente o setor ferroviário está recheado de exemplos desse tipo, como veremos adiante. Sobre esse caso em específico, o jornalista Elio Gaspari (2006, online) diz

*“À época, a palavra mágica era ‘privatização’ [...] o ministro do Planejamento, Antonio Kandir, ensinou: ‘Sem investimento privado na infraestrutura, o país não cresce’. Blablablá do capitalismo prometido. O investimento saiu do BNDES, da Previ e do Funcionários. Dez anos depois do palavrório tucano, a empresa Brasil Ferrovias, que resultou da fusão dos privatas de 1996, não conseguia honrar as prestações do arrendamento (R\$ 280 milhões) [...]. A redenção da infraestrutura virou um buraco de R\$ 1,6 bilhão [...].” (GASPARI, 2006, ONLINE)*

O resultando é que cinco anos após a privatização, a malha viária volta ao controle do Estado. O mesmo jornalista resume esse dilema nacional com a frase: “Como acontece desde o século 19, privatiza-se, avacalha-se, estatiza-se e volta-se a privatizar” (*ibidem*).

No ano de 2006, a Brasil ferrovias é comprada pela América Latina Logística. Com essa transação, teremos duas consequências práticas: a) ocorre uma maior concentração das malhas ferroviárias brasileiras desde o período das privatizações; e, b) a nova concessionária insere a estrutura ferroviária (incluindo a Malha Paulista) na sua forma de administração singular.

Sob nova administração, ocorre um remanejamento da estrutura acionária, onde o BNDES passa a deter 20% das ações da ALL, além dos investidores que já estavam no grupo controlador do consórcio, como a família Arduini, muito ligados ao setor imobiliário; além de Jorge Lemann, Marcel Telles e Beto Sicup, trio que comanda a GP investimentos, e a BRZ investimentos (MARQUES, 2009; RYDEWSKI, 2014; MANZONI JR.; 2016).

A ALL surgiu durante o processo de privatizações nos anos 1990, e, passou a estruturar as malhas ferroviárias sob sua administração fundamentada em uma estratégia baseada na logística<sup>48</sup>, tentando com isso, atingir maior eficiência aliando a investimentos mais modestos de infraestrutura, priorizando a tecnologia da informação.

Essa característica de empresa logística, e, não meramente de uma concessionária preocupada com a administração do transporte ferroviário, irá determinar o modo como as ferrovias serão geridas daí em diante. Isso só foi possível com a brecha da lei nº 8.987/95, do art. 175 da constituição federal e da lei 9.074/95; que permitem que as concessionárias tenham outras atividades, não precisando estar restritos na administração das ferrovias.

Além de locomotivas e vagões, a concessionária tinha posse de caminhões<sup>49</sup> (cerca de 1.200 unidades), e também iria terceirizar com outros modais, como o marítimo e o rodoviário. A empresa costumava integrar o sistema de carretas integradas,

---

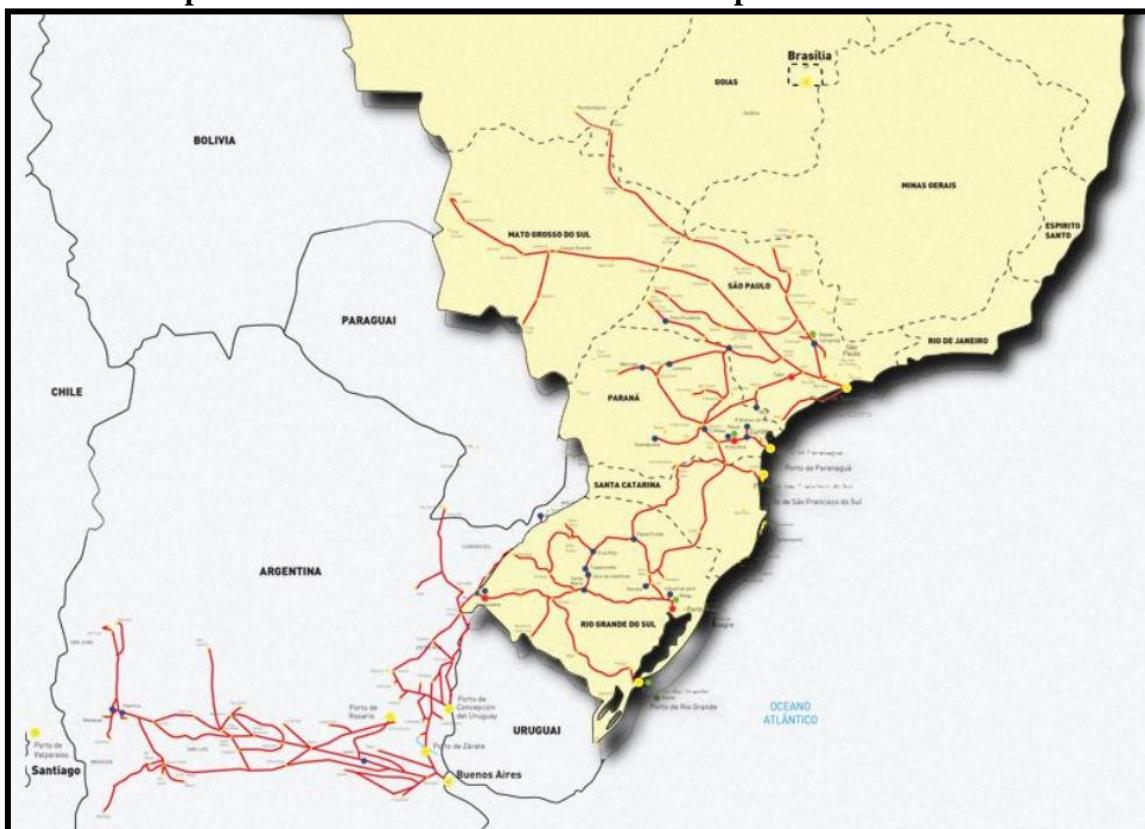
<sup>48</sup> Logística, baseado em Silveira (2003) e Marques (2009), tem a ênfase na estratégia de distribuição física, na administração de materiais e suprimentos. Essa técnica está focada na velocidade da circulação, com maior eficiência e qualidade; o resultado seria atingir maior competitividade em diversas escalas. No entanto, esses objetivos só seriam alcançados, se fossem buscadas a interligação da armazenagem, movimentação e estoques de produtos.

<sup>49</sup> Em 2001, a ALL faz fusão com a empresa Delara de Curitiba se inserindo também no transporte rodoviário (SILVEIRA, 2003).

que trafegam pelos trilhos (auto-trens) ou *transtrailers*, e, não raro, aconselhava seus clientes a utilizassem cada vez mais esse tipo de transporte bimodal.

A ALL ganhará concessão das malhas (até 2013) Norte, Sul, Oeste e Paulista; além da administração de ferrovias da Argentina<sup>50</sup>, todas essas vias totalizariam aproximadamente 15.628 km. Com essa gigantesca malha ferroviária, a ALL consegue ter acesso aos principais portos do Brasil (Paranaguá, São Francisco, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre); além dos portos Argentinos de Rosário, de Concepcion Del Uruguay e de Buenos Aires (MARQUES, 2009; SILVEIRA, 2003).

**Mapa 7: A malha ferroviária administrada pela ALL até 2013.**



Fonte: ALL

Com esse breve panorama, podemos perceber que a ferrovia é apenas uma parte de toda uma infraestrutura estratégica de logística, presente na ALL. A falta de ênfase exclusiva no setor ferroviário vai fazer com que a empresa perpetue algumas práticas que já eram presentes na FERROBAN, como também desenvolverá outras novas.

Um primeiro exemplo que se relaciona a essa questão é o estudo de caso de Silveira (2003), sobre a ALL e a região industrial do Oeste de Santa Catarina. O autor

<sup>50</sup> O nome atual da empresa (ALL), só ocorreu quando esta ganhou a concessão das ferrovias da Argentina. Antes disso, a concessionária se chamava “Ferrovia Sul Atlântico”.

destaca a importância da ferrovia do Contestado na formação econômica regional, principalmente sua participação na gênese da indústria, porém, acrescenta que após o processo de concessões para a ALL, ocorre a desativação deste trecho. A concessionária, por sua parte, alega que não haveria cargas suficientes para transportar mercadorias. No entanto, associações de defesa da ferrovia, empresários e até o próprio governo do estado de Santa Catarina na época, tentaram pressionar de todos os modos a concessionária para houvesse retorno do ramal desativado, desmentindo a alegação da concessionária através de dados.

*“[...] O governo do estado, através da secretaria dos transportes, apresentou um breve levantamento apontando o interesse dos produtores e empresários da região em transportar sua produção via ferrovia. Com esse levantamento em mãos, o governo estadual e o ministério dos transportes tentaram sem sucesso pressionar a América Latina Logística, atual concessionária do trecho, para reativar a ligação no Oeste catarinense”(SILVEIRA, 2003, pág. 244).*

O mesmo autor denuncia a flagrante quebra de contrato pela concessionária. Segundo Silveira, a ALL tinha obrigação de deixá-la operante, no entanto, esse ramal trazia pouco retorno financeiro para a concessionária.

Um segundo caso que atesta a irregularidade da ALL está relacionado com a malha do Oeste Paulista, o trecho de Presidente Prudente até Presidente Epitácio (antiga Sorocabana), onde houve praticamente abandono dos trechos ferroviários da região. Isso valeu inclusive uma denúncia movida pelo sindicato dos trabalhadores de empresas ferroviárias da zona Sorocabana, junto ao ministério público. Este último iniciou uma investigação para averiguar a denúncia, chegando à conclusão do inquérito em maio de 2002 com seguintes pontos: 1) desativação do trecho em mais de dois anos; 2) trilhos retirados do local e colocados em áreas de interesse do consórcio; 3) deterioração dos trilhos, dormentes e materiais permanentes; 4) invasão do espaço sob concessão da ALL por particulares; 5) falta de manutenção de material rodante; e, 6) acidente e descarrilamento.

Com essas informações em mãos, em 2002, a ANTT instala um processo administrativo contra a concessionária, pelo descumprimento de regras contratuais. Em 2003, foi aplicada uma multa de R\$ 2,1 milhões. A concessionária, de sua parte, alega novamente que não há demanda para transporte de cargas na região. Mais tarde, inclusive, a ALL chegou a pedir desativação oficial junto ao ministério dos transportes. Como ofensiva a ação da concessionária, houve grande mobilização por parte dos

sindicatos de trabalhadores de empresas ferroviárias da zona Sorocabana, ONGs e outras entidades regionais (OAB-PP, Ciesp, UNIPONTAL, Sindicato Rural de Presidente Prudente, Universidades etc.), totalizando mais de 25 entidades regionais, além de profissionais e pesquisadores, com grande apoio popular.

Além disso, Silveira (2003) também aponta que a alegação da ALL sobre a baixa demanda, não condiz com o estudo realizado pelo ministério dos transportes, ou seja, para esse órgão não é que faltava demanda, ela estava deprimida. Em meio dessa situação dramática para a região, a prefeitura de Presidente Epitácio declara que teve grandes prejuízos nos anos de 2001 até 2003, por conta da baixa atividade de seu porto fluvial, resultado claro do abandono das ferrovias na região.

Sobre esse mesmo caso, Marques (2009, pág. 163) aponta que o real motivo da desativação do trecho, é a clara estratégia de não utilização da ferrovia como ferramenta para eliminar a concorrência; Em outras palavras, a não operacionalidade das ferrovias, seria uma estratégia territorial corporativa para manutenção de poder, contra os adversários do ramo de transporte. Com essa desativação do trecho, a carga de soja teria que ser enviada para a linha de Maringá seguindo até o porto de Paranaguá, que este último, estava sob controle da ALL. Segundo as palavras do geógrafo

*“Portanto, [...] o interesse da ALL no trecho da antiga Sorocabana entre Ourinhos e Presidente Epitácio, foi estrategicamente o de anular a concorrência para poder escoar suas cargas pelas linhas paranaenses até o Porto de Paranaguá e oferecer, em substituição ao transporte ferroviário e hidroviário, sua frota de caminhões, pois embora exista um moderno porto fluvial em Presidente Epitácio com capacidade para receber embarcações pela ferrovia uma grande quantidade de cargas a ALL traz a carga dos estados do Mato Grosso do Sul em caminhões até Maringá e daí embora pela ferrovia até o porto de Paranaguá.”* (MARQUES, 2009, pág. 244).

Essa forma de gerir um bem público, de forma que beneficie os interesses privados da concessionária, não se limitam aos casos apresentados; as malhas Argentinas<sup>51</sup>, sob concessão da ALL, apresentavam situação similar. No entanto, no ano de 2013, o governo daquele país é levado a estatizar suas ferrovias devido o descaso da concessionária. Inclusive, o questionamento da privatização das malhas ferrovias na Argentina não é recente, as críticas vinham desde os anos 1990 onde vários setores da sociedade exigiam maior intervenção do Estado para resolver o problema. Na matéria

---

<sup>51</sup> A ALL operava dois ramais no país, o primeiro que ligava a região de Cuyo, onde estão situadas as províncias de Mendoza e São Luis, até Córdoba e Buenos Aires; já o segundo, escoava a produção das províncias Entre Ríos, Corrientes e Misiones. Essas são as principais produtoras da região do país (ALONSO; FELÍCIO; VIRI, 2013).

da jornalista Mônica Yanakiew (2013, online), é clara a insatisfação por parte de setores da sociedade argentina

*“[...] sindicalistas e especialistas acusam as empresas, que obtiveram as concessões, de não ter investido o suficiente em infraestrutura e manutenção. Também responsabilizaram os sucessivos governos pela manutenção de contratos, sem fiscalizar seu cumprimento”.*(YANAKIEW, 2013, online)

Segundo matéria do jornal Valor Econômico, o ministro do interior argentino da época, Florencio Raudazzo tem posicionamento parecido com dos sindicalistas. Nas próprias palavras da matéria

*“O ministro argentino disse [...] que a ALL tinha multas acumuladas que excediam em 30% o máximo de garantias dos ativos previstos em contrato. Com isso, ele sinalizou que a empresa pode ter de pagar para sair do país. Segundo ele, as multas, que vinham sendo aplicadas há meses e eram referentes ao abandono de ramais, falta de conservação e translado de vias sem aviso prévio”*(ALONSO; FELÍCIO; VIRI, 2013, online).

A posição do Estado brasileiro, em relação à ALL, tem demonstrado muita ineeficácia para lidar com as irregularidades da concessionária. Apesar de que houvesse investigação e punição por várias esferas públicas como o ministério público e a ANTT, os resultados não surtiram mudanças muito significativas.

Em outra matéria publicada pelo jornal Valor, é mostrado de maneira clara, o descaso da concessionária em respeito a cláusulas contratuais. O artigo demonstra que durante o período entre 2010 e 2014, a ANTT moveu mais de 300 processos contra ALL. A empresa tem por estratégia recorrer constantemente esses processos na justiça, assim, os depósitos das multas não vão diretamente à conta da ANTT por conta dos bloqueios durante o trâmite legal. Sobre essa prática, a mesma reportagem diz que a ALL

*“Com uma liminar em mãos, [...] faz os depósitos em juízo e consegue suspender as determinações da agência. Por isso, mesmo com atuações, a companhia continua não corrigindo erros apontados pela ANTT, afirma a um executivo que já prestou serviços para a ALL”* (PREREIRA, 2015 online).

Além da ANTT, outro órgão do Estado que tentava punir as ações da ALL, era a Advocacia Geral da União (AGU)

*“Em 2012, a ALL foi recordista em cobranças por infrações na agência reguladora. Das quase R\$ 23 milhões de multas aplicadas pela agência, 90% foram para a ALL. A empresa tentou anular algumas delas e conseguiu desagravar outro órgão público: a Advocacia-Geral da União (AGU). Por meio da atuação de seus procuradores na Justiça, a AGU conseguiu uma*

*sentença favorável para fazer valer os autos de infração que a ALL tentou anular.”* (ÉPOCA NEGÓCIOS, 2013).

Nessas mesmas fontes, também é denunciado que a ALL fez investimentos abaixo do necessário, causando queda da velocidade média dos trens com piora na qualidade dos serviços, além de desrespeitar repetidamente contratos com os clientes. A empresa, de sua parte, diz que é vítima da falta de infraestrutura e a “morosidade dos licenciamentos ambientais no Brasil”.

Outra fonte destaca a estratégia da ALL a partir de seus controladores de maneira clara e direta:

*“Os críticos avaliam que a empresa foi submetida a um modelo de gestão, típico do trio Sicupira, Lemann e Telles – os idealizadores do negócio no fim da década de 90. Ele tem como princípio cortar custos, ganhar rentabilidade e, por fim, passar o ativo adiante. Simplificando: é a lógica do compra, gera valor e vende. Mas o negócio de trens é bastante peculiar. É de capital intensivo. Precisa de investimentos permanentes na aquisição de máquinas e em obras de engenharia, como também – e principalmente – em pequenos reparos feitos no dia a dia.”* (RYDLEWSKI, 2014)

No final dos anos 2000, para diminuir as críticas e alavancar os investimentos, a concessionária tenta fazer algo inovador para os padrões do país, a elaboração de contratos de longo prazo com clientes. Para parte dos especialistas, isso seria positivo, pois, traria previsibilidade no movimento de cargas; além dos clientes contribuírem por meio dos recursos previstos em contrato, para o crescimento dos investimentos. Um desses contratos foi fechado com a Rumo Logística, empresa pertencente ao grupo Cosan, líder mundial na produção de etanol.

O contrato entre ambas as empresas foi firmado em 2009. O que poderia ser considerado como uma nova era para os transportes nacionais como um todo (e as ferrovias em particular), logo se revelou problemático; pois, esse acordo, outrora celebrado por ambos os envolvidos, acabou se transformando em disputa judicial, já que mais uma vez a ALL não cumpriu as especificações contratuais (SALOMÃO, 2013).

Essa disputa, aliada à crise que a ALL sofria, acabaria sendo o pressuposto de uma nova condição da organização das empresas envolvidas e a ferrovia. Essa problemática está amplamente relacionada com a mudança produtiva recente em São Paulo (e no Brasil), com o crescimento da produção de açúcar e etanol; onde a Cosan concentra seus negócios. De certa maneira, a Malha Paulista é uma peça central na estratégia de negócios da Cosan.

## **4. A Malha Paulista e a Cosan: uso corporativo no território**

Após a exposição sobre o surgimento da ferrovia em São Paulo até seu processo de concessão nos anos 1990, seguiremos agora com maior enfoque em questões pertinentes ao surgimento do grupo Cosan e sua relação com os transportes de mercadorias pela Malha Paulista durante 2006 até 2018. No entanto, antes de acompanharmos essa relação e as modificações que lhes estão acarretadas, é importante que façamos um breve histórico da produção de cana-de-açúcar em São Paulo.

### **4.1. O verde da cana se espalha por São Paulo**

São Paulo (e o Brasil) durante o final do século XX sofria profundas transformações em relação ao cultivo de cana-de-açúcar. A produção aumentava em níveis bastante significativos, amparada por políticas públicas ambiciosas voltadas ao setor.

Os grandes debates mundiais, nesse momento, buscavam alternativas para as fontes energéticas para o consumo de petróleo. Os conflitos geopolíticos ocorridos por conta dos choques do petróleo no Oriente Médio (1973 – 1978/1979), além do debate sobre as mudanças climáticas (que ficou mais forte durante os anos 2000), foram questões suficientes para que houvesse necessidade de discutir soluções para o dilema.

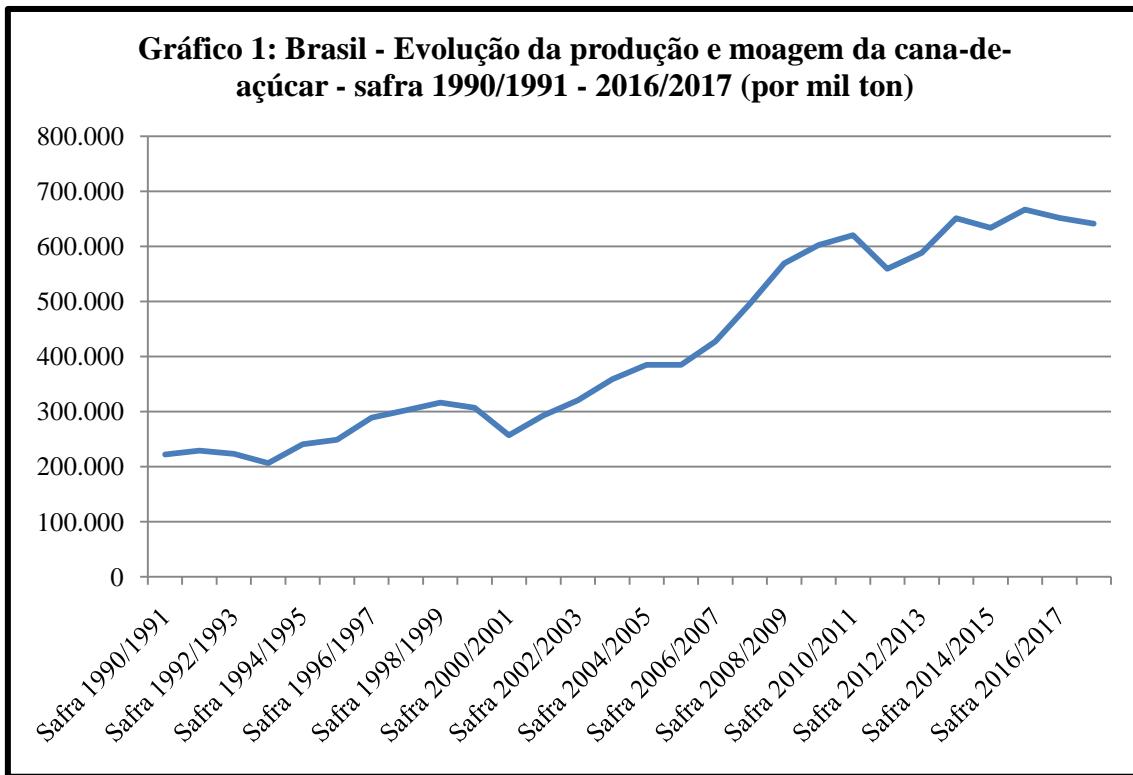
Esse contexto foi a condição conjuntural para o retorno do programa etanol<sup>52</sup>, argumentado por seus defensores como fonte alternativa aos combustíveis fósseis. Dessa maneira, setores do Estado criaram políticas cada vez mais vantajosas para o setor, consequentemente grupos privados foram crescendo e se constituindo de modo mais relevante na economia nacional (SAMPAIO, 2016; SILVA, 2017).

As condições de comércio internacional pareciam também favorecer o retorno dessa política, pois, durante sucessivas reformas na OMC (durante os anos de 2003, 2006 e 2013) tinham como meta atenuar o protecionismo da agricultura dos países centrais (sobretudo europeus), que acabariam por privilegiar países exportadores de commodities como o Brasil, Austrália e Tailândia.

---

<sup>52</sup> Outras tentativas, segundo Silva (2017), seriam os programas do IAA – Instituto do açúcar e do Álcool, no governo Vargas; e, o Programa PROÁLCOOL, no governo militar. Esse último programa entrou em crise, segundo Girardi (2019), por conta da queda do preço do petróleo em 1986.

Essas mudanças fizeram com que o Brasil aumentasse de maneira significativa as exportações de açúcar. Com base nos dados, em 2015, o país exportou 24 mil toneladas de açúcar, cerca de 70% da produção do país e 40% das exportações mundiais do produto (SAMPAIO, 2017; GIRARDI, 2019). Com esse crescimento, tais transformações tiveram ampla expressão para o aumento de investimentos da produção e moagem de cana (gráfico 1).



Fonte: ÚNICA; Organização própria.

O aumento da exportação de açúcar e o crescimento da área plantada da cultura da cana foram outros motivos que também possibilitaram estímulo ainda maior ao etanol, devido ambos os produtos utilizar a planta em comum. Os governos Fernando Henrique e Lula tiveram importantes contribuições, cada um ao seu modo, para esse crescimento. Em termos gerais, o apoio do Estado se deu pela via técnica (com auxílio da Embrapa) e do crédito (através do BNDES) foram fundamentais para essa expansão da produção de cana e seus produtos atrelados. Como nas palavras de Silva (2017, pág. 4):

*"Para as atividades sucroenergéticas, além de pesquisas científicas e criação de infraestrutura, financiamento de capital de giro, renovação de canaviais e de infraestrutura logística, o principal foco do financiamento público realizado pelo banco esteve nas unidades produtivas, seja na construção de novas unidades ou projetos de expansão".*

A aposta era elevada por parte do poder público. Durante o governo Lula, por exemplo, houve incentivo cada vez maior para que se utilizasse no mercado interno carros do tipo *flexfuel* ou movidos unicamente por etanol, tentando influenciar a expansão do consumo e o crescimento da produção desse combustível.

Por outro lado, em relação ao mercado internacional de etanol, apesar de ter uma tendência para a abertura deste produto, tal impressão inicial se revelou enganosa. O primeiro motivo tem relação com a entrada dos Estados Unidos na produção do combustível. No decorrer dos anos 2000, este país percebendo o mercado em potencial, investiu pesadamente na produção de etanol a partir do milho, se transformando rapidamente o maior produtor mundial. Segundo Girard (2019, online)

“[...] Em cinco anos os Estados Unidos conseguiram estabelecer uma produção de Etanol duas vezes maior do que a do Brasil, que tem investido na atividade desde 1970. Em 2010 a produção e o consumo de etanol nos Estados Unidos chegaram ao ápice histórico, mantendo-se estáveis a partir de então. A produção estadunidense de etanol em 2014 foi de 54,2 bil/l, o consumo de 51 bil/l, a exportação de 3,2 bil/l (6% da produção) e a importação de 282,6 mil/l. Na safra 2013/2014 o Brasil produziu 28 bil/l de etanol e no ano de 2014 consumiu 24 bil/l e exportou 1,4 bil/l (5% da produção da safra 2013/14).”

O Brasil, apesar de todo seu investimento, comparado com os EUA, ficou com a segunda posição. Além desse fator, os Estados Unidos começavam a investir maciçamente no gás de xisto (a produção salta de 14,2 bilhões de m<sup>3</sup>, em 2003; para 282,1 bilhões de m<sup>3</sup> em 2015), o crescimento da produção desse produto ficava cada vez menos lucrativo a exportação de etanol.

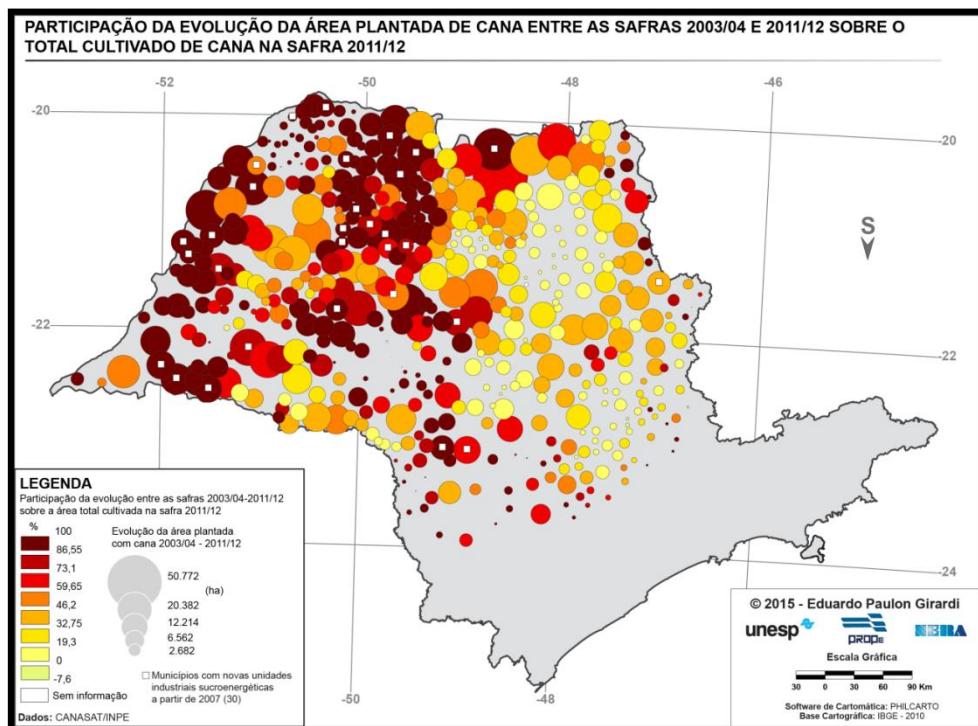
Além dos dois fatores citados, outros pontos que desfavoreceram o crescimento brasileiro no mercado de etanol foram: 1) crise de 2008 e a queda da demanda mundial; 2) projeção da diminuição do preço do petróleo no mundo em base nas projeções efetuadas pela OCDE –FAO sobre o período de 2015 – 2045; 3) vitória de Donald Trump e a intenção de seu governo aumentar o investimento nos combustíveis fósseis; e 4) produzir álcool em larga escala ainda é inviável em diversos países, isso dificultaria em transformar o produto em *commodity*(GIRARDI, 2019; SAMPAIO, 2016).

Por via diplomática e comercial, o Brasil tentou ampliar o número de países produtores de etanol na América Latina e África por meio de auxílio técnico, inclusive por meio de empréstimos e amparo a empresas brasileiras que realizarem empreendimentos nesses países, porém, não teve muito sucesso. Com a derrota na exportação de etanol, governo e empresários do setor concentravam seus esforços na produção interna

*“Com o fracasso da busca de um mercado internacional de etanol e com a queda do crescimento da demanda interna pela desaceleração da economia a partir de 2014, os empresários do setor fizeram pressões sobre o governo federal para expandir os financiamentos públicos ao setor e para aumentar o preço da gasolina, sendo que essa segunda medida permitiria que consumo de etanol hidratado aumentasse e também que fosse possível aumentar o preço do etanol. Isso ocorre porque os consumidores só passam ao etanol se a proporção do preço em relação à gasolina foi igual ou inferior a 70%. Quanto mais cara for a gasolina, maior será o consumo e o preço do etanol.” (GIRARDI, 2019, online)*

Essas grandes transformações influenciaram profundamente o estado de São Paulo. Segundo o levantamento feito pelo geógrafo Eduardo Girardi (2019), durante o período de 2006/2007 e 2011/2012, dos 645 municípios em São Paulo, 449 são produtores de cana-de-açúcar<sup>53</sup>. O mapa a seguir (mapa 8) aponta conclusões alcançadas através desse trabalho, principalmente com o foco na evolução espacial da produção no estado.

**Mapa 8: Participação da evolução da área plantada de cana entre as safras 2003/04 e 2011 sobre o total cultivado de cana na safra 2011/12.**

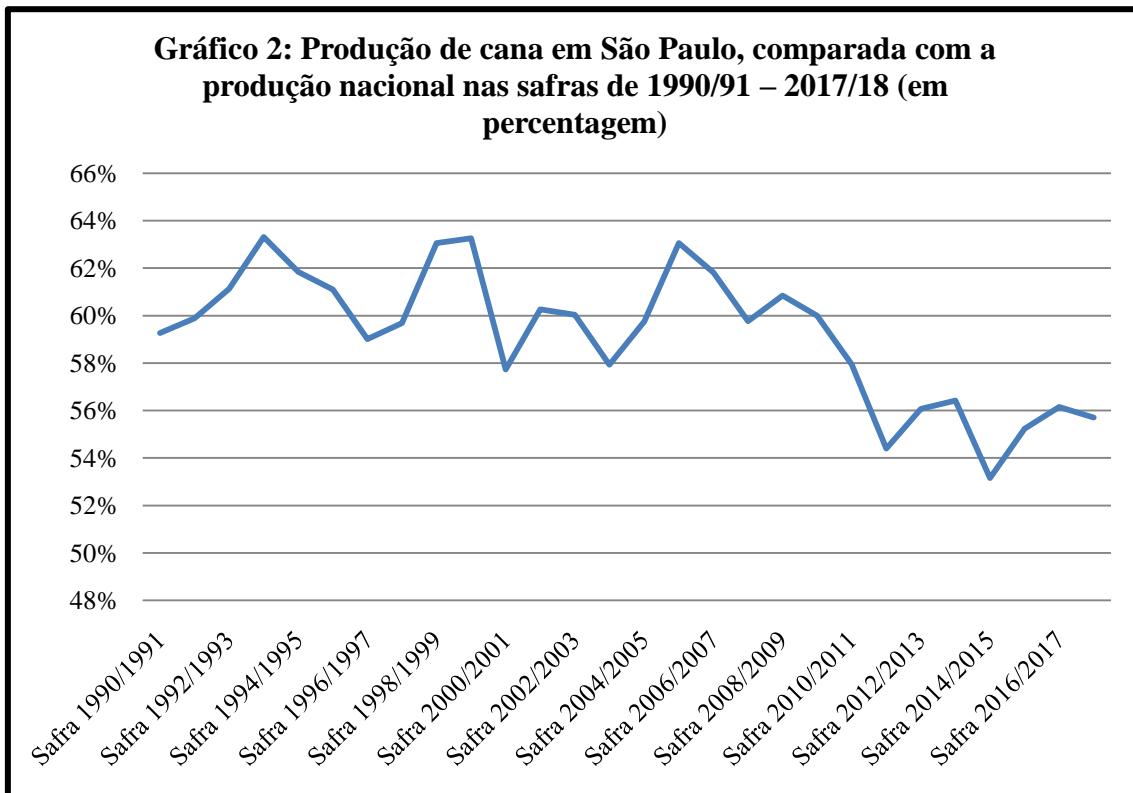


Fonte: Girardi, 2019.

A cana se espalhou rapidamente para o estado, principalmente por conta de suas características de maior rentabilidade, tanto para quem a produz, quanto para quem fornece arrendamento para a produção da cultura. Isso trouxe grandes problemas, pois

<sup>53</sup> Municípios produtores, segundo o autor, são aqueles cuja área plantada, durante a safra de 2011/2012 foi igual ou superior a 500 hectares.

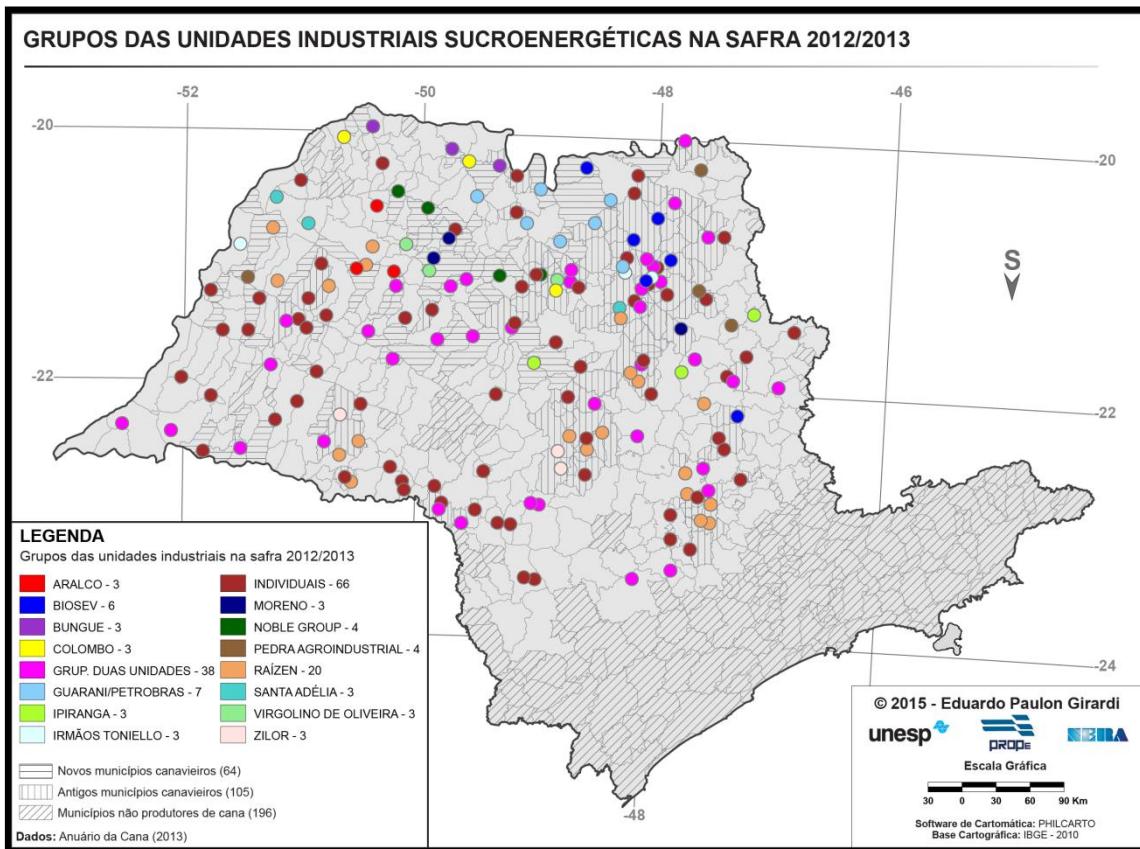
diversas outras culturas foram sendo substituídas pela cana, até mesmo a soja não conseguiu resistir a seu avanço pelo estado. O gráfico a seguir (gráfico 2), mostra a relação da quantidade de produção de cana no estado de São Paulo, comparada com a produção brasileira. Apesar de indicar uma tendência de queda, devido o avanço recente para estados do sudeste e centro-oeste, a produção nacional de cana permanece de maneira clara, bastante concentrada no estado.



Fonte: ÚNICA; Organização própria.

São Paulo, além de grande produtor de cana, também possui enorme centralidade industrial sucroenergética. O estado apresenta aproximadamente 173 unidades de usinas, de um total de 423 unidades presentes no país (41% do total), desse montante existente, 66 unidades são independentes, ou seja, pertence a apenas uma usina; 38 unidades pertencem a empresas que detém até duas usinas (em outras palavras, 19 grupos); a Guarani/Petrobrás (Tereós) possui 7 unidades; e, alguns grupos possuem de 3 a 4 unidades. A Raízen é o grande destaque em relação a esses dados, pois a empresa possui 20 unidades detendo a maior concentração do estado.

**Mapa 9: São Paulo: grupos das unidades industriais sucroenergéticas na safra 2012/2013**



Fonte: Girardi, 2019.

A Raízen é uma empresa pertencente ao grupo Cosan, líder mundial na produção de etanol e açúcar oriundo da cana. Essa empresa foi uma das grandes beneficiárias dos investimentos públicos no setor durante os anos 1990 e 2000. Aproveitando essa tendência de crescimento, o grupo fez grande expansão nos anos de 2000 e 2015, uma delas foi a incorporação da ALL por meio de sua subsidiária, Rumo logística. Esse feito tem grande coerência com as atividades do grupo, pois a Cosan depende da malha ferroviária para a exportação de açúcar até o porto de Santos. É necessário que entendamos melhor as características do grupo Cosan, para que possamos estimar sua provável influência no transporte de mercadorias na Malha Paulista.

#### 4.2. Os tentáculos da Cosan: processo de incorporação da ALL e o uso corporativo do território.

A Cosan ganhou relevância nacional muito recentemente devido o crescimento dos setores de açúcar e etanol. Porém, suas atividades datam desde 1936, com a fundação da usina Costa Pinto, localizada em Piracicaba (SP). Durante os anos 1980, os

controladores realizaram grande expansão no estado, realizando algumas aquisições de usinas. Nos anos 1990, a empresa já representava crescimento vertiginoso na exportação de açúcar a granel e conseguindo concessão no porto de Santos.

No entanto, a maior crescimento do grupo veio com o lançamento da marca atual, nos anos 2000<sup>54</sup>. Deste momento em diante, por meio de suas subsidiárias, a empresa conseguiu ampliar sua atuação para os mais diversos setores, não apenas na produção e distribuição de açúcar e etanol, mas, para os setores de alimentos, logística, imobiliário, óleo diesel, lubrificantes etc. (COSAN, 2009, 2011/2012, 2012/2013, 2015 – 2016, 2017). A estrutura mais recente da corporação pode ser dividida nas seguintes subsidiárias:

1. **Raízen:** foi criada por meio de uma *joint Venture* com a Shell em 2011 para administrar a produção e distribuição de açúcar e etanol, além de outras atividades envolvendo combustíveis, sendo dividida em:
  - **Raízen Combustíveis:** braço logístico da Raízen, que atende aos mais variados clientes como: indústrias, companhias de aviação e o setor do varejo (por meio de postos de gasolina da Shell), operando em todos os estados do Brasil.
  - **Raízen Energia:** responsável pela produção de açúcar e etanol, a partir de cana-de-açúcar, além de atuar no setor de bioenergia (principalmente a partir do bagaço de cana – biomassa) e biogás;
2. **Comgás:** empresa que está sob o controle do grupo Cosan desde 2012, possuindo atuação na distribuição de gás no estado de São Paulo (Região Metropolitana de São Paulo, Região Administrativa de Campinas, a Baixada Santista e o Vale do Paraíba) nos setores industrial, residencial, comercial automotivo (GNV), termo geração (geração de energia elétrica por gás) entre outros;
3. **Moove:** lançada em 2016, com responsabilidade no setor de produção e distribuição de lubrificantes da marca Mobil, além de estar inserida em uma grande rede de franquias de

---

<sup>54</sup> O nome “Cosan” surgiu apenas em 2000, porém, a família controladora do grupo opera esse tipo de negócio desde os anos 1930.

serviços automotivos. Também atua no comércio exterior, com a marca Mobil e na Europa. Antes de 2016, era chamada como Cosan lubrificantes, quando neste momento foi rebatizada;

4. **Rumo Logística:** empresa logística criada em 2008, com forte atuação no setor ferroviário. É controladora (após 2015) das concessões da Malha Sul, Norte, Oeste e Paulista; também atuando no setor de elevações portuárias, além de ser proprietária da Brado, empresa que tem enfoque na movimentação de carga com contêineres.

A corporação tem atuação bastante ampla no mercado nacional, mesmo após a venda de outras subsidiárias a ela pertencentes, como a Cosan alimentos, que fabricava as marcas União, Barra e Docelar, vendida para a Camil em 2012 (ESTADO DE SÃO PAULO, 2012); e a Radar, empresa especializada em negócios imobiliários com auxílio de programas de computador modernos, que detectam as principais características da propriedade como a qualidade do solo, declividade do terreno, clima da propriedade, pendências jurídicas, reserva legal ou não etc. Essa última foi vendida em 2016 (CARVALHO, 2012; MOREIRA, 2016).

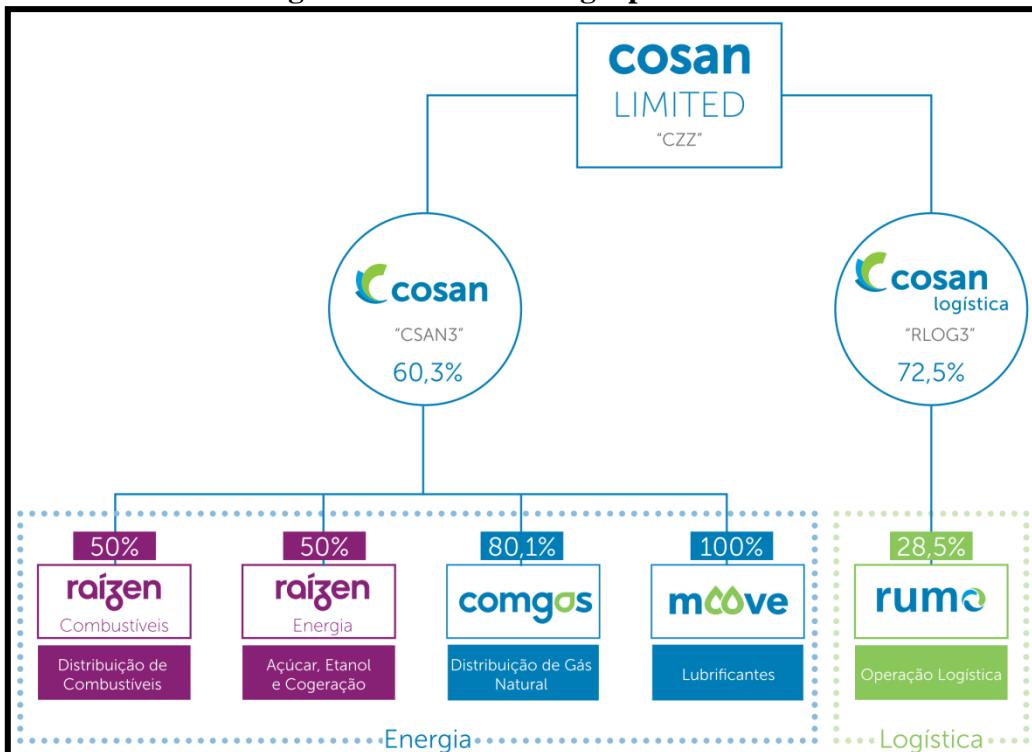
Sobre essas transformações sofridas pela Cosan, podemos resumir as características em dois pontos básicos: a) crescimento no setor de açúcar e derivados nos anos 1900; b) durante os anos 2000, a empresa esteve ocupada na diversificação de sua área de atuação, não ficando restrita ao setor sucroalcooleiro; e c) entre os anos 2000 e 2010 foram marcados pela abertura de capital na bolsa de valores e associação ao capital estrangeiro, sobretudo com a empresa multinacional petrolífera anglo-holandesa Shell. O trecho a seguir resume bem esses três pontos:

*“[...] Até 2008, a empresa produzia somente açúcar e etanol, ou seja, dependia totalmente do preço de commodities sobre os quais não tinha controle. De lá para cá, comprou a Esso, fez a joint-venture com a Shell, passou a ter direito sobre a marca Mobil em diversos países, criou a Radar e a Rumo Logística (já uma gigante na área de transporte de produtos agrícolas) e, no último movimento, comprou a Comgás, em 2012. [...]”* (CARVALHO, 2012, online)

Com a expansão dos negócios, a associação da Cosan com o capital estrangeiro continuava cada vez mais forte. Com esse crescimento, a empresa modifica sua estrutura corporativa dividindo-a em três partes: a) Cosan S. A. (CSAN3) – que controla a Raízen, Congás e Moove; b) Cosan Logística (RLOG3) – que controla a Rumo

Logística; e c) Consan Limited (CZZ) que está acima da Cosan S.A. e a Cosan Logística (figura 2).

**Figura 2: Estrutura do grupo Cosan em 2017**



Fonte: Cosan, 2017.

Paralelo a essa diversificação atual, a Cosan ainda continua com forte atuação no setor sucroalcooleiro, sendo uma das maiores beneficiadas por políticas públicas que foram disponibilizadas ao setor, por meio de subsídios do Estado. Laís Silva (2017), estudando a relação do setor sucroalcooleiro e o BNDES, demonstra por meio de números o montante de incentivos públicos no setor.

**Tabela 7: Principais empresas financiadas pelo BNDES de 2002 a 2015**

| Colocação | Empresa                                | Valor       | Percentagem do total de financiamentos pelo banco no período |
|-----------|--|-------------|--|
| 1º        | Raízen S. A.                           | 4,4 bilhões | 13,24 %  |
| 2º        | Odebrecht Agroindustrial S. A.         | 4,2 bilhões | 12,64%   |
| 3º        | São Martinho S. A.                     | 1,9 bilhão  | 5,73%  |
| 4º        | Logum Logística S. A.                  | 1,7 bilhão  | 5,18%  |
| 5º        | Rumo Logística S. A.                   | 1,3 bilhão  | 4,8%   |
| 6º        | Brenco                                 | 1,3 bilhão  | 4,10%  |
| 7º        | Cocal Comércio de Cáucar e Álcool LTDA | 1,2 bilhão  | 3,84%  |
| 8º        | Copersucar S.A.                        | 1,2 bilhão  | 3,73%  |

Fonte: Silva, 2017.

Segundo esse mesmo trabalho, sete empresas recebem por volta de 50% dos financiamentos executados pelo banco. Isso revela enorme concentração de investimento sem um reduzido número de grandes corporações, ainda mais se atentarmos que algumas empresas apresentam relações intrínsecas entre si. Como por exemplo, Rumo, Cosan e a São Martinho que em seu grupo acionário é comum a presença da família Ometto. Esse grupo familiar tem presença no setor sucroalcooleiro desde a fundação da usina Costa Pinto no final dos anos 1930 (SILVA, 2017).

Com esse crescimento e investimento, a Cosan necessita cada vez mais ampliar sua infraestrutura de transporte de carga, tentando por meio de seu braço logístico, a Rumo, ampliar as condições de circulação, para baratear os custos. Dessa maneira, a opção pela via férrea se mostra cada vez mais viável e interessante para o grupo.

Essa conjuntura faz com que a Cosan firme contrato de longo prazo com a ALL. Como a concessionária buscava maiores investimentos, o acordo pareceu viável para ambos. Essa forma de acordo era incomum no país, porém, como estava sendo bem vista por parte de especialistas da área, poderia virar uma tendência no ramo logístico<sup>55</sup>.

O contrato tinha como alvo, entre outras coisas, a duplicação da via que liga Itirapina (SP) até o Porto de Santos, além da reforma ou ampliação de pátios, vagões, locomotivos e terminais para alavancar o transporte de açúcar e derivados da Cosan. Para alcançar esse objetivo, a empresa investiria cerca R\$ 1,2 bilhão na obra ao longo do período de cinco anos. Por outro lado, a ALL administraria esses projetos se comprometendo a aumentar a exportação de açúcar da Cosan, além de proporcionar tarifas mais competitivas para a Rumo.

A operação teria inicio em 2010, chegando até o final de 2013 com um montante de 9 milhões de toneladas de açúcar transportado por ano, contra os 2 milhões que a ALL transportava em 2008 (AGÊNCIA TRANSPORTA BRASIL, 2009, online). No ano anterior ao contrato, a mídia também já havia divulgado um acordo entre ambas as empresas sobre o transporte de álcool por via férrea. Segundo a matéria

*“O primeiro carregamento de álcool chega nesta quarta feira [ou dia 12/11/2008] a Santos. O volume ainda pequeno, de 3,6 milhões de litros, deverá aumentar ao longo dos próximos meses [...]. O álcool saiu de Bauru (SP), onde a Cosan possui uma infra-estrutura de carregamento de combustíveis, já por conta da sinergia com a distribuidora Esso, e tem como*

---

<sup>55</sup> Segundo a matéria da revista Época negócios (versão online, 2013), o contrato foi celebrado até mesmo pelo superintendente da infraestrutura de transporte ferroviário de carga da ANTT, Jean Mafra. Segundo esse, contratos de longo prazo como esses seriam importantes, pois dão maior previsibilidade para o sistema ferroviário como um todo.

*destino o Terminal Exportador de Álcool de Santos (Teas), do qual é sócio”* (G1, 2008, online).

O interesse da Cosan em ampliar seu uso pela ferrovia, através das fontes apresentadas, pareceria inovador e lucrativo para ambas as empresas, no entanto, esse contrato viria a ser motivo de forte disputa judicial. Essa animosidade entre ambas se inicia durante 2012 e 2013, quando a Cosan começa a questionar a ALL pelo não cumprimento de cláusulas do contrato, como a meta de transporte de açúcar e os constantes atrasos na duplicação das vias. Segundo a concessionária, a demora para a duplicação estaria relacionada a liberação de uma área de proteção indígena, pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

Com o andamento dessas pendências, o contrato de 2009 se tornava palco de disputas cada vez mais intensas. A ALL, por seu lado, afirmava que a Cosan lhe impunha um contrato abusivo devido às elevadas multas contratuais, pelo não respeito aos prazos de entrega; por outro lado, a Cosan diz que a concessionária quer fugir de suas responsabilidades contratuais. Por conta de estar em segredo de justiça, a mídia não conseguiu obter maiores detalhes do conflito que envolve ambas as empresas.

Para tentar solucionar a questão, a ALL tenta obter arbitragem por meio da Câmara de Comércio Brasil – Canadá (CCBC) uma saída para o impasse. Para parte dos analistas e empresas envolvidas, a solução mais adequada seria o processo de fusão. A escolha por essa via poderia beneficiar as duas partes, pois, dependendo qual fosse a alternativa, poderia prejudicar profundamente ambas as empresas. A ALL, por seu lado, lhe era interessante os investimentos efetuados e ter que devolvê-los naquele momento, poderia causar uma grave crise; a Rumo, não estava em melhor sorte, pois dependia cada vez mais da infraestrutura ferroviária e das tarifas mais baixas oferecidas pela ALL (FOLEGO, Thais; PUPPO, 2013, online).

Por outro lado, a discordância da fusão veio de inúmeros setores, inclusive de dentro da ALL. Em matéria do jornal Valor Econômico sobre o tema, Rodrigo Campos, diretor da relação com investidores da ALL, argumenta que esse processo pode gerar conflitos por conta da confusão dos papéis de cliente e acionista. Para este, “era preciso que isolasse e protegesse os interesses da companhia”<sup>56</sup> (MARTINS, 2013, online).

---

<sup>56</sup> Sobre essa questão, a jornalista Roberta Vilas Boas (2014) afirma que em 2012, membros da Cosan já estavam adquirindo ações da ALL. Segundo as próprias palavras da jornalista: “Em fevereiro de 2012 a Cosan anunciou que a assinatura de um contrato com os acionistas da ALL, Riccardo Arduini, Julia Dora Koranyi Arduini e GMI, por meio do qual iria adquirir 38, 980 milhões de ações da empresa, sendo 34 milhões vinculadas a acordo de acionistas, por um valor total de 896, 543 milhões de reais.”

Os concorrentes foram outro setor bem preocupado com a viabilidade da fusão, pelo temor de serem prejudicados pela Cosan<sup>57</sup>, por conta disso, muitas empresas e setores da sociedade civil foram protestar sobre a questão na ANTT. O trecho a seguir demonstra essa preocupação exposta por empresários e associações regionais

*“Uma preocupação dos setores que usam a malha ferroviária manifestada à agência de que a Cosan usaria seu poder para privilegiar o transporte dos seus produtos pelos trilhos, principalmente o açúcar. A ANTT entendeu que a definição de uma tarifa-teto pelo uso da malha, entre outros elementos, evitaria uma ação abusiva dos controladores”* (FARIELLO, 2014, online).

Mesmo com esses protestos, a ANTT permite a fusão após analisar o processo durante cinco meses, sem nenhuma grande restrição às empresas envolvidas. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), por outro lado, analisa a questão por um olhar mais cético. O órgão pede mais tempo para se aprofundar melhor a esse tema, devido o grau de complexidade e variáveis que a envolvem. No final de 2014, o órgão chegou a recomendar a impugnação da fusão, segundo o artigo publicado na revista Época Negócios (2014). No entanto, a mesma matéria relata que não são especificados os motivos da decisão na publicação do Diário Oficial, pelo órgão.

A tentativa dos concorrentes e associações regionais para barrar o processo é evidente quando analisamos o número de contestações levados também ao Cade. Segundo artigo de Juliano Basile do jornal Valor Econômico (2014, online), podemos ver uma grande diversidade dos reclamantes

*“[...] A lista de impugnantes inclui a Agrovia, a Fibria, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a Federação de Agricultura do Estado do Paraná (Faep) e várias entidades daquele Estado, como a Associação de Produtores de Bioenergia do Paraná (Alcopar), o Sindicato da Indústria do Açúcar do Estado do Paraná (Siapar) e o Sindicato da Indústria de fabricação do Álcool do Paraná (Sialpar)”*. (BASILE, 2014, online)

Na mesma matéria, é exposta a preocupação de concorrentes como a Agrovia, Ipiranga e Abiove sobre o enorme poder territorial que teria a nova empresa, através do controle da base da infraestrutura logística,

*“Nas petições da Agrovia e da Abiove há pedidos claros para que o Cade determine desinvestimentos ao julgar a fusão entre ALL e Rumo. A avaliação é a de que seria preciso vender terminais no porto de Santos para viabilizar a atuação da concorrência frente à fusão.”* (BASILE, 2014, online).

---

<sup>57</sup> Esse temor não será sem fundamento, como veremos a diante.

Após nova análise no começo de 2015, o Cade finalmente aprova o processo de fusão, por unanimidade de seus membros da comissão. O relator do caso, Gilvandro de Araújo, apesar de tecer elogios ao processo de fusão, argumentando que traria maiores investimentos no setor ferroviário, alerta para o perigo de a nova empresa ter o poder de prejudicar concorrentes.

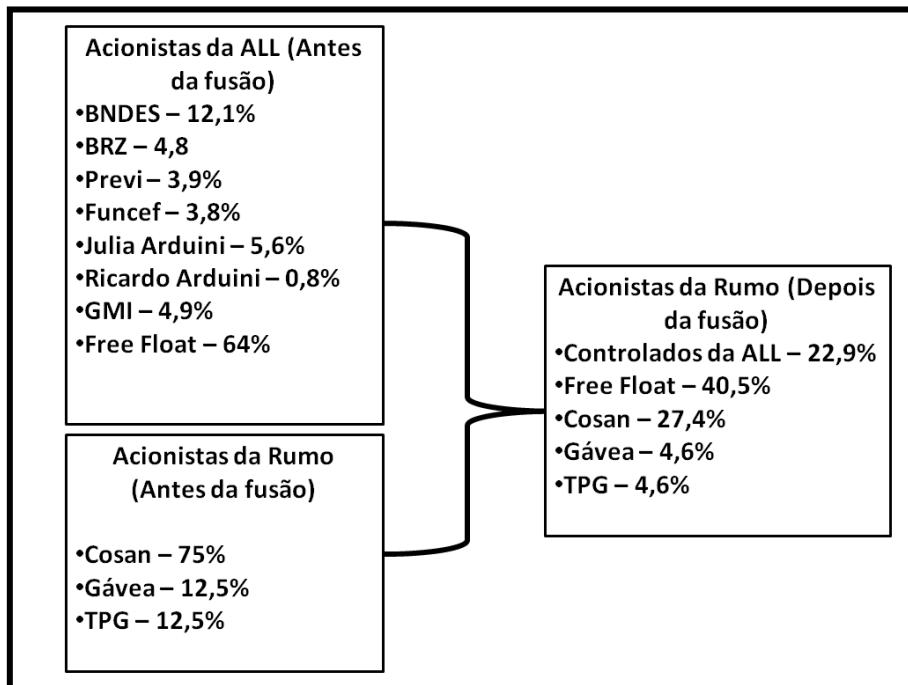
Para tentar frear esse provável poder que a nova empresa passaria a ter, o Cade institui uma série de restrições, junto com a aprovação do processo, as principais, segundo os grandes veículos de informação são: a) a Cosan terá uma cota de transporte de suas cargas (quantidade não informada); b) em caso de ociosidade da malha ferroviária, concorrentes terão prioridade de uso, em caso de falta de interesse, a lacuna poderá ser preenchida pelas cargas da Cosan; c) Cade cria uma fórmula para a fixação das tarifas, que deverá ser executada pela nova concessionária para que os concorrentes possam consultar, caso sintam que estão sendo prejudicados; d) possibilidade de aplicação de multa ou até mesmo a redução da cota, caso seja identificada discriminação, irregularidades ou até mesmo fechamento de mercado a concorrentes do grupo; e) a concessionária deverá destinar 40% do volume total do uso dos terminais, para seus concorrentes – sendo o de Santos, o maior deles (AMATO, 2015; SCAR MUZZO, 2015).

Por outro lado, concorrentes alegam que esses pontos elencados pelo órgão são insuficientes para barrar o poder da nova empresa. Segundo esses, tais restrições são brandas demais.

*“Operadores logísticos e produtores de soja ficaram frustrados com a decisão do Cade. Eles esperavam que o órgão determinasse venda de alguns ativos. A associação brasileira das indústrias de óleos vegetais (Abiove) informou que vai analisar melhor a decisão, antes de comentar o tema. Outras empresas estudam recorrer”(SCAR MUZZO, 2015, online).*

Mesmo com críticas oriundas de muitos setores, a nova empresa foi constituída a partir dessa decisão, com reorganização da composição dos acionistas da ALL e da Rumo. A nova configuração pode ser vista em um sintético esquema a seguir (figura 3). A vitória da fusão teve entre outros motivos, a influência de Rubens Ometto Silveira Mello no mercado e no interior da Cosan. Outra influência grande foi dos empresários ligados a Ambev e a GP Investimentos (Beto Sicupira, Marcel Telles e Jorge Paulo Lemann) e membros da família Arduini.

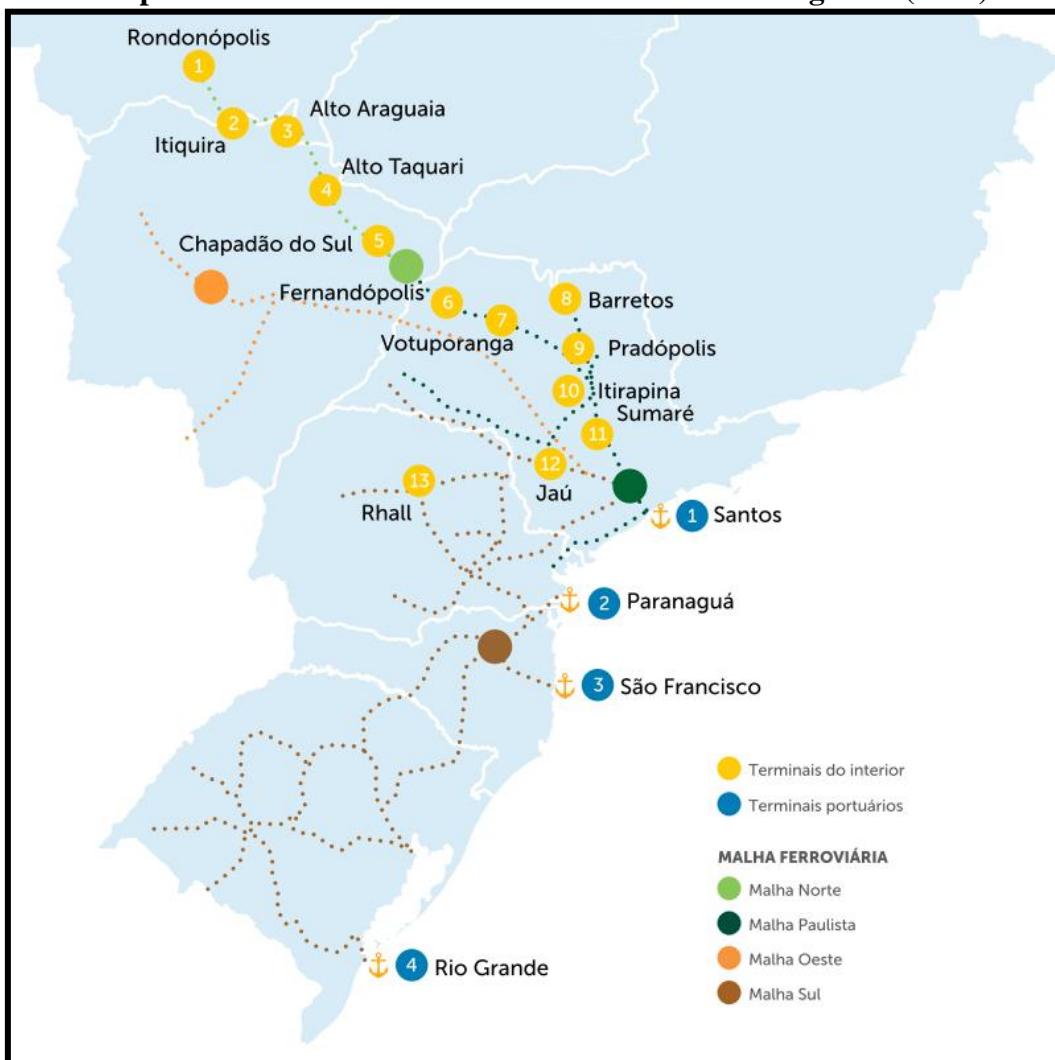
**Figura 3: Esquema da composição acionária da ALL e Rumo antes e depois da Fusão.**



Fonte: Manzoni Jr., 2016; Ribeiro; Valenti, 2014. Organização própria

A Rumo, após a fusão, se constituiu como a maior empresa de logística da América Latina, com um capital avaliado de R\$ 11 bilhões, detendo enorme influência em operações de cargas no centro sul do país. Em suas quatro concessões ferroviárias (Malha Sul, Oeste, Paulista e Norte) transporta, sobretudo, commodities de grande impacto nas exportações agrícolas brasileiras (soja, cana, milho, diesel etc), com ampla conexão nos quatro portos mais importantes do país (Santos - SP, Paranaguá - PR, São Francisco do Sul - SC e Rio Grande - RS). A empresa também possui participação em seis terminais portuários, sendo cinco localizados em Santos e um no porto de Paranaguá, com capacidade anual de carregamento de 29 milhões de toneladas. Toda essa infraestrutura é complementada por inúmeros terminais espalhados em sua rede. Por fim, a Rumo é proprietária da Brado Logística S.A., empresa com enfoque nas operações logísticas intermodais, com ênfase no setor de carga viacontêineres (RUMO, 2014, 2016, 2017).

**Mapa 10: Malha da via férrea concedida a Rumo Logística (2017)**



Fonte: Rumo, 2017.

Deste modo, não é possível enfatizar com toda a certeza que a administração da concessionária atual seguirá o caminho das anteriores, principalmente aquelas que tiveram a concessão da Malha Paulista, no entanto, alguns indícios extraídos na mídia e outros dados referentes a Malha Paulista, mostram alguma recorrência atual das práticas do passado.

Segundo artigo publicado no jornal Valor Econômico de julho de 2018, a Agrovia, uma concorrente do grupo Cosan no ramo de transporte de açúcar, diz ter sido prejudicada após o processo de fusão, pois o trecho que utilizava para transportar açúcar de Santa Adélia (SP) até a elevação portuária (Santos), deixou de operar normalmente após a concessão ser assumida pela Rumo. O advogado que representa a Agrovia junto ao Cade, Vicente Bagnoli, disse que desde a fusão da ALL com a Rumo, a Agrovia deixou de exercer suas atividades. A matéria também comenta que

*“Segundo o advogado, num primeiro momento, parte da ferrovia utilizada pela empresa teria sido interditada pela ALL sob argumentos relativos à segurança do local. Paralelamente, a Agrovia não teria mais conseguido executar o contrato com a Rumo para a elevação de carga em porto por empecilhos apresentados pela prestadora. Situações que teriam afetado diretamente as atividades de sua cliente”*(BAETA, 2018, online).

Sobre esse mesmo assunto, o site oficial do Cade, por meio de sua acessória, publica o seguinte relato sobre o assunto:

*“De acordo com nota técnica, a Rumo-ALL também teria interditado um pátio essencial às atividades da Agrovia (pátio de Santa Adélia), impossibilitando a empresa de prestar serviços aos clientes, sob a alegação de ausência de manutenção e reparos que eram de sua responsabilidade. Com isso, a Rumo-ALL impediu o acesso a equipamentos e canais de distribuição necessários à atividade-fim de escoamento do açúcar, criando dificuldades desarrazoadas ao funcionamento e desenvolvimento da concorrente.”* (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL –CADE, 2019, online).

Essa mesma nota divulgada pela a assessoria de comunicação social do Cade aborda outro caso, instaurado em janeiro de 2018. Este segundo, envolve a concessionária e a empresa Seara Indústria e Comércio de produtos agropecuários. Essa última também acusa a Rumo de prejudicá-la com práticas anticompetitivas. Segundo a nota do órgão, as dificuldades são múltiplas, criando dificuldades de funcionamento injustificadas. O processo está em andamento.

Ambos os exemplos, caso de fato constatados como verídicos, comprovam a utilização da ferrovia pela Rumo, como um instrumento para limitar ou eliminar seus concorrentes, conseguido como resultado, uma concentração ainda maior do mercado. Tal estratégia possui claramente a delimitação do território de ação pela empresa.

Em consonância a essa questão, parte da mídia atualmente chegou à conclusão de que contrato firmado entre a ALL-Rumo em 2009, foi na realidade mais benéfica apenas para a Rumo do que para a ALL, muito diferente da euforia da época do fechamento do acordo

*“Em 2009, o contrato parecia bom para ambas partes. Mas, hoje, cinco anos depois[texto de 2014], o que diz também os dois lados é que a parceria era ótima para a Rumo, pois foi o que tornou a companhia viável e a razão principal de aporte de R\$ 400 milhões por Gávea e TPG [acionistas da Rumo], em 2010. Para a ALL, se tudo tivesse saído como planejado, seria apenas ‘bom’”*(RIBEIRO; VALENTI, 2014, online).

Como descrito anteriormente, o acordo parecia adequado para ALL, devido a grande quantidade de investimentos envolvidos, porém, a Rumo soube usar o contrato com instrumento estratégico, privilegiando seus interesses

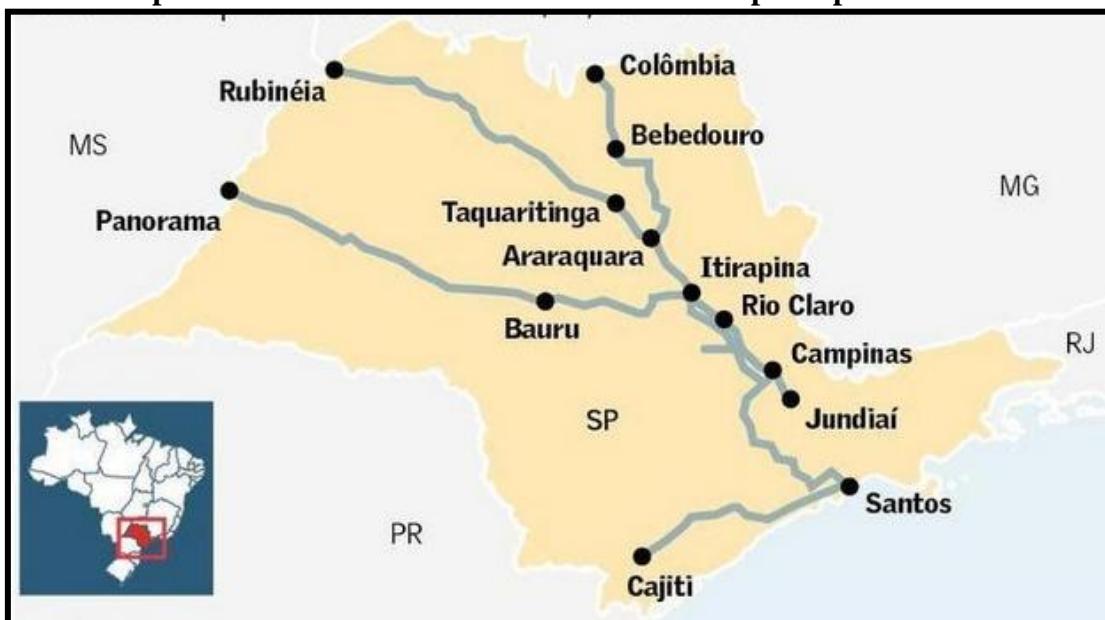
*“O problema é que esse contrato contém, além de uma remuneração atrativa para a Rumo, na forma de uma taxa por tonelada transportada, multas pesadas em caso de descumprimento pela ALL. E essas penalidades começaram a ser cobradas na ponta do lápis após o fim das primeiras negociações entre Ometto e a ALL em 2013. Não havia, no contrato, a simples previsão de que a capacidade solicitada pela Rumo só seria atendida após a conclusão das obras necessárias”(RIBEIRO; VALENTI, 2014, online).*

Segundo o artigo de Carlos Rydlewski, da Época Negócios (2014), A Cosan sempre ambicionou ter uma participação significativa no setor logístico, a Rumo teria sido criada em 2008 como parte desse objetivo. A matéria cita a estratégia agressiva, não raro, pelo grupo controlado da Cosan, principalmente, a figura de Rubens Ometto Silveira Mello que fez uma rápida aquisição das usinas de cana no interior de São Paulo em meados dos anos 2000, além da inserção no campo dos combustíveis a partir de 2008. Em algumas fontes, a empresa teve a clara intenção de aumentar o controle corporativo, por meio da diversidade de um amplo domínio de diferentes negócios. Claro que muitos desses negócios se relacionam entre si, como a cadeia logística e o transporte de açúcar e combustíveis. Toda essa cadeia produtiva faz parte de um território de ação da corporação.

#### **4.3. Análise de dados sobre movimentação de cargas na Malha Paulista: 2006 – 2018.**

Em perspectiva das mudanças ocorridas durante os anos 2014 e 2015, na Cosan e na infraestrutura ferroviária, por conta da fusão ALL-Rumo, introduziremos a análise do transporte de cargas no período de 2006 até 2018 na Malha Paulista. Esse espaço temporal é importante para o estudo de nosso objeto, pois, abrange o momento anterior e posterior da fusão. A partir da análise desses dados teceremos algumas considerações, relacionando com o contexto já abordado nos parágrafos anteriores ou incluindo outros dados que nos auxiliem o entendimento o fenômeno descrito.

**Mapa 11: Malha Paulista atualmente com seus principais terminais**

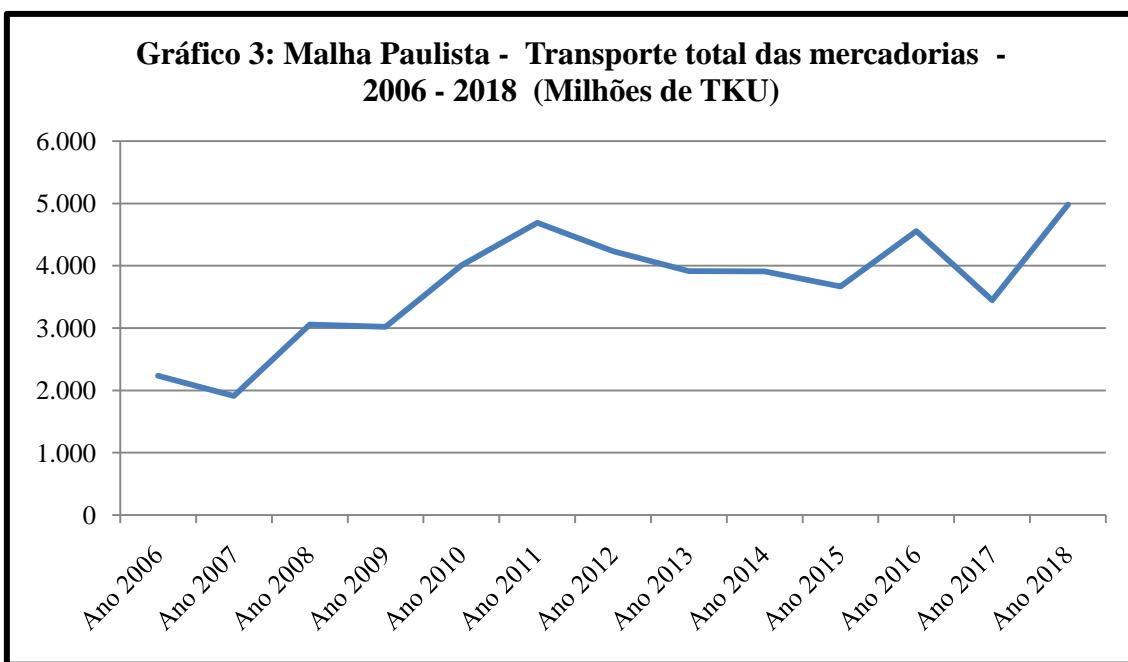


Fonte: Pires, 2018 (Online).

Esses dados, que serão expostos a seguir, foram coletados no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) onde são divididos em dois conjuntos de arquivos. No primeiro está reunida uma série de dados gerais sobre temas relevantes à malha como a produção do transporte de carga (em TU<sup>58</sup> TKU<sup>59</sup>), acidentes, manutenção das locomotivas, consumo de combustível, quantidade de vagões vazios, entre outros; o segundo aborda um conjunto de informações referente à origem e destino das cargas, além da quantidade de viagens durante o ano, a data do deslocamento de cada carga e o tipo de produto transportado. Essas duas bases de dados foram os insumos para os gráficos elaborados por nós e que demonstraremos a seguir.

<sup>58</sup> TU – Tonelada útil – Quantidade de peso de carga transportada na via férrea.

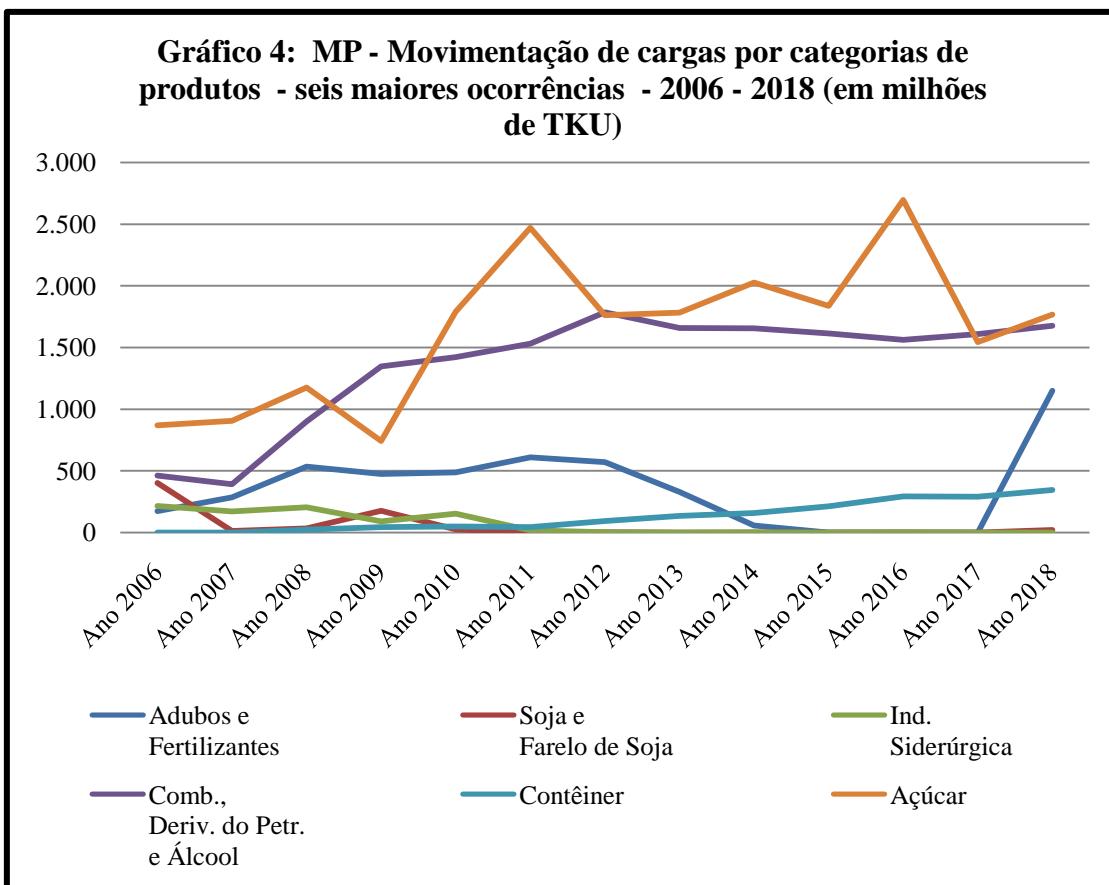
<sup>59</sup> TKU – Toneladas por Quilômetro Útil – TKU multiplicada pela extensão das vias.



Fonte: ANTT, organização própria.

Analisando o primeiro gráfico (gráfico 3) , percebemos que houve um tendência de crescimento significativo de cargas transportadas desde de 2006 para os anos seguintes, com exceção em 2007. Os maiores destaques são os anos de 2011, 2016 e 2018 que tiveram crescimento acima de 100% (respectivamente 110%, 104% e 123%) considerando o ano inicial como base comparativa. Isso atesta claro aumento na produção ferroviária no período estudado.

Para melhor entender o transporte de carga na Malha Paulista, agrupamos a movimentação total dos produtos em categorias de seis maiores quantidades. Essas maiores ocorrências foram identificadas através da soma do transporte de todos os anos, de cada artigo no período delimitado. Após isso, fizemos seleção em ordem decrescente da quantidade de carga de cada um destes produtos, por fim, destacamos os seis maiores volumes transportados em relação ao total. As categorias que tiveram quantidades superiores de carga movimentada serão expostas nos gráficos 4 e 5. Em todos os anos que compreendem a série histórica, percebemos que a somatória de todas essas seis alcança mais de 92%,em relação da carga total movimentada por ano (a menor é de 92,5% em 2007 e a maior 99,85% em 2015).

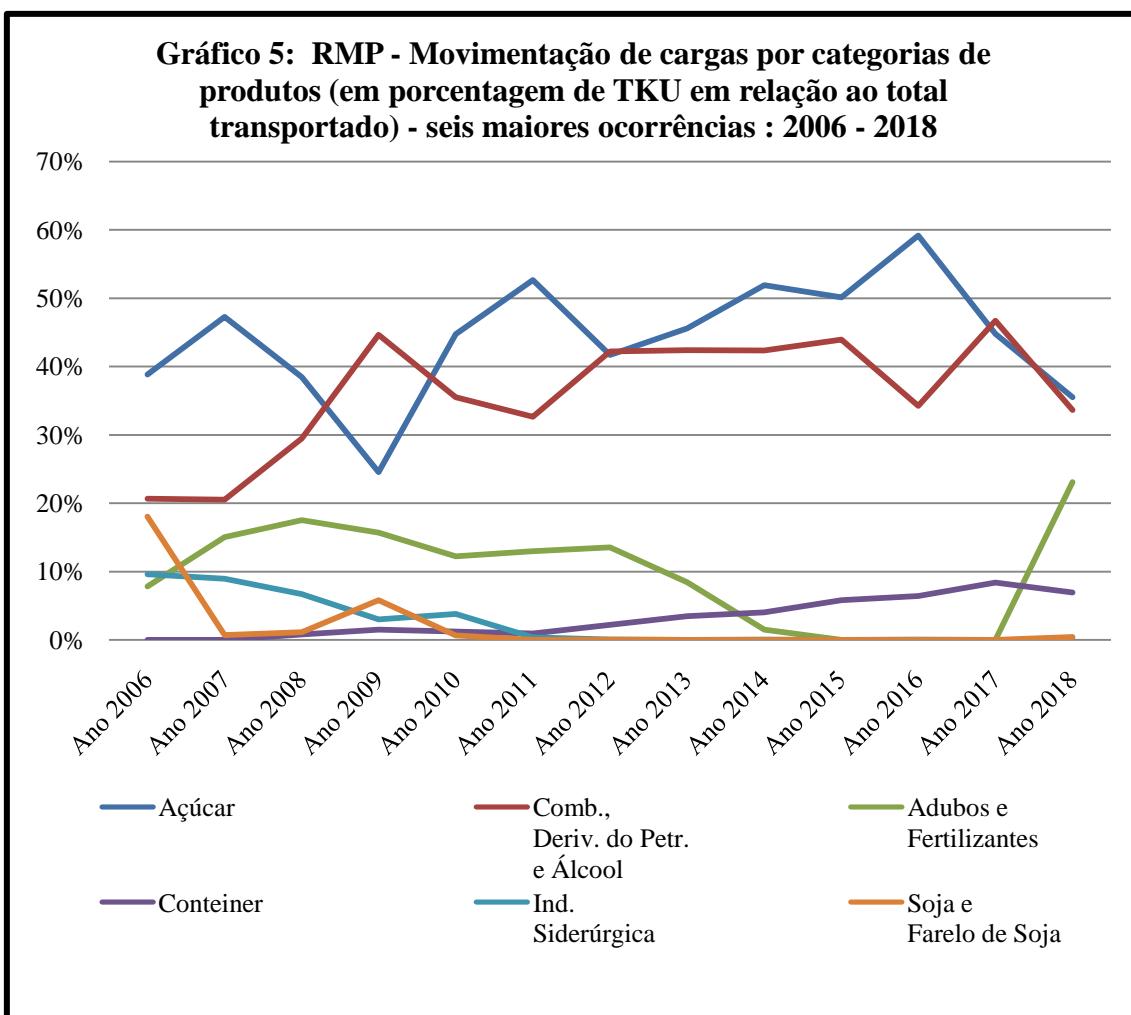


Fonte: ANTT, organização própria.

O que chama a atenção no gráfico 4 é o crescimento vertiginoso do transporte de açúcar . Enquanto o ano de 2006 era transportado apenas 867 milhões de TKU, o valor é quase triplicado em apenas cinco anos depois, em 2011. É importante levar em conta que o período de 2009 a 2012 ocorreu o contrato de transporte de açúcar e derivados entre ALL e Cosan.

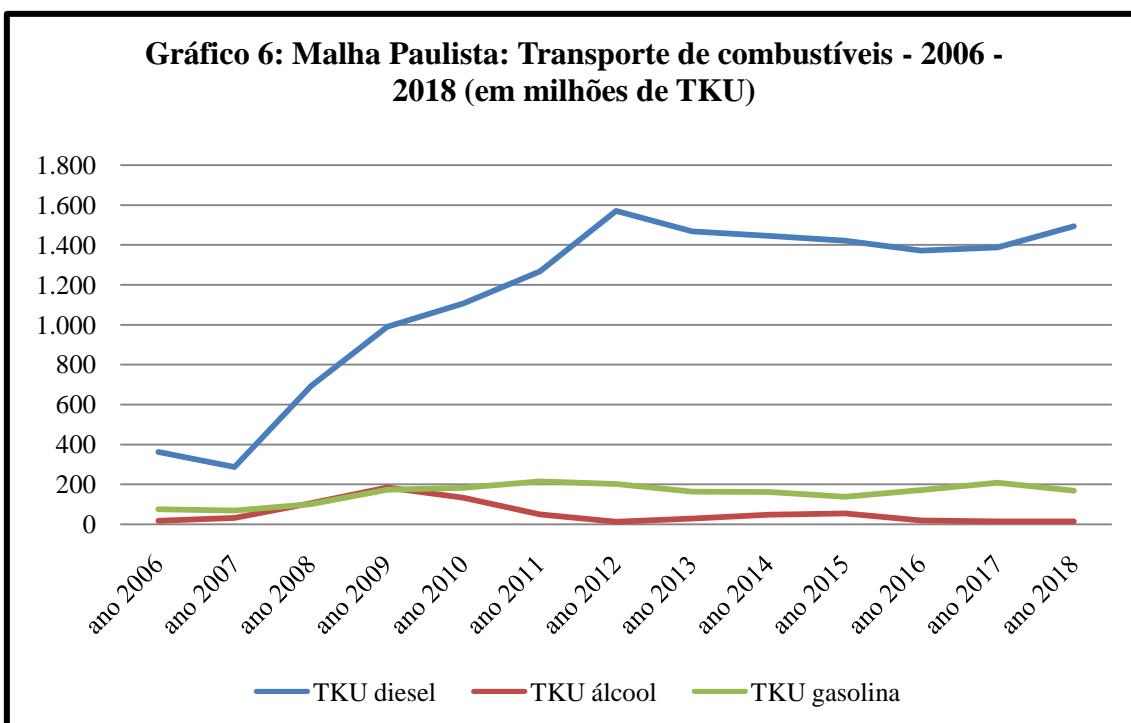
A soja, por outro lado, tinha participação significativa em relação ao transporte de carga total 2006 (403 milhões de TKU ou 18%), porém, despensa de quantidade de carga transportada nos anos seguintes, não possuindo qualquer ocorrência de 2011 até 2017, apenas voltando a ser acusado nos dados em 2018, com quantidade bastante baixa comparado a 2006 (21 milhões de TKU ou 0,41% do total de 2017).

Como demonstram os dados, duas categorias se destacam: claramente são o açúcar e derivados de petróleo e álcool. Durante todo esse intervalo de tempo, a menor concentração dos dois produtos em relação à carga total foi em 2006 (onde a soma de ambos correspondem por 59%), enquanto a maior foi de 2015 (a soma de ambas corresponde a 94%). Desse modo, fica evidente a concentração destas duas categorias em todo o período.



Fonte: ANTT, organização própria.

Outro ponto digno de destaque é o transporte de adubos e fertilizantes. Essa categoria aumenta sua participação de carga transportada até 2008 (salta de 8% em 2006 para 18% de sua participação em 2008). Porém, após esse ano, a quantidade transportada por essa categoria despenca significativamente, não demonstrando qualquer ocorrência do período de 2015 até 2018, voltando a ter relevância apenas em 2018 (23% do total). Em último lugar, percebemos que apesar do aumento do transporte de contêineres a partir de 2009, este nunca conseguiu alcançar 10% da carga total transportada.



Fonte: ANTT, organização própria.

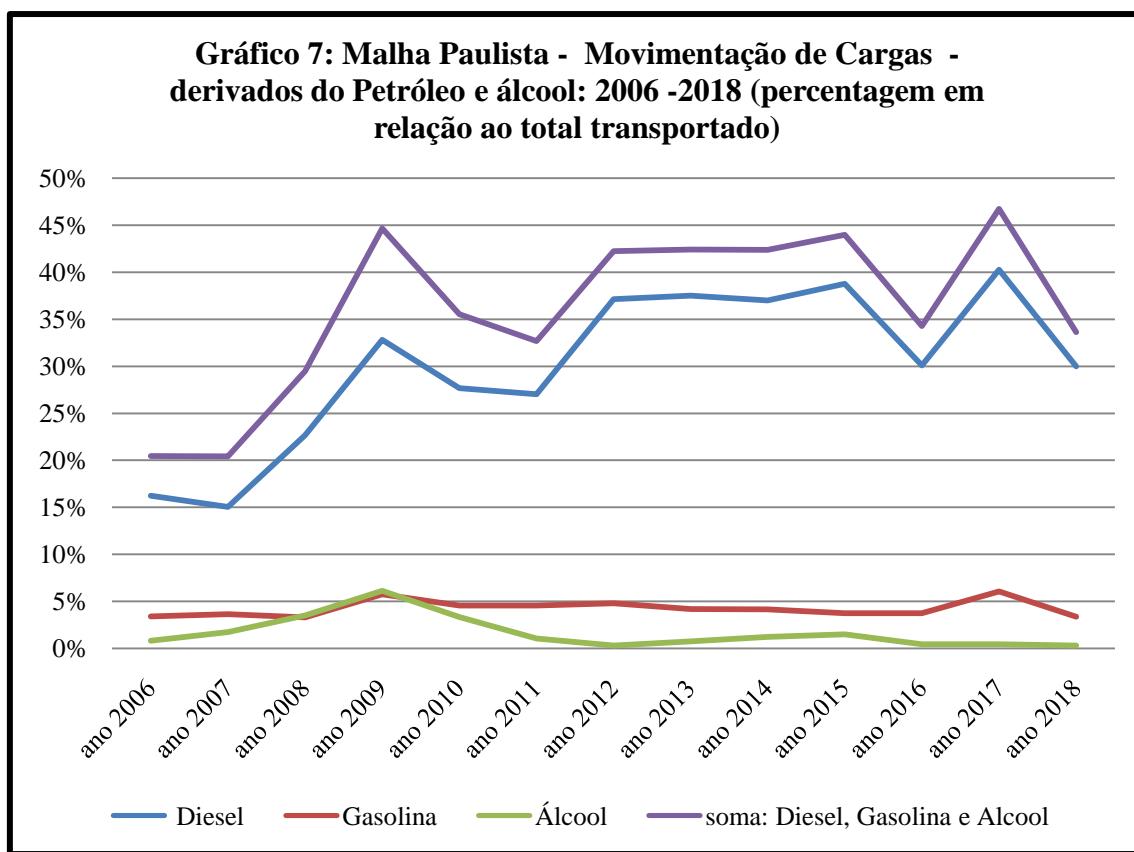
Quando melhor analisamos a categoria de “combustíveis, derivados de petróleo e álcool”, percebemos pelo gráfico 6 que essa categoria é constituída predominantemente por três produtos: álcool, gasolina e diesel. Esse último apresenta crescimento significativo entre 2008 e 2009, obtendo mais que o dobro da quantidade de carga transportada em 2008 em relação do ano anterior. Esses dois anos coincidem com o momento da entrada da Cosan no setor, pois, em 2008 o grupo adquire a ESSO<sup>60</sup> e em 2011 forma uma *joint venture* com a Shell, originando a Raízen. Em 2012, o transporte de diesel atinge seu maior pico em todo o período destacado (1,5 bilhão de TKU).

Analizando os mesmos produtos, mas, em termos percentuais (gráfico 7), podemos constatar que a participação do transporte em diesel salta de 20% do total de carga transportada em 2007, para 42% em 2012, finalmente alcançando 47% em 2017. Aqui também temos uma interessante correlação com o momento em que a Cosan se insere no mercado de combustíveis. Verificando a origem das mercadorias das cargas expostas, podemos constatar que esmagadora maioria do diesel transportado vem de

<sup>60</sup> Informações retiradas no sítio online da Agência Nacional de Petróleo (ANP) do período de 2006 até 2018, no endereço:< <http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico>>. Consultado em jun. de 2019. Sobre uma fonte na grande mídia sobre o assunto, pode ser encontrada em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,cosan-compra-a-esso-no-brasil-por-us-826-mi,162074>>. Consultado em jun. de 2019.

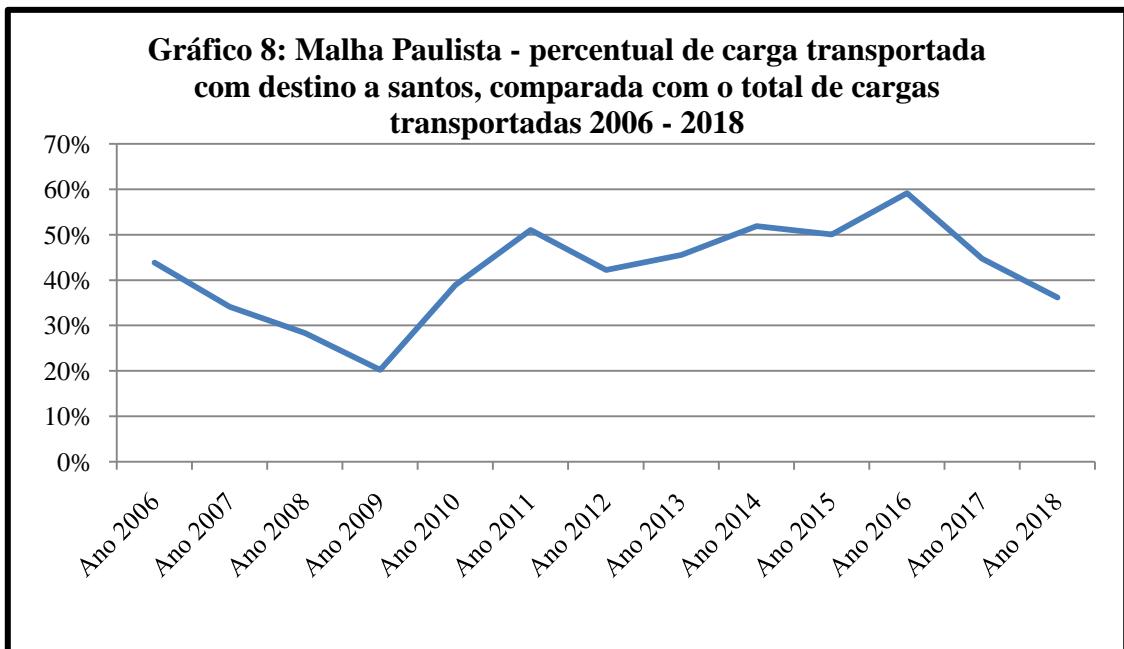
Paulínia. Nesse local há um pólo petroquímico, onde a presença da Petrobrás se faz muito relevante na distribuição do diesel. No entanto, segundo dados da ANP, a Raízen se consolida desde 2011 como o terceiro maior distribuidor de diesel do Brasil, atrás da BR-Petrobrás e Ipiranga, desse modo, a Cosan pode ter tido participação no crescimento do transporte do diesel pela ferrovia.

No ano de 2008 também teremos aumento expressivo de transporte de álcool, esse momento também guarda correlação com o acordo de transporte de álcool firmado entre a ALL e Cosan. No ano seguinte, esse produto atinge 6% do total de cargas transportadas, o maior índice de todo o período estudado (gráfico 7).



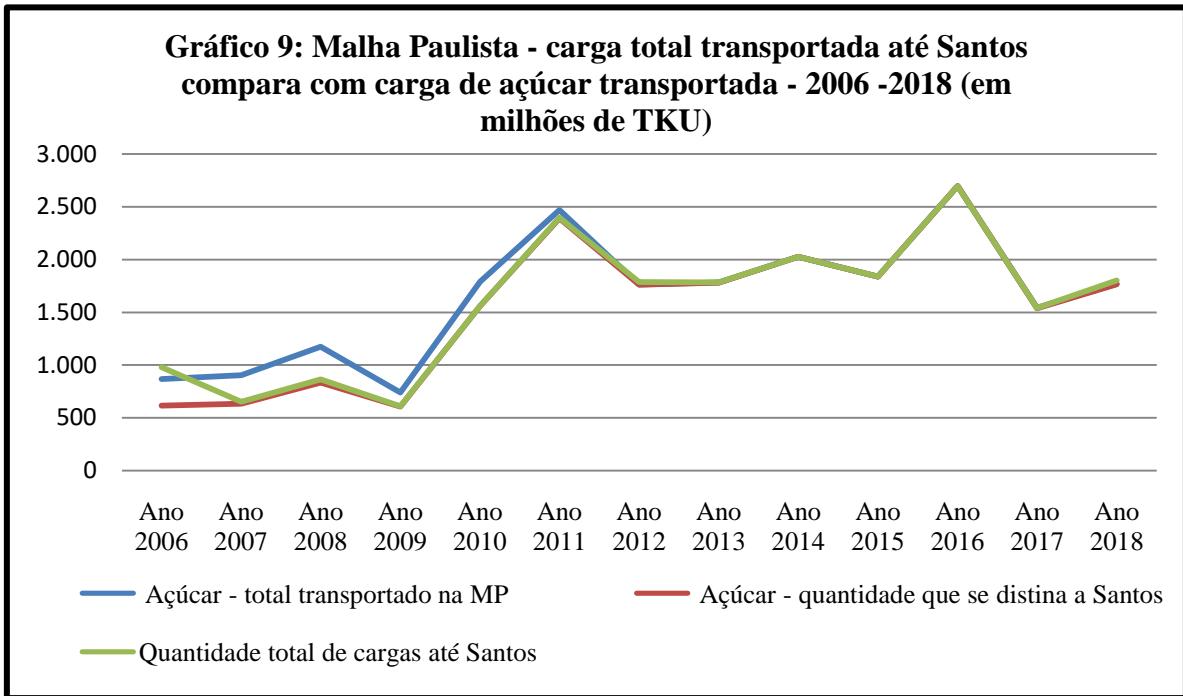
Fonte: ANTT, organização própria.

Confrontado o transporte de cargas totais na via, com a movimentação daquelas que se destinam até Santos, percebemos mudanças significativas. Em termos percentuais, aumenta a quantidade de carga que tem como destino para Santos, principalmente após 2011, onde em 2016 é alcançado o maior percentual de transporte até esse destino (59%).



Fonte: ANTT, organização própria.

Em comparação com o gráfico anterior, percebemos que existe forte correlação de carga transportada até Santos e a movimentação de açúcar. Com exceção de 2006, todos os anos são demonstrados que a relação de açúcar transportado até Santos, com as cargas totais que vão para esse local, é de máximo de 3% de diferença. Quando confrontado os três índices: cargas totais para Santos, transportes de açúcar para Santos e cargas totais movimentadas na via férrea; podemos identificar enorme coincidência da quantidade de movimentação de cargas.



Fonte: ANTT, organização própria.

A partir desses dados primários que foram objeto de análise, constatamos enormes transformações ocorridas no transporte de cargas no período destacado. Percebemos também que elas têm uma relação importante com as mudanças corporativas em torno da Cosan, principalmente, nos momento de 2008, 2011 e 2015 (após a fusão ALL – Rumo).

## Conclusão

Este trabalho buscou entender as relações corporativas no território por meio da análise do transporte da Malha Paulista, sob o período de 2006 até 2018, com relação da influência do grupo Cosan sobre a ferrovia.

Percebemos que houve grande transformação do transporte de cargas na Malha Paulista, e, esta mudança está associada com as modificações produtivas ocorridas no estado, além da alteração administrativa, em relação ao grupo que assumiu a concessão ferroviária (grupo Cosan).

Tal transformação baseou-se em um aumento significativo de transporte de cargas (em TKU) durante o período estudado, também ganhando uma modificação qualitativa, já que verificamos aumento percentual de transporte de açúcar e diesel, em detrimento do transporte de soja e equipamentos da indústria siderúrgica. Sobre esse montante de mercadorias transportadas, também percebemos que o percentual destinado ao porto de Santos, teve grande aumento, sobretudo com as cargas de açúcar. Além disso, esses produtos que tiveram aumento no transporte de cargas fazem parte do nicho de mercado do grupo Cosan.

Também foi constatado que a Malha Paulista, sob a administração da Cosan, agiu para limitar ou eliminar concorrentes. Essa evidência pode ser observada através da avaliação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica sobre o caso denunciado da Agrovia contra o grupo Cosan.

Apontamos que os fluxos de mercadorias obedecem a uma lógica de lugares distantes, que selecionam espaços, os modificando, melhorando ou anulando seu espaço estratégico, dependendo dos interesses destas mesmas corporações; como é o exemplo de diversos casos de trechos desativados na Malha Paulista e outras malhas pelos interesses dos grupos controladores. Assim, relações regionais (horizontalidades) são atingidas com estas transformações impostas pela eliminação ou precarização de trechos pela concessionária. Obedecendo a lógica de priorizar os grandes fluxos que sejam do interesse de atores distantes (verticalidades).

Por fim, a atuação do Estado, nesse processo, pode ser descrita como bastante ambígua, pois, de um lado, não consegue fazer frente a assanha destas grandes corporações, como tem demonstrado a atuação da Agência Nacional de Transportes

Terrestres ou Cade; enquanto continua a financiar esses grandes grupos por meio de subsídios como do BNDES.

## Bibliografia

AGÊNCIA TRANSPORTA BRASIL. *ALL firma contrato de transporte de açúcar e derivados com grupo Cosan de transporte e derivados com o grupo Cosan.* 9 mar. de 2009. Disponível a versão online em: <<http://www.transportabrasil.com.br/2009/03/all-firma-contrato-de-transporte-de-acucar-e-derivados-com-o-grupo-cosan/>>. Consultado em jul. de 2019.

ALONSO, Olívia; FELÍCIO, César; VIRI, Natália. Argentina cassa concessão de ferrovia da ALL. Valor Econômico, 05.03.2013. Disponível a versão online em: <<https://www.valor.com.br/empresas/3149924/argentina-cassa-concessao-de-ferrovia-da-all>>. Consultado em jun. de 2019.

AMATO, Fábio. *Cade aprova, com restrição, fusão entre ALL e Rumo Logística.* G1, 11 de fevereiro de 2015. Disponível a versão online em: <<http://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/2015/02/cade-aprova-com-restricao-fusao-entre-all-e-rumo-logistica.html>>. Consultado em jun. de 2015.

ARROYO, Mónica. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In SILVEIRA, María Laura (Org.). *Continente em chamas: Globalização e território na América Latina.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

\_\_\_\_\_. Redes de Circulação e Controle do Território. In ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Território e Circulação: A dinâmica contraditória da globalização.* São Paulo: Annablume, 2015.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL (Cade). *Superintendência do Cade investiga condutas anticompetitivas no mercado de logística por transporte ferroviário.* Cade, 28 de março de 2019, disponível a versão online em:<<http://www.cade.gov.br/noticias/superintendencia-do-cade-investiga-condutas-anticompetitivas-no-mercado-de-logistica-por-transporte-ferroviario>>. Consultado em jun. 2019.

BAETA, Zínia. Cade Autoriza abertura de inquérito contra a Rumo. Valor Econômico, 30 de julho de 2018. Disponível a versão online em: <<https://www.valor.com.br/empresas/5695723/cade-autoriza-abertura-de-inquerito-contra-rumo>>. Consultado em jun. de 2019.

BASILE, Juliano. Fusão ALL e Rumo tem número recorde de contestações no Cade. Valor Econômico, 13 de agosto de 2014. Disponível a versão online em:<<https://www.valor.com.br/empresas/3650560/fusao-all-e-rumo-tem-numero-recorde-de-contestacoes-no-cade>>. Consultado em jun. de 2019.

BIONDI, Aloysis. *O Brasil Privatizado: Um balanço do desmonte do Estado.* São Paulo: Geração Editorial, 2014.

BOAS, Roberta Villas. *Conheça a história da relação entre a ALL e Cosan.* Administradores.com (via Routers), 16 de jan de 2014. Versão online disponível em: <<https://administradores.com.br/noticias/conheca-a-historia-da-relacao-entre-all-e-cosan#>>. Consultado em jun. de 2019.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível a versão online em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constitucional/constitucional.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitucional/constitucional.htm)>. Consultado em jun. de 2019

BRASIL. Decreto nº 473, de 10 de março de 1992. *Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização – PND, da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, da AGEF – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S. A. e da Valec – Engenharia, construções e Ferrovias S. A.* Disponível a versão online em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0473.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm). Consultado em fev. de 2019.

BRASIL. Decreto nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998. *Autoriza a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA pela Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e dá outras providências.* Disponível a versão online em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2502.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2502.htm)>. Consultado em mar. de 2019.

BRASIL. Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998. *Regulamenta a lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências.* Disponível a versão online em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2594.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2594.htm)>. Consultado em fev. de 2019.

BRASIL. Lei nº 8.031 de 12 de abril de 1990. *Cria o programa nacional de desestatização e dá outras providências.* Disponível a versão online em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8031.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8031.htm)>. Consultado em fev. de 2019.

BRASIL. Lei nº 9.491 de 9 de setembro de 1997. *Altera procedimentos relativos ao programa nacional de desestatização, revoga a lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.* Disponível a versão online em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9491.htm#art35](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm#art35)>. Consultado em fev. de 2019.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. *Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestre, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de transportes, e dá outras providências.* Disponível a versão online em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm)>. Consultado em fev. de 2019.

CARVALHO, Pedro. Negócio de terras “inventado” pela Cosan já vale R\$ 2,3 bi e pode ajudar ações. IG. 28 de novembro de 2012. Disponível a versão online em: <<https://economia.ig.com.br/empresas/2012-11-28/negocio-de-terrass-inventado-pela-cosan-ja-vale-r-23-bi-e-pode-ajudar-acoes.html>> . Consultado em jun. de 2019.

CASTILLO, Ricardo; VENCOVSKY, Vitor Pires. *Sistema Ferroviário pós-privatização e fluidez corporativa: O movimento de produtos agrícolas no território brasileiro.* GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, nº 21, págs. 119 – 134, 2007.

CHESNAIS, François. *A Mundialização do Capital.* São Paulo: Xamã, 1996.

\_\_\_\_\_. Introdução. In. CHESNAIS, François (Org.). *A Finança Mundializada*. São Paulo: Boitempo, 2005.

CONTEL, Fabio Bettioli. Os sistemas de movimento no território brasileiro. In. SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

COSAN. *Relatório Anual 2009*. São Paulo: COSAN, 2009. <[http://ir.cosan.com.br/fck\\_temp/20\\_3/file/cosan\\_RA2009.pdf](http://ir.cosan.com.br/fck_temp/20_3/file/cosan_RA2009.pdf)>. Consultado e jun. de 2019.

\_\_\_\_\_. *Relatório Anual de desempenho 2011*. São Paulo: Cosan, 2012. Disponível a versão online em: <[http://ri.cosan.com.br/ptb/510/cosan\\_ra2011\\_desempenho.pdf](http://ri.cosan.com.br/ptb/510/cosan_ra2011_desempenho.pdf)>. consultado em jun. de 2019.

\_\_\_\_\_. *Relatório de Sustentabilidade 2012/2013*. São Paulo, Cosan, 2013. Disponível a versão online em: <[http://www.cosan.com.br/sites/default/files/cosan/modelo\\_de\\_negocios/relatorio\\_sustentabilidade\\_2012\\_2013.pdf](http://www.cosan.com.br/sites/default/files/cosan/modelo_de_negocios/relatorio_sustentabilidade_2012_2013.pdf)>. Consultado em jun. de 2019.

\_\_\_\_\_. *Relatório de Sustentabilidade 2015/2016*. São Paulo, Cosan, 2016. Disponível a versão online em: <<http://cosan.com.br/sites/default/files/relatorio-bianual-de-sustentabilidade-15-16.pdf>>. Consultado em jun. de 2019.

\_\_\_\_\_. *Relatório de Sustentabilidade 2017*. São Paulo, Cosan, 2017. Disponível a versão online em: <<http://cosan.com.br/sites/default/files/relatorio-sustentabilidade-cosan-2017.pdf>> . Consultado em jun. de 2019.

ÉPOCA NEGÓCIOS. *ALL briga com ex-parceira na justiça*. Época Negócios, 04 de novembro de 2013. Disponível a versão online em: <<https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Acao/noticia/2013/11/all-briga-com-ex-parceira-na-justica.html>>. Consultado em jun. 2019.

ÉPOCA NEGÓCIOS. *Cade recomenda Impugnação da fusão entre ALL e Rumo*. Época Negócios (Via Estado de São Paulo, conteúdo), 09 de dezembro de 2014. Disponível a versão online em:<<https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Dilemas/noticia/2014/12/cade-recomenda-impugnacao-da-fusao-entre-all-e-rumo.html>>. Consultado em jun. de 2019.

ESCOLAR, Marcelo. Territórios ausentes: Os limites de legitimidade geográfica. In. ESCOLAR, Marcelo. *Crítica do discurso geográfico*. São Paulo: Hucitec, 1996.

ESTADO DE SÃO PAULO (jornal). *Camil fecha acordo para a compra da Cosan Alimentos*, 29 de maio de 2012. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,camil-fecha-acordo-para-compra-da-cosan-alimentos-imp-,879289>>. Consultado em jun. de 2019.

FARIELLO, Danilo. ANTT aprova incorporação da ALL pela RUMO para criar empresa de R\$ 11 bilhões. O Globo, 04 de novembro de 2014. Disponível a versão online em: <[https://ofertasglobo.oglobo.globo.com/garc/landing-rmkt-swg/index.html?campanha=nao&utm\\_origem=siteoglobo&utm\\_midia=barreiraPaywall&utm\\_campanha=paywall\\_rmkt&id\\_parc=6236&semtelaferta=sim&url\\_retorno=https://www.oglobo.globo.com/transportes/2014/11/04/antt-aprova-incorporacao-da-all-pela-rumo-para-criar-empresa-de-r-11-biloes.html](https://ofertasglobo.oglobo.globo.com/garc/landing-rmkt-swg/index.html?campanha=nao&utm_origem=siteoglobo&utm_midia=barreiraPaywall&utm_campanha=paywall_rmkt&id_parc=6236&semtelaferta=sim&url_retorno=https://www.oglobo.globo.com/transportes/2014/11/04/antt-aprova-incorporacao-da-all-pela-rumo-para-criar-empresa-de-r-11-biloes.html)>.

%3A%2F%2Foglobo.globo.com%2Feconomia%2Fantt-aprova-incorporacao-da-all-pela-rumo-para-criar-empresa-de-11-bilhoes-14465960>. Consultado em jun. de 2019.

FILGUEIRAS, Luiz. *História do Plano Real: Fundamentos, Impactos e Contradições*. 2ª Ed. São Paulo: Boitempo, 2000.

FOLEGO, Thais; PUPO, Fábio. ALL recorre à arbitragem contra Cosan para discutir contratos. Nova Cana.com (via Valor Econômico), 10 de outubro de 2013. Disponível a versão online em: <<https://www.novacana.com/n/etanol/logistica/all-medidas-legais-cosan-discutir-contratos-101013>>. Consultado em jun. de 2019.

FRANK, Ander Gunder. *Acumulação dependente e subdesenvolvimento: Repensando a teoria da dependência*. São Paulo: Brasiliense, 1980.

GIRARDI, Eduardo Paulon. Agronegócio Sucroenergético e Desenvolvimento no Brasil. *Confin.* Nº 40, 2019. Disponível a versão online em: <<https://journals.openedition.org/confins/19517>>. Consultado em jun. de 2019.

GRANDI, Guilherme. *Estado e Capital Ferroviário em São Paulo: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. Col. História Econômica. São Paulo: Alameda, 2013.

GOWAN, Peter. *A Roleta Global*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

G1. *Cosan faz parceria com ALL para levar álcool por ferrovia até Santos*. G1 (Via Valor econômico), 01 de outubro de 2008. Disponível versão online em: <[http://g1.globo.com/Noticias/Economia\\_Negocios/0,,MUL780585-9356,00-COSAN+FAZ+PARCERIA+COM+ALL+PARA+LEVAR+ALCOOL+POR+FERRO+VIA+ATE+SANTOS.html](http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL780585-9356,00-COSAN+FAZ+PARCERIA+COM+ALL+PARA+LEVAR+ALCOOL+POR+FERRO+VIA+ATE+SANTOS.html)>. Consultado em jun. de 2019.

HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as origens sobre a mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1992.

\_\_\_\_\_. *O enigma do Capital e as Crises do Capitalismo*. trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

\_\_\_\_\_. *O Neoliberalismo: História e Implicações*. São Paulo: Loyola, 2008.

\_\_\_\_\_. *O Novo Imperialismo*. 2ª Ed. São Paulo: Loyola, 2005.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital: 1848-1875*. Trad. Luciano Costa Neto. 8ª Edição, São Paulo: Paz e Terra, 2001.

LAMONIER, Maria Lucia; NUNES, Ivanil. *Café, ferrovia e o fim da era ferroviária em São Paulo*. IV Congresso Brasileiro de História Econômica e V Conferência Internacional de História de Empresas, São Paulo/ 2001 (FEA – USP).

MANZONI JR.; Ralphe. Rumo ALL começa a voltar aos trilhos. *Istoé Dinheiro*, 24.04.2016. Disponível a versão online em: <<https://www.istoeedinheiro.com.br/noticias/negocios/20160429/rumo-all-comeca-voltar-aos-trilhos/367814>>. Consultado em jan. 2019.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. Campinas: Pontes, 1990

MARQUES, Paulo Passini. *Técnica, Modernização e Produção do Espaço*: Um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da zona alta Sorocabana. Dissertação de mestrado. FFLCH – Geografia, São Paulo, 2009.

MARTINS, Diogo. *Aquisição de ações da ALL pela Cosan criaria conflito, diz diretor*. Valor Econômico, 20 de ago. de 2013. Disponível a versão online em: <<https://www.valor.com.br/empresas/3240568/aquisicao-de-acoes-da-all-pela-cosan-criaria-conflito-diz-diretor>>. Consultado em jun. de 2019.

MARTINS, José de Souza. *O cativeiro da terra*. São Paulo: Editora Contexto, 2010

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. Tra. Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MOREIRA, Beth. Cosan Vende por R\$ 1 bi fatia de negócio de terras. *O Estado de São Paulo*. 30 de setembro de 2016. Disponível a versão online em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,cosan-vende-por-r-1-bi-fatia-de-negocio-de-terrass,10000079338>>. Consultado em jun. 2019.

MUKAI, Toshio. *Inconstitucionalidade na privatização*. Folha de São Paulo, 29 de julho de 1995. Disponível a versão online em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/7/29/cotidiano/10.html>>. Acesso em junho de 2019.

NETO, Hilário Domingues. *Navegando o Mogi-Guaçú*: A agroexportação cafeeira no Oeste Paulista e a formação de um mercado interno regional (1883-1993). São Paulo: Editora UNESP, 2009.

NUNES, Ivanil. Do Público ao Privado: a transição do modelo de negócios ferroviários no Brasil 1930 – 2015. In. *Revista Transporte y Territorio*. N°20, enero-junio, 2019. pág. 66 – 90. Disponível a versão online em: <[http://revistascientificas.filо.uba.ar/index.php/rtt/issue/current/showToc](http://revistascientificas.filو.uba.ar/index.php/rtt/issue/current/showToc)> . Consultado em jun. de 2019.

\_\_\_\_\_. *Integração Ferroviária Sul-Americana*: Por que não anda esse trem? São Paulo: Annablume/FAPESP, 2011.

PEREIRA, Renée. ALL teve 300 autuações em 5 anos por descumprir ANTT. Jornal O Estado de São Paulo, 13 de abril de 2015. Disponível a versão online em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,em-cinco-anos-all-teve-300-autuacoes,1668490>>. Consultado em Jun. 2019.

PIRES, Fernanda. ANTT dá mais 30 anos para ferrovia da Rumo em SP. Valor Econômico, 31 de agosto de 2018. Disponível a versão online em <<https://www.valor.com.br/empresas/5790195/antt-da-mais-30-anos-para-ferrovia-da-rumo-em-sp-tcu-tem-de-dar-aval>>. Consultado em jul. de 2019.

POCHMANN, Márcio. *A Década dos Mitos*. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.

PRADO Jr. Caio Prado. *Formação do Brasil Contemporâneo*: Colônia. 23<sup>a</sup> Ed., 7<sup>a</sup> Impressão, São Paulo: Ed. Brasiliense, 1994.

RIBEIRO, Ivo; VALENTI, Gabriella. *ALL e Rumo selam fusão e enceram litígio bilionário*. Valor Econômico, 09 de maio de 2014. Disponível versão online em: <https://www.valor.com.br/empresas/3541944/all-e-rumo-selam-fusao-e-encerram-litigio-bilionario>. Consultado em jun. de 2019.

RUMO. *Relatório de Sustentabilidade 2014*. Disponível a versão online em: <<http://ri.rumolog.com/ptb/7327/RumoALL%20Relatrio%20de%20Sustentabilidade%202014.pdf>>. Consultado em jun. 2019.

\_\_\_\_\_. *Relatório de Sustentabilidade 2016*. Disponível a versão online em: <[ri.rumolog.com/ptb/9585/642047.pdf](http://ri.rumolog.com/ptb/9585/642047.pdf)>. Consultado em jun. de 2019

\_\_\_\_\_. *Relatório de Sustentabilidade 2017*. Disponível a versão online em: <<http://ri.rumolog.com/ptb/9585/642047.pdf>>. Consultado em jun. 2019.

RYDEWSKI, Carlos. Os segredos da fusão Rumo-ALL. *Época Negócios*. 24/05/2014. Disponível a versão online em: <<https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Resultados/noticia/2014/08/os-segredos-da-fusao-rumo-all.html>>. Consultado em jan. 2019.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo: 1870 - 1940. São Paulo: Hucitec/INL/MEC, 1981.

SALOMÃO, Alexa. ALL briga com ex-parceira na justiça. O Estado de São Paulo, 04 de novembro de 2013. Disponível a versão online em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,all-briga-com-ex-parceira-na-justica-imp-,1092997>>. Consultado em jun. 2019.

SAMPAIO, Mateus de Almeida Prado. A Macro-região canavieira do centro-sul do Brasil, Usinas Greenfields e Força de Trabalho Feminina: Análise de uma década (2001-2010 ) e perspectivas de futuro. In. ROSSINI, Rosa Ester (Org.). *Dinâmicas Contemporâneas do Espaço Agrário Brasileiro: Modernidade Técnico-Científica e Diferentes usos do Território*. São Paulo: Annablume, 2016, págs. 55 – 79.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 4<sup>a</sup> Ed, 8<sup>a</sup> reimpressão. São Paulo: Edusp, 2014.

SÃO PAULO (estado). CPI dos Transportes Intermunicipais. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, V. 113, nº 72, 15 de abril de 2003. Disponível a versão online em: <[https://www.al.sp.gov.br/repositorio/arquivoWeb/com/cpi\\_transportes\\_relatorio\\_final.pdf](https://www.al.sp.gov.br/repositorio/arquivoWeb/com/cpi_transportes_relatorio_final.pdf)>. Consultado em jun. 2019.

SÃO PAULO (estado). Lei nº 10.410, de 28 de outubro de 1971. Dispõe sobre a situação do pessoal das ferrovias estaduais, em decorrência da constituição da FEPASA

– Ferrovia Paulista S. A. e dá outras providências relacionadas a essa constituição. Disponível a versão online em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1971/lei-10410-28.10.1971.html>>.

SAQUET, Marcos Aurelio; SILVA, Sueli Santos da. *Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território*. Geo UERJ - Ano 10, v.2, n.18, 2º semestre de 2008. P. 24-42.

SCARAMUZZO, Mônica. *Cade aprova fusão entre ALL e Rumo e concorrentes questionam restrições*. Estado de São Paulo, 12 de fevereiro de 2015. Disponível a versão online em:<<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,cade-aprova-fusao-entre-all-e-rumo-e-concorrentes-questionam-restricoes-imp-,1633210>>. Consultado em jun. de 2019.

SILVA, Laís Ribeiro. A centralidade do BNDES para a sustentação recente do setor sucroenergético brasileiro (2002 – 2015). VIII Simpósio Internacional de Geografia Agrária e IX Simpósio nacional de geografia Agrária GT7 – Espaço e ordenamento jurídico na produção do espaço rural. Curitiba 1 a 5 de novembro.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Publicação Nº 7, IBGE, 1949 - Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. et. al. *I centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1978.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A Importância geoconômica das estradas de ferro no Brasil*. Tese de Doutorado. Presidente Prudente, São Paulo: Departamento de geografia UNESP, 2003.

TENÓRIO, Douglas Apprato. Capitalismo e ferrovias no Brasil. 2ª Ed. Curitiba: HD Livros, 1996.

VAROUFAKIS, Yanis. *E os Fracos Sobrem o que Devem?* Os bastidores da crise Européia. Trad. Fernando Santos. São Paulo: Autonomia Literária, 2017.

### **Sítios online consultados**

<http://www.agricultura.gov.br/>  
<https://www.al.sp.gov.br>  
<https://www.antf.org.br>  
[http://www.antt.gov.br/](http://www.antt.gov.br)  
<https://www.camara.leg.br>  
<https://www.cptm.sp.gov.br>  
<http://www.cosan.com.br/pt-br>  
<https://epocanegocios.globo.com/>  
<https://www.estadao.com.br/>  
<https://www.folha.uol.com.br>  
<http://g1.globo.com>  
<https://www.ig.com.br/#home>

<http://www.ipea.gov.br>  
<https://journals.openedition.org/confins/>  
<http://portal.antaq.gov.br/>  
[http://pt.rumolog.com/default\\_pti.asp?idioma=0&conta=45](http://pt.rumolog.com/default_pti.asp?idioma=0&conta=45)  
<https://www.raizen.com.br/>  
<http://transportes.gov.br/index.php>  
<https://www.unica.co>