

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E PRIVATIZAÇÃO: O
CASO DO RAMAL PASSO FUNDO – MARCELINO RAMOS
NA REGIÃO DO ALTO URUGUAI/RS**

ANA JÚLIAN FACCIO

ORIENTADOR: PROF. DR. ALDOMAR ARNALDO RÜCKERT

PORTO ALEGRE, ABRIL DE 2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E PRIVATIZAÇÃO: O
CASO DO RAMAL PASSO FUNDO – MARCELINO RAMOS
NA REGIÃO DO ALTO URUGUAI/RS**

ANA JÚLIAN FACCIO

Orientador: Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira (UFSC)

Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño (UFRGS)

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares (UFRGS)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós - graduação em Geografia como requisito para obtenção do título de **Mestre em Geografia.**

PORTO ALEGRE, ABRIL DE 2012

Faccio, Ana Júlian

Infraestrutura ferroviária e privatização : o caso do ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos na região do Alto Uruguai/RS. / Ana Júlian Faccio. – Porto Alegre : UFRGS/PPGGea, 2012.

150 f. il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, RS - BR, 2012.

Orientação: Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert

1. Estado. 2. América Latina Logística. 3. Atores locais/regionais. Título.

Catálogo na Publicação
Biblioteca do Instituto de Geociências - UFRGS
Miriam Alves CRB 10/1947

*DEDICO ESTE TRABALHO AOS MEUS PAIS,
FRANCISCO PAULO FACCIO E IVETE FACCIO,
E AO MEU NOIVO VINICIUS.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais pela força nessa caminhada, pelos valores passados de honestidade e humildade. Agradeço também a Deus, por ter me dado sabedoria e iluminado meus passos nesses dois anos.

Ao professor Dr. Aldomar A. Rückert, pelo comprometimento com a ciência geográfica e, acima de tudo, com a formação de seus alunos, obrigado pela orientação e por ser um excelente professor; por estar sempre do meu lado nesses dois anos e ter contribuído enormemente na minha formação.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia - Posgea (UFRGS), em especial professores doutores Paulo Roberto Rodrigues Soares, Oscar Sobarzo Miño, Tânia Marques Strohaecker, Dirce Maria Antunes Suertegaray pelas discussões em aula, pela contribuição teórica para minha formação. **Aos** professores doutores Hervé Théry (CNRS- França / convidado da USP) e a Clarisse Didelon (Université du Havre, França) pelas aulas de cartografia, especialmente do software Philcarto, o que possibilitou a confecção dos mapas.

Meus agradecimentos também aos atores locais/regionais entrevistados: Movimento dos Atingidos por Barragens - MAB, Movimento Popular Urbano - MPU, Sindicato da Indústria da Construção e do Mobiliário de Erechim SINDUSCON, Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura Familiar - SUTRAF, Sindicato dos Rodoviários - Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários do Alto Uruguai, COTREL - Cooperativa Tritícola de Erechim, Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai, Associação dos Municípios do Alto Uruguai - AMAU, América Latina Logística – ALL, ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres. Muito obrigada pela contribuição, sem a qual a pesquisa ficaria incompleta.

Agradeço também o DAER, EMATER, à Polícia Rodoviária Federal de Erechim (Inspetor Regivaldo Tonon), pelos dados fornecidos para a pesquisa.

Meu obrigado à Juliane e ao Edgar, do Movimento Popular Urbano, pelo apoio e atenção.

Agradeço à Universidade Federal do Rio Grande do Sul e aos funcionários do Posgea, da biblioteca do Instituto de Geociências e da SAE pela atenção e dedicação para com a instituição e com os alunos. Vocês são exemplos de profissionais, que todas as universidades públicas deveriam seguir.

Agradeço ao meu amor, amigo e namorado, Vinicius Silva Moreira pelas alegrias, companheirismo, mesmo estando longe.

Ao Povo brasileiro, que paga altíssimos impostos, sendo que, uma ínfima parcela deste valor destina-se à Educação.

À Capes, pelos dezoito meses de bolsa, que possibilitaram a realização dessa pesquisa.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	9
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	11
LISTA DE ANEXOS	13
RESUMO	14
ABSTRACT	15
INTRODUÇÃO	16
1. A FERROVIA COMO EIXO ESTRUTURADOR DA FORMAÇÃO TERRITORIAL DA MICRORREGIÃO GEOGRÁFICA DE ERECHIM/ RS	24
1.1 A Ferrovia Santa Maria (RS) – Itararé (SP): eixo estruturador da Colônia Erechim (atual Região do Alto Uruguai)	37
2. FIM DO ESTADO DESENVOLVIMENTISTA E A REFORMA DO ESTADO BRASILEIRO: O INÍCIO DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÕES	47
2.1 O Programa Nacional de Desestatização - PND	55
2.2. América Latina Logística (All), Atores Locais e Regionais, e a desativação do trecho ferroviário Passo Fundo/RS - Marcelino Ramos/RS. ..	59
3. A QUESTÃO DO PROJETO DE REATIVAÇÃO DO TRECHO FERROVIÁRIO PASSO FUNDO/MARCELINO RAMOS-RS	67
3.1. Geoeconomia dos fluxos de cargas na região	67
3.1.1. Fluxos de Caminhões na Rodovia RS 135	72
3.1.2. Fluxo de caminhões na Rodovia BR 153.....	74
3.2 Os diversos atores envolvidos no projeto e os conflitos públicos com a concessionária América Latina Logística – ALL	75
3.2.1 Movimentos sociais: MAB e MPU	76
3.2.2 Sindicatos: SUTRAF, SINDUSCON e Sindicato dos Rodoviários	80
3.2.2.1 SUTRAF - Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura Familiar	81
3.2.2.2 SINDUSCON (Sindicato da Indústria da Construção e do Mobiliário de Erechim)	82
3.2.2.3 Sindicato dos Rodoviários - Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários do Alto Uruguai.....	83

3.2.3 Cooperativa de comercialização de trigo e soja: COTREL	85
3.2.4 Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai e AMAU- Associação dos Municípios do Alto Uruguai	88
3.2.5 América Latina Logística – ALL	91
3.2.6. ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres.....	98
4. INFRAESTRUTRA FERROVIÁRIA E EXCLUSÃO SOCIAL: OS BEIRA-TRILHOS	100
4.1. Os Beira - Trilhos em Erechim / RS	105
5. PERSPECTIVAS DA REATIVAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO PASSO FUNDO - MARCELINO RAMOS NA REGIÃO DO ALTO URUGUAI.....	110
5.1 Audiências Públicas para Reativação das Ferrovias	110
5.2 A Proposta da Ferrosul e da Ferrovia Norte / Sul.....	113
6. CONSIDERAÇÕES	120
7. REFERÊNCIAS.....	123
ANEXOS	130
ANEXO 1. Roteiro de entrevistas aos atores locais/regionais da Microrregião Geográfica de Erechim (Alto Uruguai)	131
ANEXO 2. Manifesto do norte gaúcho pela reativação do Transporte Ferroviário e em defesa do patrimônio Público, Histórico e Cultural.....	137
ANEXO 3. MPF/RS cobra cumprimento de contrato em concessão ferroviária..	138
ANEXO 4. Carta de Porto Alegre - Carta do Sul.....	139

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura nº1 - Fluxograma de emancipações e criação de distritos (1857-1910).....	33
Figura nº 2 - Planta da Colônia Erechim e terras adjacentes”	34
Figura nº 3. Atores e a reativação da ferrovia na região do Alto Uruguai.....	61
Figura nº 4. Fluxo de caminhões na rodovia RS - 135	73
Foto nº 1 - Derrubada das árvores para instalação da sede da Colônia Erechim (atual cidade de Getúlio Vargas)	35
Foto nº 2 – Colônia Erechim, vista geral da sede em 1909 (atual cidade de Getúlio Vargas).....	35
Foto nº 3 – Trecho de estrada da sede à Estação Erechim (atual cidade de Estação).....	36
Foto nº 4 Processo de retirada das famílias beira - trilhos	79
Foto nº 5. Loteamento Aeroporto	80
Foto nº 6.Caminhões em frente a Cotrel	88
Foto nº 07 - Trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, Ponte Ferroviária em Marcelino Ramos	93
Foto nº 08 - Parte de dormentes	93
Foto nº 9 - Descaso com patrimônio ferroviário (Trecho Passo Fundo / Marcelino Ramos) localidade de Viadutos	94
Foto nº 10- Casas de moradores “beira – trilhos.....	102
Foto nº 11 Processo de retirada dos Beira - trilhos(a).....	102
Foto nº 12 Processo de retirada dos Beira - trilhos(b).....	103
Foto nº 13. Audiência pública realizada em Erechim dia 17 de maio de 2010	112
Foto nº 14. Seminário “Frente Parlamentar Gaúcha De Ferrovias" Passo Fundo em 01 de agosto de 2011	115
Foto nº 15. Seminário: “Desenvolvimento e Ferrovias" Porto Alegre 26 de agosto de 2011	116
Gráfico nº1	75
Mapa 1. Localização da Microrregião Geográfica de Erechim/RS	25

Mapa 2. Localização de Mato Castelhana e Mato Português, principais vias de passagem os tropeiros rumo a Sorocaba – SP e ponto de conflito com indígenas...	28
Mapa 3. Desmembramento do município de Passo Fundo de Cruz Alta, no ano de 1857	31
Mapa 4 - Rio Grande do Sul - 1918, Colônia Erechim, Passo Fundo	32
Mapa 5 – Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil – 1898	42
Mapa 6 – Encampação da rede pelo estado do Rio Grande do Sul – 1920.....	45
Mapa 7 – Situação da malha ferroviária em 1959 - RFFSA	46
Mapa 8 – Mapa de abrangência da América Latina Logística. Curitiba: América Latina Logística, 2002	58
Mapa 9 - Mapa de Produção de Soja na Microrregião Geográfica de Erechim.....	68
Mapa10 - Mapa da Produção de milho na Microrregião Geográfica de Erechim	69
Mapa 11- Mapa da Produção de Frango na Microrregião Geográfica de Erechim ...	70
Mapa 12 - Suinocultura na Microrregião Geográfica de Erechim	71
Quadro nº 1. A desestatização das malhas da RFFSA	57
Tabela nº 1. Trânsito de geral de veículos ano 2009 na BR 153/ km 38.....	74

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AD/AU - Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai

ALL - América Latina Logística

AMAU - Associação dos Municípios do Alto Uruguai

ANTT- Agência Nacional dos Transportes Terrestres

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BAP - Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico General San Martín

CAMERA - Câmera Agroalimentos S.A.

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CND - Conselho Nacional de Desestatização

CODESUL - Conselho de Desenvolvimento e Integração do Sul

COTREL - Cooperativa Tritícola de Erechim

COTRIMAIO - Cooperativa Agropecuária Alto Uruguai Ltda.

CUT - Central Única dos Trabalhadores

DAER - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes

FERROSUL - Ferrovia de Integração do Sul S.A.

FETRAF/SUL - Federação dos Trabalhadores na Agricultura Familiar da Região Sul

FHC - Fernando Henrique Cardoso

FND - Fundo Nacional de Desestatização

IPHAE - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

IPHAN - Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ICMS - Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

MAB - Movimentos dos Atingidos por Barragens

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

MESO - (Mesopotâmico) Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza

MPF - Ministério Público Federal

MPU - Movimento Popular Urbano

MS - Mato Grosso do Sul

MST - Movimento dos Sem Terra

MTD - Movimento dos Trabalhadores Desempregados

OLFAR - Indústria e Comércio de Óleos Vegetais
P.B.T. - Peso Bruto Total
PAC 2 - Programa de Aceleração de Crescimento 2
PAC I - Programa de Aceleração do Crescimento I
PND - Programa Nacional de Desestatização
PNDR - Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PPRF/ERECHIM - Polícia Rodoviária Federal de Erechim
PR - Paraná
PRADOZEN - Comércio, Serviços e Transportes
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A
RS - Rio Grande do Sul
SC - Santa Catarina
SINDICATO DOS RODOVIÁRIOS - Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários do Alto Uruguai
SINDUSCON - Sindicato da Indústria da Construção e do Mobiliário de Erechim
SNV - Sistema Nacional de Aviação
STR - Sindicatos dos trabalhadores Rurais
SUTRAF - Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura Familiar
TERMASA - Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S.A.
VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
VFRGS - Viação Férrea do Rio Grande do Sul

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1. Roteiro de entrevistas aos atores locais/regionais da Microrregião Geográfica de Erechim (Alto Uruguai).....	131
ANEXO 2. Manifesto do Norte Gaúcho pela reativação do transporte Ferroviário e em defesa do Patrimônio Público, histórico e cultural	137
ANEXO 3. MPF/RS cobra cumprimento de contrato em concessão ferroviária.....	138
ANEXO 4. Carta de Porto Alegre - Carta do Sul	139

RESUMO

A presente pesquisa propõe discutir e analisar as mudanças de uso do território que ocorreram na Microrregião Geográfica de Erechim em função da desativação do trecho ferroviário Estação – Marcelino Ramos após a reforma do estado brasileiro e início das privatizações / concessões dos setores de transporte ferroviário, bem como, a luta dos atores locais/regionais para a reativação do trecho ferroviário. Com a crise do Estado desenvolvimentista brasileiro na década de 1980/1990, surge uma nova configuração nas relações de poder. A multidimensionalidade do poder no território nacional surge com o neoliberalismo, ou seja, diversos atores da sociedade passam a exercer poder em diferentes escalas, nos diferentes territórios. Nessa perspectiva, o Estado passa a ser regulador do território e dos serviços prestados por empresas de capital privado. As concessionárias dos serviços estatais, que passam a atuar no território brasileiro após 1990 com a política neoliberal, ficam incumbidas de prestar serviços para a sociedade, mediante regras do contrato de concessão. Mas, ao mesmo tempo, as Agências reguladoras dos serviços prestados a tais empresas fiscalizam de forma deficitária, deixando brechas para que empresas burlem com os contratos de concessão, não cumprindo com as cláusulas. Entre elas, a América Latina Logística - ALL, responsável pelo transporte ferroviário da malha sul do Brasil desde 1996, abandonou trechos sem explicações públicas, entre os quais o trecho Passo Fundo – Marcelino Ramos /RS. Com isso, os atores locais/regionais, deixados ao descaso pela empresa e pelo Estado, passam a reivindicar a partir de Audiências Públicas, a reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento local/regional, bem como que as propostas da Ferrosul ou da ferrovia Norte/Sul concretizem-se.

Palavras-chave: Estado – América Latina Logística – Atores Locais/Regionais

ABSTRACT

This research aims to discuss and analyze the territory changes' use that happened in the Erechim Geographic Microrregion due to the deactivation of the railroad stretch Estação – Marcelino Ramos, soon after the reform of the Brazilian state and the beginning of the privatizations/concessions of the railway transportation sector, as well as the struggle of local/regional actors for the reactivation of the railroad stretch. With the crisis of the Brazilian developmental state in the 80s and 90s a new configuration of power relations becomes. The multidimensionality of power in the national territory comes with neoliberalism, in other words, several society actors start to exercise power in different degrees, in different territories. In this perspective, State starts to act as a regulator of the territory and of the services provided by private services firms. These firms, contracted to make government services, which start to act in the Brazilian territory after the 1990's neoliberal policy, are responsible for providing services to society according to the concession contracts' rules. But at the same time, the Regulatory Agencies of the services done by these firms monitor are deficient, allowing loopholes for companies to circumvent the concession contracts, not abiding the terms. Among them, the America Latina Logística – ALL, responsible for the railway network of southern Brazil since 1996, abandoned sections without public explanations, among them the Passo Fundo – Marcelino Ramos/RS stretch. So, the local/regional actors, neglect by the company and the State, start to claim in Public Audiences the reactivation of the railroad in favor of the local/regional development, as well as the implementation of the Ferrosul or North/South Railway proposals.

Key words: State – América Latina Logística – Local/Regional Actors

INTRODUÇÃO

No início da formação do território do Rio Grande do Sul, a região hoje denominada Alto Uruguai (Microrregião Geográfica de Erechim, ver Mapa 1) era ocupada por índios, caboclos e posseiros e conhecida como “terra de ninguém”.

Com a fundação da Colônia Erechim pretendia-se resolver os problemas da região do Alto Uruguai, não só no sentido de suprir a insuficiência das outras colônias, mas também de atender antigos colonos de diversas procedências ao ocupar o ainda despovoado “Sertão do Erechim”.

A construção da estrada de ferro ligando o sul do país a São Paulo, passando pela Colônia Erechim, possibilitou a formação de povoados e trouxe o desenvolvimento para essa região, que passou a apresentar funções pertinentes à ferrovia. Ao longo da estrada de ferro surgiram diversos povoados que mais tarde deram origem a vários municípios da região entre eles Estação Paiol Grande (atual município de Erechim) e Estação Erebangó (atual município de Erebangó).

No início da construção da linha férrea Santa Maria (RS) – Itararé (SP), o governo do Brasil concedeu a construção para uma empresa belga, a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. Em decorrência do término da obra, a empresa teria direito a usufruir da linha por 25 anos. Com a crise sofrida na primeira guerra mundial, a empresa não investiu mais na estrada de ferro, fazendo com que, em 1920, o governo de Borges de Medeiros tomasse medidas que acabaram por resultar na encampação da linha férrea. Isso ocorreu devido à má conservação das linhas, ao atraso dos trens e a acidentes que com frequência vinham ocorrendo. A viação férrea ficou nas mãos do governo do Estado por cerca de quarenta anos. Anos mais tarde, já na década de 60, a malha ferroviária foi incorporada a RFFSA.

Na década de 1980/1990, entra em curso a reforma do Estado brasileiro, com a adoção do projeto neoliberal. Os países subdesenvolvidos passaram a apresentar prejuízos sociais e econômicos, como a entrada de capital internacional, que através do processo de privatizações acabou por adquirir concessões de empresas públicas, gerando desemprego e deixando à margem lugares que não lhe eram de interesse.

O discurso do Estado - mínimo, empreitado em todo o mundo, favoreceu no Brasil a implementação de um modelo de privatizações e de concessões

prejudicial a esse país (...). Esse contexto foi o espaço propício para Fernando Collor de Melo e Fernando Henrique Cardoso colocarem o Brasil no rol dos países globalizados. (SILVEIRA, 2003, p. 288).

O processo de sucateamento das ferrovias no Brasil iniciou-se no final da década de 1980, motivando as concessões ao capital privado. Assim,

Aproveitando-se do contexto e dos discursos a favor das concessões e privatizações, os interessados a assumir as empresas públicas passaram a incentivar a desregulamentação, a privatização e concessão dos setores de utilidade pública em nome da economia de mercado (SILVEIRA, 2003, p.290).

Em 1990, o Estado passa a colocar em prática as privatizações de empresas, concedendo os serviços para o capital privado, no que resultou a privatização do setor ferroviário

A Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) foi incluída no programa de desestatização e, a malha da região sul leiloada para a América Latina Logística (ALL). Em 1997, a empresa concessionária dos serviços abandona trechos ferroviários alegando não ser viável economicamente, no caso o Trecho Passo Fundo/Marcelino Ramos/RS.

Ao considerar desvantajoso o trecho ferroviário, a ALL afetou uma grande gama da sociedade civil, regional e local, que foi deixada à margem, no momento em que a empresa simplesmente retirou de circulação os trens, no ano de 1997, sem qualquer aviso prévio a prefeituras, entidades locais, empresários, etc.

“Face à multidimensionalidade do poder, o espaço reassume sua força e recupera-se a noção de território. Trata-se, pois agora de uma geopolítica de relações multidimensionais de poder em diferentes níveis espaciais” (BECKER, 1983, p.7). O poder é exercido no território pelos diversos níveis escalares e passa a tornar-se multidimensional, nas mãos de diversas camadas da sociedade.

O local/região passa a organizar movimentos reivindicatórios para a reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional, atuando nessa organização municípios, sindicatos, cooperativas, agência de desenvolvimento, Ministério Público Estadual e Ministério Público Federal, bem como movimentos sociais; Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e o Movimento Popular Urbano (MPU). Essa luta caracteriza-se contra o Estado, representado pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres - ANTT que não vem cumprindo com seu papel

regulador e fiscalizador dos serviços e contra a concessionária ALL, que não vem cumprindo com o contrato de concessão.

A partir da reivindicação para reativação do modal ferroviário pelos atores locais/regionais iniciam-se diversas audiências públicas, na procura de alternativas, como a criação da Ferrosul e a proposta de expansão da Ferrovia Norte/Sul, tornando-se uma possível solução para reativação do modal ferroviário.

Dessa forma, nessa pesquisa far-se-á discussões sobre a ferrovia como eixo norteador da formação da colônia Erechim, a reforma do Estado brasileiro, a luta pela reativação da ferrovia (trecho Passo Fundo- Marcelino Ramos - RS), o direito à moradia dos beira - trilhos, bem como soluções para reativação com a Ferrosul e ferrovia Norte/Sul.

Para nortear e justificar a problemática da pesquisa algumas referências foram utilizadas, entre elas: Becker, Raffestin, Santos; Silveira, Santos e Castro.

Na contemporaneidade, o Poder do Estado deixa de ser centralizado, unidimensional. “O aparelho governamental não é instrumento único de Poder” (BECKER, 1983). O poder é exercido no território pelos diversos níveis escalares e passa a se tornar multidimensional, nas mãos de diversas camadas da sociedade. O Estado passa a ser mediador e regulador do território nacional.

Conforme Becker (1983, p. 4), referindo-se ao Estado, “ele é mediador entre os interesses internacionais e o espaço nacional. No terceiro mundo, o Estado viabiliza e regula a penetração da grande empresa através de transferências subsidiadas de tecnologia e de produção do espaço”.

Os atores envolvidos na reativação do trecho ferroviário apresentam - se em diferentes níveis de escalas e poder. A produção do território ocorre entre diversos atores, com a interação de diferentes escalas que irão produzir uma estrutura territorial, conforme se pode corroborar:

As “imagens” territoriais revelam as relações de produção e conseqüentemente as relações de poder, e é decifrando-a que se chega à estrutura profunda. Do Estado ao indivíduo, passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que “produzem” o território. De fato, o Estado está sempre organizando o território nacional por intermédio de novos recortes, de novas implantações e de novas ligações. O mesmo se passa com as empresas ou outras organizações (...). O mesmo acontece com um indivíduo que constrói uma casa ou, para aquele que arruma um apartamento (RAFFESTIN, 1980, p.152).

Entre os atores que produzem o território no nível internacional enquadram-se a própria empresa concessionária do trecho ferroviário ALL, em nível nacional o Estado como concedente do trecho ferroviário, e a ANTT, além do Ministério Público Federal. Em nível regional, diversas associações entre elas AMAU (Associação dos Municípios do Alto Uruguai), e em nível local uma gama mais diversificada da sociedade civil, movimento sociais, Movimentos dos Atingidos por Barragens (MAB), Movimento Popular Urbano (MPU), sindicatos, empresários locais, principalmente da construção civil, cooperativas agrícolas, prefeituras municipais.

Após as privatizações / concessões da rede ferroviária no Brasil, esta se tornou um instrumento de integração do território para atender os interesses de atores hegemônicos. Em cada área, os objetos tendem a exercer certas funções e os respectivos processos são, em grande parte, submetidos ao papel regulador de instituições e empresas (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 289). Deste modo,

O território é a arena da oposição entre o mercado - que singulariza – com as técnicas da produção, a organização da produção, a “geografia da produção” e a sociedade civil - que generaliza – e desse modo envolve, sem distinção, todas as pessoas. Com a presente democracia de mercado, o território é suporte de redes que transportam as verticalidades, isto é, regras e normas egoísticas e utilitárias (do ponto de vista dos atores hegemônicos), enquanto as horizontalidades levam em conta a totalidade dos atores e das ações (SANTOS, 1997, p.207).

As verticalidades transportadas para o território, através de redes, demonstram que os atores hegemônicos internacionais possuem uma ampla influência no local. É por meio de determinações impostas que acabam atingindo regiões e prejudicando o desenvolvimento local/regional, cabendo ao Estado a função de regular, coordenar e fiscalizar as normas egoísticas desses atores hegemônicos; para isso cria as agências reguladoras, uma das formas de gestão do território.

(...) Cada firma tem o seu próprio escopo, o seu próprio *timing*, operando assim segundo, metas específicas e motivações privatistas, egoísticas, sendo tais motivações, elas próprias, motivadas pelo “instinto animal” das empresas, por uma busca incessante de aperfeiçoamento e adaptação ao chamado mercado global, seguindo as regras fluidas e caprichosas da competitividade. (...). (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p.296).

A reforma do Estado brasileiro facilitou a entrada de capital privado com privatização/concessão de empresas públicas que acabou gerando imposição de verticalidades sobre determinados territórios locais/regionais. Dessa forma, (...) o

território, é a arena privilegiada dos conflitos e opções colocados pela globalização (CASTRO, 2005, p.241). Santos (1997, p.300) aborda que:

Com o predomínio de lógicas internas ou externas no comando do desenvolvimento dos lugares podemos dizer se configuram dois tipos principais de situações geográficas: uma mais *horizontal*, isto é, mais estreitamente ligada às solidariedades locais e regionais da produção; outra mais *vertical*, ligadas sobretudo à influência de vetores externos ao lugar, portadores de uma racionalidade nem sempre consentânea com a reprodução local da vida.

Essa racionalidade imposta pela empresa concessionária do trecho ferroviário ALL, perpassa a união, os estados e, principalmente, a região e os municípios (local), esses dois últimos principais atores prejudicados pela decisão dessa empresa da desativação do transporte ferroviário do trecho Estação - RS / Marcelino Ramos - RS.

O papel de comando, todavia, é reservado as empresas dotadas de maior poder econômico e político, e os pontos do território em que elas se instalam constituem meras bases de operação, abandonadas logo que as condições deixam de lhes ser vantajosas. As grandes empresas, por isso mesmo, apenas mantém relações verticais com tais lugares (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p.291).

As grandes empresas de capital privado produzem o território somente para fins econômicos, enquanto determinados lugares possuem vantagens econômicas e competitivas para o mercado global estas permanecem atuando no território. No momento que essas empresas consideram os lugares que se instalam desvantajosos economicamente, partem para locais mais atrativos economicamente. Dessa forma, Santos (1997, p.206) diz que:

Por enquanto, o Lugar – não importa sua dimensão – é espontaneamente, a sede das resistências, às vezes involuntárias, da sociedade civil, mas é possível pensar em elevar esse movimento a desígnios mais amplos em escalas mais altas.

Os lugares podem se refortalecer horizontalmente, reconstruindo, a partir de ações localmente construídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo. (SANTOS,1997, p. 228). Surgem assim, novas formas de organização em prol da reativação do trecho ferroviário, pela sociedade civil, local e regional, através de Audiências Públicas para a reativação do transporte ferroviário na região do Alto Uruguai (Microrregião Geográfica de Erechim).

É esse refortalecimento do local com organizações para interesse coletivo que irá possibilitar a melhoria de vida das populações excluídas, marginalizadas, em áreas de faixa de domínio, “os beira-trilhos”, que acabaram sendo um dos principais atores envolvidos com o projeto de retomada do modal ferroviário.

A presente pesquisa está baseada em duas hipóteses, as hipóteses para investigar a luta dos atores locais/regionais para a reativação do trecho ferroviário e o descaso do Estado e da concessionária com a região são:

- 1- O “sucateamento” do trecho ferroviário Estação/Marcelino Ramos demonstra os problemas gerados após as concessões em 1997, mesmo que agência reguladora ANTT, representando o Estado, fiscalize as atividades previstas em contrato.
- 2- A necessidade da retomada do modal ferroviário é de extrema relevância para os atores locais - regionais sendo mais uma alternativa de transporte de cargas, levando-se em consideração a má conservação das rodovias e o aumento de fluxos de caminhões.

Com base nas hipóteses, o objetivo geral da pesquisa está focado em "analisar e descrever as mudanças de uso do território que ocorreram na Microrregião Geográfica de Erechim em função da desativação do trecho ferroviário Estação – Marcelino Ramos, após a reforma do estado brasileiro e início das privatizações / concessões dos setores de transporte ferroviário, bem como, a luta dos atores locais/regionais para a reativação do trecho ferroviário".

Os objetivos específicos consistem em:

- Compreender e dissertar sobre a formação territorial da Microrregião Geográfica de Erechim, através da construção do trecho ferroviário Santa Maria / RS – Itararé/SP;
- Explicar as transformações que ocorreu no setor de transportes ferroviário no Brasil com o fim do estado desenvolvimentista e a reforma do estado brasileiro, o que alavancou as privatizações desse setor;
- Diagnosticar a importância da reativação do trecho ferroviário Estação - Marcelino Ramos/RS, para os atores locais/ regionais.
- Avaliar os fluxos transporte de cargas e fluxos de caminhões nas principais rodovias (RS/135 e BR/153) da microrregião geográfica de Erechim.

Após discussões e análises que nortearam a pesquisa, a dissertação apresenta-se dividida em cinco capítulos: 1. A Ferrovia como eixo estruturador da

Formação Territorial da Microrregião Geográfica de Erechim/ RS; 2. Fim do Estado desenvolvimentista e a reforma do Estado Brasileiro: O Início do Processo de Privatizações; 3. A Questão do projeto de reativação do trecho Ferroviário Passo Fundo/Marcelino Ramos-RS; 4. Infraestrutura Ferroviária e exclusão social: os Beira-Trilhos; 5. Perspectivas da reativação do ramal Ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos na região do Alto Uruguai.

No primeiro capítulo será abordada a formação territorial da microrregião geográfica de Erechim, a ocupação e o povoamento da região têm como base o ramal ferroviário Santa Maria/RS - Itararé/SP, que possibilitou a efetivação da região do Alto Uruguai.

Já, o segundo capítulo fundamenta-se numa reflexão teórica, sobre a reforma do estado brasileiro que se torna regulador, sendo que o poder deixa de ser centralizado e passa a ser multidimensional, com diferentes atores em diferentes níveis escalares, além disso, será discutida a entrada de um novo modelo econômico no Brasil, o neoliberalismo que possibilitou o país a dar início às privatizações de setores públicos. Num segundo momento, serão enfatizados os conceitos de verticalmente e horizontalidades, é através desses conceitos que os diversos atores buscam soluções horizontalmente, para proteger-se dessa racionalidade das empresas multinacionais.

O terceiro capítulo trata da questão central dessa pesquisa, comprovam-se as hipóteses. Num primeiro momento serão analisados e discutidos dados da geoeconomia e dos fluxos nas rodovias RS 135 e BR 15, na região do Alto Uruguai; posteriormente, propõe-se a discutir as diferentes ações, estratégias e discussões promovidas pelos atores locais/ regionais para a reativação do modal ferroviário na região.

Por sua vez, o quarto capítulo tratará dos principais atores envolvidos no processo de reativação do modal ferroviário, os beira-trilhos. Para isso, nesse capítulo será discutido o conceito de segregação, o direito à moradia, e a luta dos beira-trilhos para conquistar esse direito.

E, por fim, o quinto e último capítulo tratará das diversas audiências e debates promovidos pelos atores locais/regionais, a fim de reativar o modal ferroviário na região do Alto Uruguai. Ao longo das audiências, duas alternativas foram propostas para efetivação da reativação, a primeira criação da Ferrosul e a segunda a proposta de expansão da Ferrovia Norte/Sul, que será abordado nesse capítulo.

As considerações apresentarão análise, observações e discussões, referentes às hipóteses levantadas e à problemática da pesquisa. Os anexos trazem roteiro de entrevistas aos atores locais/regionais da Microrregião Geográfica de Erechim (Alto Uruguai); o Manifesto do norte gaúcho pela reativação do Transporte Ferroviário; notícia do MPF/RS que cobra cumprimento de contrato de concessão ferroviária; e a Carta de Porto Alegre.

1. A FERROVIA COMO EIXO ESTRUTURADOR DA FORMAÇÃO TERRITORIAL DA MICRORREGIÃO GEOGRÁFICA DE ERECHIM/ RS

A região hoje denominada Alto Uruguai, localizada ao norte do estado do Rio Grande do Sul (Mapa 1), nos primórdios da ocupação do continente de São Pedro do Rio Grande do Sul, fazia parte da redução de Santa Tereza. Essa redução é uma das 18 do Tape, que pertencia à coroa espanhola, e que, através dos padres jesuítas, pretendiam catequizar os nativos do território ainda desconhecido.

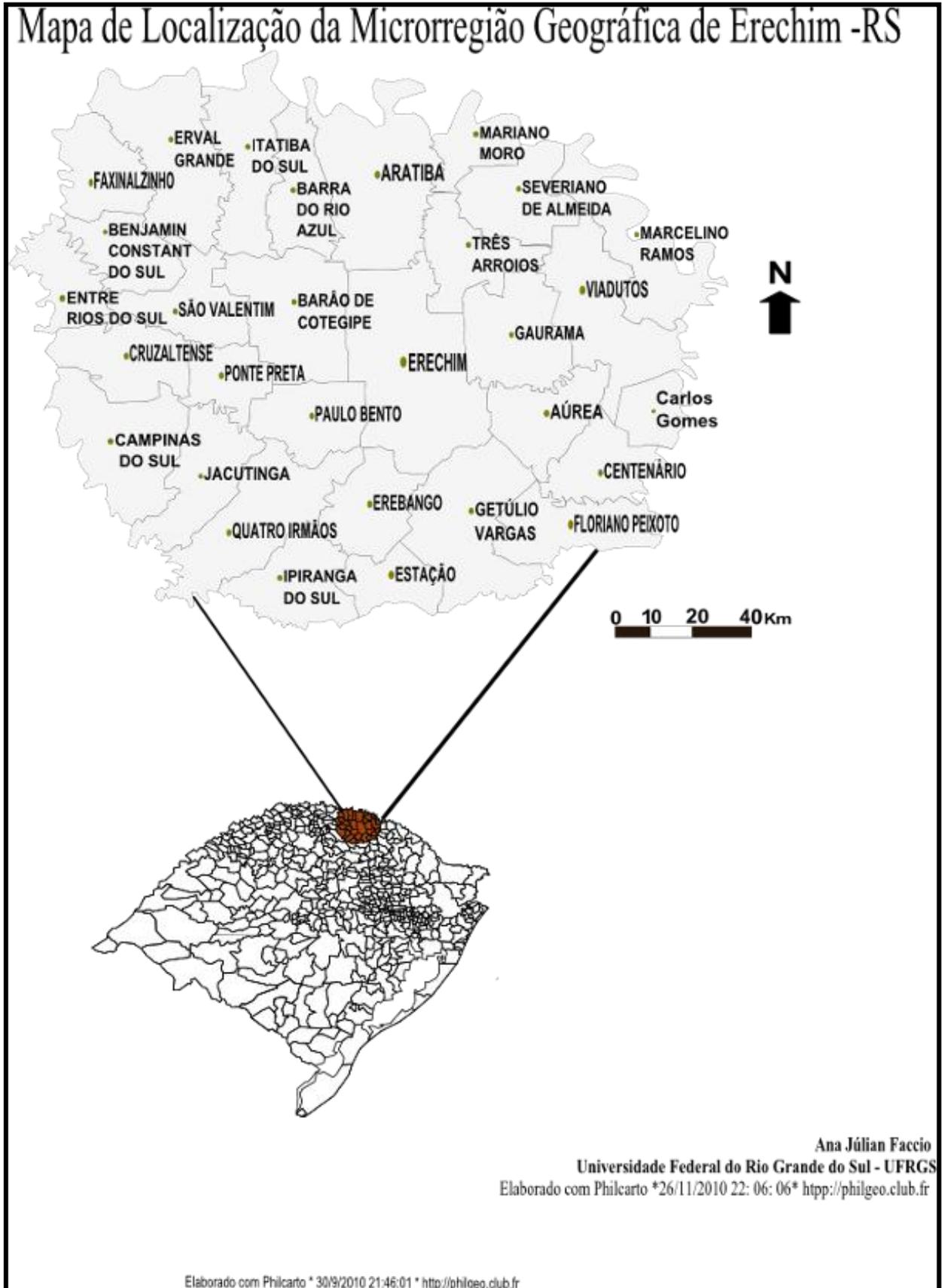
No entanto, bandeirantes vindos de São Paulo e pertencentes à Coroa Portuguesa obtiveram o conhecimento dessas reduções e invadiram essas áreas a procura de mão - de - obra escrava indígena. Os padres jesuítas foram expulsos do território e deslocaram-se para a região do Paraguai, abandonando o gado o qual criavam nas reduções. Além disso, grande parte dos indígenas foi capturada pelos bandeirantes.

Segundo Ruyer (apud TASSO, s/d, p. 17)

sabia-se vagamente que o inimigo rondava pelas cabeceiras do Uruguai e por isso os padres despacharam espias por terra e pelo rio. Chegando os padres ao salto do Uruguai, contaram que o plano dos paulistas era de tomar a redução de Santa Teresa (proximidades de Passo Fundo), pelo visto os paulistas e mineiros já conheciam nossa região nos albores do século XVII.

Já, Rückert (2008) diz que “esta redução, próxima à cidade de Passo Fundo, foi usada por bandeirantes paulistas (André Fernandes)¹ para aprisionamento de indígenas das diversas reduções jesuíticas”.

¹ Segundo D’ávila (1996, p. 31 - 32), “André Fernandes e Fernão Dias foram os dois paulistas responsáveis por comandar bandeiras que atacaram estabelecimentos missioneiros do Planalto Médio. André Fernandes comandou a bandeira formada por mais de duas centenas de mamelucos paulistas e um grande número de índios tupis que às vésperas do Natal de 1637, atacou a Redução de Santa Teresa de Los Pináles y Yerbazales (situada próxima a Passo Fundo). Expulsou os jesuítas, aprisionou os indígenas e enviou esses como cativos para São Paulo, porém não destruiu a redução, transformando-a em arraial dos bandeirantes. Os índios não enviados para São Paulo continuaram no aldeamento”.



Mapa 1. Localização da Microrregião Geográfica de Erechim/RS

Org: FACCIO, A.J.

Os indígenas guaranis e caingangues foram os primeiros povos a ocupar o território do Planalto Médio e do Alto Uruguai. Eles viviam em sociedade não existindo a propriedade da terra, que foi implantada com a chegada dos europeus.

Segundo Kühn (2002), os indígenas do tronco linguístico Jê (caingangues) não eram pacíficos como os guaranis e, somente no século XIX, submeteram-se aos brancos quando foram criadas então as reservas que até hoje existem na região do Alto Uruguai.

Após a saída dos padres das reduções, o gado ficou solto, dando espaço à chamada “preia do gado xucro”. Com isso, os bandeirantes (paulistas, lagunenses e mineiros) vinham até o território do Continente de São Pedro (atual Rio Grande do Sul), em busca do gado abundante para vender couro e sebo para a Europa, além de também utilizá-los nas minas em Minas Gerais, de modo que muitos acabaram se instalando e formando povoados na região norte do estado.

Após meio século da tomada da redução de Santa Tereza, em 1682 os jesuítas retornam à região, conforme pode-se corroborar:

Os jesuítas retornaram ao território a leste do rio Uruguai dando início à construção dos Sete Povos das Missões². Os campos serranos da antiga redução de Santa Tereza passam a fazer parte da redução São João Batista, região mais oriental das missões jesuíticas no domínio espanhol (RÜCKERT, 1997, p.46).

Ainda segundo Rückert (2008), “no segundo período das reduções jesuíticas a região do Planalto Médio e do Alto Uruguai (que estava na região de abrangência da redução de São João Batista) é espaço de circulação dos missionários coletores de erva mate nos campos serranos e florestas”.

Com o término dessas reduções, após o conflito entre espanhóis e portugueses de um lado e os índios das reduções de outro, os sete povos ficaram abandonados por vários anos.

A região do Planalto Médio e do Alto Uruguai passou a ser espaço de conflitos entre agricultores e grupos indígenas. Segundo (ZARTH, 1997, p. 40-41) “para ocupar a região, os pecuaristas, extrativistas e agricultores enfrentaram as

² Os sete povos das missões eram constituídos pelas reduções de São Francisco de Borja, São Nicolau, São Luiz Gonzaga, São Miguel Arcanjo, São Lourenço Mártir, São João Batista e Santo Ângelo Custódio.

populações guarani e caingangue e as submetem a uma luta que durou várias décadas”.

Na fase do tropeiro (aquele que arrebanha o gado xucro até São Paulo), produz-se a articulação inicial do território meridional ao centro da colônia e a ocupação progressiva das terras por esses tropeiros que acabam por sedentarizar-se (RÜCKERT, 1997, p.47).

O caminho dos tropeiros³, além de ter aberto vias de comunicação com o interior do país, possibilitou também o surgimento de povoados e classes dominantes em determinadas regiões como Cruz Alta e Passo Fundo, fazendo com que surgissem conflitos entre esses povoados e essas classes e os indígenas e caboclos⁴ colhedores de erva mate.

Nas terras interioranas de Cruz Alta (que emerge como município em 1834), no lugar que passa a ser conhecido como Passo Fundo, pode-se apontar a presença da nova classe senhorial escravocrata pecuarista a partir de meados da segunda década do século XIX. Trata-se de lugar de passagem para os paulistas e lagunenses que demandam as terras das missões e pelos tropeiros de gado; esse trecho é dominado pelos indígenas e habitado por caboclos nômades. Após o término das missões jesuíticas, os indígenas passaram a causar grandes transtornos aos luso-brasileiros que percorrem o caminho, infligindo-lhes várias mortes, o que faz o governo provincial tomar decisões de repressão e expropriação aos indígenas (RÜCKERT, 1997, p.51-52).

Os conflitos davam-se principalmente entre o Mato Castelhana e o Mato Português. Isso, pode ser observado no Mapa 2, onde a presença de tribos indígenas era notável e os conflitos, intensos, fazendo com que o presidente da província do Rio Grande de São Pedro em 1846, o General Lima e Silva, Conde de Caxias, escrevesse no relatório enviado à assembléia provincial as seguintes ordens:

Para afugentar os bugres selvagens que atacam os viajantes nas picadas dos matos Português e Castelhana ordenei ao Ten. Cel. Antonio Maia, Comandante do 2º Batalhão de Caçadores e da Guarnição de Cruz Alta, que mandasse alargar com mais de 20 braças as ditas picadas na extensão de 2 léguas e meia pelo Mato Português e de meia légua pelo Mato Castelhana, empregando nesse serviço para maior economia 100 praças do dito batalhão, vencendo a gratificação de 200 reis diários e atemorizando a

³ Segundo D’avila (1996, p. 38), o caminho dos tropeiros tinha como ponto de partida São Borja, seguindo por onde hoje estão as cidades de Cruz Alta, Carazinho, Passo Fundo, Lagoa Vermelha, Vacaria e Bom Jesus. Entre Passo Fundo e Lagoa, localizava-se um dos trechos mais perigosos, a travessia do Mato Castelhana, do Campo do Meio e do Mato Português.

⁴ Caboclo: mestiço de branco com índio.

Havia postos fiscais em Vacaria e Lagoa Vermelha, locais, por onde se fazia os contrabandos dos espanhóis. Além disso, Cruz Alta e Passo Fundo eram os lugares de pouso dos condutores de gado (TASSO, s/d, p.15).

Segundo D'ávila (1996), os paulistas ou curitibanos que nos campos e matos de cima da serra se envolviam com a negociação de erva e das tropas ficaram conhecidos como birivas.

Os birivas, em sua maioria caboclos curitibanos, quando no final da segunda e na terceira década do século XIX, começaram explorar as matas do planalto médio em busca de ervais, tiveram colaboração da força de trabalho de índios e negros, além da força de trabalho e a experiência dos caboclos ervateiros, vaqueanos da região, isto significa que o elemento negro, seja como escravo ou como liberto, foi introduzido no planalto médio pelo biriva [...] nas atividades ervateiras e tropeiras da época praticamente inexistia trabalho assalariado (D'AVILA, 1996, p.40).

Os tropeiros, em sua maioria paulistas e lagunenses, percorriam o território de Rio Grande de São Pedro juntamente com gado e mulas, com destino à região de Sorocaba (São Paulo). Nessa travessia, tais viajantes passavam pelo território de Passo Fundo, onde muitos acabaram instalando - se e também desenvolvendo o comércio.

O caminho dos tropeiros tinha passagem por Passo Fundo e Lagoa Vermelha com destino a São Paulo. Com isso Passo Fundo passou a ter uma grande importância, devido à presença de uma cobertura vegetal de matas, com a presença de pinheiros brasileiros (araucárias), ervais e alternados por pastagens naturais, fizeram de Passo Fundo, divisor de águas das bacias do Uruguai e do Jacui uma terra de passagem, uma linha divisória e um lugar de ciclos de prosperidades: erva - mate, tropas de mulas, gado e madeiras (D'AVILA, 1996 p.27-28).

Segundo esse mesmo autor, a emancipação do distrito de Passo Fundo, que pertencia à Cruz Alta, deveu-se a razões de crescimento populacional, econômico e político.

Hemeterio Velloso (apud D' AVILLA, 1996, p. 97) diz que: "Em 1855, achando-se em Cruz Alta, ai chegou o doutor Francisco Antônio Rosa, médico, o qual tendo ido a Passo Fundo, disse ter achado a povoação muito mais animada, em sua vida comercial, do que a de Cruz Alta".

Com esse depoimento, pode-se notar que a cidade de Passo Fundo, nessa época, estava muito mais desenvolvida economicamente, além de se encontrar com

uma população considerada significativa para que se tornasse possível a emancipação em relação a Cruz Alta.

“Em 1857, Passo Fundo passa de freguesia⁵ à vila, através da lei nº 340 de janeiro de 1857, na qual consta que os limites da vila do Passo Fundo compreenderão não só o distrito que essa tinha quando freguesia, como todo o território da nova freguesia da Soledade”. (D’ AVILLA, 1996, p. 97). Conforme Antonino Xavier (apud D’ AVILLA, 1996, p. 97),

os limites de Passo Fundo seriam os seguintes: “ao norte pelo rio Uruguai, dividindo com as províncias de Santa Catarina e Paraná; a leste e, ao sul, pela Serra Geral, sem determinação de pontos com os municípios de Santo Antônio da Patrulha, Taquari, Rio Pardo, Cachoeira e Santa Maria; a oeste, pelos rios da várzea e Jacuí e trechos mais ou menos incertos, com o município de Cruz Alta”.

“Dos vinte e quatro municípios que então passaram a existir, Passo Fundo era o de maior extensão territorial, com uma área de mais de 24.000 quilômetros quadrados”, como pode ser observado no Mapa 3 (D’ AVILLA, 1996, p.97).

“Somente no início do século XIX, o território Passofundense (abrange o Planalto Médio e Alto Uruguai) foi definido em função da ordenação político-administrativa da capitania, tempo depois província do Rio Grande do Sul”. (D’AVILA, 1996, p. 27). Passando a constituir-se de vários distritos.

Segundo RÜCKERT (1996), o território de Passo Fundo passa a ter sua área original reduzida significativamente em 1918, em decorrência de importantes desanexações municipais, dentre elas a da Colônia Erechim, em 1918 (Mapa 4 e Figura 1).

⁵ Freguesia: Segundo Fortes e Wagner (1963, p.136), “é a designação dada à provisão eclesiástica nos períodos colonial e imperial, que denomina uma povoação, ou um conjunto de paroquianos. A designação que antecede a freguesia é capela, que também designa uma povoação ou arraial. O povoado de Passo Fundo, por resolução da câmara municipal de Cruz Alta, em 5/8/1834, é elevado à condição de 4º distrito, passando a ser um dos seis que compõem este município nesse ano. Em 1834, igualmente, a povoação é designada capela. Em 26 de novembro de 1847, pela lei nº 99, é transformado em freguesia. Em 1857, pela lei nº 2 340, a Vila de Passo Fundo é guindada à condição de cidade”.



Mapa 3. Desmembramento do município de Passo Fundo de Cruz Alta no ano de 1857.

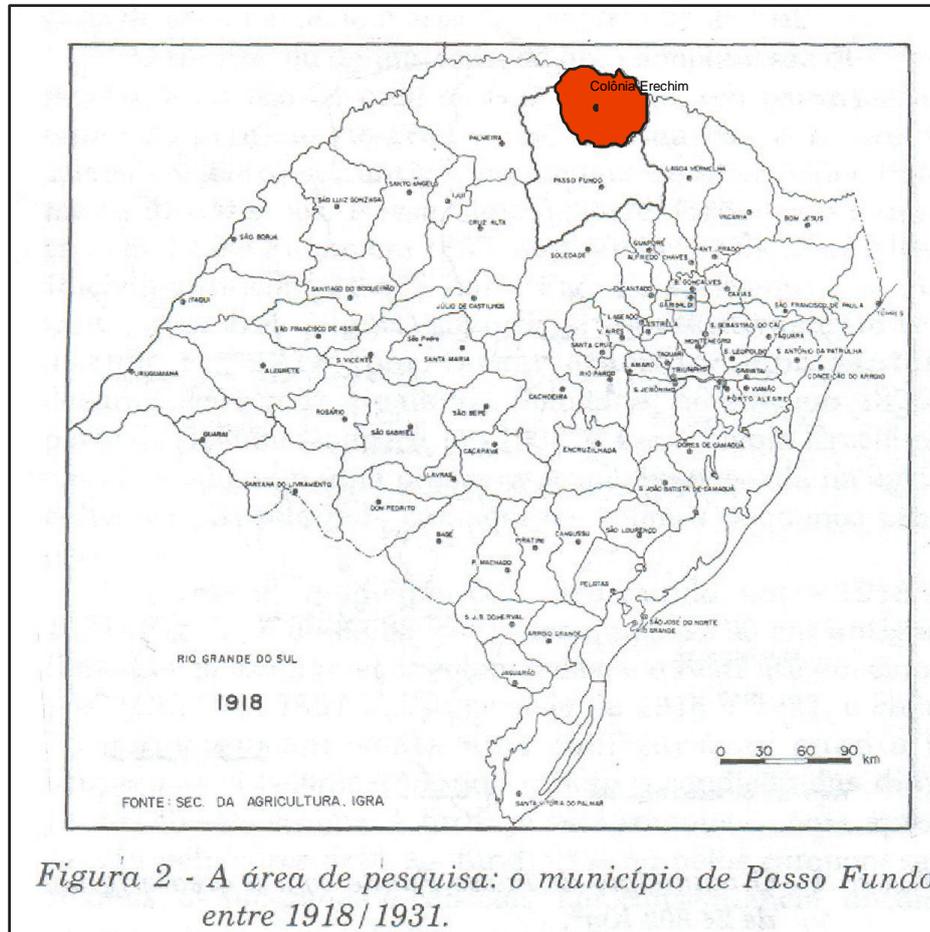
Fonte: RÜCKERT, A. A. p. 25, 1997.

Antes da criação da colônia Erechim, o território que hoje faz parte dos municípios de Estação e Getúlio Vargas, nos anos de 1858, pertencia ao terceiro distrito de Passo Fundo, o distrito de Nonoai. Em 1902, o território dos municípios de Getúlio Vargas, Erechim até Marcelino Ramos constituía o terceiro distrito do município de Passo Fundo, que passou a ser denominado de Alto Uruguai. (STUMPF; RANZOLIN, 1952, p. 9).

Em outubro do mesmo ano, devido à grande extensão desse distrito e a distância da sede, a municipalidade de Passo Fundo criou o sétimo distrito municipal, com sede no povoado de Capo-Erê (STUMPF; RANZOLIN, 1952, p. 9). Para Tasso (s/d, p.28),

Capoere não é o Capoere da Estação da estrada de ferro. O velho Capoere ficava na estrada velha para Getulio Vargas, logo a entrada do campo para quem vai de Erechim. Acontece que ao retificar a velha estrada a Getulio Vargas, o lugarejo ficava fora, porque situado numa lombaa, obrigava não só a encompridar o caminho como a subir, e subidas naqueles tempos da carroça não ficava bem. O velho Capoere hoje nada mais resta. A capela do

povoado era dedicada ao Bom Jesus [...] estes primitivos moradores deveriam proceder de São Paulo. E isso porque encontramos no velho caminho dos paulistas ao Rio Grande santuários dedicados ao Bom Jesus [...] por fim Bom Jesus do Capoeire, tradição que guardarão no caminho.



Mapa 4. Rio Grande do Sul - 1918, Colônia Erechim, Passo Fundo.
Fonte: RÜCKERT, A. A. p. 26, 1997.

Segundo Stumpf; Ranzolin (1952), “em 1905, foi suprimido o distrito de Capoeire e incorporado o respectivo território aos terceiro e sexto distritos do mesmo município”.

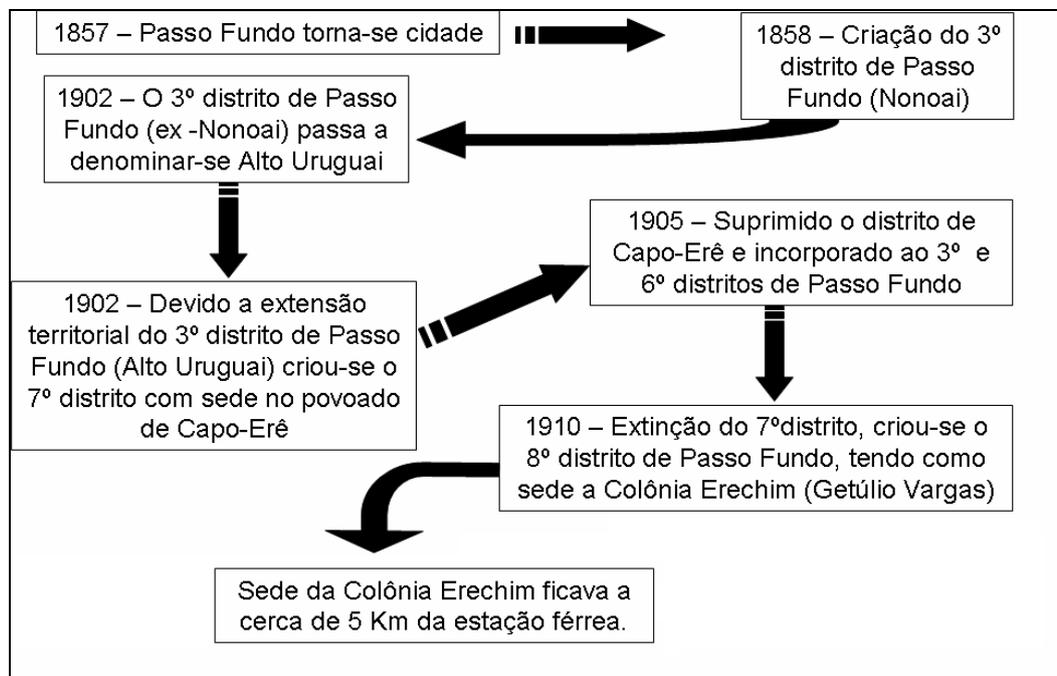
Com a extinção do sétimo distrito de Passo Fundo, em 1910, a municipalidade de Passo Fundo criou o oitavo distrito de Passo Fundo tendo como sede a Colônia Erechim (Atual Getúlio Vargas). (Figura 2 e Foto 1)

O governo do estado em data de 6 de outubro de 1908 resolveu a criação da Colônia Erechim, nome proposto pela diretoria de terras e colonização [...] a colônia segundo relatório de 1910 da diretoria de terras e colonização situou-se toda dentro do antigo 3º distrito e atual 8º distrito de Passo Fundo. Sua área era, então de 90 000 hectares, mas com tendência a aumentar, com o natural desenvolvimento ao longo da estrada de ferro (STUMPF; RANZOLIN, 1952, p.12).

A sede da Colônia Erechim passaria a localizar-se no atual município de Getúlio Vargas⁶ (Ver Foto 2 e 3).

Aprovado, por decisão de 8 de julho de 1909, o local da sede para a nova colônia, já a 15 do mesmo mês tiveram começo os trabalhos de campo. A respeito da sede, que é o mesmo local onde se assenta hoje a cidade de Getúlio Vargas, diz o relatório de 1910 que “foi reservada uma área de 500 hectares, essa área é atravessada pelo rio dos índios que ai tem cerca de 12 metros de largura” (STUMPF; RANZOLIN, 1952, p. 12).

FIGURA 1 - Fluxograma de emancipações e criação de distritos (1857-1910)



Fonte: Org. FACCIO, A.J.

⁶ Até 1916, a sede da Colônia Erechim localizava-se no atual município de Getúlio Vargas. Após essa data, passa para Paiol Grande (atual Erechim).

Foto 1 - Derrubada das árvores para instalação da sede da Colônia Erechim (atual cidade de Getúlio Vargas)



Fonte: Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas Apresentado ao Ex.Sr.Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretário de Estado Candido José de Godoy em 10 de setembro de 1910.

Foto 2 – Colônia Erechim, vista geral da sede em 1909 (atual cidade de Getúlio Vargas)



Fonte: Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas Apresentado ao Ex.Sr.Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretário de Estado Candido José de Godoy em 10 de setembro de 1910.

A sede da Colônia Erechim ficava a cerca de 5 quilômetros da Estação Erechim. Conforme STUMPF; RANZOLIN, (1952, p. 14), “a primeira providência da Comissão Colonizadora foi a construção da estrada de rodagem ligando a sede a, então, Estação Erechim da estrada de ferro”, como pode ser observado na foto 3.

Foto 3 – Trecho de estrada da sede à Estação Erechim (atual cidade de Estação)



Fonte: Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas Apresentado ao Ex.Sr.Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretário de Estado Candido José de Godoy em 10 de setembro de 1910.

A criação da Colônia Erechim e da passagem da estrada de ferro que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo possibilitou abertura para a vinda de imigrantes de origem italiana, alemã, polonesa, judaica, entre outras. “O transporte dos imigrantes foi feito pela estrada de ferro até a Estação Erechim e desta, à sede da colônia, em carroças” (STUMPF; RANZOLIN, 1952, p.13). Começaram a formar também povoados ao longo da estrada de ferro, dentre eles o da Estação Erebangó (atual município de Erebangó), o de Paiol Grande (atual município de Erechim) e o de Estação Erechim (atual município de Estação). Nesse último, os imigrantes desembarcavam para se dirigirem até a sede da colônia Erechim (atual Getúlio Vargas), por meio de carroças, entre os anos de 1909, como pode ser observado na Foto 3. Nesse sentido, torna-se, assim, a Estação Ferroviária o eixo norteador do desenvolvimento da colônia e da vinda dos imigrantes.

1.1 A Ferrovia Santa Maria (RS) – Itararé (SP): eixo estruturador da Colônia Erechim (atual Região do Alto Uruguai)

Para compreendermos um pouco a ferrovia que ligava Santa Maria (RS) a Itararé (SP), é preciso se levar em conta o contexto ferroviário no Brasil e no Rio Grande do Sul, para então, chegarmos à formação da Colônia Erechim.

A chegada de Dom João VI no Brasil, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro no país.

Segundo Isaia (1983, p.43):

A história das ferrovias no seu primeiro quarto de século de existência é a história de um gaúcho nascido em 1813 na pequena Arroio Grande, próximo a Laguna dos Patos: Irineu Evangelista de Souza (Barão e Visconde de Mauá). A viação férrea começou a existir em 1852, quando Irineu Evangelista de Souza, recebeu o privilégio do Governo Imperial para construção e exploração de uma ferrovia entre a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis (RJ). Na obra de Mauá o que existe de mais impressionante e praticamente mais útil ao país é a iniciativa das estradas de ferro. Foi ele que assentou trilhos em solo brasileiro, que logo em seguida se espalharam por todo o território do país.

Ainda de acordo com (ISAIA, 1983, p.48), no Rio Grande do Sul:

[...] a primeira ferrovia foi iniciada pelo escocês John Mac Ginity e concluída em 1876, era conhecida como Porto Alegre New Hamburg (Brazilian Railway), que foi construída com o objetivo de escoar a produção agrícola proveniente dos imigrantes alemães e italianos, que contribuíram para o desenvolvimento das ferrovias no estado, além disso, as ferrovias surgiram por questão de segurança pelo fato de haver conflitos com países fronteiriços e interesses de grandes pecuaristas.

Os meios de transporte, no século XIX, eram precários, e a colônia de imigrantes alemães de São Leopoldo passou a ser vista como um exemplo, pois produzia gêneros agrícolas para o Rio Grande do Sul, de forma a diversificar a agricultura e abastecer a província e o mercado interno. Desse modo, tornou-se necessária a construção de ferrovias.

Era preciso que surgissem alternativas de transporte no Rio Grande do Sul, pois a distância e a lentidão do tráfego fluvial⁷ (rios dos Sinos e Caí, que eram

⁷ “O transporte fluvial era importantíssimo para o comércio colonial, tanto que, nas décadas de 1850 - 1860, havia aproximadamente trezentos lanchões matriculados na capitania dos portos dos rios Caí e Sinos, mas a lentidão do tráfego fluvial não acompanhava o volume crescente da mercadoria exportada para a capital da província, surgindo, dessa forma, as ferrovias” (LOPES, 2002, p.69).

usados pelos imigrantes) não acompanhavam o volume de mercadoria exportada. Por isso, a estrada de ferro foi à única alternativa encontrada para o problema (ISAIA, 1983). Assim, a construção das estradas de ferro é o ponto de partida para a articulação interna do território meridional (...) (RÜCKERT, 2003).

Nesse contexto, surge a primeira ferrovia no Rio Grande do Sul, conforme já mencionado anteriormente; no entanto essa atendia somente a zona colonial produtora de gêneros agrícolas para o mercado da capital (ZARTH, 2006, p. 204). Conforme esse autor, a maioria das ferrovias construídas no século XIX, atendia a interesses de latifundiários da campanha gaúcha, que a ligava a zona da campanha produtora de gado, até Rio Grande e Pelotas⁸.

Conforme Wolff (2005), as vias ferroviárias foram construídas de forma fragmentada, com falta de ordenamento lógico e sem fiscalização efetiva, ao sabor de interesses políticos, resultando, assim, em estradas deficitárias.

O capital estrangeiro passou a atuar nos caminhos de ferro do Brasil, capital esse proveniente de companhias francesas, belgas, britânicas e alemãs. Cabe salientar que os belgas foram os que mais atuaram no Rio Grande do Sul, com a *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil*.

As companhias da estrada de ferro poderiam promover o povoamento da região norte do estado (Alto Uruguai), e assim as terras passariam a apresentar altos valores.

[...] nas companhias de estrada de ferro encontram-se os melhores agentes de imigração: só ellas proporcionão prompto trabalho aos colonos, creando indústrias e população, que de ordinário acompanhão as directrizes das vias férreas e estabelecem-se nas suas proximidades (CÂMARA, 1875 p. 98-99, apud, WOLFF, 2005, p. 90).

Após intensos debates ocorridos na Assembléia da Província a respeito da questão dos transportes e do modo como a febre dos trilhos de ferro tomava conta do Império Brasileiro, a solução foi construir a estrada de ferro de Porto Alegre - Novo Hamburgo. Com a decisão da Assembléia da Província, as estradas de ferro do Rio Grande do Sul vão sendo ampliadas, melhorando assim a capacidade de produção e transporte.

⁸ Rio Grande e Pelotas, nessa época, eram os grandes centros das charqueadas do Rio Grande do Sul.

Conforme Lopes (2002) o governo do Estado, sem possibilidades de construir as linhas férreas, permitiu ao governo do país (Brasil) fazê-lo; porém, sem recursos e possibilidades de atender as necessidades das ferrovias, consentiu, por arrendamento, que companhias estrangeiras as administrassem.

Segundo esse mesmo autor, a Ferrovia rio-grandense foi formada por quatro linhas principais, incorporadas e acrescidas de ramais construídos em diversas épocas. Dessas quatro ferrovias incorporadas, três formaram as linhas tronco do Rio Grande do Sul: Porto Alegre – Uruguaiana⁹, Rio Grande - Bagé¹⁰, Santa Maria – Marcelino Ramos.

As ferrovias no Rio Grande do Sul estruturaram-se para atender as necessidades estratégicas e econômicas do Estado e do País, embora estejam em mãos de várias companhias arrendatárias, quase todas de capital estrangeiro. (LOPES, 2002).

Em 9 de novembro de 1880, seis dias antes da proclamação da República, o engenheiro Teixeira Soares obteve concessão para a construção de uma ferrovia que partia das margens do rio Itararé (SP) terminando em Santa Maria da Boca do Monte (RS), incluindo ramais de Guarapuava, Piquiri e Foz do Iguaçu-PR e de Cruz Alta pelo Ijuí Grande, até as margens do rio Uruguai. A concessão dependia do Poder Legislativo. Proclamada a República, Marechal Deodoro lavrou o contrato de concessão, sucessivas alterações do contrato e transferências de obrigações confiaram a construção do trecho Santa Maria - Cruz Alta a "Sud Quest Bresiliens" e o trecho Cruz Alta - Itararé com a companhia da União Industrial dos Estados do Brasil (ISAIA, A. 1983, p. 54).

Conforme Wolff (2005), foi com o advento da república que o governo começou a construção de ferrovias que abrangiam todo o país.

Foi nesse período que se concretizou a ferrovia São Paulo - Rio Grande, concluída em 1910, ligando Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e Santana do Livramento. Em 1889 é permitida a construção de uma estrada de ferro de Itararé, em São Paulo, a Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul, que foi concluída somente em 1910 (WOLFF, p.69, 2005).

⁹ "Essa estrada de ferro era destinada a fazer ligação de Porto Alegre à fronteira Oeste. Tinha objetivo mais estratégico do que econômico. Nos anos de 1872, o engenheiro J. Ewbank da Câmara apresentou ao governo imperial o projeto geral de uma rede de vias férreas comerciais e estratégicas para a província de São Pedro do Rio Grande do Sul, o qual a espinha dorsal era a estrada de ferro Porto Alegre – Uruguaiana" (IPHAE, 2002, p.19).

¹⁰ Outra ferrovia que fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank da Câmara era a Rio Grande – Bagé (onde estavam as minas de Candiota), que recebeu a denominação de tronco sul. Sua construção foi autorizada pelo governo imperial no ano de 1873.

A ferrovia Rio Grande - São Paulo teve sua origem devido a questões estratégicas, pois em caso de conflito armado com a Argentina, ela serviria de transporte de tropas e material bélico.

Como estratégia de defesa nacional, em razão da possibilidade de conflito com a Argentina quando da questão de Misiones, em que este país contestou limites e reivindicou território, dessa forma o governo brasileiro concedeu a construção da ferrovia São Paulo- Rio Grande (WOLFF, p. 70-71, 2005).

No ano de 1908, o conflito armado seria iminente. Como relata HEINSFELD (p.112, apud WOLFF, p. 71, 2005):

[...] constatando que permanecia frágil o sistema de transportes para a fronteira sul do país, o governo federal concluiu que somente o término da construção da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande ofereceria uma possibilidade de defesa rápida se o conflito eclodisse. Por isso, da capital da república se ordenou que os trabalhos fossem acelerados, tanto nos quase 100 quilômetros que faltavam entre a estação Herval e o Rio Uruguai como no trecho entre o Rio Uruguai e Passo Fundo, com os quais estaria completa a ligação do sul com o centro do país.

Ewbank da Câmara (CÂMARA, p.98-99. apud WOLFF, p. 89-90, 2005), ao fazer seu projeto das ferrovias no Rio Grande do Sul, relatou o seguinte:

Ao tempo em que resolveu-se a exploração das estradas de Porto Alegre a Uruguayana e do Rio Grande a Alegrete, não se levou em conta a conveniência de atrair a produção do norte da província ... assim é, que consideramos oportuna e necessária a ligação da importante e florescente município e Villa de Cruz Alta a Santa Maria e São Gabriel, podendo mais tarde prolongar-se a linha até Sant'Anna do Livramento, de um lado, e para o extremo noroeste e Passo Fundo, de outro.

Ainda em sua análise da região norte do estado, relata:

[...] é de rigorosa necessidade o estabelecimento de uma via férrea, destinada a servir a região septentrional da Província, atrahindo e desenvolvendo a extraordinária produção do território mais rico, e desviando-a, quando possível, do transporte pelo Uruguay; que o Governo deve providenciar sobre o cultivo e conservação dos extensos herveas do Alto - Uruguay; que a imigração, convenientemente introduzida, facilite-se vantagens e benefícios iguaes ou superiores aos que os Governos do Rio da Prata liberalmente dispensa aos colonos. Nas companhias de estrada de ferro encontram-se os melhores agentes de imigração: só ellas proporcionão prompto trabalho aos colonos, creando industrias e população, que de ordinária acompanhão as directrices das vias férreas e estabelecem-se na suas proximidades (CÂMARA, p.98-99. apud WOLFF, p. 90, 2005).

Os trechos Santa Maria – Cruz Alta e Cruz Alta - Rio Uruguai foram aprovados em 14 de novembro de 1891 e 20 de outubro de 1892, respectivamente.

Os trabalhos foram iniciados em 4 de janeiro de 1893 e no dia 20 de novembro de 1894 marcou a abertura do tráfego ferroviário entre Santa Maria e Cruz Alta. Em 7 de março de 1895 a “Sud Quest Bresilies” assumiu o cargo de construção do trecho Cruz Alta - Rio Uruguai. Logo após a conclusão do trecho Santa Maria - Passo Fundo em 1898, o governo decidiu abrir concorrências para o arrendamento da linha Passo Fundo - Rio Uruguai, a qual coube a “Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil”, arrendatário da rede e do contrato, a construir o trecho Passo Fundo – Uruguai; concluindo em 3 de maio de 1910 a linha até Capoeira, em 30 de agosto até Baliza e em 25 de outubro do mesmo ano até Marcelino Ramos (ISAIA, A. 1983, p.54).

Para melhor elucidar a citação anterior, veja-se o mapa 5.

“A linha Passo Fundo - Marcelino Ramos só iniciou seu tráfego vinte anos após a assinatura do contrato, com uma extensão de 531 km e 263 metros” (ISAIA, p. 55, 1983). Foi em 1910, quando concluída essa linha, que passageiros e cargas saídos de Porto Alegre chegaram a Santa Maria e, posteriormente, a Marcelino Ramos, com passagem por Estação Erechim (Hoje Estação), seguindo até São Paulo e Rio de Janeiro.

Conforme Rückert (2008), “a via férrea em construção, de Passo Fundo ao Rio Uruguai, é o “eixo vertebrador” que possibilitou a instalação da Colônia Erechim”. Ao longo dessa linha, passariam a surgir diversos povoados, entre eles Estação Erebangó, Estação Erechim e 2º Erechim (hoje município de Erechim), que possibilitaram o povoamento dessa região.

Essa região, já habitada por caboclos e indígenas, foi aos poucos cedendo espaço, nem sempre de modo pacífico, à colonização que se iniciava com a construção da linha Passo Fundo a Marcelino Ramos, a qual passaria a trazer para a região norte do estado os primeiros colonizadores, de origem italiana, alemã, polonesa, entre outras. Ainda hoje há conflitos de terras na região, grande parte deles ocorridos em decorrência do início da ocupação do território do Alto Uruguai.



Mapa 5 – Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil – 1898.
 Fonte: IPHAE, p.22, 2002

Segundo Lopes (2002), o governo federal tinha assumido os trechos de Rio Grande a Bagé e de Santa Maria a Passo Fundo e, ao terminar o contrato com a “*Compagnie Auxiliare*”, decidiu arrendar todos os trechos de ferrovia a uma única companhia.

Com a unificação das ferrovias pelo governo, em 1905, todo o conjunto foi arrendado também à companhia Belga¹¹, a *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*.

A partir do arrendamento, a Auxiliare recebeu toda malha gaúcha, num contrato que, iniciando em 19 de junho de 1905, deveria terminar em 1958. Algumas linhas que não figuravam no contrato foram logo incorporadas, como foi o caso da linha Santa Maria – Passo Fundo. A Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi administrada pelos belgas até 1911, quando os nortes americanos passaram a dirigi-la. Em 1913, a Compagnie Auxiliare ligou-se ao Sindicato Farquhar¹² e, como consequência, a Brazil Railway,

¹¹ “Destaca-se que o investimento de capital belga nas ferrovias rio-grandenses foi favorecido pela pouca concorrência do capital inglês, mais concentrado na região sudeste do país”. “A companhia foi administrada pelos belgas até 1911, quando em razão do maior número de títulos, os norte-americanos passaram a administrá-la, até que, em 1919, novamente os belgas assumissem a companhia” (LOPES, 2002, p.73; 81).

¹² Sindicato Farquhar, com vários monopólios de iluminação, telefônica, construções de portos e ferrovias, companhias de navegação e de exploração de borracha e madeira. Era bastante importante

agravando os já precários serviços ferroviários. Em 1919, a administração da VFRGS retornou aos belgas, sendo, em 1920, encampada por Borges de Medeiros¹³ (WOLFF, 2005, p.96-97).

Lopes (2002) relata que o arrendamento da ferrovia a uma companhia belga parecia significar, tanto para o governo como para a população e produtores do interior rio-grandense, uma melhora nas condições dos transportes e na economia do estado. Isso se deveu ao fato de o meio ferroviário ser um dos únicos meios de transporte do interior a capital.

Segundo esse mesmo autor, o arrendamento para a companhia belga que deveria terminar em 1958, não ocorreu devido a vários fatores. Entre eles, pode-se destacar o plano que o governo de Borges de Medeiros tinha de fixar a competência do governo do estado às vias de transporte que lhe coubesse dirigir, discriminando as que eram de competência da União.

Assim, Lopes (2002) diz:

Em 1911, o acordo entre a União e a companhia Auxiliaire previa que esta reduzisse as tarifas e executasse melhoramentos mediante alterações até o prazo e o preço do arrendamento. Mas após iniciar algumas obras que era obrigada, a companhia não conseguiu recursos para continuar a execução e as melhorias, ocorrendo congestionamentos, atraso dos trens e mercadorias, acidentes diários e por fim a greve dos ferroviários em 1917. (p. 74 -75)

A greve dos ferroviários ocorreu em 1917. A paralisação começou em Santa Maria, quando operários da Viação Férrea entraram em greve, pedindo aumento salarial e jornada de trabalho de oito horas. Em pouco tempo, a greve estendeu-se para outras cidades que eram servidas pela rede ferroviária (KÜHN, p. 119-120, 2002). “[...] o nosso povo não pode suportar mais o mando despótico, vil, baixo do Sr. Cartwright, diretor da viação férrea. É contra sua administração que nos encontramos revoltados porque somos rio-grandenses brasileiros, povo livre e nobre e não escravo de estrangeiros sem escrúpulos, como soe ser este senhor”.(PETERSEN, p. 312-313, apud WOLFF, 2005, p.101).

no Brasil, e foi responsabilizado pelos políticos e pelos industriais brasileiros de quebra nacional dos transportes e pela penetração estrangeira no Brasil (LOPES, 2002, p.81). Conforme Wolff (2005), “vale salientar que a companhia rio-grandense passou em 1911 para as mãos desse sindicato, que criou a Brazil Railway com 70% dos títulos da Compagnie Auxiliaire, uma união que não deu bons resultados, pois a crise dos transportes se agravou mais ainda, entrando em colapso esse sindicato”.

¹³ “O governo de Borges de Medeiros (1898 e 1908, 1913-1928) pertencia ao partido Republicano Rio-grandense, que iniciou com o governo de Julio de Castilhos. Ambos tinham como ideal o positivismo, com o objetivo de realização da modernização econômica do estado, especialmente no setor de transportes” (KÜHN, p.111, 2002).

A crise da companhia agravou-se ainda mais no início da Primeira Guerra Mundial, pois em função da demanda de produtos agrícolas e do impulso dado à industrialização brasileira, a exigência de transporte rápido e barato tornou-se mais premente, como afirma Wolff (2005):

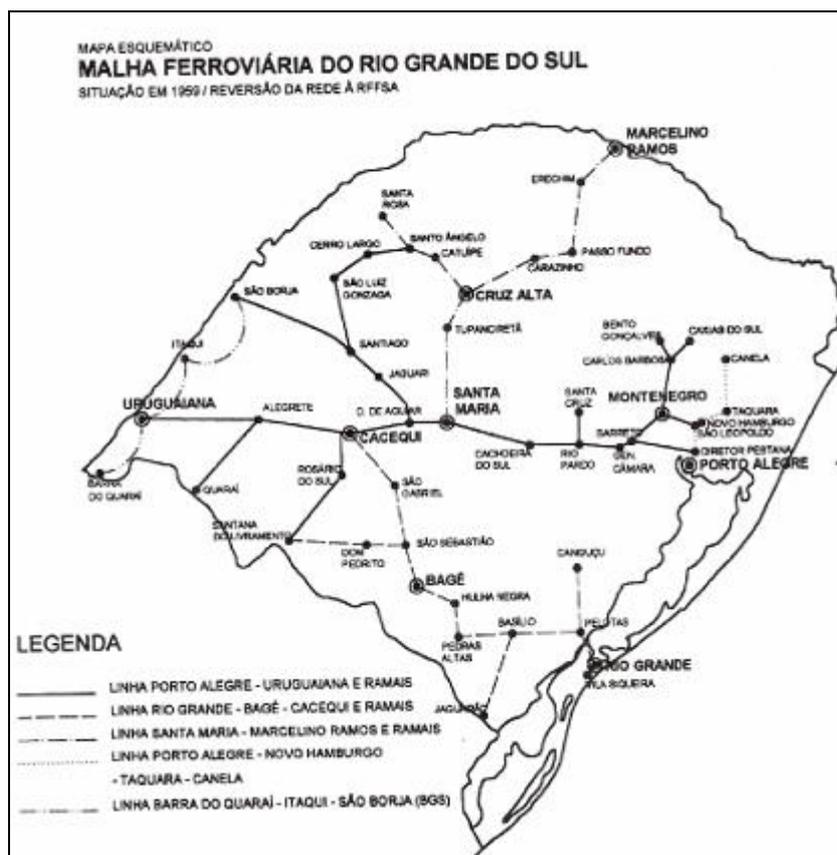
A impossibilidade de importar material fixo e rodante e aumentar a entrada de capital estrangeiro vieram a sufocar ainda mais a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, justamente no momento em que o Rio Grande do Sul dela mais necessitava [...]. Elevou-se o número de acidentes por falta de condições adequadas da via permanente e/ou do material rodante, ou mesmo por imperícia de condutores, mal pagos e exaustos pelo excesso de horas de trabalho em virtude dos inúmeros atrasos de trens; queixavam-se cada vez mais as praças de comércio da falta de vagões [...] (KLIEMANN, L. p. 217 apud WOLFF, 2005, p. 97-98).

Segundo Wolff (2005), após esses acontecimentos, e até 1920, a precariedade dos transportes foi aumentando, gerando, em consequência, perda de safras por falta de vagões, além de prejuízo da produção vinícola em função da carência de transporte.

O governo do Estado (Borges de Medeiros), vendo que a companhia estava impossibilitada de manter os compromissos assumidos, decidiu tomar uma atitude:

Expondo, então, ao Sr. Presidente da república, a gravidade da situação e o perigo iminente de uma interrupção parcial e mesmo geral do tráfego, propus a encampação ou sub - arrendamento da rede por parte do governo rio grandense, que promoveria acordo direto com a companhia, dependente de aprovação do governo federal. Este autorizou-me a entabolar as negociações preliminares, que terminaram no acordo provisório de 29 de março de 1920, cuja base fundamental era a encampação pela união, mediante o pagamento de 200 milhões de francos belgas e a consequência transferência dos contratos de arrendamento ao estado do Rio Grande do Sul (AMARAL, 1974. p. 13, apud LOPES, 2002, p. 75).

Assim, a companhia ferroviária passou para as mãos do Estado do Rio Grande do Sul, em 1920 (Mapa 6).



Mapa.7 – Situação da malha ferroviária em 1959 - RFFSA
Fonte: IPHAE, p. 25, 2002.

Anos depois, a linha Santa Maria - Marcelino Ramos foi concedida para a RFFSA (Mapa 7), com partes dos trechos desativados em meados dos anos 1990, entre eles o de Passo Fundo – Marcelino Ramos, quando a empresa privada (ALL) recebeu a concessão da linha, bem como todas as outras ainda existentes no estado.

Na década de 1990, a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização criado pelo governo Collor, sendo então dividida em seis malhas regionais para fins de privatização. A malha sul, nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, foi leiloada em 1996, sendo arrendada pela ferrovia Sul Atlântico, depois América Latina Logística – ALL, empresa com sede em Curitiba, que atualmente opera o sistema de transporte de cargas em nosso estado (IPHAE, 2002, p. 13).

Com o intuito de aumentar a oferta e melhoria de serviços nos anos de 1990, o Governo Federal colocou em prática ações voltadas para a privatização, concessão e delegação de serviços públicos de transporte nos Estados e Municípios à iniciativa privada, como veremos no capítulo a seguir.

2. FIM DO ESTADO DESENVOLVIMENTISTA E A REFORMA DO ESTADO BRASILEIRO: O INÍCIO DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÕES

No capítulo a seguir, far-se-á uma reflexão sobre a reforma do estado brasileiro com descentralização do poder do Estado que se torna regulador, sob a ótica do poder em diferentes níveis escalares multidimensionais. Nesse mesmo momento entra em curso um novo modelo econômico, o neoliberalismo e, com ele, a "onda" de privatizações de setores públicos. No Brasil é instituído o Programa Nacional de Desestatização, iniciando-se as concessões do modal ferroviário em todos os estados brasileiros. As normas impostas verticalmente pelas empresas multinacionais (ALL) também serão abordadas, bem como os diversos atores que buscam soluções horizontalmente para se proteger dessa racionalidade.

Com o processo de globalização em curso e com a crise do petróleo no fim dos anos 1970, o sistema capitalista entra em crise e, nesse mesmo momento, o Estado brasileiro desenvolvimentista, com seus planos nacionais de desenvolvimento, de integração nacional e também a centralização política e administrativa do território, cumpria com esse papel desde os anos 30. O Estado deixa de ser um Estado forte, centralizador, interventor para se tornar um Estado regulador e flexível nessa nova fase do capitalismo.

O Brasil foi e ainda é o caso mais completo e bem-sucedido de realização do projeto latino americano de desenvolvimento nacional. Seu Estado Desenvolvimentista cumpriu papel decisivo no crescimento iniciado nos anos 30 e na industrialização acelerada, a partir dos anos 50, por meio de uma política industrial estruturada com base em seu setor produtivo articulado com os capitais nacionais e internacionais. O regime autoritário instalado em 1964, o projeto desenvolvimentista alcançou sua máxima potenciação (FIORI, 1992, p.79).

O cenário brasileiro anterior ao governo Collor de Melo, apresentava-se no modelo de substituição de importações, com estratégias geopolíticas de desenvolvimento regional, baseada na política cepalina¹⁴ a qual “propunha a superação do atraso através de uma industrialização induzida pelo Estado” (FIORI, 1992).

¹⁴CEPAL: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, com estratégias desenvolvimentistas de industrialização, para os países da América Latina.

De um lado, o controle estatal do câmbio como instrumento para uma industrialização orientada pela pauta de importações: e, de outro, a presença ativa do Estado, como produtor de insumos e fornecedor de infra-estruturas de transportes e comunicações. Além do principal financiador dos investimentos privados nacionais e pivô central da articulação entre capitais nacionais privados e públicos e os capitais internacionais (FIORI, 1992, p.77).

Na década de 1970, as prioridades do Estado militarista levaram as ferrovias a uma crise que se agravou no período democrático (SILVEIRA, 2003, p. 161). Os governos militares investiam fortemente nas rodovias, deixando de lado as ferrovias, começando o processo de sucateamento do modal ferroviário.

Nos anos 1980, o projeto desenvolvimentista entra em crise, tendo esse período ficado marcado como a “década perdida”.

Quando a crise internacional atingiu a América Latina, em meados da década de 70, só se poderia falar, ainda, da vigência do projeto de desenvolvimento de inspiração cepalina, (...), no final dos anos 80, só o Brasil ainda não havia abandonado de todo o ideário desenvolvimentista, ainda que estivesse completamente estrangulado pela dívida externa, pela falência do Estado (...) e por uma economia estagnada (FIORI, 1995, p.99).

A superação desta crise aponta para um inevitável e radical realinhamento de velhos compromissos, (...), o que envolve uma recomposição do Estado tão ou mais radical que nos anos 30 e feita sob um regime democrático (FIORI, 1995, p. 112).

Na contraface real do processo, é que assistimos a degradação progressiva da infra-estrutura econômica e a deteriorização acelerada da qualidade dos serviços públicos, condenando o Estado à impossibilidade de cumprir até mesmo suas responsabilidades mais tradicionais: serviços urbanos, educação, saúde, etc. Nesse sentido, os anos 80 marcaram o esgotamento da estratégia desenvolvimentista de cunho autoritário e excludente que vigia desde os anos 30 (FIORI, 1992, p.84).

A partir da década de 1980/1990, a descentralização do poder do Estado brasileiro entra em curso, sendo a constituição brasileira, uma das bases para essa reforma. “A constituição, aprovada em 1988, representa um primeiro passo, consagrando um novo regime político e profundas transformações nas relações internas entre várias instâncias e dimensões do Estado” (...) (FIORI, 1995, p. 112), a partir do qual o Estado descentraliza os recursos de educação, saúde, infraestrutura, entre outros; para seus entes federativos, os estados e municípios.

A noção de descentralização comporta vários significados. (...) assim, aparecem como processos de descentralização tanto movimentos de desconcentração do poder de tomada de decisões sobre alocação de

recursos estatais no interior de uma mesma instância governamental, quanto processos mais estruturais de transferência de recursos e de poder, de um nível de governo a outro, entre poderes do Estado-Nação (Executivo, Legislativo e Judiciário), ou ainda do estado para a sociedade civil. (BENETT, 1990 apud SILVA; COSTA, 1995, p.262).

A descentralização do poder e de recursos no Brasil é caracterizada pelo fim do Estado militar autoritário e o começo da redemocratização, com o novo papel dos municípios e estados, agora centralizadores de recurso e poder (autônomos). Originam-se conflitos entre estes e a União, na disputa por recurso, com “caráter muitas vezes predatório da ação das esferas estaduais e municipais de governo na disputa com a União por recursos” (SILVA; COSTA, 1995, p.271). Além, de “guerras fiscais”, ou seja, disputas pela entrada de empresas no território de estados ou municípios, caracterizados pela isenção de impostos, taxas, e até mesmo doações de terrenos para empresas instalarem-se em determinado município ou estado. As empresas, em sua maioria multinacionais, tratam de seus interesses não mais com a União, mas diretamente com os Estados ou Municípios.

As grandes corporações procuram romper os limites territoriais dos Estados-Nação em favor de lugares e posições privilegiados, negociando diretamente com frações locais e regionais, cujos interesses nem sempre são coincidentes com metas nacionais, dando origem a estruturas regionais diretamente articuladas a economia-mundo (BECKER, B. 1991, p. 52).

Com o Estado regulador, as empresas encontram maior flexibilidade no território nacional, em 1980/1990, entra em curso no Brasil juntamente com a globalização o pensamento econômico e político dos países hegemônicos: o neoliberalismo. Política que se baseou no conjunto de reformas econômicas e políticas proposta no Consenso de Washington, para os países subdesenvolvidos endividados. Tal proposta baseou-se em dez instrumentos pelos quais esses países iriam superar as dívidas, “dos quais três destes foram os pilares das recomendações de Washington: austeridade fiscal, privatizações e liberalização do mercado” (STIGLITZ, 2002). “Essas propostas podem ser resumidas em dois pontos básicos: redução do tamanho do Estado e abertura da economia” (TEIXEIRA, 1996, p. 225).

Segundo Santos (1994, p.18), “O neoliberalismo é o outro braço da globalização perversa (...)”, sendo fundamental para o enfraquecimento do Estado e abertura das fronteiras nacionais. Percebe-se que “nem os limites dos Estados, nem os dos recursos, nem os dos direitos humanos são levados em conta. Nada é levado em conta, exceto a busca desenfreada do lucro (...)” (SANTOS, 1997, p.144).

Em razão disso, tornava-se necessário um novo modelo de atuação do Estado, que se pretendia mais ágil, mais desembaraçado e mais competitivo, através da modernização e da descentralização em todas as esferas. Nessa nova forma de atuar, o governo deixaria de ser o principal executor dos serviços públicos não essenciais e deveria assumir o lugar de indutor do desenvolvimento econômico e social.

O Estado continua a ser a unidade espacial básica para a acumulação de capital, embora cumprindo um novo papel. (...) demanda-se uma organização social flexível e aberta à internacionalização. Para tanto, a ideologia liberal propõe a execução de uma estratégia de modernização dos aparatos institucionais que inclui, como componentes centrais, a desburocratização, a privatização e a descentralização (BECKER, 1982, 1986; MATTOS, 1989, apud BECKER, 1991, p. 53).

O neoliberalismo se instala no Brasil com o governo Collor, o qual lançou o país no mercado externo e fez com que o mesmo entrasse na conjuntura da globalização. O governo Collor deu ênfase à reestruturação do Estado, abertura à economia, privatização a empresas públicas (PINHEIRO, 1999, p.91).

Na década de 1990, seguiu-se uma política neoliberal de abertura comercial e financeira, desregulamentação e privatizações¹⁵. Entra em curso a reforma do Estado brasileiro.

Com a abertura econômica, o sistema de transportes brasileiro foi reestruturado, ocasionando uma série de concessões de empresas de transporte público à iniciativa privada e fusões, aquisições e falências de muitas outras empresas. (...) o governo planejou e reorganizou o território para atender a uma nova lógica de estratégia e gestão logística baseada nas demandas corporativas para permitir uma maior fluidez e competitividade territorial às empresas. (SILVEIRA, 2009, p.37).

Dessa forma, a RFFSA passa pela maior crise da sua história devido à falta de investimentos do governo, o que levaria ao seu sucateamento. Silveira (2003, p. 288) diz que, “O discurso do Estado - mínimo, (...) favoreceu no Brasil a implementação de um modelo de privatizações e de concessões prejudicial a esse país”. O Estado passa a colocar em prática as privatizações de empresas, concedendo os serviços para o capital privado, no que resultou a privatização do setor ferroviário. A RFFSA foi incluída no programa de desestatização¹⁶ e, a malha da região sul leiloadada para a América Latina Logística (ALL)

¹⁵ Privatizar: Passar (o governo) propriedade ou controle de (serviço, ou empresa pública ou estatal) a entidade(s) do setor privado.

¹⁶ Desestatizar :Transferir para indivíduos ou firmas privadas a propriedade de (empresa pública). Diminuir ou fazer diminuir a presença do Estado em (a economia).

(...) O transporte rodoviário, “acompanhando” o ferroviário, entrou em crise, em virtude da falta de manutenção. (...) Devido ausência de investimentos, os governos COLLOR e FHC, iniciaram o processo de concessão das rodovias, ferrovias e portos à iniciativa privada (...). Após o início das concessões, em 1995, a rede ferroviária no Brasil fragmentou-se mais do que no passado e, atualmente as empresas férreas privadas contribuem pouco para o desenvolvimento nacional. Partes das empresas, como a ALL, modernizaram-se e, por conta disso, passaram a transportar maiores quantidade de cargas e a obter lucros ainda maiores. Mesmo com resultado positivo, está havendo desativação de trechos férreos antieconômicos, afetando o desenvolvimento de várias regiões (...) (SILVEIRA, 2003, p. 104 - 105; 288).

A adoção das práticas neoliberais pelo Estado brasileiro a partir dos anos 1990 e, conseqüentemente, as privatizações dos setores de transportes entre eles o modal ferroviário, acarretou alguns prejuízos sociais e econômicos, como a entrada de capitais internacionais. Através do processo de privatizações, estes acabaram por adquirir concessões¹⁷ de empresas públicas, gerando desemprego e deixando à margem lugares que não lhes eram de interesse, como o caso da empresa concessionária de transportes terrestres rodoviário e ferroviário América Latina Logística (ALL).

Quem paga pela privatização não é só o consumidor, mas também o trabalhador. (...) Em geral, a privatização transforma empresas estatais deficitárias em organizações lucrativas ao reduzir a folha de pagamento. (...) A privatização – ela geralmente acaba com empregos em vez de gerar novos (STIGLITZ, 2002, p. 89).

A empresa concessionária da malha ferroviária da região sul, ALL, ao assumir a concessão em 1997, desativou trechos ferroviários que não condiziam com suas estratégias econômicas, entre eles o trecho Passo Fundo - RS/ Marcelino Ramos – RS. Tal fato desrespeitou o contrato de concessão e a população regional e local, a qual dependia do modal de transporte ferroviário para escoamento da produção agrícola, mas também recebimento de mercadorias.

As privatizações do setor de transporte continuaram e se fortaleceram com o governo Fernando Henrique Cardoso (FHC). O governo de FHC mantém e amplia a mesma política de Collor: acabar com a inflação, privatizar, reformar a constituição

¹⁷ Concessão: Atribuição pelo poder público a indivíduo ou empresa, mediante contrato, de exploração de serviço público, de execução e exploração de obra pública, de utilização de bem público, ou de exploração de recursos naturais (jazidas, energia hidráulica) pertencentes à União (DICIONÁRIO AURÉLIO).

para flexibilizar as relações entre Estado e sociedade, assim como as relações entre capital e trabalho (TEIXEIRA, 1996, p. 225).

O Governo Federal prometia fundos para os estados que participassem da nova política. Apenas alguns estados mostraram interesse nesse processo, mas isso acabou por se modificar rapidamente, em virtude das medidas adotadas pelo governo de Fernando Henrique.

Segundo Bastos (2003, p.24):

Esta participação começou a crescer depois que o Governo Federal agregou à legislação do processo de privatização um outro programa, o da antecipação de receita de privatização para Estados que promettessem vender suas estatais, com o assentimento garantido de suas Assembléias Legislativas. Os ideais liberais de um Estado mínimo seriam a premissa das mudanças que se seguiriam. Era preciso privatizar e, se vender não pudesse, então conceder.

Conforme Rückert (2001, p. 218), as políticas de desestatização da infraestrutura estratégica no estado do Rio Grande do Sul estão articuladas aos projetos federais de implantação da infraestrutura que passam a conformar a "estrutura territorial vertida para fora" (PRADILLA, 1990).

Na forma como é desenvolvido e implantado, enquanto política econômica com ênfase na desestatização e na concessão de serviços públicos no período 1995-98, o Programa de Reforma do Estado encontra um predecessor no Rio Grande do Sul, que emerge antes do próprio aprofundamento do Programa Nacional de Desestatização do Governo Fernando Henrique Cardoso. Esse predecessor é a Lei Estadual de Concessões, de proposição originária do Poder Legislativo (Rio Grande do Sul, 1994a), que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos (RÜCKERT, 2001, p. 228).

O Brasil caminha com "botas de sete léguas", em direção a uma economia cada vez mais marcada e dominada pela lógica do mercado (TEIXEIRA, 1996, p.226).

Sendo as reformas econômicas dos anos 80 e 90 orientadas para uma redefinição dos limites dos espaços público e privado, as desregulações e as novas regulações, ao menos em tese, obedecem a essa lógica: a um papel cada vez maior do mercado se associaria uma eficiência cada vez maior do Estado regulador, por conta da redução de suas atividades, na esfera produtiva e da infra-estrutura (RÜCKERT, 2001, p. 233).

Seguindo essa idéia, o autor ainda ressalta que:

Os objetivos da função regulatória, ainda segundo o Conselho de Reforma do Estado, são, entre outros, promover e garantir a competitividade do

respectivo mercado; garantir os direitos dos consumidores e usuários dos serviços públicos; estimular o investimento privado, nacional e estrangeiro, nas empresas prestadoras de serviços públicos e atividades correlatas; garantir a adequada remuneração dos investimentos realizados nas empresas prestadoras de serviço e usuários, etc. (RÜCKERT, 2001, p. 234).

O Estado do Rio Grande do Sul, juntamente com seus municípios, entra na lógica federal do programa de desestatização do transporte ferroviário, com a “retirada do Estado das atividades de operação das empresas estatais que vinham gerindo a infra-estrutura estratégica da economia e do território” (RÜCKERT, 2001, p. 228).

Após o auge das privatizações que tiveram lugar no governo de Fernando Henrique Cardoso, o governo Lula, a mídia e a maioria dos partidos políticos não discutem a ética do projeto de mudança sócio- territorial do governo anterior, mas apenas adequações do funcionamento de sua conjuntura (...) (TOSI, 2004).

No ano de 2001, já entrando num pós-neoliberalismo, mas com a política nacional voltada basicamente para o mercado externo, o governo federal ainda no mandato de FHC, criou a Agência reguladora dos Transportes Terrestres, ANTT, que tem o papel de regular os serviços prestados pelas empresas concessionárias dos transportes terrestres, entre eles o ferroviário. A ANTT, “insere-se no marco da substituição Estado Desenvolvimentista pelo Estado comercial e regulador” (RÜCKERT, 2001, p. 234). Em sua essência a agência reguladora deve presta serviços ao Estado e à sociedade civil, através das fiscalizações conforme o Art.24, inciso VIII e Art. 25 da lei de criação da ANTT. A LEI Nº 10.233, de 05/06/2001 – dispõe da criação da ANTT:

SEÇÃO II - DAS ATRIBUIÇÕES DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:
(...) VIII - fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

Percebe-se que a agência reguladora, com base no Estado, sociedade civil e mercado, não cumpre com seu papel, de regulador de serviços de transportes terrestre principalmente ferroviário ao permitir que a concessionária do trecho ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos / RS, ALL, desative trechos os quais foi lhe dada à concessão e obrigação de uso.

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei das Concessões), que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define as obrigações das empresas concessionárias, entre as quais de manter serviço aos usuários adequado.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Em Audiência pública realizada em Santo Ângelo, em 2003, em prol da reativação de trechos ferroviários e cumprimento das cláusulas contratuais das concessões foi determinado que: a concessionária do trecho ferroviário, ALL, “tem a obrigação de zelar pela integridade de bens, vinculados à concessão, mantendo-os em perfeitas condições funcionamento e conservação, incluindo a segurança, manutenção das vias férreas, até sua futura transferência à concedente ou à nova concessionária, quando expirar a concessão” (Termo de Ajustamento de Conduta, 10 de setembro de 2003, em continuidade a audiência pública, realizada em 09 de julho de 2003, em Santo Ângelo/RS).

Dessa forma, o Estado e a empresa concessionária, mostram-se em completo descaso com a Região do Alto Uruguai. O primeiro, sem cumprir com suas obrigações de fiscalização dos serviços prestados através da ANTT; e o segundo segue sua política de viabilidade econômica sem se importar com as consequências, sejam sociais ou econômicas, mesmo que negativas para a região.

Segundo o Procurador da República em Erechim, Mário Sérgio Barbosa, o abandono das atividades da Malha Sul pela ALL, alegando que o serviço “não apresentava viabilidade econômica” para ser mantido pode gerar consequências negativas “não só de cunho econômico, como patrimonial – histórico e ambiental”, nos municípios gaúchos de Marcelino Ramos, Viadutos, Gaurama, Erechim, Estação, Getúlio Vargas, Erebangó, Sertão e Coxilha.

Ainda, conforme o Procurador da República, o Brasil, através de condutas como essas, está inventado um novo sistema capitalista, “um sistema capitalista onde o risco da atividade empresarial de execução de um serviço público através de

um contrato de concessão não é do empresário, mas do Poder Público que os socorre em momentos de crise, em total afronta ao nosso ordenamento jurídico e a Constituição de nosso Estado”.

2.1 O Programa Nacional de Desestatização - PND

O processo de privatização no Brasil, embora só tenha ganhado impulso efetivo a partir do Governo Collor, tem suas raízes no início dos anos 80, com a criação, em 1981, da Comissão Especial de Desestatização (PAIVA, 1994, p. 104).

A estrutura institucional do Programa Nacional de Desestatização é composta por dois grandes agentes principais: o Conselho Nacional de Desestatização - CND, órgão decisório, e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, na qualidade de gestor do Fundo Nacional de Desestatização - FND. Conforme lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Art. 1º O Programa Nacional de Desestatização – PND, tem como objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida; (...). http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm.

Os objetivos do PND, acabaram por se limitar em venda do patrimônio público para capital privada a preços irrisórios, não reduzindo as dívidas públicas, nem oferecendo aos usuários serviços adequados pós privatizações de determinados setores, entre eles do modal ferroviário. Conforme a análise de Paiva (1994, p. 106 - 107):

O Programa Nacional de Desestatização resumiu-se, basicamente, à privatização de empresas através de leilões públicos, tendo como preocupação básica o saneamento financeiro do setor público (...). Não houve, também, qualquer preocupação com a questão do aumento do grau de concentração e com a conseqüente redução da competição na indústria em processo de privatização. Pelo contrário, em geral não foram estabelecidas quaisquer restrições à compra das estatais pelos seus principais concorrentes, clientes ou fornecedores. Isso permitiu que algumas empresas se valessem das privatizações para aumentar seu poder de mercado e obter lucros maiores com o monopólio.

O Programa Nacional de Desestatização passou a sofrer modificações de acordo com as políticas de cada governo.

A fase pré-Collor (1981-89) foi marcada fundamentalmente pela "reprivatização" de empresas estatizadas involuntariamente, em função da inadimplência do setor privado junto às instituições financeiras públicas. A partir do Governo Sarney, nota-se uma tentativa de ampliar o escopo do Programa Nacional de Desestatização (PND), notadamente com a criação do Programa Federal de Desestatização, em 1988. Foram efetuadas mudanças na operacionalização do Programa, como a transferência do controle estatal através de leilão (...). No período 1981-89, foram vendidas 38 empresas, na sua maioria de pequeno porte, tendo sido arrecadados recursos somando pouco mais de US\$ 700 milhões. Com a chegada do Governo Itamar, o Programa passou por um período de questionamento e de indefinições, ficando praticamente paralisado entre outubro de 1992 e março de 1993. Alguns aspectos do Programa foram revistos por meio da edição de novos decretos de regulamentação da legislação e por medidas provisórias, embora as modificações não tenham sido profundas (PAIVA, 1994, p. 104 -105).

O Programa Nacional de Desestatização e a lei de concessões foram os suportes para a reforma do Estado brasileiro. O primeiro serviço público que entrou no rol da privatizações/concessões foi a RFFSA, quando o governo federal dividiu em seis malhas, por regiões a fim de privatizar, sendo que a região sul foi leiloadada em 1997, para a empresa de transporte ferroviário Sul Atlântico.

Conforme a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o intuito de aumentar a oferta e melhoria de serviços, o governo federal colocou em prática ações voltadas para a privatização, concessão e delegação de serviços públicos de transporte a Estados, Municípios e iniciativa privada.

De acordo ainda com a ANTT, a Lei n.º 8.031/90, de 12/04/90, e suas alterações posteriores, instituíram o Programa Nacional de Desestatização - PND. Em 1990, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) foi incluída no programa de desestatização do governo de Fernando Collor de Melo que dividiu as malhas ferroviárias em regiões com o intuito de privatizá-las. O processo de desestatização do setor ferroviário foi iniciado em 10/03/92, a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA no PND, pelo Decreto n.º 473/92.

O Plano Nacional de Desestatização, relativamente à modalidade ferroviária, teve como principais objetivos: desonerar o Estado; melhorar a alocação de recursos; aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços.

A criação do Conselho Nacional de Desestatização (Lei Federal 9.491 / 1997) ampliou o programa, iniciando-se as concessões de serviços públicos à iniciativa privada, através da Lei de Concessões lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessões e permissão da prestação de serviços públicos.

A lei de concessões passa a ser instrumento de fixação de regras gerais para o estado delegar a terceiros a execução de todos os serviços públicos que não tivessem impedimento constitucional, como geração, transmissão distribuição de energia elétrica, transportes em suas diversas modalidades, obras viárias de qualquer natureza, saneamento básico, portos e infraestrutura portuária, etc. (RÜCKERT, 2001, p. 148).

A malha da região sul foi leiloada para a América Latina Logística em 1996, a qual ainda hoje é responsável por essa região (ver Mapa 8).

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), o processo de desestatização da RFFSA foi realizado com base na Lei n.º 8.987/95 (Lei das Concessões). Esta lei estabeleceu os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão, definindo ainda, o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários. O processo obedeceu à seguinte cronologia:

QUADRO Nº 1. A desestatização das malhas da RFFSA

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.1996	Ferrovias Novoeste S.A.	01.07.1996	1.621
Centro-Leste	14.06.1996	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	01.09.1996	7.080
Sudeste	20.09.1996	MRS Logística S.A.	01.12.1996	1.674
Tereza Cristina	22.11.1996	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	01.02.1997	164
Nordeste	18.07.1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01.01.1998	4.534
Sul	13.12.1998	Ferrovias Sul-Atlântico S.A. – atualmente – ALL - América Latina Logística S/A	01.03.1997	6.586
Paulista	10.11.1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.1999	4.236
Total				25.895

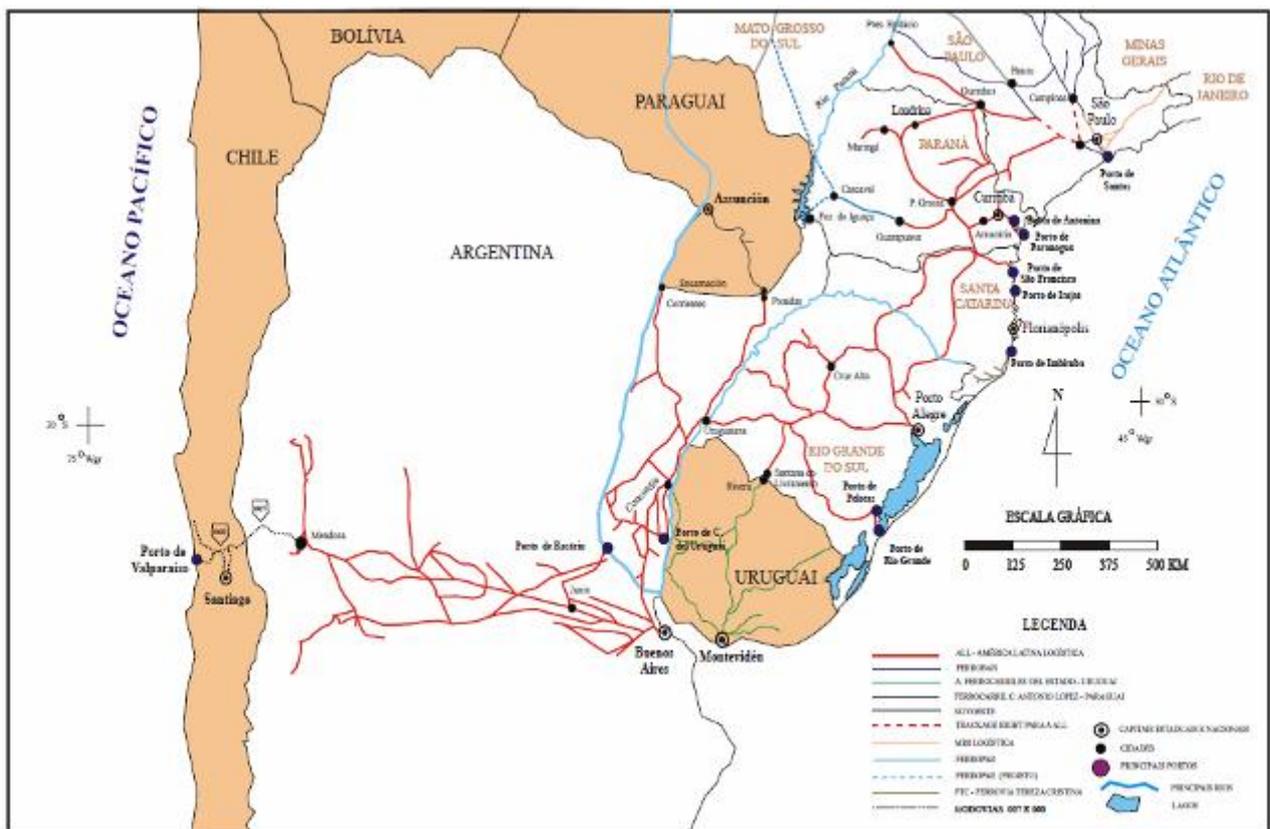
Fonte: RFFSA e BNDES. (DNIT, 2010)

A inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. no PND, através do Decreto n.º 473/92, propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Esse processo também resultou na liquidação da RFFSA, a partir de 07/12/99.

Segundo Moreira (p. 99, 1994), há mais de cinquenta tipos de privatizações (...).

O processo de venda de ações de empresas estatais, mais propriamente denominado *desestatização*, tem sido, na prática, corriqueiramente chamado de “privatização”, ainda que possa envolver a venda da totalidade do capital e do controle ou não. As diferentes formas de transferência de operação de atividades – notadamente serviços públicos – para o setor privado, seja por meio de autorizações, permissões, arrendamento ou concessões, ainda que mantidos o controle e a responsabilidade estatais, também são genericamente conhecidas como “privatização”. Os mais diversos tipos de processos têm sido adotados: leilões, doações, contratos, concessões, trocas e/ou assunção de dívidas, etc., além de diversas combinações de várias dessas formas ou mesmo a utilização de apenas uma delas, como, por exemplo, a simples doação (MOREIRA, 1994, p. 99).

Na visão de muitos adeptos ao neoliberalismo, essas concessões/privatizações seriam benéficas ao Brasil. “A privatização das ferrovias é uma tendência de sucesso em todo o mundo e a ferrovia Sul Atlântico deverá gerar em breve grandes benefícios para o desenvolvimento da região sul brasileira (...).” (FERROVIA. 1/2 mar. 1997, p. C-1).



Mapa 8 – Mapa de abrangência da América Latina Logística. Curitiba: América Latina Logística, 2002. Fonte: SILVEIRA, 2003.

Mas, na realidade, não foi bem isso que ocorreu após o início das concessões/ privatizações. Segundo Rodrigues (2000, p.119):

Após a privatização das ferrovias, esperava-se um significativo aumento desse modal na movimentação de carga no Brasil, o que não ocorreu porque as concessionárias enfrentaram mais dificuldades no que se refere à deterioração econômico-financeira problemas gerenciais e comerciais do que o previsto inicialmente.

Essa questão é complementada na análise de Silveira (2009, p.38-39):

a fluidez do território brasileiro fica comprometida pelas várias viscosidades (gargalos infra-estruturas) localizadas. (...) as infra-estruturas brasileiras contribuíram, em partes do território, com a formação de uma rede desarticulada, isto é, várias redes regionais.

Em 1999, a ferrovia Sul Atlântico passaria a se denominar América Latina Logística (ALL). Em agosto 1999, a Ferrovia Sul Atlântico e as argentinas BAP (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico) e Meso (Mesopotâmico) confirmam a fusão das empresas com a criação da América Latina Logística (ALL) (<http://www.all-logistica.com>) (ver Mapa 8).

Por menor que seja um lugar, por mais insignificativo que pareça, no mundo da competitividade este lugar é fundamental porque as empresas globais dependem de pequenas contribuições para que possam manter o seu poder (...). Esse poder que é cego, porque não olha ao redor.(...) Mas escolhe lugares aqui e ali, hoje e amanhã, em função das respostas que imaginam poder ter, e desertam esses lugares quando descobrem que já não podem oferecer tais respostas (SANTOS, 1999, p.11).

A partir do momento que o governo concedeu o modal ferroviário para empresas privadas, e a malha da região sul passou para a ALL, tornou-se ainda mais difícil o diálogo do local/ regional com a empresa concessionária, pois suas normas são provenientes de interesses muitas vezes distantes da realidade local, o que veremos a seguir.

2.2. América Latina Logística (ALL), Atores Locais e Regionais, e a Desativação do trecho ferroviário Passo Fundo/RS - Marcelino Ramos/RS

Na contemporaneidade, o Poder do Estado deixa de ser centralizado, unidimensional, pois “o aparelho governamental não é instrumento único de Poder”

(BECKER, 1983). O poder é exercido no território pelos diversos níveis escalares e passa a se tornar multidimensional, nas mãos de diversas camadas da sociedade. O Estado passa a ser mediador e regulador do território nacional.

Conforme Becker (1983, p. 4), referindo-se ao Estado, “ele é mediador entre os interesses internacionais e o espaço nacional. No terceiro mundo, o Estado viabiliza e regula a penetração da grande empresa através de transferências subsidiadas de tecnologia e de produção do espaço”.

O trecho ferroviário entre Passo Fundo – Marcelino Ramos - RS permanece desativado até o presente momento, surgindo conflitos entre diversos atores entre as forças endógenas e exógenas. A primeira busca a reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional e a segunda alega que o trecho não tem viabilidade econômica.

Os atores envolvidos na reativação do trecho ferroviário apresentam-se em diferentes níveis de escalas e poder. Percebe-se a presença de atores de nível internacional, nacional, regional e local (Estado, Sociedade Civil e Mercado) atuando no território do trecho ferroviário concedido a ALL. “O Território é um produto “produzido” pela prática social e também um produto “consumido”, vivido e utilizado como meio, sustentado, portanto, a prática social” (BECKER, 1983, p. 8).

O território tem que ser entendido como o *território usado*, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentido de pertencer aquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da resistência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. (SANTOS, 1999, p.8)

A produção do território ocorre entre diversos atores, com a interação de diferentes escalas que irão produzir uma estrutura territorial.

As “imagens” territoriais revelam as relações de produção e, conseqüentemente, as relações de poder, e é decifrando-a que se chega à estrutura profunda. Do Estado ao indivíduo, passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que “produzem” o território. De fato, o Estado está sempre organizando o território nacional por intermédio de novos recortes, de novas implantações e de novas ligações. O mesmo se passa com as empresas ou outras organizações (...). O mesmo acontece com um indivíduo que constrói uma casa ou, para aquele que arruma um apartamento (RAFFESTIN, 1980, p.152).

Entre os atores de nível internacional, enquadra-se a própria empresa concessionária do trecho ferroviário ALL; em nível nacional, o Estado como

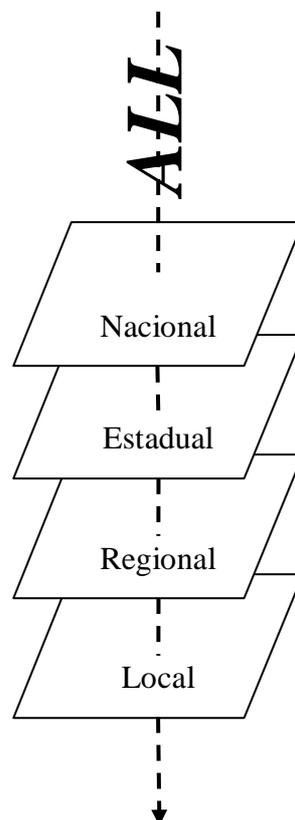
concedente do trecho ferroviário, e a ANTT, além do Ministério Público Federal. Em nível regional, diversas associações, entre elas a AMAU (Associação dos Municípios do Alto Uruguai); e, em nível local, uma gama mais diversificada da sociedade civil, movimento sociais, Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), Movimento Popular Urbano (MPU), sindicatos, empresários locais, principalmente da construção civil, cooperativas agrícolas, prefeituras municipais.

Esses atores locais e regionais organizam audiências públicas, buscando soluções para a reativação do trecho ferroviário, ações essas voltadas para o desenvolvimento regional/local.

Dessa forma, a verticalidade imposta pela empresa concessionária do trecho ferroviário acaba por gerar segundo Santos, (1997, p.268) “desordem às regiões onde se instalam, porque a ordem que criam é em seu próprio e exclusivo benefício”, acarretando não só prejuízos econômicos à região, mas também históricos e sociais.

A partir desse contexto, apresenta-se uma figura explicativa sobre os atores envolvidos na reativação da ferrovia na região do Alto Uruguai, e sua relação com a empresa concessionária ALL.

Figura nº 3. Atores e a reativação da ferrovia na região do Alto Uruguai



Em cada área, os objetos tendem a exercer certas funções e os respectivos processos são, em grande parte, submetidos ao papel regulador de instituições e empresas (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 289).

O território é a arena da oposição entre o mercado - que singulariza – com as técnicas da produção, a organização da produção, a “geografia da produção” e a sociedade civil - que generaliza – e desse modo envolve, sem distinção, todas as pessoas. Com a presente democracia de mercado, o território é suporte de redes que transportam as verticalidades, isto é, regras e normas egoísticas e utilitárias (do ponto de vista dos atores hegemônicos), enquanto as horizontalidades levam em conta a totalidade dos atores e das ações (SANTOS, 1997, p.207).

A empresa concessionária do trecho ferroviário, ALL, impõe uma condição à região em estudo de desativação do trecho ferroviário, demonstrando completo descaso em relação às necessidades da população regional e local desse modal de transporte para escoamento da produção agrícola. A empresa também desconsidera as necessidades das empresas do ramo da construção civil, que necessitam de mais uma opção de transporte, tendo em vista que as rodovias regionais estão em completa saturação e em péssimas condições de uso.

A empresa está somente interessada em lucros e não se importa com a população local e suas necessidades. “O poder nesse final de século mudou de lugar, passa agora para as mãos das grandes empresas (...) e não mais do Estado. (...) Essas empresas multinacionais fazem suas próprias leis, não respeitando as nações e suas características” (RAMONTE, 1998).

A partir da política neoliberal adotada pelo país e, conseqüentemente, os processos de privatização no setor de transportes, tanto a União, como Estados e Municípios tenderam a se adaptar às normas impostas pela América Latina Logística. Entretanto, no contrato de concessão essa empresa teria que cumprir com algumas obrigações, ao mesmo tempo em que presta serviços ao Estado. Mesmo existindo uma agência que regulamenta os serviços da concessionária (ANTT), a empresa deixa de cumprir tais obrigações.

Os estados, por sua vez, entraram na mesma onda das privatizações, como foi mencionado anteriormente, quando o governo de FHC agregou à legislação do processo de privatização outro programa, o da antecipação de receita de privatização para estados.

Com o predomínio de lógicas internas ou externas no comando do desenvolvimento dos lugares podemos dizer se configuram dois tipos

principais de situações geográficas: uma mais *horizontal*, isto é, mais estreitamente ligada às solidariedades locais e regionais da produção; outra mais *vertical*, ligadas, sobretudo, à influência de vetores externos ao lugar, portadores de uma racionalidade nem sempre consentânea com a reprodução local da vida (SANTOS, 1997, p.300).

Essa racionalidade imposta pela empresa concessionária do trecho ferroviário ALL, perpassa a União, os estados e, principalmente, a região e os municípios (local). Esses dois últimos principais atores são prejudicados pela decisão dessa empresa da desativação do transporte ferroviário do trecho Passo Fundo-RS / Marcelino Ramos - RS.

O papel de comando, todavia, é reservado as empresas dotadas de maior poder econômico e político, e os pontos do território em que elas se instalam constituem meras bases de operação, abandonadas logo que as condições deixam de lhes ser vantajosas. As grandes empresas, por isso mesmo, apenas mantêm relações verticais com tais lugares (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p.291).

Ao considerar desvantajoso o trecho ferroviário, a ALL afeta uma grande parte da sociedade civil, regional e local, que foi deixada à margem, no momento em que a empresa simplesmente retirou de circulação os trens, no ano de 1997, sem qualquer aviso prévio a prefeituras, entidades locais, empresários, entre outros. Segundo Santos (2008, p.296),

(...) Cada firma tem o seu próprio escopo, o seu próprio *timing*, operando assim segundo, metas específicas e motivações privatistas, egoísticas, sendo tais motivações, elas próprias, motivadas pelo “instinto animal” das empresas, por uma busca incessante de aperfeiçoamento e adaptação ao chamado mercado global, seguindo as regras fluidas e caprichosas da competitividade. (...).

Por enquanto, o Lugar – não importa sua dimensão – é espontaneamente, a sede das resistências, às vezes involuntárias, da sociedade civil, mas é possível pensar em elevar esse movimento a desígnios mais amplos em escalas mais altas (SANTOS, 1997, p.206).

Segundo Santos (1997, p. 228) os lugares podem se refortalecer horizontalmente, reconstruindo, a partir de ações localmente construídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo. Surgem assim, novas formas de organização em prol da reativação do trecho ferroviário, pela sociedade civil, local e regional, através de Audiências Públicas para

a reativação do transporte ferroviário na região do Alto Uruguai (Microrregião Geográfica de Erechim).

Lideranças políticas, movimentos sociais, entidades e setores representativos da produção agrícola, da indústria, do comércio, dos serviços, da história e da cultura regional, reivindicaram e exigiram a reativação do trecho ferroviário, em Audiência Pública organizada pelo Mandato do Deputado Estadual Ivar Pavan, Prefeitura Municipal de Erechim e Ministério Público Estadual, com apoio da Associação dos Municípios do Alto Uruguai – Amau, no dia 17 de maio de 2010. Esta audiência resultou em diversas demandas a serem cumpridas pela América Latina Logística. Entre tais demandas está o cumprimento do contrato de concessão, o qual a empresa está desacatando. O Contrato de Concessão determina os deveres da concessionária e rege, em sua Cláusula Nona, as Obrigações da Concessionária, em especial:

VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modalidades das tarifas;

(...)

X) Promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à Concessão, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado;

(...)

XIV) Zelar pela integridade dos bens vinculados à Concessão, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à Concedente ou a nova concessionária;

(...)

XXIV) Manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à Concedente;

A instabilidade gerada pela empresa concessionária do trecho ferroviário ao local e à região como diz Santos; Silveira (2008, p. 298), marca as relações da empresa com seu entorno, isto é com outras empresas, as instituições e o próprio território, já que existe uma contínua necessidade de readaptação ao mercado e ao entorno. Cria-se, assim, uma permanente produção de desordem, que a cada momento é diferente da desordem seguinte.

A partir do abandono do trecho ferroviário, o local e a região buscaram-se adaptar-se a uma nova realidade imposta, a das rodovias. Contudo, estas não dão conta do fluxo constante de cargas; dessa forma, a luta para a reativação do trecho ferroviário tornou-se uma luta do local e regional contra as forças centrífugas. Estas podem ser consideradas um fator de desagregação, quando retiram da região os elementos do seu próprio comando, a ser buscado fora e longe dali. (...) As forças centrípetas resultam do processo econômico e do processo social e, tanto podem estar subordinadas à regularidade do processo de produção, quanto às surpresas da intersubjetividade (SANTOS, 1997, p.227). Forças centrípetas conduzem a um processo de horizontalização; forças centrífugas conduzem a um processo de verticalização.

Mesmo cabendo ao Estado, por meio de sua agência reguladora ANTT, fiscalizar a empresa concessionária ALL, observa-se que este acaba também se tornando um dos reféns e um dos culpados pela desativação do trecho, devido à força do capital externo sobre o Estado; e, por outro lado, a falta de fiscalização e revisão de contrato de concessão da empresa.

Nas audiências públicas realizadas ao longo do ano de 2009 e no ano de 2010, a concessionária alegou que devolveu os bens à União, ou seja, o trecho ferroviário e tudo o que o envolve, os prédios das gares, etc, sendo que na realidade, para o Estado isso não é verídico, pois tem como “operacional” tal trecho, ou seja, em uso da empresa concessionária. “A Concessionária exime-se de sua responsabilidade contratual, ao declarar unilateralmente que os bens foram devolvidos ao Patrimônio da União, quando constam os mesmos ainda como “Operacionais”, transformando os Municípios em reféns deste processo” (Audiência Pública, Erechim, 17 de maio de 2010).

A organização desses movimentos sociais resultou em diversas demandas a serem cumpridas pela América Latina Logística, destacando-se:

Propostas

- Reativar as estações ferroviárias dos municípios para recriar a cultura do local;
- (...)
- A realocação das famílias deve estar como ponto primário da pauta;(...)

Encaminhamentos

- Imediata reativação da Linha Santa Maria–Marcelino Ramos, a potencialização da Linha Roca Sales–Passo Fundo e da Malha Ferroviária da Região Sul, juntamente com a recuperação e restauração dos bens

considerados patrimônio histórico (estações, pontes e viadutos) por parte da ALL
(...)
- Imediata limpeza e conservação das áreas contíguas aos trilhos e a cedência formal das estações aos Municípios, livres de todos embargos de ocupação por terceiros, nas moradias anexas às mesmas (AUDIÊNCIA PÚBLICA - COMITÊ PARA ATIVAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA).

As forças centrípetas partem, assim, para uma luta ao mesmo tempo contra o Estado e contra a ALL, para reativar o trecho ferroviário, e nessa disputa o Ministério Público Federal e o Ministério Público Estadual denunciam o descaso do Estado e da empresa concessionária para com a região e os municípios atingidos. “As frações do território atingidas acabam por manifestar uma verdadeira crise de identidade” (SANTOS; SILVERA, 2008, p. 299).

Assim, é através de ações localmente construídas, planejadas e concretizadas pelos atores locais/regionais, que há possibilidade de reativação do modal ferroviário na região do Alto Uruguai, como veremos no próximo capítulo.

3. A QUESTÃO DO PROJETO DE REATIVAÇÃO DO TRECHO FERROVIÁRIO PASSO FUNDO/MARCELINO RAMOS-RS

Nesse capítulo serão analisados e discutidos dados da geoeconomia dos fluxos nas rodovias RS 135 e BR 15, na região do Alto Uruguai. Posteriormente, propõe-se discutir as diferentes visões, ações e estratégias dos atores locais/regionais em relação à reativação do modal ferroviário na região do Alto Uruguai. Tendo como referência as duas hipóteses levantadas, a primeira, de que a necessidade da retomada do modal ferroviário é de extrema relevância para os atores locais/regionais, e a segunda hipótese, que com o “sucateamento” do trecho ferroviário Estação/Marcelino Ramos, é possível perceber os problemas gerados após as concessões em 1997, mesmo que agência reguladora ANTT, representando o Estado, fiscalize as atividades previstas em contrato.

3.1. Geoeconomia dos fluxos de cargas na região

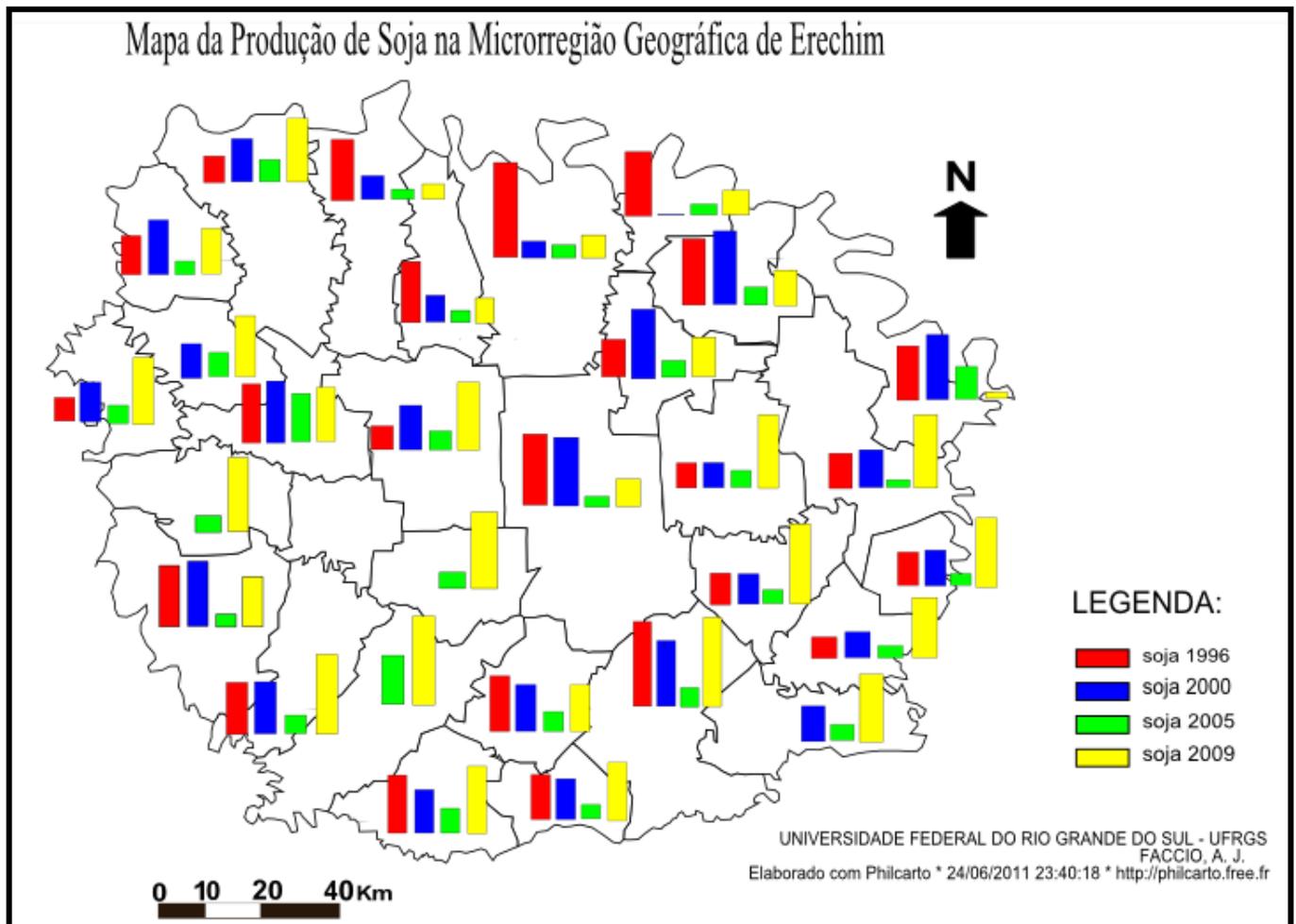
Comparando-se mapas de produtividade agrícola (milho e soja) e produção (suínos e aves), na região do Alto Uruguai (microrregião geográfica de Erechim), percebe-se que a região apresenta características essencialmente agrícolas. A região necessita de um novo modal de transporte para escoamento da produção,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

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

As produções de soja e milho, na microrregião de Erechim, apresentam uma distribuição que varia de acordo com cada município. A produção da soja apresenta uma alta distribuição na maioria dos municípios da microrregião, mas varia de acordo com o ano.

A produção de soja no ano de 1996, representada em vermelho no mapa, é equivalente em todos os municípios. Já, no ano de 2000 (representada em azul), teve destaque Erechim e Campinas dos Sul. Em 2005 (representado em verde), devido a problemas de estiagem na região ocorreu uma diminuição da produção se

comparada a outros anos, mas em 2009 (representado em amarelo), a produtividade aumentou.



Mapa 9. Mapa de Produção de Soja na Microrregião Geográfica de Erechim

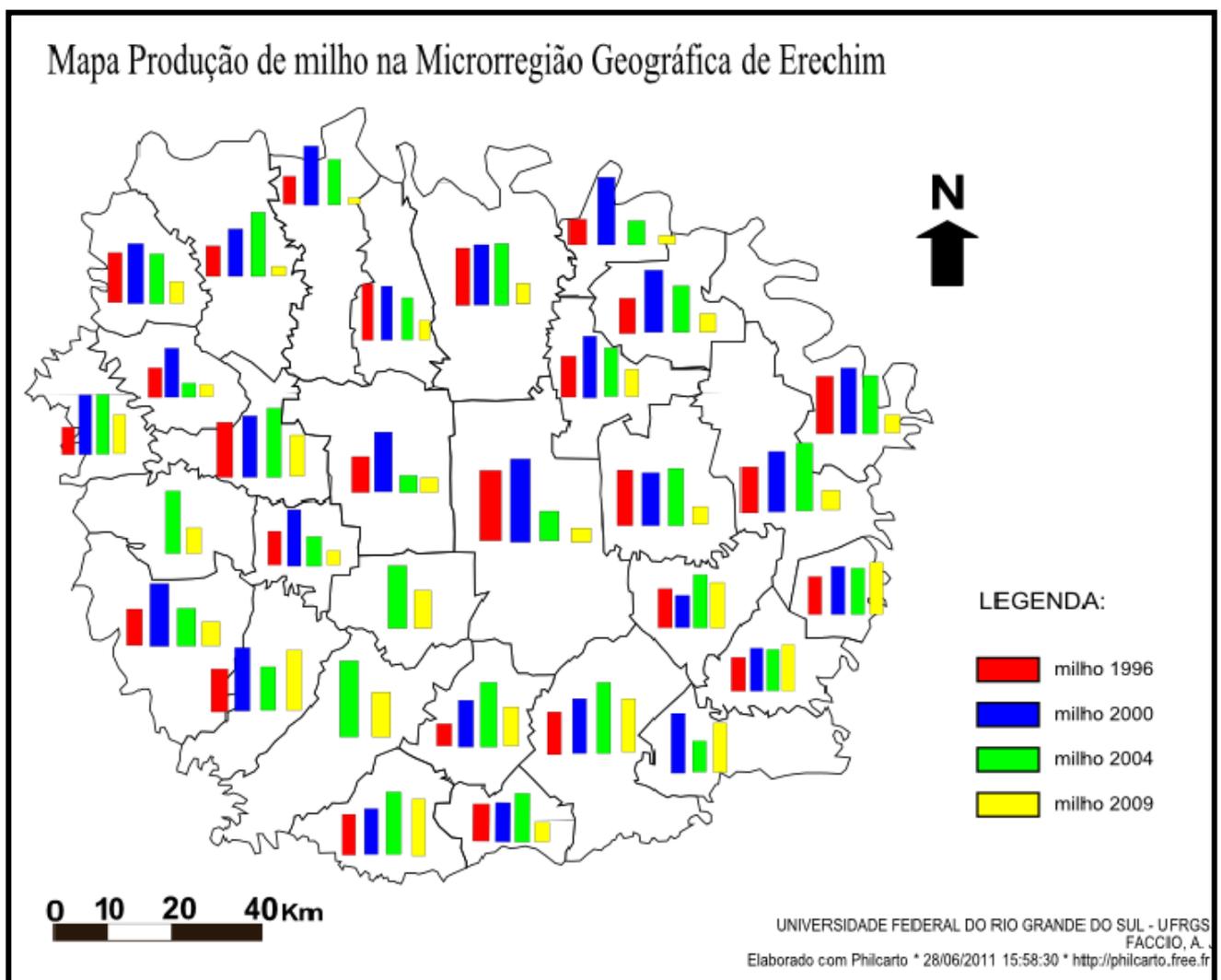
Org: FACCIO, A.J.

Comparando-se a produção de soja e milho, percebe-se que há alguns municípios que se destacam mais e outros menos nesses cultivos. Em relação à soja, nota-se predominância em quase todos os municípios, com maior produção em Campinas do Sul, Quatro Irmãos e Getúlio Vargas, e com menor produção em Barra do Rio Azul, Mariano Moro, Aratiba, Itatiba do Sul e Benjamin Constant do Sul, municípios esses com maior produção de milho por apresentarem agricultura familiar de subsistência.

A produção do milho apresenta distribuição média em municípios com agricultura praticamente de subsistência. Em 1996, a produção de milho (representada em vermelho) era praticamente equivalente em todos os municípios. No ano de 2000 (representado em azul), percebe-se que o município de Erechim,

Barão de Cotegipe, Mariano Moro, Marcelino Ramos e Severiano de Almeida destacam-se nessa produção. Em 2009 (representado em amarelo), municípios essencialmente de agricultura familiar apresentaram queda na produção, entre eles Severiano de Almeida, Marino Moro, Barão de Cotegipe, Barra do Rio Azul e Itatiba do Sul.

A produção de milho está ligada ao abastecimento das propriedades, no que diz respeito à criação de aves e suínos, abastecendo também cooperativas da região e do estado de Santa Catarina. O cultivo da soja continua sendo o carro chefe da economia agrícola na microrregião de Erechim, bem como em todo o Brasil.

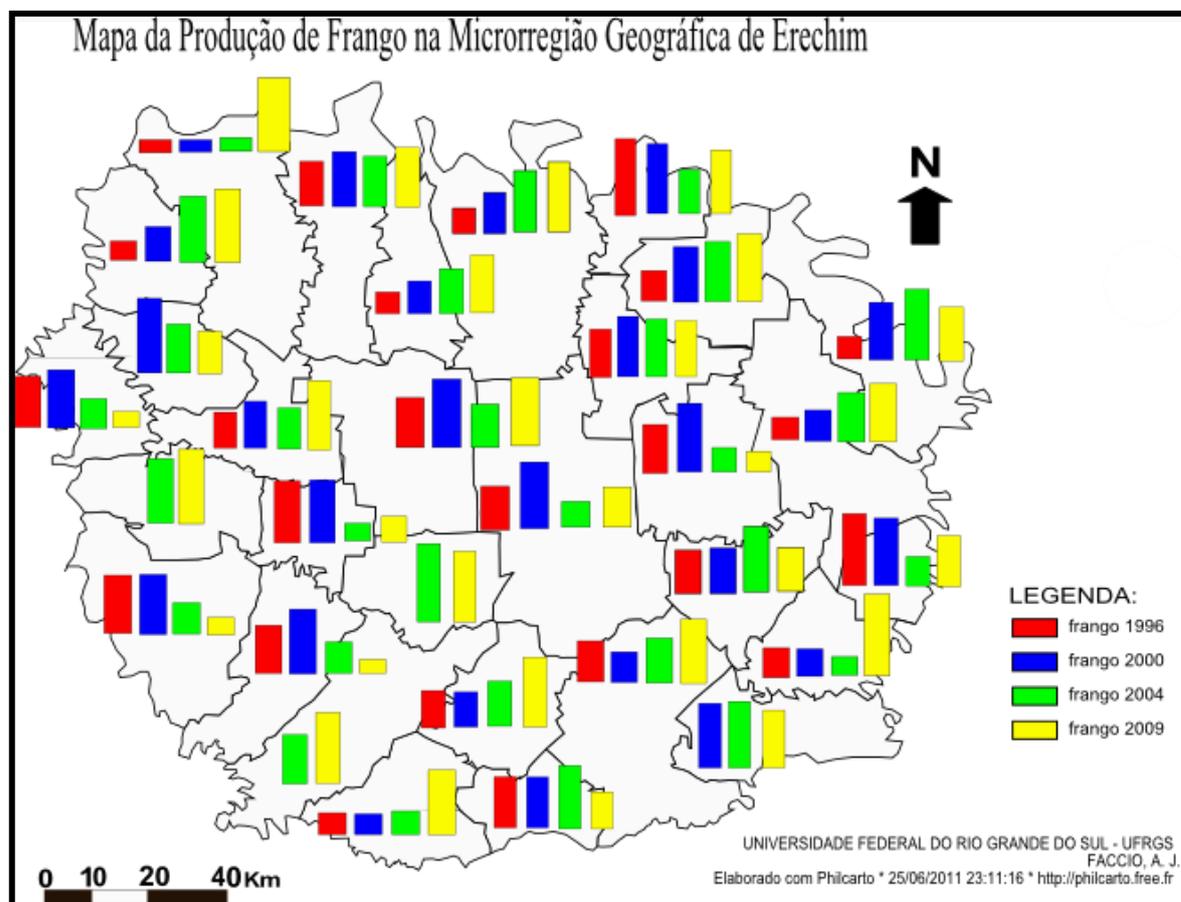


Mapa 10. Mapa da Produção de milho na Microrregião Geográfica de Erechim
Org: FACCIO, A.J.

Comparando-se a produção de frangos e suínos na região, verifica-se um aumento significativo na produção do primeiro, devido a políticas de incentivo do

governo federal, como o Programa Mais Alimentos¹⁸, que possibilitou aos pequenos agricultores realizarem empréstimos para a construção e aquisição de equipamentos para aviários.

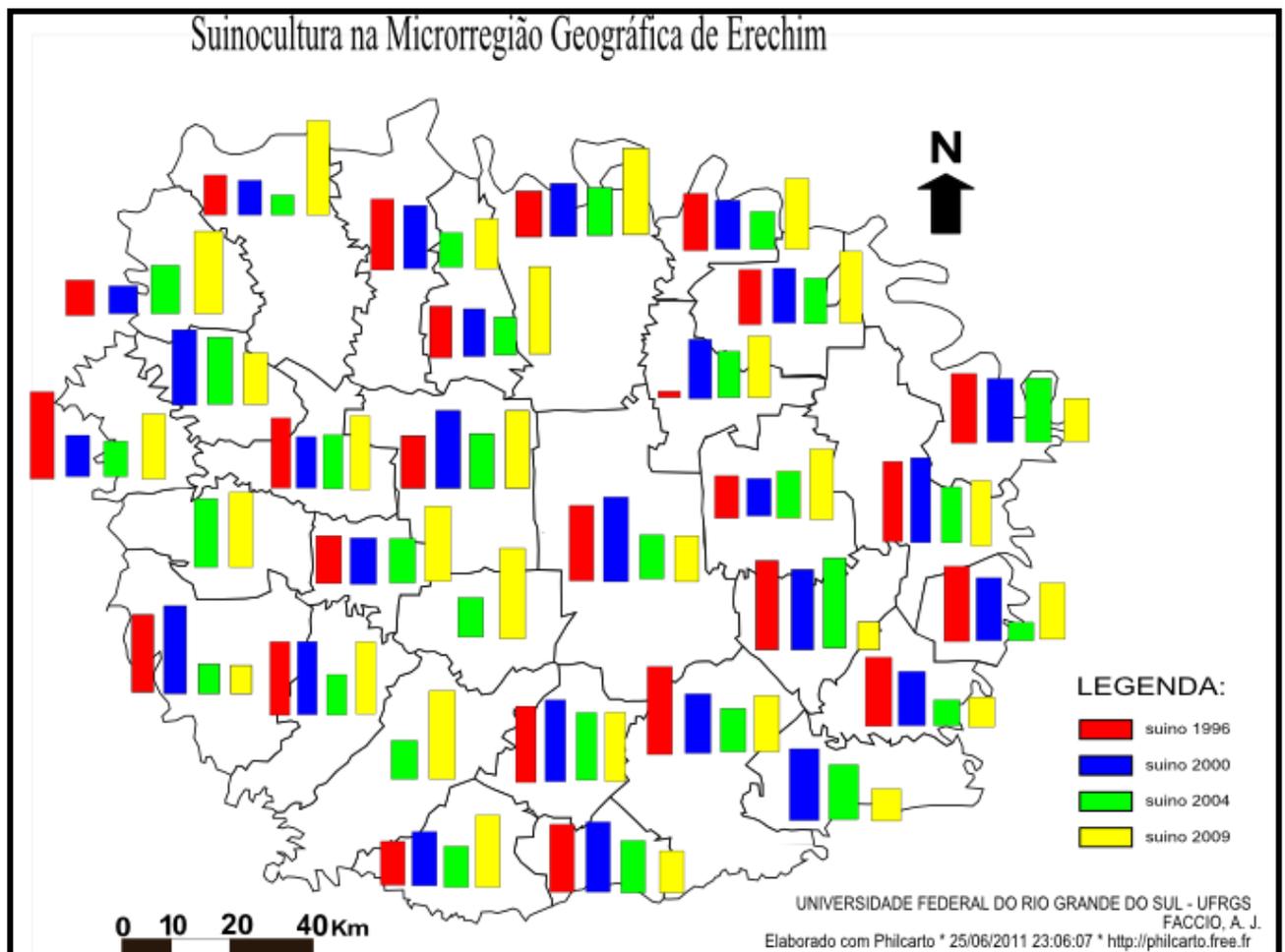
A produção de frango vem aumentando significativamente nos últimos anos. No ano de 2009 (representado em amarelo), percebe-se grande concentração dessa produção principalmente nos municípios de Erval Grande, Aratiba, Marcelino Ramos, Viadutos, Severiano de Almeida, Três Arroios, Barra do Rio Azul, Barão de Cotegipe e Erechim. Todos esses municípios destacam-se na produção avícola de corte, fornecendo tal produto para empresas como Perdigão, Sadia e cooperativas como Cotrel e Aurora. A produção também é comercializada para outros estados do Brasil e para exportação.



Mapa 11. Mapa de Produção de Frango na Microrregião Geográfica de Erechim
Org: FACCIO, A.J.

¹⁸ O “Mais Alimentos Produção Primária” é uma linha de crédito do Pronaf que financia investimentos em infraestrutura produtiva da propriedade familiar.

Na suinocultura a produção apresenta-se homogênea (de 1996 a 2009), destacando-se os municípios de Erval Grande, Barra do Rio Azul, Aratiba e Barão de Cotegipe. A estagnação observada na produção de suínos deve-se a vários fatores entre eles, o pouco incentivo, queda nos preços e o aumento da produção avícola. Com isso, os produtores vêm substituindo a suinocultura pela avicultura. Assim, várias cooperativas da região passam a comprar suínos de propriedades do Alto Uruguai Catarinense.



Mapa 12. Suinocultura na Microrregião Geográfica de Erechim

Org: FACCIO, A.J.

Conclui-se, a partir dos dados apresentados, que a produção de soja e de frango vem aumentando na região. Também, que as indústrias de produção de biodiesel, indústrias e cooperativas que comercializam frango necessitam de mais uma alternativa de transporte, pois esses produtos são comercializados para outras regiões do país e transitam em uma única rodovia, a BR 153. Para a região, há perda econômica e de competitividade devido à presença de um único modal de transportes.

3.1.1. Fluxos de Caminhões na Rodovia RS 135

Com a iniciativa da ALL de desativar o trecho ferroviário na microrregião geográfica de Erechim, as poucas rodovias presentes como a RS 135, BR 153 e RS 480, encontram-se saturadas.

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

O modal rodoviário passa a ser a única fonte de transporte a partir da desativação da ferrovia. Desde então, nota-se um elevado aumento de fluxos nas rodovias que liga a região ao norte do Brasil. Estas se encontram saturadas devido ao alto fluxo de caminhões, que vem aumentando a cada ano e se intensifica nos períodos de safra.

Deste modo, entende-se que a necessidade da retomada do modal ferroviário é de extrema relevância, levando-se em consideração a má conservação das rodovias e o aumento de fluxos de caminhões. Passam a ser a RS 135 e a BR 153 os principais eixos rodoviários de integração da Microrregião Geográfica de Erechim aos estados de Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

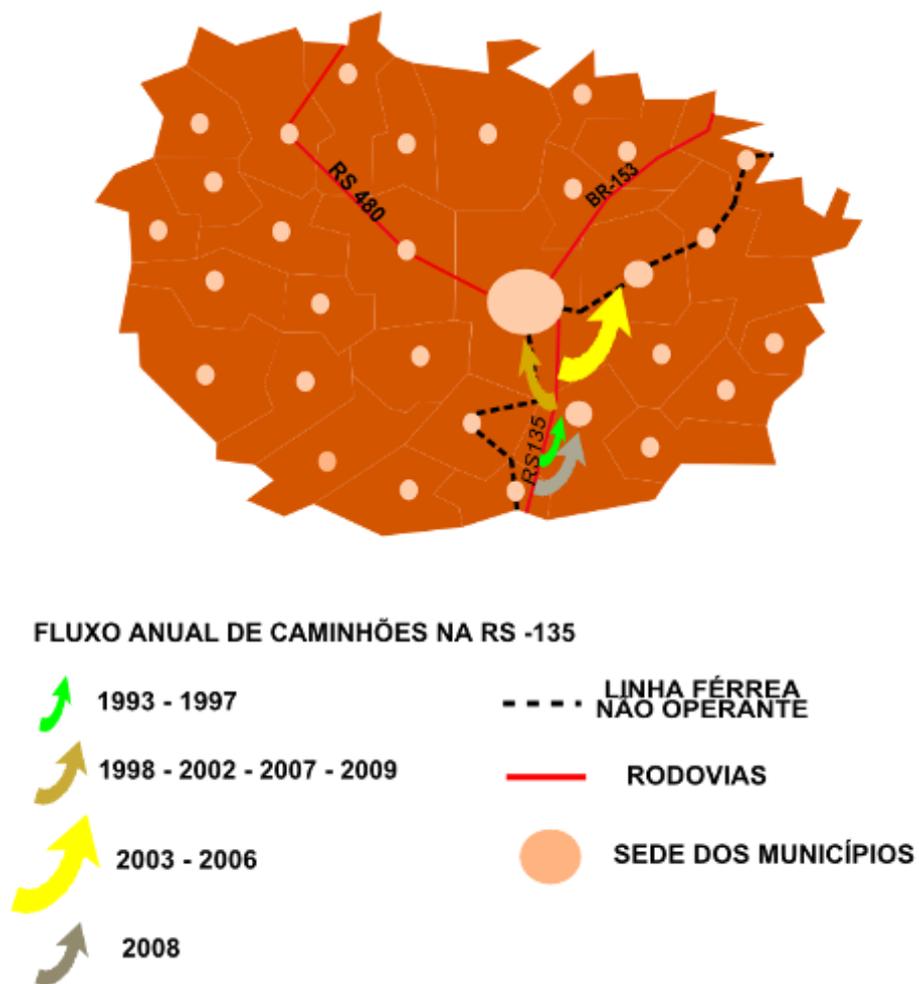
A partir da construção do pedágio, em 1992, na RS 135, foi possível contabilizar o número de caminhões que passam nessa rodovia, seja em direção às cidades da região ou aos estados de Santa Catarina, Paraná e, principalmente, São Paulo. A desativação da ferrovia se dá no ano de 1997, observando-se, assim, a partir da representação pelo Corema a seguir (Figura nº 4), uma intensificação dos fluxos a partir desse período.

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

O processo de privatizações e concessões que se iniciou no governo Collor e se intensificou no governo de Fernando Henrique Cardoso, mostra-se, hoje, como

um projeto ineficaz para o Brasil. O modelo de concessão ferroviária, no qual a empresa pode desativar trechos que considera antieconômicos e também o modelo de pedágios rodoviários (como o da RS 135, pertencente ao Estado do Rio Grande do Sul) não vem cumprindo com suas obrigações de conservação da rodovia.

Figura nº 4. Fluxo de caminhões na rodovia RS - 135



Pesquisa e organização: Faccio, A.J. 2010-2011.

3.1.2. Fluxo de caminhões na Rodovia BR 153

Conforme a polícia rodoviária federal - PPRF Erechim, em 2009 o DPRF instalou contadores volumétricos de trânsito em alguns Postos Policiais, sendo um deles em Erechim/RS, permanecendo em operação por aproximados seis meses. Devido a problemas técnicos de operação, os contadores foram suprimidos¹⁹.

O levantamento a seguir apresenta números obtidos, com relação ao trânsito geral de veículos no período de 24 horas, em média, para o ano de 2009, em frente ao PPRF Erechim, sito à rodovia BR 153, km 38, Bairro Escola Branca, trecho compreendido entre Erechim/RS e Concórdia/SC:

Tabela nº 1. Trânsito geral de veículos ano 2009 na BR 153/ km 38

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

Org: FACCIO, A.J

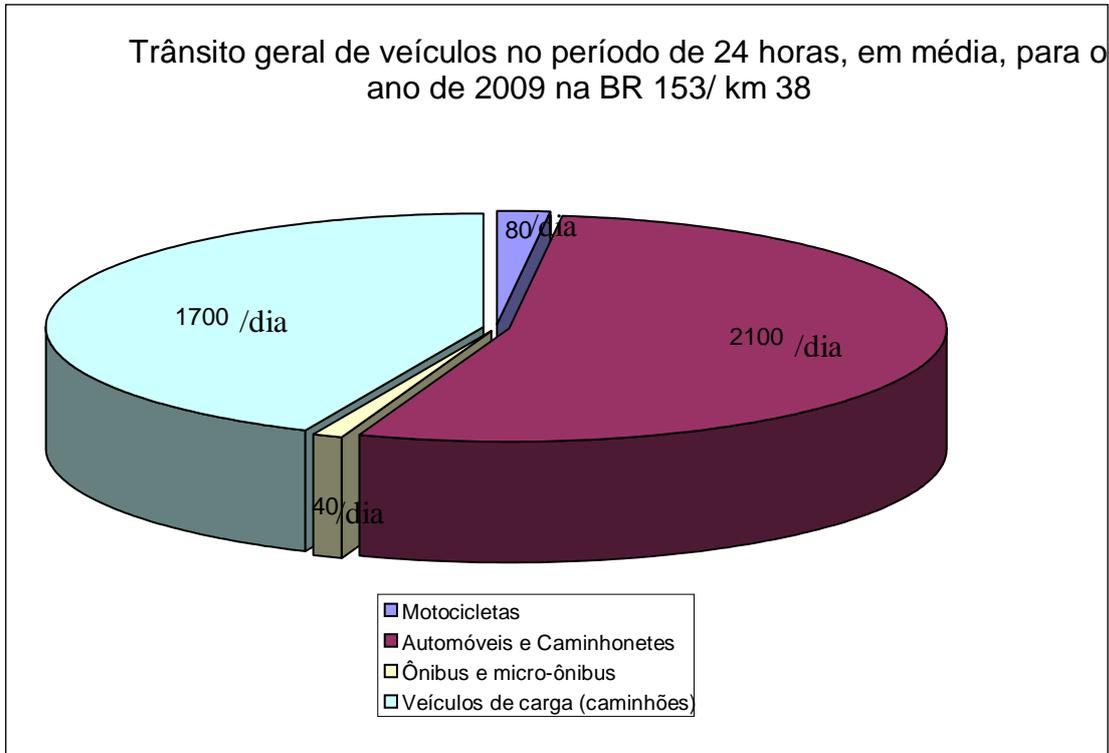
Salienta-se, ainda, segundo informações obtidas por meio de entrevista com demais servidores do PPRF Erechim, levanta-se que na última década (2002/2011), a frota de caminhões em circulação não chegou a aumentar em 20%, variando entre 15 e 20% ao ano, tendo como interferência a produtividade da safra, preço dos combustíveis e valores do frete.

Outro detalhe é que, há dez anos o P.B.T. (Peso Bruto Total) dos caminhões variava em torno de 45 toneladas (17 ton de tara e 28 ton de carga) e esses valores passaram para a média de 60 toneladas (20 ton de tara e 40 ton de carga). Disso posto, verifica-se que enquanto a frota circulante pouco aumentou nos últimos dez

¹⁹ Os dados estatísticos sobre tráfego de caminhões, no período de 1996 a 2010, na Rodovia BR 153, não foram obtidos periodicamente como no DAER. Foram buscados dados junto ao DNIT/RS, porém nenhum sistema eletrônico foi operacionalizado no período compreendido que apresentasse o resultado pretendido. Também foi contatado o Estado de Santa Catarina que detém mesma rota de caminhões que trafegam pela BR 153/RS-Norte, mas também não dispõem de tal ferramenta.

anos, a quantidade de mercadoria circulante por veículo aumentou gradualmente em 35%.

Gráfico 1



Org: Faccio, A. J

Além disso, a rodovia BR 153 possui trechos sem sinalização, com queda de barreiras, entre outros. O término dessa rodovia, no trecho compreendido entre Erechim e Passo Fundo (rodovia conhecida também como Transbrasiliana), é a principal reivindicação da AMAU, o que possibilitaria melhoras no escoamento da produção e menor distância, pois o caminho é 20km mais próximo até Passo Fundo.

3.2 Os diversos atores envolvidos no projeto e os conflitos públicos com a concessionária América Latina Logística – ALL

As empresas multinacionais desagregam, retiram da região os elementos do seu próprio comando, descaracterizando os lugares por interesses individuais, "(...) as decisões essenciais do lugar obedecem a motivações distantes. A tendência é

prevalecer interesses corporativos sobre interesse públicos quanto à evolução da economia e da sociedade local. E a sociedade local fica entregue aos interesses de empresas sem compromisso com os mesmos". (SANTOS, 2007).

O poder em diferentes níveis espaciais possibilita aos múltiplos atores produzirem o espaço com ações e estratégias voltadas ao desenvolvimento endógeno. Os múltiplos atores passam a lutar pelos interesses locais/regionais, pois, através de ações localmente construídas há possibilidade de reativação do modal ferroviário na região do Alto Uruguai, "O papel do lugar é determinante. Ele é um espaço vivido, que permite a reavaliação das heranças e a indagação sobre o presente e o futuro (SANTOS, 2007)".

Os atores participantes do processo de reativação do modal ferroviário buscam, através de estratégias locais, minimizar os efeitos negativos verticalizados pela ALL, que agregaram à região perda irreparável histórica, econômica e socialmente.

Dessa forma, nesse capítulo, dá-se enfoque para ações, estratégias dos atores/locais regionais em prol da reativação da ferrovia.

3.2.1 Movimentos sociais: MAB e MPU

A agricultura brasileira sofreu grandes transformações na década de 60 a 80, devido à instauração de uma política voltada aos grandes proprietários de terras e multinacionais, deixando de lado os pequenos produtores rurais e camponeses. Nessa época surge o Movimento do Sem Terra - MST e Movimento dos Atingidos por Barragens - MAB.

Com o mundo sofrendo uma crise energética (primeira crise do petróleo, 1973 e 1978), os países centrais passaram a buscar novas alternativas de energia.

Dessa forma, países como o Brasil passaram a ser alvo de implementações de novas formas de gerar energia. Iniciou-se a construção de usinas hidrelétricas em várias regiões do Brasil, mas não havia uma proposta de indenização das famílias que viviam na beira dos rios. A consequência disso foi a expulsão de milhares de famílias de suas terras e casas, a maioria sem ter para onde ir. Muitas foram para as favelas das cidades, surgindo novos sem-terras. (<http://www.mabnacional.org.br/?q=historia>).

A história dos atingidos por barragens no Brasil tem sido marcada pela resistência na terra, luta pela natureza preservada e pela construção de um Projeto Popular para o Brasil que contemple uma nova Política Energética.

O discurso do MAB é o de uma política, justa, participativa, democrática que atenda os anseios das populações atingidas, de forma que estas tenham participação nas decisões sobre o processo de construção de barragens, seu destino e o do meio ambiente. (<http://www.mabnacional.org.br/?q=historia>)

No Alto Uruguai/ RS, com a implantação das barragens nos rios Uruguai e Pelotas, surgem vários conflitos, entre eles ambientais e populacionais. Na realocação da população muitos não recebem o valor real de sua morada ou demoram anos para serem indenizados. Além disso, as populações possuem um grande apego ao seu lugar, sofrendo com a desapropriação, não se adaptando no outro local onde foram inseridos. Com isso surge o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), que luta pelas suas terras e reivindica o apresamento de realocações e indenizações, tendo sua sede no município de Erechim. Segundo o movimento:

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

A construção de usinas hidrelétricas na região do Alto Uruguai provocou o êxodo para a cidade de Erechim, que é um pólo regional, sendo que muitos moradores passaram a morar na beira dos trilhos, na década de 80 e 90.

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

Com o processo de retirada dos beira-trilhos, que anunciava-se no ano de 2007, o MAB procurou se envolver nessas populações procurando organizá-los, em busca dos seus direitos à moradia. Vê-se que:

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

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

O MAB como um movimento social que busca a garantia os direitos para as populações atingidas pelas barragens ou de outras formas como o caso dos beira-trilhos dessa forma não são contra a reativação da ferrovia na região do Alto Uruguai, desde que o lucro e os benefícios econômicos fiquem para o povo e para a região. "Vai trazer desenvolvimento para quem? se é para o povo tudo bem, mas é para uma empresa privada, a região, o município não vai ver o crescimento, só vai ficar com o impacto (MAB)" (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTES DO MAB - ERECHIM).

Na organização e efetivação do Movimento Popular Urbano, muitas famílias beira- trilhos, além de carentes, estavam descrentes da luta proposta pelo MPU. Mas hoje as famílias sabem que com a união terão força, para reivindicar pelos seus direitos.

No processo de desocupação dos beira-trilhos da área de faixa de domínio da ALL (Foto nº 4), vários conflitos estiveram presentes, principalmente entre a empresa concessionária e os beira-trilhos.

Todas as famílias ganharam ordem de despejo pela empresa ALL, o objetivo da empresa era tirar esses moradores, ALL veio na realocação por causa de uma ordem da justiça federal do Ministério Público Federal, mas, em última hora não se responsabilizaram (concessionária) e nos fomos atrás dos direitos para cancelar a ordem de despejo. As pessoas construíram a vida inteira no local, e tinham casas boas, e se sujeitaram a largar a casa, saíram sem poder tirar nada, nem janelas, madeira, esses

terrenos também foram pagos e as pessoas investiram nesse local, o dinheiro investido nesses locais se perdeu. Muitas famílias compravam essas áreas ilegais e esperavam escritura.

Arrancando essas famílias, o psicológico abala. Não é simplesmente tirar e colocar na casa e pronto, e o psicológico dessas pessoas abala, muita gente está na casa nova, mas por mais que morava numa casa de madeira, nossa casa, tá num lugar novo bonitinho, mas tudo diferente (ENTREVISTA REALIZADA COM MPU EM ERECHIM).

Foto nº 4 Processo de retirada das famílias beira-trilhos



Fonte: Movimento Popular Urbano MPU

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

Os loteamentos do PAC I e "Minha Casa, Minha Vida" (Foto nº 5), apresentam moradias de 39 m². Cada casa teve o custo de 60 mil reais, dos quais os moradores vão pagar apenas 6 mil reais, em 10 anos; o pagamento é fixo no programa PAC I e, no programa "Minha Casa, Minha Vida", irá depender da renda da família.

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

Foto nº 5. Loteamento Aeroporto



Fonte: FACCIO, A.J. Trabalho de Campo, julho de 2011

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

3.2.2 Sindicatos: SUTRAF, SINDUSCON e Sindicato dos Rodoviários

A região do Alto Uruguai historicamente possui características de lutas e conquistas, especialmente no meio rural. Além de ser o berço de movimentos sociais como MAB e MPU, a região possui características marcantes na formação de sindicatos e cooperativas. Entre os sindicatos o SUTRAF, o SINDUSCON e o Sindicato dos Rodoviários possuem maior destaque em relação ao cooperativismo, enquanto que a COTREL destaca-se por ser uma das primeiras cooperativas da região. Assim, esses atores destacam-se na luta para reativação do modal ferroviário, tendo em vista que estão ligados à construção civil, transportes e agricultura familiar, sendo esta a principal atividade econômica da região.

3.2.2.1 SUTRAF - Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura Familiar

A partir dos anos 80/90, o surgimento do MAB, que possui estreitas relações com o MST, e a presença da Via Campesina conquistando e fortalecendo os agricultores, contribuíram com o surgimento de novos movimentos no meio urbano: o Movimento Popular Urbano (MPU) e o Movimento dos Trabalhadores Desempregados (MTD). Outros sindicatos também possuem atuação permanente na região, como o SUTRAF (Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura Familiar), o SINDUSCON (Sindicato da Indústria da Construção e do Mobiliário de Erechim) e o Sindicato dos Rodoviários (Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários do Alto Uruguai).

Com essa grande característica de lutas sociais ligadas a terra, os sindicatos dos trabalhadores rurais também se fazem presentes e fortalecidos. Conforme SEMINOTTI (p.329 - 330, 2010):

Os sindicatos dos trabalhadores rurais (STR), que foram fundamentais para a implantação da proposta da Central Única dos Trabalhadores (CUT) de um novo sindicalismo, intervêm mais na economia e criam diversas cooperativas, no ramo do leite, do crédito, da energia e cria-se a FETRAF/SUL, a federação que tem a responsabilidade de organizar e estruturar a luta dos agricultores da agricultura familiar na região sul do Brasil, tendo os Sindicatos dos Trabalhadores da Agricultura Familiar do Alto Uruguai (SUTRAF-AU) como bases municipais e regional.

A FETRAF tem procurado intervir no campo econômico, especialmente na busca por políticas públicas nas áreas da habitação, do crédito e na produção.

A partir da criação da FETRAF em 2001 uma nova estrutura sindical da agricultura familiar é constituída nos três estados do sul do Brasil. Os sindicatos municipais passaram a se denominar Sindicato da Agricultura Familiar (SUTRAF). Esta nova organização foi uma tentativa de fortalecer e ampliar a representação dos agricultores e agricultoras familiares da Região Sul, unificando a ação sindical rural, tendo como eixo central o fortalecimento da Agricultura Familiar. (SEMINOTTI, p.339, 2010).

O SUTRAF Alto Uruguai teve início na cidade de Getúlio Vargas, em 2003 e depois se estendeu para todo o Alto Uruguai, com o aumento no número de associados, sendo hoje 10 mil na região, em 29 municípios.

A função do SUTRAF é a organização dos agricultores, a luta, mobilização e a concretização dessas lutas. Uma das pautas principais em relação à infraestrutura

da região é o acesso asfáltico aos municípios e também a reativação do modal ferroviário. Segundo representante do SUTRAF Erechim:

Estamos trabalhando para conquistar políticas públicas para agricultura familiar e trabalhamos com outras entidades para conseguir conquistas, se falar de ferrovias, estradas, falamos de agricultura também, que necessita para o transporte de produtos. Um dos problemas para o agricultor é o custo do transporte.

Enquanto entidade, liderança temos que fazer algo, estamos trabalhado como ponto de pauta do governo, primeiro o asfalto na região que tem vários municípios sem acesso asfáltico e, segundo, a retomada da ferrovia ou até a ampliação da ferrovia para outros municípios da região. Negociar com o governo os acessos asfálticos, mas também a reativação da ferrovia, ponto fundamental para dar continuidade ao desenvolvimento da região (LUCAS FARINA, JUNHO DE 2011).

Segundo Lucas Farina, diretor da SUTRAF Erechim, a região deixou de ganhar muita coisa com a desativação. O preço do frete aumentou bastante, o fluxo de caminhões aumentou, aumentaram os problemas nas estradas. Na agricultura, o crescimento tecnológico aumentou a produção por hectares, o que aumentou o fluxo de caminhões, pois não há mais o trem. A desativação da ferrovia trouxe muito prejuízo para a região. A cooperativa Cotrel, de Erechim, utilizava a ferrovia, tanto que os trilhos passam por dentro dela.

Ainda segundo o entrevistado: "na RS 135 e na BR 153, o fluxo de caminhões aumentou, porque são rodovias que ligam a região ao norte do país, além de haver um aumento do tamanho dos caminhões, que acaba causando problemas nas estradas, com aumento de buracos, acidentes, etc".

3.2.2.2 SINDUSCON (Sindicato da Indústria da Construção e do Mobiliário de Erechim)

A região do Alto Uruguai tem sua gênese com o advento da ferrovia, sendo este o principal meio de transporte de mercadorias para a construção de imóveis no século XIX. Na década de 1990, a ferrovia era de grande relevância para transporte, venda e compra de materiais de construção civil que abasteciam a região. Dessa forma, esse transporte torna-se indispensável para região e para empresas da

construção civil, pois por meio dele se transportava areia, cimento, entre outros produtos.

O SINDUSCON destaca que:

Para as empresas da construção civil é relevante a retomada do modal ferroviário, pois a grande maioria dos materiais poderiam ser transportados via transporte ferroviário, diminuindo significativamente o fluxo de cargas pesadas via caminhões, etc. A ferrovia praticamente inexistente em função do sucateamento que a mesma vem sofrendo nos últimos anos e a rodovia está sobrecarregada, pois, não foi dimensionado para atender o fluxo principalmente de cargas pesadas, tanto no número bem como na tonelage transportada.

O objetivo do SINDUSCON é congrega as empresas da construção civil e do mobiliário da região do Alto Uruguai e, na medida do possível, defender os interesses dos empresários sócios da entidade.

Conforme relato de representantes do SINDUSCON, o aumento significativo do transporte rodoviário, com desgaste das rodovias acima do normal, ocasiona maiores gastos aos cofres públicos, pois estas estão em contínuo reparo. Além disso, as rodovias na região foram planejadas para um determinado fluxo e hoje é bem mais que o planejado.

3.2.2.3 Sindicato dos Rodoviários - Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários do Alto Uruguai.

Na região do Alto Uruguai, o sindicalismo deu origem também ao sindicato dos rodoviários - Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários do Alto Uruguai, que foi criado dia 17 de janeiro de 1989 e dele fazem parte 22 municípios do Alto Uruguai, com 1.350 associados.

O sindicato representa todas as categorias de transporte de carga, transporte internacional, transporte de carga líquida, refrigerados, explosivos, transporte coletivo urbano, intermunicipal, interestadual, construção de asfaltos de vias públicas e estações rodoviárias.

É válido ressaltar que a região do Alto Uruguai apresenta grandes problemas estruturais. Para o representante do sindicato, a BR 153 melhorou bastante, mas há três anos encontrava-se em péssimas condições, sendo que hoje está razoável.

Estamos fazendo uma campanha para diminuição de carga pesada que está circulando na rodovia, nos caminhões, treminhão²⁰, bitrem, carga muito pesada e a rodovia vive em conserto, prejudicando principalmente usuários de carros. Temos também problemas de sinalizações na rodovia, nas laterais, indicações de acessos, trevos mal sinalizados, o que facilita acontecimento de acidentes. Hoje o movimento da BR 153 está muito grande, tem dias que praticamente ela está se igualando às rodovias de São Paulo, a via Dutra e outras. O que a gente gostaria é a conclusão da BR 153 até Passo Fundo, pois encurta em meia hora o trajeto, além de ser de maior segurança, por ser em linha reta, maior visibilidade. A conclusão da BR 153 é um dos pontos básicos (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTE DO SINDICATO DOS RODOVIÁRIOS - ERECHIM).

De acordo com representante do sindicato, a RS 135 encontra-se em piores condições que a BR 153.

O maior problema da RS 135 é que não foi feita nenhuma sinalização, foi recuperada, mas não foi sinalizada, ela não tem faixa divisória, que demarque as laterais, nem placas luminosas, que destaquem os trevos de acesso, as pessoas que vem de longe têm grande dificuldade de circular à noite e de dia também.

Em relação à ferrovia, o sindicato apresenta pontos favoráveis e desfavoráveis para a região e para as empresas de transporte rodoviário.

A reativação da ferrovia, penso de forma diferente, porque nós temos pontos de apoio, onde vem produto do interior para uma central em Erechim, só na nossa região são 22 municípios que centraliza aqui. A ferrovia diminuiria um pouco esse trânsito tão violento que está nas rodovias, seria interessante transporte de passageiro, uma viagem mais demorada, mas de conforto maior e mais segurança. O prejudicial seria a diminuição de cargas, de transporte de cargas e para empresas que têm transporte de passageiros. As pessoas poderiam buscar outras alternativas, uma alternativa a mais, melhoraria o transporte coletivo. Em relação ao transporte de carga, também temos que baixar o custo, pois, tudo depende do transporte, o aumento constante depende do preço do transporte. Na realidade, como faz anos que a ferrovia parou, acredito que o fluxo nas estradas aumentou bastante com o fim do transporte ferroviário. (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTE DO SINDICATO DOS RODOVIÁRIOS - ERECHIM).

²⁰ Treminhão: é um caminhão tracionando dois ou mais reboques, de 8 eixos, até 30 m e 63 t (caminhão trucado e 2 carretas de dois eixos)

Em Erechim há muitas transportadoras pequenas, em torno de 250. Nenhuma delas é de grande porte. Elas aparentemente, não são contra a reativação da ferrovia.

Um Porto seco na região do Alto Uruguai seria excelente, primeiro, porque surge novas oportunidades, outras pessoas poderiam participar desse transporte, o interior vai centralizar também sua produção, geraria emprego e aumentaria a renda da região. A mercadoria chega no terminal é mais rápido a distribuição. Com uma multimodalidade rodoviário e ferroviário melhoraria muito (ENTREVISTA REALIZADA COM REPRESENTANTE DO SINDICATO DOS RODOVIÁRIOS - ERECHIM).

3.2.3 Cooperativa de comercialização de trigo e soja: COTREL

O cenário inquietante na região do Alto Uruguai, até a década de 1990, com formação de movimentos sociais, sindicatos, trouxe também para esse meio as cooperativas.

As cooperativas surgem na região como uma busca de novas saídas econômicas e outro modelo de organização de produção. Várias cooperativas foram criadas ao longo da década de 1950, entre elas destaca-se COTREL - Cooperativa Tritícola de Erechim.

A cooperativa teve sua fundação em 1957, sendo que ao longo do tempo as grandes unidades da Cotrel foram construídas em Erechim, todas elas ao longo da estrada de ferro.

Desde o recebimento de insumos, no recebimento de grãos existe um desvio ferroviário que passa dentro das três unidades, além de uma unidade nova, construída há 10 anos, sempre buscando a localização onde passava a ferrovia os dois frigoríficos, um que abate suínos e de aves também encontra-se próximo à ferrovia, o de suínos está ao lado da ferrovia e o que abate aves está a 200 metros da ferrovia (PRESIDENTE DA COTREL).

Conforme ainda o presidente da cooperativa, a Cotrel possui cinco unidades grandes que estão localizadas próximas a ferrovia. Na época da construção da cooperativa, havia um grande volume de recebimento de grãos e insumos, fertilizantes e calcário, grãos trigo e soja.

Nos anos 1980/90, o transporte de soja, trigo e milho era intenso. Em torno de 90% de toda essa mercadoria era transportada via vagão. O recebimento de

insumos vinha tanto do Porto de Paranaguá quanto do Porto de Rio Grande. Devido à localização de Erechim, a distância até Rio Grande era a mesma que até Paranaguá, os dois grandes portos na área de grãos e fertilizantes na época e que permanecem sendo nos dias de hoje.

A COTREL, na década de 70, além do trigo, apoiou a fixação da soja em nível regional. Na década de 80, ingressou na produção de rações e industrialização de carnes, com aquisição de dois frigoríficos de suínos e aves, estruturando o sistema de integração e alavancando a cultura do milho, como insumo básico para a produção de ração.

Na década de 90, começou a operar com leite, hortifrutigranjeiros e reflorestamento. No final deste período e início do novo século, aproximadamente 80% dos produtores da região já eram associados da cooperativa, que contava com 11.037 associados; recebiam, por intermédio da cooperativa, o acompanhamento técnico, garantia de comercialização de sua produção, bem como o suprimento de insumos e medicamentos.

A cooperativa centrada dentro do requisito que era a estrada férrea, com o passar do tempo e com a desativação do trecho que liga Erechim - Passo Fundo e via norte Erechim para União da Vitória Paraná, com a eliminação desses dois trechos, a cooperativa ficou dependente 100% de caminhões, isso se falando apenas em Cotrel, mas se falarmos de outras empresas como grandes revendedoras de cimento, de ferro e areia, construídas próximo à ferrovia, a própria Cesa que está ao lado da Cotrel. A ferrovia passa ao meio da Cotrel e da Cesa, para nós foi uma mudança muito grande, não só em termos operacionais, facilidade de tratar com menos pessoas, tem também a redução de custos com a ferrovia na época (década de 90), chegava a 50% do frete de caminhão (PRESIDENTE DA COTREL).

A cooperativa construiu os terminais de acesso ferroviário, mas, com a privatização, perdeu os acessos e passaram a utilizar caminhões (Foto nº 6), acarretando aumento de custos no transporte.

De certa forma, na pressão, tivemos que nos adequar, na época que parou o trem até hoje, faz uma falta grande. Evidentemente, nesse período, a cooperativa pela estrutura de agregação de valor, por ter recebimentos de grãos, fábrica de ração e frigorífico de suínos e aves, muitos dos produtos como grãos que no passado saíam daqui, ficam hoje na região, por exemplo, milho não se vende mais porque a cooperativa recebe e fabrica ração, a soja que a cooperativa vendia para fora, hoje em Erechim, já tem uma indústria que a cooperativa repassa e transforma a soja em farelo, óleo e biodiesel, toda a soja que a cooperativa recebe repassa para essa indústria, que exporta os produtos e o farelo é aproveitado pela Cotrel, essa

formatação que veio ao longo do tempo a dependência de vagões ficou menor, mas a dependência e custo dos insumos permanece a mesma, pois tem que vir de Porto Alegre, Rio Grande e calcário de Curitiba, vem tudo de caminhão, o custo, aumentou (PRESIDENTE DA COTREL).

A cooperativa, assim como outras empresas da região não foram avisadas da desativação da ferrovia, pois a RFFSA apenas havia explanado que iriam, em 1996, passar para o capital privado.

A concessionária não comunicou a cooperativa, só os funcionários da rede que falavam que eles iam desativar o trecho, e nós não acreditava, porque era um trecho que sempre tinha carga, passava dois a três trens por dia, até que um dia parou e os funcionários avisaram que era o último trem. Fomos atrás de quem se dizia o administrador da rede ferroviária e demitiram ele, colocaram outro no lugar, para não ter vínculo com a região, e veio a pessoa nova e disse que era ordem superior e não iria mais passar (PRESIDENTE DA COTREL).

O ideal, para a cooperativa, seria a multimodalidade e a construção de um porto seco na cidade de Erechim, pois facilitaria o transporte de grãos e dos produtos frigorificados. Conforme relato do presidente da cooperativa:

Os dois frigoríficos produzem por dia 400 toneladas, seria oito vagões por dia para Cotrel, sendo que são vinte caminhões por dia, a maioria dos caminhões vai pela BR 153. É única ligação da região com São Paulo. Um país do tamanho do Brasil, segundo produtor de soja, o potencial que tem de expansão de grãos e de outros produtos, e a gente tem dependência de um único modal, tem alguma coisa errada.

Segundo ele:

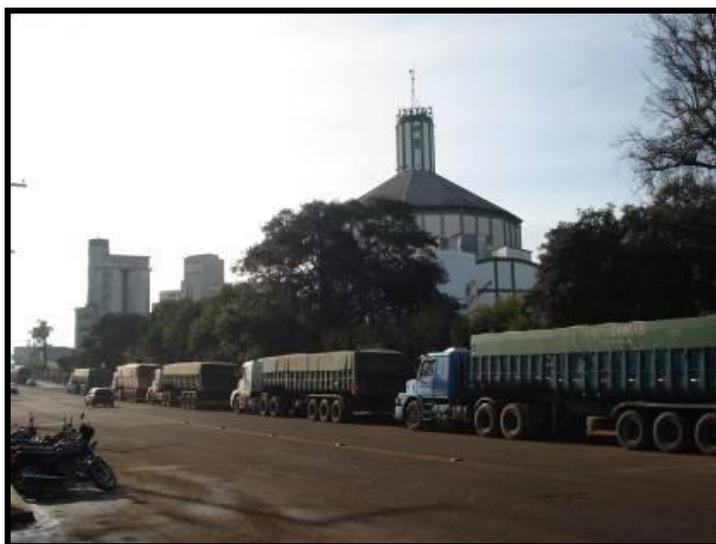
A reativação não é muito investimento, o mais caro já está pronto, a terraplanagem, o que devem fazer é trocar algumas chaves, manutenção de pontes, dormentes, etc. Para a Cotrel a reativação é muito importante, com isso pode haver uma concorrência com o transporte rodoviário conseguir abaixar o frete rodoviário, tem volume de carga maior por unidade, se tiver algum movimento para voltar, a Cotrel será a primeira a lutar e trabalhar para que volte. Ficou mais caro, mais difícil com o transporte rodoviário, a dependência do transporte rodoviário é muito grande no Brasil, passa de 60%.

Em relação à luta pela reativação, a Cotrel apresenta-se favorável, o presidente enfocou também a questão da criação da Ferrosul, ele diz que:

Em relação à Ferrosul, tem um movimento em Nonoai que quer passar por Chapecó, Nonoai até chegar em Rio Grande e tem outro movimento aqui

em Erechim para reativar essa ferrovia já existente, ocupar a mesma. É uma pressão que tem que fazer, passa onde passar, será bom para a região, se passa em Erechim a produção de Chapecó vem para Erechim e se passar em Chapecó levamos a produção para Chapecó. Essa ferrovia vem com outra concepção, com bitola larga, com trem com maior capacidade, mais velocidade, etc. Para ir para Chapecó era só fazer um ramal, para utilizar a mesma ferrovia.

Foto nº 6. Caminhões em frente a Cotrel



Fonte: FACCIO, A.J. Trabalho de campo julho de 2011

A cooperativa mostra-se a favor da reativação do modal ferroviário, pois considera uma perda grande a desativação, pois poderiam transportar os produtos frigorificados nos vagões para enviar para São Paulo o maior mercado consumidor da cooperativa, tendo em vista que, a produção de frango na região vem aumentando anualmente como veremos no subitem 3.2.

3.2.4 Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai e AMAU-Associação dos Municípios do Alto Uruguai

Desde a década de 80, uma visão diferenciada de desenvolvimento vem se traduzindo em iniciativas de planejamento voltadas à valorização do potencial endógeno das regiões. Com a integração de municípios, valorização das identidades locais e regionais e à inclusão participativa de amplos setores da sociedade, há grande possibilidade de trazer investimentos ao local/regional.

A região do Alto Uruguai (microrregião geográfica de Erechim) é considerada uma região estagnada, sendo que, vários fatores contribuem para que isso se agrave, entre eles a falta de infraestrutura rodoviária e ferroviária e investimentos nos setores produtivos da região, entre eles a agricultura familiar.

Essa microrregião passa a fazer parte da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) do Governo Federal que busca a redução das desigualdades regionais e promove a ativação dos potenciais econômico e social. Dessa forma, passou-se a realizar estudos de desenvolvimento regional, numa tentativa de impulsionar a microrregião para um maior crescimento econômico, baseando-se nas potencialidades sociais e econômicas.

É nessa perspectiva que a Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai - AD surge, numa tentativa de atrair investimentos para a região sendo seu grande propósito o de "integrar para desenvolver", abrangendo 32 municípios da região do Alto Uruguai. Nesse mesmo propósito, a Associação dos Municípios do Alto Uruguai - AMAU, articula municípios para reivindicar melhorias para estes e para a região como a questão da infraestrutura e logística.

Segundo representante da AD - Alto Uruguai:

Com falta de infraestrutura e a desativação da ferrovia, a região vem perdendo competitividade, pois utiliza-se somente um modal de transporte, o rodoviário. Há um aumento dos insumos utilizados na região, adubos, calcário, cimento, areia, uma gama muito grande de produtos e materiais que são utilizados na região que hoje depende exclusivamente do transporte rodoviário, trazendo prejuízos econômicos para quem produz, industrializa, comercializa, ou seja, todas as atividades econômicas entraram no prejuízo com a desativação do transporte ferroviário.

Segundo a AMAU, a desativação foi uma perda para a região. As estradas estão com muito fluxo. A reativação diminuiria os acidentes e também o desgaste das rodovias se não ativar, devem construir mais rodovias na região (Presidente da AMAU).

Hoje não se trata mais de uma questão de necessidade de transporte, mas, sim, uma questão de sobrevivência da região, em função dessa competitividade. Conforme relata representante da AD:

A empresa concessionária solicitou um estudo para a Universidade Federal de Santa Catarina na região, entrevistas à empresa na cidade pólo Erechim, o estudo que foi levantado só representa 10% do volume de material de construção e da produção primária, isso é uma desconsideração da

concessionária com a região por não fazer um levantamento real de fato da região, isso não é interesse da concessionária da rede, porque o argumento que a concessionária usa é que o serviço é inviável.

O estudo de viabilidade que apresentou somente 10% do volume de material de construção e da produção primária foi aceito pela ANTT, mas a veracidade é que a ALL não reativa essa ferrovia, devido ao fato elucidado pela AD:

O Ministério Público Federal diz que, o atual gestor da ANTT trabalhava na ALL, assinou pela ALL o contrato de concessão de serviço, quem era responsável pela concessionária, hoje trabalha na ANTT. Nós podemos fazer o barulho que quiser, essa é uma questão de cima para baixo e ponto final. Quem assinou o documento de concessão da ALL, hoje trabalha em nível governamental; **qual a esperança de uma região aqui no norte do estado do Rio Grande do Sul de ter esse tipo de serviço?** Não é a questão da viabilização econômica nem outras questões, não consigo visualizar e dimensionar, é o tamanho do interesse que está por trás disso.

Em relação ao projeto da Ferrosul e ferrovia norte/sul, o representante da Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai - AD, diz que:

O que está se fazendo é um processo político dos estados do sul, com a Ferrosul e a Ferrovia norte/sul, posso estar equivocado, mas, por trás disso tem muito interesse, está se pensando em fazer traçados novos, é evidente, interesses políticos e econômicos que vão beneficiar regiões, terras de determinadas pessoas, não é uma questão de desenvolvimento ou de serviço de fato para a população.

Segundo o presidente da AMAU, a Ferrosul e a BR 153 não estão incluídas no PAC 2 . Com a ferrovia, diminuiria os acidentes e seria mais uma alternativa de transporte. Segundo, ainda, o presidente da AMAU: "Em reunião com o DNIT em Brasília poderá ser efetivado o asfalto da BR153, mas não tem previsão. A ferrovia seria uma alternativa para escoar a produção, mas também para o turismo regional".

A reativação da ferrovia ajudaria a região e possibilitaria, posteriormente, uma ligação com o norte do país que seria estratégica. Com bitola dupla, tempo, velocidade, capacidade de carga, usando toda uma linha já existente o impacto ambiental seria inexistente.

Conseqüentemente, pode ser reduzido 40% seu custo no frete em algumas mercadorias transportadas pela ferrovia, como o calcário usado nas lavouras. Isso geraria mais renda ao pequeno e médio produtor, gerando retorno em ICMS aos municípios e região, alavancando o processo de desenvolvimento a economia regional.

Conforme AD e AMAU, as rodovias da região estão com problemas estruturais, ocasionando transtornos aos usuários que diariamente convivem com situação de precariedade.

O Presidente da AMAU diz que: "estamos lutando para asfaltar 14 municípios, é uma região com sérios problemas estruturais. A ferrovia é uma necessidade de todas as regiões do Brasil e para o Alto Uruguai também (AMAU)".

A AD afirma que:

A RS 135 e BR 153 estão em péssimas condições. Primeiro dito pelos técnicos do DAER, essa rodovia 135 não tem base nem estrutura para transporte de carga pesada e a BR 153, de Erechim a Santa Catarina, da mesma forma. O fluxo de veículos na RS 135 é intenso, fora as vítimas de acidentes, nesse trajeto, o transporte ferroviário tiraria essa carga pesada das rodovias, o custo disso para o governo diminuiria significativamente, mas onde está o interesse nisso? O trecho Erechim - Passo Fundo tem pedágio, mas foi criado um caixa único do Estado e toda a região perdeu recurso. Para os gestores públicos é muito mais fácil arrecadar que fazer uma gestão eficiente, normatizar, enfim.

Além da malha ferroviária, a região necessita de novas ligações rodoviárias, entre elas a ligação da região de Frederico Westphalen a Sananduva, passando por Erechim, chamada de "rodovia da integração".

Os governos estão virando as costas para a região, foi entregue um documento para todos os candidatos para deputado, das demandas socioeconômicas do Alto Uruguai gaúcho. Alguns pontos foram colocados, como a reativação do transporte ferroviário, o porto seco, a rodovia da integração, problemas de energia, parques tecnológicos, um material pronto para governos investirem de forma planejada e estruturada. O que está se percebendo é que nós estamos ficando à margem novamente desse processo, em função de que passou a eleição (Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai - AD).

3.2.5 América Latina Logística – ALL

Segundo a assessoria de imprensa da ALL, a América Latina Logística é a maior empresa independente de serviços de logística da América Latina e a maior companhia ferroviária do Brasil. Possui uma malha de 21.300 mil quilômetros de extensão, que abrange os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Brasil, e nas regiões de Paso de

los Libres, Buenos Aires e Mendoza, na Argentina (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

A ALL opera uma frota de 1.095 locomotivas e 31.650 mil vagões e conta com unidades localizadas em pontos estratégicos para embarque e desembarque de carga (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

Segundo ainda a assessoria de imprensa (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA), a ALL possui cerca de 3,1 mil quilômetros de ferrovia no RS, estado que detém a maior Unidade de Produção da companhia em extensão. A empresa transporta, em média, 500 vagões/dia e apresenta um crescimento médio de 15% ao ano. Ao todo, a ALL gera mais de 1 mil empregos diretos, além de 2,5 mil indiretos no RS.

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

Com a incorporação da Brasil Ferrovias, em 2006, incluiu em suas operações o acesso ao Porto de Santos passando a atuar nos maiores corredores de exportação de commodities e nas mais importantes regiões industriais do país (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

Segundo ALL, desde a privatização da malha, a empresa investiu mais de 6,7 bilhões nas ferrovias. Além desses recursos, a empresa está investindo 70 milhões no projeto de expansão da malha norte que prevê a construção do trecho ferroviário Alto Araguaia a Rondonópolis. A previsão é que seja inaugurada em 2012.

Informações sobre a desativação e a falta de investimentos descaracterizam a colocação feita pela ALL (ver fotos 07,08,09). A desativação de trechos ferroviários em 1997, considerados antieconômicos, gerou grandes problemas estruturais nas regiões afetadas sendo que, dos 28 km concedidos no Rio Grande do Sul para ALL, 16 km foram abandonados.

Foto nº 07 - Trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, Ponte Ferroviária em Marcelino Ramos



Fonte: FACCIO, A.J. Trabalho de Campo, julho de 2011

Foto nº 08 - Parte de dormentes



Fonte: FACCIO, A.J. Trabalho de Campo, julho de 2010

Foto nº 9 - Descaso com patrimônio ferroviário (Trecho Passo Fundo / Marcelino Ramos)
localidade de Viadutos



Fonte: FACCIO, A.J. Trabalho de Campo, julho de 2010

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

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

Entre os objetivos, estão as melhorias na via permanente, aquisição de locomotivas e vagões, tecnologia e capacitação dos colaboradores, principalmente os programas de formação de maquinistas e operadores, esclarece o gerente da Unidade de Produção (UP) Rio Grande do Sul, Roberto Fischer Machado.

No Rio Grande do Sul, segundo sua assessoria de imprensa, a empresa planeja investir na manutenção da frota de vagões existente. A ALL também já concluiu as obras de melhoria na ferrovia e acesso aos terminais entre Giruá – Santa Rosa, com investimento de aproximadamente R\$ 500 mil reais. (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

Ainda conforme a assessoria de imprensa a retomada da circulação do trecho Giruá – Santa Rosa aconteceu em meados do mês de maio, quando a primeira composição partiu de Cruz Alta, com vagões vazios que foram carregados de soja a granel, em Santa Rosa. Dos 170 Km, de Cruz Alta até Santa Rosa, 31 Km foram recuperados. O trecho funcionará para escoamento de grãos no Porto de Rio Grande e para o retorno de fertilizantes para abastecimentos de produtores (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

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

As informações da assessoria apontam ainda que a companhia, em parceria com a Prefeitura Municipal de Uruguaiana, também está realizando obras em 300 metros de via férrea entre a cabeceira da Ponte Internacional e a Escola Paso de los Libres, na rua Vasco Alves, em Uruguaiana. O trecho recuperado, através de obras de melhoria, pertence à Linha Internacional que liga a cidade de Paso de los Libres, na Argentina, ao Porto Seco Ferroviário/Área de Controle Integrado, no município de Uruguaiana. Pela linha ferroviária circulam uma média de quatro trens diários, que transportam produtos de exportação e importação do Mercosul. (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

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

A empresa possui parcerias com terminais intermodais (ferrovia - rodovia) para movimentação de cargas em: Porto Alegre (terminal próprio com movimentação de produtos industrializados); Cruz Alta (parceria com as empresas Bianchini, Bunge – movimentação de granéis e primeira misturadora de fertilizantes sobre trilhos -, Cotrimaio, Termasa, dentre outros); Passo Fundo (parcerias com a Pradozen e BS Bios, fábrica de farelo criada sobre trilhos, dentre outros); um terminal alfandegado em Uruguaiana, único porto seco integrado da América Latina (movimentação de granéis e produtos industrializados) (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

Os terminais realizam uma operação logística completa, que inclui a gestão de armazéns, centros de distribuição e estoques.

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

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

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

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

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

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

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

segundo semestre do ano. (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

A ALL também anunciou a criação da Ritmo Logística, uma nova empresa no segmento rodoviário, criada pela segregação da unidade de serviços rodoviários da ALL e da fusão com a Ouro Verde Logística.

A Ritmo atuará exclusivamente no mercado rodoviário, com foco no desenvolvimento de operações dedicadas e da exploração do mercado de ponta rodoviária no entorno da ferrovia.

“Estamos muito confiantes em relação aos nossos outros projetos estratégicos de expansão. A primeira fase da expansão do Projeto Rumo foi concluída com a entrega de 100% da frota adicional de vagões e locomotivas, e continuamos trabalhando em projetos de infraestrutura nos segmentos de terminais e mineração”, acrescenta Paulo Basílio, Diretor Presidente da ALL (MARTHABECKER COMUNICAÇÃO CORPORATIVA).

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

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

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

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

Apesar de previsão para crescimento do mercado de biodiesel, a empresa não tem previsão de reativar o trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, pois a ALL

possui também transportadora que faz esse percurso, mas isso provoca perda de competitividade na região, que depende exclusivamente do modal rodoviário.

3.2.6. ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres

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

A agência nacional dos transportes terrestres, a ANTT, foi criada pela LEI Nº 10.233, de 05/06/2000. Cabe à agência fiscalizar, coordenar e regular as concessionárias de transportes terrestres como o transporte ferroviário. Segundo esta lei:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

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

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

(…)

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

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

(…)

A ANTT não vem atuando em conformidade com a lei que rege suas atribuições, não fiscaliza prestação dos serviços e nem a manutenção dos bens arrendados pela ALL, não faz cumprir as cláusulas contratuais, também não assegura aos usuários transporte ferroviário de qualidade, sendo que a ALL prioriza transporte de commodities, como salientou o procurador da República de Santo Ângelo, o que veremos no capítulo cinco.

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

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

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

Dessa forma, percebe-se que a agência reguladora não vem cumprindo com suas obrigações de fiscalizar, coordenar e regular o transporte ferroviário, mesmo com aplicação de resoluções (processos administrativos). O papel da agência não tem se cumprido e os trechos ferroviários ainda permanecem inoperantes, entre eles Passo Fundo - Marcelino Ramos, com o patrimônio ferroviário deteriorado e o não cumprimento das cláusulas contratuais por parte da empresa concessionária ALL no Rio Grande do Sul.

A possibilidade de retomada do modal ferroviário afetou diretamente outros atores desse processo, os beira-trilhos, população excluída e segregada, como veremos no capítulo 4.

4. INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E EXCLUSÃO SOCIAL: OS BEIRA-TRILHOS

As reivindicações para reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional acabaram atingindo os beira-trilhos, antes esquecidos pelo Estado e pela empresa concessionária dos serviços ALL.

Essas populações passaram a ocupar as áreas de faixa de domínio após desativação do trecho ferroviário em 1997, pois não tinham direito à escolha de onde morar. Com a previsão de retomada dos serviços no trecho, os beira-trilhos, com o apoio do MPU e MAB passaram a lutar pelo direito à moradia.

Após várias audiências e debates sobre a problemática dos beira-trilhos, o direito à moradia foi conquistado por uma pequena parcela deles, através de projetos habitacionais como “Minha Casa, Minha Vida” e “PAC I”, envolvendo o município de Erechim e a União, havendo-se obtido recursos para construção de moradias.

Dessa forma, nesse capítulo, far-se-á discussões, sobre a o direito a moradia, e a luta dos beira-trilhos para conquistar esse direito.

Conforme a Constituição da República Federativa do Brasil de 1998, Capítulo III dos Direitos Sociais:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, **a moradia**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010](#))

Conforme o Estatuto da Cidade, Capítulo I das Diretrizes Gerais:

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal será aplicado o previsto nesta Lei.

(...)

Art. 3 Compete à união, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

III – promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

IV- instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transporte urbanos;

Sabe-se que, apesar da Constituição brasileira prever que todo cidadão tem direito à moradia e o Estatuto da Cidade presumir que compete a União promover

políticas de construção de moradias, saneamento básico e transporte urbano, a realidade é completamente diferenciada. Conforme Muñoz (2005, p. 20), “o Estatuto da Cidade constitui um dos maiores esforços de resgatar a idéia de cidade para todos e de construir propostas de enfrentamento de problemas sociais (...)”, mas, o direito a uma vida digna, com qualidade, está longe de se tornar realidade nas cidades brasileiras. Apesar dos novos programas habitacionais como “Minha Casa, Minha Vida” proporcionarem uma melhora para uma parcela da população brasileira, ainda existem muitas famílias no Brasil sem condições financeiras, sem teto, sem perspectiva de vida.

O direito de habitar no Brasil continua sendo excludente, pois essas famílias dependem exclusivamente do poder público para execução de projetos de habitação.

(...) A complexidade dos problemas habitacionais vem aumentando aos olhos de toda a sociedade, sem que medidas suficientemente amplas e eficazes sejam adotadas como prioridades pelos agentes governamentais que têm a principal e intransferível obrigação de garantir o direito à moradia. A inexistência de avanços concretos para a população que mais necessita de moradia adequada resulta da baixa (quando não quase ausente) responsabilidade integrada do poder público (os três entes federados) no sentido de usar de todos os esforços necessários para respeitar, proteger, promover e realizar, adequadamente, o direito humano à moradia. (KALIL, R. M. L. et al. 2007, p.1).

As ocupações habitacionais formadas por populações de baixíssima renda nas áreas urbanas das ferrovias constituem um complexo problema social que atinge praticamente toda a malha ferroviária brasileira. No trecho inoperante Passo Fundo – Marcelino Ramos, esse problema também está presente.

As ocupações em faixas de domínio tornam-se preocupantes no momento que essa população de baixa renda instala-se em locais irregulares, de riscos para suas próprias vidas devido à passagem do trem. Essas populações chamadas “beira-trilhos” passam a ocupar essas áreas por motivos diversos, dentre eles o principal: não têm onde morar. O que lhes resta é ocupar áreas de risco e construir suas casas de papelão, lona preta e, raramente, de madeira ou tijolos (Foto nº 10, 11 e 12).

Foto nº 10 - Casas de moradores “beira-trilhos”



Fonte: FACCIO, A.J. Trabalho de Campo julho de 2011

Foto nº 11 - Processo de retirada dos Beira-trilhos (a)



Fonte: Movimento Popular Urbano

Foto nº 12 - Processo de retirada dos Beira-trilhos (b)



Fonte: Movimento Popular Urbano

Conforme o Ministério Público Federal, através de Audiência Pública realizada em Erechim, no ano de 2010, sobre destinação de verbas federais para construção de moradias para os beira - trilhos:

Cerca de 284 famílias do município habitam áreas da Malha Sul trilhos que cobrem o transporte ferroviário entre as antigas superintendências de Curitiba e Porto Alegre que pertenciam à extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), atualmente de responsabilidade da ALL, que tem obrigação não apenas de fazer a manutenção e a conservação dos trilhos, mas também das áreas de entorno a eles. O abandono dessas áreas permitiu que famílias ali se instalassem, vivendo em condições precárias. Nas margens da BR-153, há cerca de 35 famílias vivendo em condições semelhantes.

A legislação determina que, ao longo dos trilhos, deva haver uma área desocupada entre 15 e 25 metros. De acordo com a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979:

Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

CAPÍTULO II Dos Requisitos Urbanísticos para Loteamento

Art. 4º. Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

III - ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa

não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica; [\(Redação dada pela Lei nº 10.932, de 2004\)](#)

No trecho inoperante da ferrovia (Passo Fundo – Marcelino Ramos), na área urbana de Erechim - RS, uma grande parte do entorno dos trilhos está ocupada. Essas ocupações se intensificaram com a desativação da linha em 1997.

A concessionária do trecho ferroviário ALL, segundo relatório da ANTT, deveria conservar essas faixas de domínio.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, no uso de suas atribuições, em conformidade com o disposto no art. 25, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e fundamentada nos termos do Relatório ____ - ____ /2006, de ____ de ____ de 2006, e (...)

CONSIDERANDO que a faixa de domínio ferroviária encontra-se vinculada à concessão e como tal caracteriza-se como bem operacional, sendo objeto de obrigação por parte da Concessionária zelar pela sua integridade, conforme normas técnicas específicas, mantendo-a em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à Concedente ou à nova concessionária;

CONSIDERANDO que no Contrato de Concessão e no de Arrendamento há possibilidade de a Concessionária utilizar a faixa de domínio para desenvolvimento de atividades associadas à prestação do seu objeto social ou projetos associados, sempre com autorização prévia da Concedente;

Além dessas considerações, trata também que a concessionária deveria informar a ANTT com relatórios anuais sobre a situação da faixa de domínio, mas, como o trecho encontra-se inoperante, o que vem contra o contrato de concessão, a ALL não informou, ou melhor, “não sabia da existência” dos “beira-trilhos”.

Com isso os “beira-trilhos” ficam desamparados tanto pelo Estado, como pela concessionária do trecho ferroviário. O Estado deixa de promover políticas habitacionais que lhe permitam viver com dignidade, o que lhes obrigou a morar na faixa de domínio. A ALL não permitirá que estes continuem a morar nessas áreas.

Dessa forma, cabe ao Estado (União, Estado e Município) reassentar essas famílias, com projetos habitacionais que possibilitem, aos beira-trilhos, viver com dignidade.

4.1. Os Beira-Trilhos em Erechim / RS

As famílias beira-trilhos começaram a ocupar as áreas de faixa de domínio na cidade de Erechim há mais ou menos vinte anos atrás. Na época havia poucas famílias, mas, após a década de 1990, as ocupações intensificaram-se devido à desativação do trecho ferroviário.

Segundo informações da Secretaria de Habitação de Erechim encontram-se hoje, na área, 260 famílias, as quais, em média, são compostas de quatro membros, sendo que apenas uma delas apresenta-se com doze integrantes.

A realidade dos beira-trilhos, segundo o MAB e MPU, é degradante, pois a maioria não possui esgoto, vive em casas precárias e cinco famílias vivem sem luz, água e serviços básicos. Os beira-trilhos encontram-se, portanto, num processo de segregação residencial socioeconômica. “Essas áreas segregadas tendem a apresentar estruturas sociais que podem ser marcadas pela uniformidade da população em termos de renda, (...)” (CORRÊA, 1997, p.131).

A maioria das famílias vive da coleta seletiva do lixo e de trabalhos temporários, os quais possuem uma renda muitíssimo baixa e incerta, vivendo assim, próximo a linha da miséria.

As diferenças sociais entre estas áreas uniformes devem-se ao diferencial da capacidade que cada grupo social tem em pagar pela residência que ocupa. Em outros termos, as áreas uniformes refletem, de um lado, a distribuição de renda da população, e de outro, o tipo de residência e a localização da mesma em termos de acessibilidade e amenidades (CORRÊA, 1997, p. 131-132).

Vale ressaltar ainda que essas populações possuem renda muito baixa e não têm possibilidades de escolher onde morar. Conforme Corrêa (1997, p. 132 - 133)

São estes grupos, para os quais há um diferencial de renda, que vão se localizar no espaço urbano, e para isto se defrontam com o problema do como e onde morar. Tendo em vista que a habitação constitui, no sistema capitalista, uma mercadoria especial, que depende de outra mercadoria, a terra, também sujeita aos mecanismos de mercado, (...) diferentes soluções tem sido encontradas para se ter acesso a residência: cortiços, favelas, (...) são exemplos de soluções espontâneas, enquanto os conjuntos habitacionais construídos pelo governo constituem a aparente solução oficial.

A solução espontânea para as famílias beira-trilhos foi morar nas áreas de faixa de domínio, enquanto o Estado não lhes proporciona uma área legal para morar. Vignoli (2000, p. 239) em sua análise sobre segregação diz que: “Puede plantearse, entonces, que la gente no necesariamente vive donde quiere sino donde puede pagar el costo que tiene el uso del espacio con propósitos residenciales”

Na realidade, esses moradores de área de faixa de domínio não têm condições de pagar por um terreno ou uma casa para morar, tendo em vista, que hoje, a terra é uma mercadoria; as melhores áreas são garantidas para quem tem condições de pagar, os ricos, e os pobres, passam a ocupar áreas de risco.

Os beira-trilhos se pudessem escolher não estariam nessas áreas, pois não têm acesso a meios de transporte, bem como algumas famílias não tem acesso a água e luz. Além de serem segregados, são também excluídos da sociedade, na medida em que não têm acesso a informações, a um emprego digno, sendo que muitos possuem um baixo índice de escolaridade, com grande número de analfabetos, conforme informações do MPU.

Assim, esses grupos segregados e excluídos da sociedade não possuem direitos a uma vida digna e igualitária. Alguns autores como Vignoli (2000) debatem sobre grupos segregados ou em situações semelhantes aos dos beira-trilhos, defendendo que,

(...) para que segregación, exclusión, y desigualdad se articulen, debe ocurrir, también, que los grupos postergados: i) enfrenten situaciones de abierto desmedro o desventaja por su localización o, ii) la localización actúe como mecanismo que tiende a mantener las brechas entre los grupos dominantes y subordinados. Es decir, la segregación residencial se erige como una amenaza para el ejercicio de la ciudadanía plena, no porque erosione los derechos políticos de los ciudadanos sino porque atenta sus derechos sociales(a una vida digna) y culturales (a interactuar en condiciones de igualdad con “los otros”) (VIGNOLI, 2000, p. 242).

O direito à moradia é um direito do cidadão, como explicitado no tópico anterior, por isso é dever do Estado realizar políticas habitacionais para que este direito se torne realidade. Para uma parcela dos beira-trilhos o direito de morar irá se concretizar.

Como resultado das lutas do MPU, dos moradores beira-trilhos, e também Audiências Públicas realizadas em Erechim, para destinação de verbas federais para reassentamento, bem como a participação da Prefeitura Municipal de Erechim

em parceria com o governo federal, somando-se os projetos enviados pelo MPU ao Ministério das Cidades, conquistou-se o direito à moradia a uma parcela das famílias.

A prefeitura de Erechim - RS comprometeu-se a destinar um percentual de 30% dos recursos federais destinados ao programa "Minha Casa, Minha Vida" às famílias moradoras da beira dos trilhos sob a concessão da América Latina Logística S.A. (ALL) e da beira da rodovia BR-153 no município.

O compromisso foi firmado durante audiência pública no município que contou com a participação do Ministério Público Federal além da presença de mais de 200 moradores e autoridades, na Sede do Sindicato dos Trabalhadores de Alimentação em Erechim. A expectativa é que o município obtenha verbas para a construção de aproximadamente 500 moradias populares, o que resolveria em parte o problema habitacional dos beiras-trilhos, haja vista um déficit habitacional no município de mais de 4 mil moradias ao longo das últimas décadas. As moradias seriam pagas em prestações mensais de cinquenta reais durante aproximadamente seis anos. As famílias moradoras da beira dos trilhos e das margens da rodovia compõem 7% das famílias do município de Erechim que precisam ser reassentadas (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL).

Com a destinação de 30% das moradias para os beira-trilhos, através do programa "Minha Casa, Minha Vida" e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC I), um pequeno avanço é percebido em relação às políticas habitacionais. Mas, apenas uma parcela será reassentada em localidades longe do centro da cidade, sem infraestrutura e sem acesso às necessidades da vida, como escolas, trabalho e serviços.

Conforme a nota veiculada pela Secretaria de Habitação de Erechim – RS referindo-se ao Programa "Minha Casa, Minha Vida" e "PAC I", para os beira-trilhos:

De 20 de abril a 20 de maio de 2009 o Departamento de Habitação abriu as inscrições para o programa Minha Casa Minha Vida, incluindo os Beira-Trilhos e Beira BR, quatro mil e quinhentas famílias se inscreveram. No dia 13 de dezembro foi realizado o primeiro sorteio, para quem optou por casa, onde 194 (cento e noventa e quatro) mutuários foram sorteados. As obras já iniciaram no Loteamento Minha Casa Minha Vida e Loteamento Carlotto. O prazo para conclusão das casas do loteamento Carlotto é para dezembro de 2010 e o Minha Casa Minha Vida (Paiol Grande e Amanhecer) é para abril de 2011. Em relação ao Loteamento Social Pôr Do Sol (PAC I) – irá beneficiar 110 famílias que vivem em situação de risco, beira de rio, projeção de rua, casa de passagem, indicação judicial e 39 beira trilhos (SECRETARIA DE HABITAÇÃO DE ERECHIM, 2010).

Conforme o MPU, os loteamentos são distantes do centro da cidade e as casas são pequenas, com 2 quartos, 1 banheiro e cozinha. "O que nos preocupa agora é como as crianças vão ter aula, pois não tem creches, nem escolas próximas" (depoimento da representante do MPU). Por isso,

Puede afirmarse con propiedad que la segregación residencial socioeconómica perjudica a los grupos postergados porque en las zonas en que éstos se asientan sistemáticamente se registran mayores índices de problemas y deficiencias urbanas (VIGNOLI, 2000, p. 243).

Nesse sentido, a localização passa a ser novamente um obstáculo para essas populações que eram segregadas e que continuarão segregadas. Se por um lado o poder público resolve o problema da moradia para uma pequena parcela dos beira-trilhos, por outro, favorece novamente a segregação, ao assentá-los em locais afastados do centro, das escolas, das vias de acesso, do transporte urbano.

O mais conhecido padrão de segregação (...) é o do centro x periferia. O primeiro, dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes de mais alta renda. A segunda, subequipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos (VILLAÇA, 1998, p. 143).

O Estado participa dessa segregação na medida em que oferece áreas afastadas para programas habitacionais e pouco infraestrutura. É o que aponta Marcuse (2004, p. 28):

(...) o Estado pode, ele mesmo, atender aos desejos dos detentores de poder político e econômico, desejos que se refletem de modo semelhante nos padrões de mercado paralelo que, desse modo passam a beneficiar aqueles que não estão diretamente ligados ao aparelho do Estado.

O autor defende ainda que “está, pois, claramente, no âmbito dos poderes mais abrangentes do Estado a permissão ou a proibição da segregação”. (MARCUSE, op. cit., p.30). Assim, se em qualquer sociedade houver segregação ela ocorrerá com a sanção tácita, quando não explícita, por parte do Estado.

Mas, ao mesmo tempo em que o Estado pode ser gerador de segregação, pode criar políticas públicas para tentar amenizar esse problema, como aponta Marcuse (2004, p. 30): “algumas medidas em nível local pode ter impacto real. (...) provisão de moradia social em diversas áreas urbanas, planejadas como parte da política habitacional, promover o desenvolvimento econômico local e a criação expansão de empregos, entre outros.”.

Segundo o MPU: “Agora precisamos lutar para conseguir escolas, transporte urbano e reassentar o restante das famílias que ainda não conseguiram moradia”.

Em relação às políticas públicas de habitação, o Brasil está no caminho certo, promovendo políticas que envolvem Municípios, Estados e União, como o programa “Minha Casa, Minha Vida”. Entretanto, apesar disso, ainda se está se longe de conseguir que todo cidadão tenha direito à moradia, não só o direito a ela, mas também, direito a infraestrutura necessária para que viva com dignidade, como escolas próximas das áreas dos loteamentos populares, transporte urbano adequado, vias de acesso, informação e geração de oportunidade de emprego digno.

A luta dos beira-trilhos será constante, juntamente com o MPU e MAB em busca dos direitos da população, assim como os demais atores locais/regionais que buscam melhoras na vida da população e da região. Entre as lutas, a reativação da ferrovia para tornar a região mais competitiva vem tornando-se um caminho árduo e com poucas conquistas, como veremos no próximo capítulo.

5. PERSPECTIVAS DA REATIVAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO PASSO FUNDO - MARCELINO RAMOS NA REGIÃO DO ALTO URUGUAI

O modal ferroviário no Brasil e no Rio Grande do Sul pós políticas de privatização nos anos 1990 e com a efetivação do programa de desestatização que entregou esse modal ao capital privado, reduziu os custos e provocou a deterioração, com falta de manutenção e também abandono de trechos ferroviários, entre eles o trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos.

Nesse capítulo será enfatizada a luta, por meio de audiências públicas que o Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual, deputados estaduais e deputados federais, atores locais/regionais, iniciaram para que a concessionária cumpra com suas obrigações contratuais ou devolva os trechos desativados para a União, os quais estão desativados desde ano de 1997. Duas alternativas foram propostas no decorrer das audiências: a primeira criação da Ferrosul e, recentemente, a proposta de expansão da Ferrovia Norte/Sul.

5.1 Audiências Públicas para Reativação das Ferrovias

As primeiras audiências foram realizadas em Santo Ângelo, com as ações promovidas pelo Ministério Público Federal, para que a empresa concessionária dos transportes reative o trecho Santo Ângelo - São Luiz Gonzaga. Nessas discussões, iniciadas em 2003, firmou-se o Termo de Ajuste de Condutas entre Ministério Público Federal de Santo Ângelo, ALL, Rede Ferroviária Federal S/A e Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no qual a ALL se comprometeu a concluir obras de recuperação e edificações, bem como retomar o funcionamento da ferrovia.

Mesmo com denúncias ao Ministério Público Federal e termo de ajustamento de conduta, a empresa não cumpriu as obrigações contratuais, pois o trecho continua desativado. Em 2008, uma Ação Civil Pública do Ministério Público Federal de Santo Ângelo, tendo em vista o não cumprimento do contrato por parte da ALL, exigiu o cumprimento do Termo de Ajuste de Conduta e a distribuição da multa, que

já chega a R\$ 9 milhões, entre nove municípios que se viram arbitrariamente privados dos serviços ferroviários por conta da omissão da ALL. A distribuição do dinheiro, entre os nove municípios, dar-se-á assim: 50% de forma igualitária e os outros 50% proporcionalmente à população.

Com debates que vinham ocorrendo em Santo Ângelo, lideranças da região do Alto Uruguai passaram a discutir a situação da linha férrea Passo Fundo - Marcelino Ramos, que está desativada desde 1997, através de audiências públicas. Em 2007, o Ministério Público Federal de Erechim ajuizou Ação Civil Pública pedindo que a ALL assumisse suas responsabilidades como concessionária da rede de transportes ferroviários na Malha Sul. O juiz da Vara Federal de Erechim, Lúcio Rodrigo Maffassoli de Oliveira, concedeu liminar determinando:

- que a ALL reative a prestação de serviço nos trechos da malha ferroviária, promovendo a reposição dos bens e equipamentos vinculados à concessão, bem como a aquisição de novos, se necessário.

- que a ALL providencie a retirada das famílias que se encontram nas propriedades da malha ferroviária e, também, o restabelecimento do meio ambiente nestes locais.

- que a União, a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) promovam as medidas necessárias para que os contratos de concessão e arrendamento sejam cumpridos.

- prazo de 180 dias para que as medidas sejam adotadas.

Foi fixada, ainda, multa diária no valor de R\$ 10 mil, a ser cobrada individualmente de cada órgão, por determinação que for descumprida.

Através de suas lideranças políticas, movimentos sociais, entidades e setores representativos da produção agrícola, da indústria, do comércio, dos serviços, da história e da cultura regional, reunidos no dia 17 de maio de 2010, em Audiência Pública organizada pelo mandato do Deputado Estadual Ivar Pavan, Prefeitura Municipal de Erechim e Ministério Público Estadual, com apoio da Associação dos Municípios do Alto Uruguai – AMAU, iniciaram o debate sobre a reativação do trecho ferroviário. O primeiro debate trouxe à tona questões pertinentes ao processo de desativação, como a retirada dos beira - trilhos instalados na área de faixa de domínio que era pertencente a RFFSA e hoje faz parte da concessão, bem como o

descumprimento por parte da concessionária do contrato de concessão, além do descaso com a região do Alto Uruguai.

Foto 13. Audiência pública realizada em Erechim dia 17 de maio de 2010



Foto Laone Amaral ASSECOM PME
Fonte: Jornal Boa Vista Erechim

Dessa forma, elaborou-se um manifesto em prol da reativação da ferrovia. Tal manifesto, elaborado na Audiência Pública do dia 17 de maio de 2010, defende a reativação do modal ferroviário na região e considera que com a suspensão dos serviços do ramal ferroviário trouxe prejuízos incalculáveis, tanto do ponto de vista econômico, como também histórico e social. Defende ainda que deve ser cumprido o contrato de concessão pela ALL, entre outras questões. Além disso, nessa audiência, foi exigida a imediata reativação do ramal ferroviário na região do Alto Uruguai, a limpeza e conservação das áreas contígua aos trilhos, para a utilização da via para projetos ligados ao turismo regional. Para finalizar, os participantes decidiam a criação de um comitê regional pela reativação, bem como denunciar a ALL junto ao Ministério Público Federal, solicitar audiência junto RFFSA, DNIT, ANTT e IPHAN. (segue em Anexo 2).

Com término da primeira audiência encaminhou-se denúncia ao Ministério Público Federal contra a concessionária e deu-se início a discussão sobre a Ferrosul, uma empresa pública que integraria os estados do Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Com a denúncia e cobrança da população local juntamente com Ministério Público, representantes da empresa América Latina Logística ALL, propuseram realizar uma pesquisa sobre a viabilidade de reativar o trecho ferroviário. No entanto,

até o presente momento, o trecho encontra-se inoperante e o MP exigiu o cumprimento por parte da ALL das cláusulas contratuais, caso contrário, a empresa pagará multa.

A notícia divulgada pelo MPF/RS ressalta que o MP entrou com uma ação civil pública contra a ALL, a União, RFFSA, ANTT, IPHAN. A ação pede que ALL cumpra com sua responsabilidade enquanto concessionária, também que a União fiscalize a concessão da ALL. (Anexo 3).

5.2 A Proposta da Ferrosul e da Ferrovia Norte / Sul

Mesmo com todas as denúncias do Ministério Público Federal, ainda em 2007, a ALL não assumiu suas responsabilidades em relação à malha ferroviária, promovendo a reposição de bens e equipamentos vinculados à concessão, bem como a aquisição de novos bens caso seja necessário, não reassentou as populações que viviam na beira dos trilhos. Coube à Prefeitura Municipal juntamente com governo federal e MPU, através do projeto "Minha Casa, Minha Vida" realocar os beira-trilhos.

Com denúncias do Ministério Público Federal e a insatisfação da comunidade local/regional, iniciou-se o debate para tentar suprir a ausência do modal de grande relevância para a região do Alto Uruguai do Rio Grande do Sul, com a criação, efetivação e delimitação do traçado da Ferrosul. Debates passaram a ocorrer em todo o estado. No primeiro momento, o trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos ficou fora dessa proposta, pois a primeira proposta visa a passagem por Chapecó, seguindo por Nonoai até o porto de Rio Grande. Seguindo esta perspectiva, a região do Alto Uruguai ficará novamente à deriva e a ferrovia concedida para a ALL continuará sem previsão para reativação.

Vale ressaltar que a Ferrosul²¹ é uma proposta de integração dos quatro estados que fazem parte do Codesul (RS, SC, PR, MS), para criar uma empresa pública com o objetivo de planejar, construir e operar ferrovias e sistemas logísticos,

²¹ A Ferrosul não foi criada, pois sendo uma proposta de instituição pública entre os estados do (RS, SC, PR e MS), apenas dois haviam criado lei autorizando sua efetivação, dessa forma, esse projeto foi descartado na última audiência em Passo Fundo.

interligando os estados ao restante do país, uma ferrovia que ligaria o sul Ferrosul, com os trilhos da ferrovia norte/sul, em São Paulo.

A Ferrosul é uma instituição de controle público, a qual poderá entrar em operação com a aprovação de cada um dos quatro estados, por meio de projeto de lei para autorizar a integração dos estados. Até o momento, dos quatro estados, apenas Rio Grande do Sul e Santa Catarina criaram a Lei que autoriza a formação da Ferrosul.

Devido faltas de perceptivas em relação à reativação e a criação e efetivação da Ferrosul, lideranças políticas locais, sindicatos, AMAU, e o gabinete do deputado estadual Altemir Tortelli, passaram a reivindicar a construção da Ferrosul com traçado ligando Erechim / Passo Fundo / Porto de Rio Grande.

Com iniciativa da Frente Parlamentar Gaúcha de Ferrovias e Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística do Estado do RS, os municípios do norte do estado participaram da Audiência Pública, realizada em Passo Fundo, no dia 1º de agosto 2011, com a denominação "Seminário Frente Parlamentar Gaúcha de Ferrovias" quando se discute a Ferrosul e a ferrovia norte /sul, bem como a criação da Frente Parlamentar Pró Ferrovia.

O seminário teve como objetivo discutir o projeto do governo federal Ferrovia Norte/Sul e seu possível traçado no RS. Essa ferrovia parte de Belém (Pará), Panorama (São Paulo) e chega em Chapecó (Santa Catarina). A discussão dar-se-á pelo traçado no Rio Grande do Sul, sendo que esse seminário é uma tentativa de discutir qual será o melhor trajeto para a ferrovia norte/sul.

Diferentes lideranças da região norte do estado do Rio Grande do Sul, entraram em consenso, em deixar de lado a Ferrosul, pois somente RS e SC aprovaram o projeto de lei regulamentando essa ferrovia. Assim, pode-se considerar que a não aprovação de PR e MS dificultou o andamento do projeto. Dessa forma, criou-se uma equipe com representantes parlamentares, vereadores, prefeitos, sindicatos e movimentos sociais para articular a região norte (incluindo Alto Uruguai e Planalto Médio), em prol da ferrovia Norte/Sul, pois o governo federal incentivou a continuidade dessa ferrovia com verbas proveniente do PAC 2, com previsão de término para 2017 até Porto de Rio Grande.

Foto nº 14. "Seminário Frente Parlamentar Gaúcha De Ferrovias" Passo Fundo em 01 de agosto de 2011.



Fonte: Faccio, A.J

Dessa forma, diversas lideranças e o deputado estadual Tortelli, indagaram que:

se não nós unirmos em prol da ferrovia norte/sul, o Rio Grande do Sul ficará fora desse projeto, o estado do PR e SC é certo que seja construído pois o traçado já está pronto até Chapecó, e nós do RS temos que lutar para que realmente ligue ao Porto de Rio Grande, passando por Erechim.

Outra questão de grande relevância foi abordada pelo Secretário de Infraestrutura do RS, Beto Albuquerque, que afirma que:

Não podemos ficar discutindo o traçado da ferrovia norte/sul, pois perdemos tempo, o projeto inicial dessa ferrovia é um traçado reto, principal característica da Norte-Sul é a linha reta, se o projeto seguir essa lógica o traçado passará por Paraná, Chapecó (SC), região de Passo Fundo e Erechim (RS), Pelotas (RS) e Rio Grande (RS). depois de pronta podemos construir ramais ligando a outras regiões. A ferrovia norte/sul deve ser de cargas gerais e para o povo. O conceito norte/sul é um tronco que desce linha reta de Belém do Pará até São Paulo/ Maringá/Chapecó, entrando no RS nessa linha".

A equipe deliberada no seminário em Passo Fundo representou a região norte no "Seminário: Desenvolvimento e Ferrovias"/"Frente Parlamentar Mista das Ferrovias"/"Diagnósticos e Estratégias das Ferrovias no Sul do País", realizado em Porto Alegre, no dia 26 de agosto de 2011.

O seminário teve como objetivo debater nos estados do CODESUL, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul a extensão da ferrovia

Norte-Sul até o Porto de Rio Grande, a constituição da Ferrosul e o descumprimento pela ALL dos contratos de concessão.

Foto nº 15. "Seminário: Desenvolvimento e Ferrovias", Porto Alegre 26 de agosto de 2011



Foto: Tony Capellão, da Trensurb

Conforme afirmação do Deputado Raul Carrion, coordenador da frente parlamentar gaúcha de ferrovias:

Temos que colocar na agenda política do Brasil o modal ferroviário e a inserção da região sul no debate da ferrovia, bem como essa relação de ferrosul e norte/sul. Conciliar a construção da Ferrosul com a Norte/Sul, se o coletivo for favorável a norte sul nós temos que fazer o debate, temos que lutar pela sul/norte de Porto de Rio Grande para o norte. Na carta de Porto Alegre se colocará somente o consenso.

Segundo o vice-presidente da Frente Parlamentar Mista das Ferrovias, deputado Jerônimo Goergen, "no modelo que temos não somos competitivos. A Ferrosul e a Norte/Sul são dois projetos que tem que ser um só".

Discussões sobre que modelo será a ferrovia norte/sul também foram postas em debate, se continuará um modelo de concessões ou se será uma empresa estatal, para garantir o direito de uso para a população.

Segundo o deputado Raul Carrion, o modelo a ser adotado é muito importante pois,

a VALEC deve construir a ferrovia sul/norte, mas qual vai ser o modelo, estatal? concessões? é necessário pensar como esse grande tronco ligará os ramais que estão desativados, pois dia 6 de setembro de 2011, último

prazo para reativar os trechos pelas concessionárias, dos 28 mil km concedidos 16 mil foram abandonados.

Conforme representante do Ministério dos Transportes, "o governo federal não quer ter uma estatal de trens, mas vai ter uma linha pública. Pequenos usuários vão ter que se unir em pequenos terminais, para transportes de cargas".

A conquista da Ferrovia Norte/Sul, que poderá ser concluída somente em 2016, foi colocada na pauta do governo federal devido a pressões dos estados, como salienta o Secretário de Infraestrutura e Logística do Rio Grande do Sul, Beto Albuquerque:

No dia 18 do mês passado pactuamos com a presidenta de trazer para o RS a norte/sul ou a sul/norte. Não tivesse havido a formação de frentes, dos sindicatos, de lideranças políticas evidentemente o governo federal não teria aprovado a norte/sul. O nosso governo estabeleceu lutas, desde o começo para o interesse do MS, PR, SC, RS. Não podemos pensar separadamente tem que tratar juntos o interesse do Codesul. Estamos focando intermodalidade, integrar os modais. Não existe um modal competitivo, hoje, é necessário a integração dos modais, ferroviário, rodoviário, etc. para que haja escolha das empresas. O governo quer as ferrovias para benefícios de todos e não para beneficiar interesses individuais.

De acordo com o secretário de política de transportes do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato, cerca de 300 bilhões de reais devem ser investidos em logística na próxima década, 30 bilhões por ano. Para Perrupato:

O Plano Nacional de Logística busca colocar o país com uma estrutura em ferrovias. Neste sentido, o Ministério está revendo processo de concessões, com a readaptação da VALEC, com função também de manter as ferrovias que são patrimônio público. É possível calcular que a conclusão do trecho de 1600 km até o porto de Rio Grande aconteça em 2016. Ainda restam etapas a serem cumpridas, com processos sujeitos a fiscalizações. É preciso também a força política da mobilização popular.

Com projeções positivas do Brasil no mercado internacional, um único modal de transporte torna-se inviável, por isso hoje se pensa em multimodalidade. Como salienta o secretário de política de transportes do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato:

As ferrovias ressurgiram nessa década, porque vemos o Brasil multimodal. Seguimos no crescimento econômico essa expectativa de que o mundo tem a nosso respeito que vamos ser a quinta economia do mundo, com a atual infraestrutura não vamos ficar nesse patamar, temos 10 anos para investir em Infraestrutura. Estamos falando de um estudo de viabilidade, projeto de licitação, vamos chegar em Estrela do Oeste fim de 2012, e vamos estar no Porto de Rio Grande em torno de 2016. Reestruturar a malha ferroviária

porque nós estamos falando de grande fluxo de mercadorias que não vão poder circular nas nossas rodovias. Temos que tratar cada modalidade dependendo do mercado. As rodovias vão transportar tudo? Mas como?

Ressalta-se ainda que a Agência Nacional dos Transportes Terrestres - ANTT não vem cumprindo com suas obrigações de fiscalização das concessões. No seminário, o representante da ANTT afirmou que a agência vem providenciando novas formas de fiscalização, mas na verdade sabemos que isso continuará somente no papel.

Segundo ANTT, "o Brasil tem forte crescimento do setor ferroviário desde 2003, com o projeto de Lula de revitalização de ferrovias. Com relação às concessões ferroviárias ANTT lançou recentemente a deliberação para melhorar a regulação em relação à concessão".

Em defesa, a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários afirma que: "já havia abandono da malha federal antes da privatização. Nós, concessionários, não depredamos o patrimônio ferroviário, ela já estava depredada".

Já, para o Ministério Público Federal, a ANTT e as Concessionárias têm responsabilidades na degradação das ferrovias. Nesse sentido, o procurador da República de Santo Ângelo diz que:

Em 1997 o estado concedeu à rede privada toda malha da região sul. No contrato iriam manter, conservar, etc... o governo entregou todos os vagões e outros bens. Os usuários hoje são os grandes produtores de commodities. Mais de 30% das ferrovias foram abandonadas, mais de 1000 km. A ANTT se omitiu e não cumpriu com sua obrigação de fiscalização. O Ministério Público quer achar responsabilidades (PROCURADOR DA REPÚBLICA DE SANTO ÂNGELO).

No seminário, os estados do Codesul decidiram apoiar a ferrovia norte/sul. Segundo Beto Albuquerque:

Sobre a norte/ sul na visão do quatro governos da Codesul, decidiram primeiramente apoiar a extensão da segunda etapa da ferrovia. A carta de Porto Alegre reintegra e retifica a vontade do governo federal. Essa pauta tem que ser nacional, os nossos estados não têm condições financeiras para arcar com esse projeto. Esse conceito de ferrovia é uma ferrovia tronco e sobre o tronco as economias regionais se ligando ao tronco através de ramais.

Esse seminário ainda originou a Carta do Sul, uma carta com reivindicações dos estados do sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, para que as ferrovias voltem ao cenário do Brasil e os projetos de retomada desse modal sejam

efetivados, trazendo desenvolvimento para os estados do sul (ANEXO 2. Carta do Sul).

Entretanto, as reivindicações pela reativação do modal ferroviário, seja através do projeto da Ferrosul, seja pela Norte/Sul, não são garantia de efetivação do transporte ferroviário para o estado do Rio Grande do Sul, pois a previsão para término da ferrovia norte/sul será somente em 2017. Sabe-se que no Brasil os projetos de infraestrutura são morosos, não basta reivindicações, audiência públicas, documentos, mas sim, a efetivação concreta desse projeto, que beneficiará todos os estados do Codesul e, especialmente, o Rio Grande do Sul que se encontra com uma das piores infraestrutura para escoamento da produção agrícola, por depender de um único modal de transporte.

6. CONSIDERAÇÕES

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

Após as análises realizadas ao longo da pesquisa, pode-se afirmar que a desativação do trecho ferroviário trouxe mudanças significativas na região do Alto Uruguai, por ser a ferrovia o modal de transporte que possibilitou a ocupação dessa região. Com a privatização do modal ferroviário, na década de 1990, a região do Alto Uruguai perdeu suas características. A ferrovia um legado cultural, histórico e econômico para a população regional, ruiu devido a uma política voltada aos interesses do capital privado. Assim como, empresas locais/regionais passaram a utilizar uma única alternativa de transporte, o rodoviário, o que provocou aumento do frete. Além disso, o modal rodoviário encontra-se saturado e com falta de investimentos, o que comprova a necessidade de mais uma alternativa de transporte.

A primeira hipótese confirmou-se, o “sucateamento” do trecho ferroviário Passo Fundo /Marcelino Ramos demonstra os problemas gerados após as concessões em 1997, mesmo que a agência reguladora ANTT, representando o Estado, fiscalize as atividades previstas em contrato.

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

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

Essas empresas não resolvem questões econômicas com o local, pois sua política está voltada para serviço de grandes empresas, principalmente de

commodities agrícola. A presença das empresas globais no território é um fator de desorganização, de desagregação, (...). Por isso, o território brasileiro se tornou ingovernável (SANTOS, 1999, p. 12-13).

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

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

As entrevistas apresentadas no capítulo três comprovam a deterioração do modal ferroviário na região, através das imagens apresentadas do Trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, da Ponte Ferroviária em Marcelino Ramos, dos dormentes apodrecidos e do patrimônio ferroviário em ruínas na localidade de Viadutos, bem como nas localidades de Gaurama, Marcelino Ramos, Erebangó, Erechim, Estação e Sertão. Nota-se o descaso e a negligência por parte da ALL e da ANTT.

A região sofre as consequências da má gestão e da dependência do país ao capital privado, com falta de investimentos e infraestrutura, acarretando perdas econômicas para a população.

Os dados geoeconômicos apresentados no capítulo três comprovam a segunda hipótese, a necessidade de mais uma alternativa de transportes para a região do Alto Uruguai, levando-se em consideração a má conservação das rodovias e o aumento de fluxos de caminhões.

O aumento significativo da produção avícola na região e da produção de soja, com presença de frigoríficos de abate de aves e indústrias de beneficiamento de soja para produção de óleo de soja, comprova o aumento significativo de caminhões nas rodovias da região para o escoamento e recebimento dessas produções, e

gargalo das estradas da região bem como, má conservação desse modal, o que demonstra a necessidade da reativação do modal ferroviário.

Nenhum dos atores mostra-se desfavorável ao processo de reativação do modal ferroviário, sabem que mais uma alternativa de transporte é necessária, mas falta união local/regional, mesmo com audiências realizadas debates, nada ocorreu concretamente. As novas possibilidades apresentadas de criação da Ferrosul e pelo governo federal da ferrovia norte/sul estão muito longe de efetivarem-se. Os atores locais/regionais tendem a cooperar conjuntamente para que esses projetos efetivem-se, para que ocorra a recuperação da BR 153 e a reativação do ramal ferroviário.

Diante disso, ao final dessa pesquisa concluí-se que os projetos de revitalização do modal ferroviário estão muito distantes da realidade da região do Alto Uruguai. Enquanto discute-se qual melhor projeto para a região e para o estado do Rio Grande do Sul, nada é feito efetivamente para melhoria das condições de transportes na região do Alto Uruguai. Vale dizer que medidas paliativas não servem mais, pois a região necessita urgentemente do transporte ferroviário e de melhorias nas rodovias BR 153 e RS 135. Enquanto muitos ficam no discurso, agricultores e empresários locais convivem diariamente com problemas de infraestrutura de transportes, acarretando perdas econômicas, mas acima de tudo perdas humanas devido aos acidentes que ocorrem diariamente nas rodovias da região.

7. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA Nacional de Transporte Terrestre: Legislação <www.antt.gov.br/legislacao/internacional/lei10233-01.pdf>. Acesso em: 19 de jul. 2010.

AGÊNCIA Nacional dos Transportes Terrestres: Concessões Ferroviárias. <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>>. Acesso em: 20 de jul. 2010.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA - ALL, Histórico. <<http://www.all-logistica.com>> . Acesso em: 18 de jul. 2010.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diretoria Minuta de Resolução. Diretoria. Minuta de Resolução. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/acpublicas/apublica2007_67/PropostaResolucao_ap067.pdf> Acesso em: 06 de dez. 2010.

AUDIÊNCIA PÚBLICA, Realizada em Erechim no dia 17 de maio de 2010.

BASTOS, F. M. de. **Neoliberalismo e a Recente Política de Privatização no Brasil**: O Caso da Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

BAUMAN, Z. **Fora de alcance juntos**. In: Tempos Líquidos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2007, p. 77-98.

BECKER, B. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. In: **Espaços e Debates**. São Paulo: nº 32, 1991. p. 47-56.

BECKER, B. O Uso Político do Território: questões a partir de uma visão do Terceiro Mundo. In: BECKER, B; COSTA, R; SILVEIRA, C. B. , (orgs.) **Abordagens Políticas da Espacialidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Terrestres – ANTT. Concessões Ferroviárias no Brasil. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>>. Acesso em: 14 de nov. de 2008.

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

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria Geral da República. Notícias. Disponível em: <<http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do->

site/copy_of_geral/mpf-rs-participa-de-acordo-para-financiamento-de-moradias-populares>. Acesso em: 05 de dez.2010.

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria Geral da República. Notícias. Disponível em: <[http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-dosite/copy_of_patrimonio_publico-e-social/mpf-rs-cobra-cumprimento-de-contrato-em-concessao-ferroviaria/?searchterm=MPF/RS cobra cumprimento de contrato em concessão ferroviária](http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-dosite/copy_of_patrimonio_publico-e-social/mpf-rs-cobra-cumprimento-de-contrato-em-concessao-ferroviaria/?searchterm=MPF/RS+cobra+cumprimento+de+contrato+em+concessao+ferroviaria)>. Acesso em: 05 de dez.2010.

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria Geral da República. Notícias. Disponível em: <http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/mpf-rs-obtem-ganho-de-liminar-contra-america-latina-logistica/> Acesso em: 05 de dez.2010.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 04 de dez.2010.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/leis/L6766.htm>> Acesso em: 06 de dez.2010.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 04 de dez.2010.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 09 de Dez. de 2010.

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

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. lei Nº10.932, de 03 de Agosto de 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.932.htm> Acesso em: 06 de jul. 2011.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm> Acesso em: 06 de jul. 2011.

BRUNET, R. **Le déchiffrement du monde, théorie et pratique de la géographie.** Paris, Belin, 2001.

CASTRO, I. E. de. O problema da escala. In: **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p. 117- 140.

CASTRO, I.E. de. **Geografia e política: territórios, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CORRÊA, R. L. **Processos Espaciais e a Cidade**. Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 121-143.

D' ÁVILA, N. E. P. **Passo Fundo: Terra de Passagem**. Passo Fundo: Editora Aldeia Sul. 1996.

DEPARTAMENTO Nacional de Infraestrutura e Transportes. Ferrovias. <<http://www1.dnit.gov.br/index.asp>> Acesso em: 19 de jul. 2010.

DIAS, J. R. de S. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul**. São Paulo, 1986.

DUCATTI, N. A. **O grande Erechim e sua história**. Porto Alegre, EST, GRAFOSUL, 1981.

ERECHIM. Prefeitura municipal de Erechim. Notícias. Audiência pública encaminha comitê para ativação da rede ferroviária. Disponível em: <<http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticias/audiencia-publica-encaminha-comite-para-ativacao-da-rede-ferroviaria>> Acesso em: 01 de dez. 2010.

ERECHIM. Prefeitura Municipal. Secretaria de Habitação. Disponível em: <<http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticias/familias-beira-trilhos-conhecem-area-para-reassentamento>>. Acesso em: 05 de dez.2010.

FABRIS, N. **“Estação”** – A porta da colônia Erechim. Especial Diário da Manhã – 18 anos. Erechim, 31 mar. 2004.

FERROVIA Sul Atlântico investirá US\$ 200 milhões. **Gazeta Mercantil**. São Paulo, 1-2 mar. 1997. p. C-1.

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

FIORI, J. L. **Em busca do dissenso perdido**. Ensaios críticos sobre a festejada crise do estado. Rio de Janeiro: Jusight, 1995.

FIORI, J. L. Para repensar o papel do Estado sem ser um neoliberal. **Revista de economia política**, vol. 12, nº 1 (45), p.76-89, janeiro- março / 1992.

FORTES. A. B.; WAGNER. J. B.S. **História Administrativa, Judiciária e Eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : Editora Globo, 1963. p. 497

INDÚSTRIA ferroviária do Brasil espera faturar 1,2 bilhão de dólares em 99. **Jornal Portos & Comércio Exterior**, Porto Alegre, 2ª quin. jun. 1999.

ISAIA, A. **As estradas de ferro do Brasil Império, no Rio Grande do Sul e em Santa Maria**. IN. Guia geral do município. Santa Maria, 1983.

JORNAL BOA VISTA. Audiência pública encaminha comitê para ativação da rede ferroviária. Disponível em: <<http://www.jornalboavista.com.br/site/index.php?n=3163>>. Acesso em: 16 de agosto de 2010.

KAHIL, S. P. Usos do território: uma questão política. In: **X Encontro de Geógrafos da América Latina**, 10, 2005, São Paulo. Anais. São Paulo: USP, 2005. Em CD.

KALIL, R. M. L. et al. Cidade de todos: Diagnóstico sobre situação Habitacional dos Beira-Trilho. Disponível em: <<http://www.redulacav.net/material/enc2007/ponencias/06-Locatelli-Postal.pdf>>. Acesso em: 04 de dez.2010.

KÜHN, F. **Breve História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Leitura XXI, 2002.

LOPES DE SOUZA, M. J. Cidades fragmentadas, medo generalizado: das "áreas de risco" à "ubiquidade do risco". In: **Fobópole**. O medo generalizado e a militarização da questão urbana. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008, p. 51-91.

LOPES, J. C. E. **A Compagnie Axiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a Cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil**. 2002. 243f. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Universidade Politécnica de Catalunha, Barcelona, Espanha.

MARCUSE, P. **Enclaves, sim; guetos, não**: a segregação e o Estado. Espaço & Debates, v. 24, n. 25, 2004.

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

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, Procuradoria Geral da República: Notícias. MPF/RS ganha liminar contra América Latina Logística <http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_meio-ambiente-patrimonio-cultural/mpf-rs-obtem-ganho-de-liminar-contra-america-latina-logistica> . Acesso em: 18 Jul. 2010.

MOVIMENTO DOS ATINGIDOS POR BARRAGENS - MAB. História do MAB: 20 anos de organização, lutas e conquistas. Disponível em: <<http://www.mabnacional.org.br/?q=historia>> . Acesso em: 15 de nov.2011.

MOREIRA, Terezinha. O processo de privatização mundial: tendências recentes e perspectivas para o Brasil. **Revista do BNDES**. Rio de Janeiro, v.1, n.1, p. 97-112, jun. 1994.

MUÑOZ, A. P. Desafios da urbanização no Brasil. In: Encontro Nacional de Economia Política, 10, 2005. Campinas, **Anais**. Campinas, 2005, p. 25. Disponível em: <<http://www.sep.org.br/artigo/xcongresso.83.pdf>>. Acesso em: 16 de agosto de 2010.

O NACIONAL. Região se mobiliza para ser incluída na Ferrovia Norte-Sul. Disponível em: < <http://www.onacional.com.br/noticias/regiao/19805> > Acesso em: 03 de agosto de 2011.

PAIVA, S. M. C., 1994. A Privatização no Brasil: breve avaliação e Perspectivas.<<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/821/1086>> Acesso em 06 de jul. 2011.

PINHEIRO, R. K. **Globalização e Neoliberalismo: Reflexos no Estado Brasileiro.** Monografia (Especialização em Pensamento Político brasileiro). - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 1999. 90f.

PRADILLA, Emilio. Las políticas neoliberales y la cuestión territorial. **Revista Interamericana de Planificación.** SIAP, v. 23, nº 90, p. 77-107, abr.- jun. 1990.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 20 de jul.2010.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RAMONET, I. **Geopolítica do caos.** Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

RIO GRANDE DO SUL. IPHAE. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul:** inventário das Estações, 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

RIO GRANDE DO SUL. Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas Apresentado ao Ex.Sr.Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretario de Estado Candido José de Godoy em 10 de setembro de 1910. Porto Alegre: Oficinas Graphicas da "Livraria do Globo", 1910.

RIO GRANDE DO SUL. Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas Apresentado ao Ex.Sr.Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretario de Estado Candido José de Godoy em 10 de setembro de 1911.Porto Alegre: Oficinas Graphicas da "Livraria do Globo", 1911.

RODRIGUES, A; FARIA, V. C. de Sá. A experiência regulatória no Brasil: caso da ANEEL e da ANP. In: Congresso Brasileiro de Regulação de Serviços Públicos Concedidos, 1, 2000. Salvador. **Anais.** Salvador, 2000. 1 CD.

RÜCKERT, A. A. **A trajetória da terra:** Ocupação e colonização do centro – norte do Rio Grande do Sul: 1827-1931. Passo Fundo: Ediupf, 1997.

RÜCKERT, A. A. **Reforma do Estado e Tendências de Reestruturação Territorial:** Cenários Contemporâneos no Rio Grande do Sul. 2001. 662 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). FFLCH - Universidade de São Paulo, São Paulo.

RÜCKERT, Aldomar A. **100 anos da criação da Colônia Erechim**. Territórios em transformação: passado e questões do presente. Getúlio Vargas: Instituto Histórico e Geográfico de Getúlio Vargas; Faculdades IDEAU, 2008. Palestra.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. et al. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, ANPUR, 1994.

SANTOS, M. **O Dinheiro e o Território**. GEOgraphia, Ano. 1, nº 1, 1999.

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

SANTOS, M; SILVEIRA, M, L. **O Brasil**: Território e Sociedade no início do século XXI. 12.ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SANTOS, M. O retorno do território. In: **OSAL**: Observatório Social de América Latina. Año 6, nº 16, 2005. Buenos Aires. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2011.

SEMINOTTI, J. J. Os movimentos do meio rural no Alto Uruguai Gaúcho. Perspectivas na atuação da FETRAF e VIA CAMPESINA. In: Anais do III Seminário Nacional e I Seminário Internacional Movimentos Sociais Participação e Democracia, 1., 2010, Florianópolis. **Anais**. Florianópolis: UFSC, 2010, p. 327 - 346.

SILVA NETO A. V. DA; SERRA M. A. As Políticas de Transporte no Paraná: uma análise do governo Lerner - 1995-2002. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.113, p.129-145, jul./dez. 2007.

SILVA, P. L. B; COSTA, V. L. C. Descentralização e Crise de Federação. In: AFFONSO, R; SILVA, P. L. B. (org). **A Federação em Perspectiva**. Ensaios Seleccionados. São Paulo: Fundap – UNESP, 1995. p. 261-283.

SILVEIRA, M. R. **A importância Geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. 2003. 454f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, São Paulo.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVA, Márcio Rogério; LAMOSO, Lisandra Pereira; MOURÃO, Paulo Fernando Cirino. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 13-42.

STIGLITZ, J. **A Globalização E Seus Malefícios**: A Promessa Não – Cumprida De Benefícios Globais. 2 ed. São Paulo: Futura, 2002.

STUMPF, L; RANZOLIN, C. **Monografia do município de Getúlio Vargas**. Getúlio Vargas: Editora Of. Gráficas da Liv. e Tip. Modelo Erechim, 1952.

TASSO, C. **Alto Uruguai e Erechim: Notas Históricas dos Anos de 1700-1900**. [S.1.:s.n.].

TEIXEIRA, F. J. S.; OLIVEIRA, M. A. de. (orgs). **Neoliberalismo e Reestruturação Produtiva: As novas determinações do mundo do trabalho**. São Paulo: Cortez, Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 1996.

MPF, ALL, ANTT, RFFSA. **Termo de Ajustamento de Conduta**. 10 de setembro de 2003, Santo Ângelo/RS.

TOSI, F. (2004) **As Privatizações e a Viabilidade do Território como Recurso**. Relatório de Qualificação de Mestrado – IG – Unicamp. (mimeo)

VIGNOLI, J. R. **Segregación Residencial: un acercamiento sociohistórico**. Anos 90 – Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Nº 14. Porto Alegre, UFRGS, dezembro de 2000, p. 231-252.

VILLAÇA, F. **A Segregação Urbana**. In Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 1998, p. 141-155.

WOLFF, G. H. **Trilhos de Ferro, Trilhas de Barro: a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul – Gaurama (1910- 1954)**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2005.

ZARTH, P. A. **A estrutura agrária**. In: Império. Coordenação Geral Nelson Boeira, Tau Golin; Diretores dos volumes Helga Iracema Landgraf Piccolo, Maria Medianeira Padoin. Passo Fundo: Méritos, 2006. v. 2 (Coleção História Geral do Rio Grande do Sul)

ZARTH, P. A. **História Agrária do Planalto Gaúcho 1850- 1920**. Ijuí: Ed.UNIJUI, 1997.

ANEXOS

ANEXO 1
ROTEIRO DE ENTREVISTAS AOS ATORES LOCAIS/REGIONAIS DA
MICRORREGIÃO GEOGRÁFICA DE ERECHIM (ALTO URUGUAI)

Roteiro de Entrevista aos Movimentos Sociais

1. Nome
2. Objetivo do movimento
3. Qual a importância para o movimento do ramal ferroviário?
4. Qual a opinião do movimento sobre a desativação do modal ferroviário?
5. Após a desativação, que mudanças foram percebidas na região?
6. Em relação à população local, a desativação da ferrovia afetou a vida dessa população?
7. Há necessidade de retomada do modal ferroviário?
8. Quais as condições das rodovias na região?
9. O movimento tem alguma consideração sobre a infraestrutura rodoviária e ferroviária na região?

Roteiro de Entrevista aos Sindicatos
SINDUSCON (Sindicato da Indústria da Construção e do Mobiliário de Erechim)

1. Qual o papel do sindicato na região?
2. Que mudança foi percebida pós desativação do trecho ferroviário na região?
3. Com a desativação da ferrovia percebeu-se um aumento de fluxos de caminhões nas rodovias RS 135 e BR 153?
4. Quais são as condições das rodovias na região?
5. Para as empresas da construção civil, é relevante a retomada do transporte ferroviário?
6. Há alguma consideração a ser feita sobre a infraestrutura ferroviária e rodoviária na região?

Roteiro de Entrevista aos Sindicatos Rodoviários

1. Qual o papel do sindicato na região?
2. Quais são as condições das rodovias na região?
3. Há alguma consideração a ser feita sobre a infraestrutura ferroviária e rodoviária na região?

Roteiro de Entrevista aos Sindicatos
SUTRAF

- 1 Qual o papel do sindicato na região?
- 2 Que mudança foi percebida pós desativação do trecho ferroviário na região?
- 3 Com a desativação da ferrovia percebeu-se um aumento de fluxos de caminhões nas rodovias RS 135 e BR 153?
- 4 Quais são as condições das rodovias na região?
- 5 Há alguma consideração a ser feita sobre a infraestrutura ferroviária e rodoviária na região?

Roteiro de Entrevista COTREL

1. Ano de instalação da empresa.
2. Quais mercadorias são comercializadas?
3. Qual transporte é utilizado para o escoamento das mercadorias?
4. Quem são os compradores dos produtos e quais as cidades?
5. Quais são os principais problemas enfrentados no transporte das mercadorias?
6. Que tipo de modal é utilizado?
7. Para a empresa é interessante o projeto de reativação do modal ferroviário na região?

Roteiro de Entrevista à Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai

- 1 Qual o papel da Agência de desenvolvimento do Alto ?
- 2 Que mudança foi percebida pós desativação do trecho ferroviário na região?
- 3 Com a desativação da ferrovia percebeu-se um aumento de fluxos de caminhões nas rodovias RS 135 e BR 153?
- 4 Quais são as condições das rodovias na região?
- 5 Há alguma consideração a ser feita sobre a infraestrutura ferroviária e rodoviária na região?

Roteiro de Entrevista à Associação dos Municípios do Alto Uruguai - Amau

1 Qual o papel da Associação dos Municípios do Alto Uruguai?

2 Que mudança foi percebida pós desativação do trecho ferroviário na região?

3 Com a desativação da ferrovia percebeu-se um aumento de fluxos de caminhões nas rodovias RS 135 e BR 153?

4 Quais são as condições das rodovias na região?

5 Há alguma consideração a ser feita sobre a infraestrutura ferroviária e rodoviária na região?

Roteiro de Entrevista à Agência Reguladora (ANTT)

1. Em que ano a agência reguladora foi criada?
2. Qual é o papel da agência reguladora?
3. Que tipo de medidas a agência providencia quando uma empresa não vem cumprindo com as obrigações contratuais?
4. Em relação à desativação de trechos ferroviários: a agência permite que a empresa concessionária do modal ferroviário desative trechos sem aviso prévio?
5. Em relação à conservação das ferrovias: é obrigação das empresas concessionárias de transporte ferroviário manter a malha férrea?

Roteiro de Entrevista à Concessionária da Rede Ferroviária

1. Ano de fundação da empresa?
2. Qual o objetivo da empresa?
3. Quais as perspectivas em relação ao mercado no Rio Grande do Sul para esse ano?
4. Em relação à Ferrosul (Ferrovia da Integração do Sul do Brasil), qual a participação da Empresa nessa proposta do Governo Federal?
5. Em relação à região Norte do Rio Grande do Sul (PASSO FUNDO - MARCELINO RAMOS), tem perspectivas de ampliação da malha, ou a retomada do transporte ferroviário?

ANEXO 2
MANIFESTO DO NORTE GAÚCHO
PELA REATIVAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
E EM DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO, HISTÓRICO E CULTURAL

MANIFESTO DO NORTE GAÚCHO
PELA REATIVAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
E EM DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO, HISTÓRICO E CULTURAL

O Norte do Rio Grande do Sul, através de suas lideranças políticas, movimentos sociais, entidades e setores representativos da produção agrícola, da indústria, do comércio, dos serviços, da história e da cultura regional, reunidos no dia 17 de maio de 2010, em Audiência Pública organizada pelo Mandato do Deputado Estadual Ivar Pavan, Prefeitura Municipal de Erechim e Ministério Público Estadual, com apoio da Associação dos Municípios Uruguai do Alto – Amau, consideram, exigem e decidem o que segue:

Considerando:

1) que neste ano de 2010 completam-se cem anos da inauguração do trajeto de Passo Fundo a Marcelino Ramos, da antiga ferrovia São Paulo–Rio Grande, quando estabeleceu-se a ligação da capital Porto Alegre com a então capital do Brasil, Rio de Janeiro;

2) a suspensão da Linha Santa Maria-Marcelino Ramos após o contrato de concessão, datado de 1997, e os prejuízos incalculáveis do ponto de vista econômico, histórico e social causados pelo abandono do transporte ferroviário;

3) que o Contrato de Concessão determina os deveres da concessionária e rege, em sua Cláusula Nona, as Obrigações da Concessionária, em especial:

(...) VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modalidades das tarifas;

(...) X) Promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à Concessão, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado;

(...) XIV) Zelar pela integridade dos bens vinculados à Concessão, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à Concedente ou a nova concessionária;

(...) XXIV – Manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à Concedente;

4) a magnitude do projeto ferroviário construído com investimentos públicos e que os municípios do Norte Gaúcho têm em seus territórios edificações e obras de arte da engenharia ferroviária construídos na primeira década do século XX – ponte, viadutos e estações –, bens de valor histórico inquestionável e que, em processo de deterioração, e que o poder público municipal não pode dispor dos mesmos para uso racional e sua preservação;

5) que os municípios do Norte Gaúcho têm em seus territórios áreas pertencentes à antiga Rede Ferroviária, ocupadas irregularmente por loteamentos que encontram-se em situação de degradação humana e ambiental, sem condições legais de regularização, e que áreas contíguas à linha são verdadeiros depósitos de lixo;

6) que os municípios do Norte Gaúcho vêm, junto à órgãos públicos e à Empresa Concessionária da Ferrovia São Paulo – Rio Grande – Malha Sul, a América Latina Logística - ALL, buscando conhecer a realidade jurídica do patrimônio histórico da ferrovia, em que trechos e estações suspensos e abandonados são apontados pela Concessionária como “Operacionais”, ou que foram devolvidos ao Patrimônio da União e não recebidos por este;

7) que a Concessionária exime-se de sua responsabilidade contratual, ao declarar unilateralmente que os bens foram devolvidos ao Patrimônio da União, quando constam os mesmos ainda como “Operacionais”, transformando os Municípios em reféns deste processo;

8) que o abandono de áreas, edificações e obras de arte da ferrovia decorre do descaso e da desativação da linha por parte da América Latina Logística e, portanto, de sua inteira responsabilidade e que os Municípios têm arcado com o custo social decorrente deste abandono;

9) a política federal de reinvestimentos no transporte ferroviário brasileiro, por vantagens notórias deste modal, em contraposição ao modal rodoviário;

10) a possibilidade real de viabilização da Ferrovia da Integração do Sul S/A (Ferro Sul), cujos recursos para estudo de viabilidade estão previstos no PAC 2 e os projetos visando à criação de uma empresa responsável para planejar, construir e operar ferrovias no Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e de interligar o Sul com a Ferrovia Norte-Sul e com os Países da América do Sul foram provados ou estão em tramitação nas Assembleias Legislativas dos quatro estados

11) a saturação do modal rodoviário e a necessidade de transformação da perversa matriz brasileira de transporte, um verdadeiro entrave ao desenvolvimento social e econômico do País;

12) os notórios benefícios econômicos e ambientais do transporte ferroviário;

13) a crescente vocação regional na área da produção e os investimentos dos municípios no setor de turismo, com a possibilidade de exploração da linha férrea como elemento viável à esta economia.

Exigem:

1) a imediata reativação da Linha Santa Maria–Marcelino Ramos, a potencialização da Linha Roca Sales–Passo Fundo e da Malha Ferroviária da Região Sul, juntamente com a recuperação e restauração dos bens considerados patrimônio histórico (estações, pontes e viadutos) por parte da ALL;

2) a imediata limpeza e conservação das áreas contíguas aos trilhos e a cedência formal das estações aos Municípios, livres de todos os embargos de ocupação por terceiros;

3) a permissão de uso da via, bens e obras à ela vinculados por parte dos Municípios interessados para utilização em projetos ligados ao turismo, história e cultura;

4) a imediata doação legal aos Municípios pelo Patrimônio da União, de áreas de preservação de nascentes e áreas ocupadas que pertenceram à antiga Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA);

5) a apresentação, por parte da ALL, de um projeto arquitetônico de restauração das estações e o correspondente custeio das obras, sem qualquer ônus aos Municípios.

Decidem:

1) constituir um Comitê Regional pela Reativação do Transporte Ferroviário e em Defesa do Patrimônio Público, Histórico e Cultural;

2) denunciar a ALL junto ao Ministério Público Federal – MPF e Ministério Público Estadual pela suspensão do transporte ferroviário da Linha Santa Maria-Marcelino Ramos e pela deterioração do patrimônio histórico e cultural;

3) solicitar audiência junto à RFFSA, Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)

4) desencadear uma articulação com outras regiões do Rio Grande do Sul e com outros Estados, visando constituir um movimento mais amplo pela reativação das ferrovias concedidas e pela implantação da Ferrosul;

5) incentivar prefeituras e outras entidades para a constituição de uma organização visando à operação do transporte de passageiros, em especial de turistas.

Erechim, 17 de Maio de 2010.
Deputado Ivar Pavan
Prefeitura Municipal de Erechim
Ministério Público Estadual
Associação dos Municípios do Alto Uruguai

ANEXO 3

**MPF/RS cobra cumprimento de contrato em concessão
ferroviária**

América Latina Logística S/A pode ser condenada ao pagamento de R\$ 60 milhões em indenização.

O Ministério Público Federal em Erechim (RS) ajuizou ação civil pública com pedido de liminar contra a América Latina Logística S/A (ALL), a União, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit) e o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). A ação pede que a ALL assuma suas responsabilidades enquanto concessionária da rede de transportes ferroviários na Malha Sul, que abrange os trilhos das superintendências de Curitiba e Porto Alegre.

Também foi pedido que a União assuma seu papel fiscalizador da concessão, adquirida pela ALL em 1997, durante o programa de privatização da RFFSA. O MPF pede em liminar que a ALL assuma em 30 dias as obrigações do contrato de concessão, sob pena de multa diária de 500 mil reais; que a ALL, a União, o Dnit e o Iphan passem a cumprir, no prazo de 30 dias, o contrato de arrendamento dos bens e concessão de serviços sob pena de multa diária de 500 mil reais; que o contrato de concessão seja anulado caso a ALL não respeite a liminar.

A ALL também terá que se comprometer com a retirada e reassentamento das famílias que invadiram o patrimônio da Rede Ferroviária, bem como a conservação do mesmo. Conta a ação que “o último trem passou por aqueles caminhos de ferro em 18 de junho de 1997, quatro meses após a assinatura do contrato(...) Com a interrupção do transporte veio o abandono dos bens pertencentes à malha ferroviária. As famosas Estações do Trem, de grande valor histórico e cultural, foram relegadas à ira do tempo, muitas delas destruídas. Os trilhos, em muitos pontos do trecho, foram retirados e comercializados como sucata no mercado negro. Os bens imóveis, de vasta extensão territorial ao longo da malha, foram invadidos por centenas de famílias pobres, que construíram irregularmente suas moradias”.

Indenizações - No total, o valor que a ALL pode ser obrigada ao pagamento de 60 milhões de reais em indenizações pelo abandono da concessão, que além de trazer danos materiais para a malha ferroviária brasileira, também prejudica o escoamento da produção de municípios abrangidos pela Malha Sul.

A União também pode ser condenada a pagar indenizações pela omissão diante do desserviço prestado pela ALL.

Também é pedido que a ALL seja proibida de receber empréstimos do poder público para a manutenção de seus serviços, uma vez que a ação cita reportagem veiculada na Folha de São Paulo de 4 de janeiro de 2007 (“BNDES libera R\$ 1,12 bi para ALL, maior empréstimo da história para o setor”, de Clarice Spitz) que informa o crescimento anual de 13% registrado pela empresa concessionária. Há a possibilidade de que a ALL peça empréstimo à União, via BNDES, para execução de um contrato que ela deveria ter cumprido em 1997 e, como frisa a ação, “não o fez sabe-se lá a razão”.

Para o procurador da República em Erechim Mário Sérgio Barbosa, o Brasil, através de conduta como essas, está inventando um novo sistema capitalista. "Um sistema capitalista onde o risco da atividade empresarial de execução de um serviço público através dum contrato de concessão não é do empresário, mas do Poder Público que os socorre em momentos de crise, em total afronta ao nosso ordenamento jurídico e a Constituição de nosso Estado”.

[\(http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_patrimonio-publico-e-social/mpf-rs-cobra-cumprimento-de-contrato-em-concessao-ferroviaria/\)](http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_patrimonio-publico-e-social/mpf-rs-cobra-cumprimento-de-contrato-em-concessao-ferroviaria/)

ANEXO 4
Carta de Porto Alegre - Carta do Sul

CARTA DO SUL

Lideranças políticas, governamentais, empresariais e do setor ferroviário dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, reunidas no Seminário Regional “Desenvolvimento e Ferrovias”, em Porto Alegre/RS, no dia 26 de agosto de 2011, que tratou sobre o diagnóstico e estratégias das ferrovias no Sul do país, resolvem tornar pública a Carta do Sul, que traduz as seguintes proposições:

1. Apoio à política do governo federal de expandir e fortalecer o modal ferrovia, para o desenvolvimento do país;
2. Pela defesa da Ferrovia Sul/Norte (Norte/SUL), para que a construção seja feita por lotes nos três estados do Sul, apoiando a deliberação do Codesul;
3. Garantir no Plano Plurianual (PPA) recursos para a execução dos projetos ferroviários que contemplam a região Sul do país;
4. Reativação e modernização nos trechos ferroviários existentes no Sul do país, recuperação do patrimônio e que as autoridades competentes assumam as respectivas responsabilidades. Pelo cumprimento da deliberação nº 124, que estipulou prazo de 60 dias para as concessionárias apresentarem cronogramas físicos para execução de obras de recuperação de trechos e ramais ferroviários subutilizados ou sem tráfego de cargas. Da mesma forma, que cumpra-se as três novas resoluções publicadas pela Agência, no novo “Marco Regulatório do setor no Brasil”, com regras de utilização de trechos, metas a cumprir e compartilhamento de linhas;
5. Que os projetos ferroviários, do ponto de vista tecnológicos, possam contemplar o transporte de cargas e de passageiros;
6. Realização de audiência com o novo ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, para tratar sobre as obras, projetos e situação das ferrovias no Sul.
7. Retomar os processos licitatórios dos projetos de viabilidade técnica e ambiental da Ferrovia da Integração, em Santa Catarina, em ambos os trechos, Itajaí/Chapecó e Chapecó/Dionísio Cerqueira;
8. Promover debates permanentes com a sociedade civil para que participe dos projetos ferroviários e do acompanhamento dos mesmos;

Diante da importância estratégica das ferrovias para o desenvolvimento do país, por se tratar de um meio de transporte mais barato, mais seguro e ambientalmente sustentável, as lideranças os presentes ao Seminário assim o presente documento.

Ferrovia, esse é o caminho!

Porto Alegre/RS, 26 de agosto de 2011.