

# **A privatização da RFFSA e seus reflexos no norte de Minas Gerais: a retirada do trem de passageiros**

Maria Natividade Maia e Almeida

## **Introdução**

Neste artigo buscou-se constituir um panorama do processo de desestatização implementado no Brasil a partir dos anos 1990, para tanto se fez necessário buscar as raízes da discussão deste processo, retomando ao ano de 1970, momento no país em que começam ocorrer discussões sobre o modelo do Estado e das diretrizes econômicas que conflitavam com as novas tendências da política econômica internacional que assinalavam para um Estado mínimo, que se detivesse na oferta de bens e serviços em áreas determinadas como essenciais ao aporte da população. O processo de privatização ocorrido a partir da década de 1980 foi remodelado e intensificado na década de 1990, inserindo em seu bojo áreas de oferta de bens e serviços onde se inseriu a exploração do setor de transporte em suas quatro modalidades.

Analizou-se a privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima –RFFSA – e a concessão da exploração do transporte Ferroviário de cargas pesadas a diferentes empresas privadas. Para nosso estudo é importante focar o que ocorreu com o transporte de passageiros a partir deste processo de concessão e os reflexos da nova política adotada pela concessionária para a oferta de seus serviços, principalmente a partir da perspectiva das localidades situadas as margens da estrada de ferro no Norte de Minas Gerais, que a partir desta remodelação passaram por mudanças em sua organização econômica, social e produtiva. Discute-se aqui como se deu esta privatização e as manifestações da sociedade civil sobre o fim do trem de passageiros.

## **1. Panorama histórico da privatização no Brasil e as tendências mundiais**

A discussão sobre a privatização das Empresas Estatais teve início no Brasil nos anos 1970, durante o governo Geisel decorrente da crise do petróleo sofrida em 1973, momento em que a economia brasileira passava por uma grave crise e o mercado pressionava-o para que limitasse suas áreas de atuação no mercado

Pode-se considerar que o processo de diminuição da participação do Estado no Brasil remonta a 1974, quando o ex-ministro Fazenda Eugênio Gudin, um conhecido liberal, foi escolhido como “Homem do Ano” pela revista *Visão*, uma publicação muito influente na época [(Lamounier e Moura (1983)], na ocasião Gudin observou: “vivemos, em princípio, num sistema capitalista. Mas o capitalismo brasileiro é mais controlado pelo Estado do que o de qualquer outro país, com excessão dos regimes comunistas. Depois deste discurso, o *Estado de São Paulo*, um dos mais importantes jornais do Brasil, publicou uma série de 11 artigos sobre “O Caminho para a Estatização”. A comunidade empresarial organizou então entre divesos protesto públicos, ficaram conhecidos como “campanha contra a Estatização”. PINHEIRO & GIAMBIAGI (2000:17)

Esta declaração assinala a tendência do governo e do mercado, sendo ponto inicial de todo um processo que culminará, em décadas mais a frente, no processo de privatização do setor público. Naquele momento, às mudanças econômicas da gestão de Geisel, foram capitaneadas por medidas de ajustes ao aumento dos preços de petróleo e conjugadas à recessão internacional, produziram uma desaceleração do crescimento econômico nacional. O Estado então adota o procedimento de restringir a ação das Empresas Estatais para fortalecer a competitividade do setor produtivo privado em relação às multinacionais.

Na década de 1970 ocorria mundialmente uma crise econômica que implicou na busca de novas formas de organização e ação na economia, neste cenário configura-se a perspectiva neoliberal que aponta para um novo padrão de comportamento e de ação do Estado, de forma a adequar sua política econômica a uma configuração ideal que restringe as áreas de atuação permitindo a expansão do setor privado, segundo REIS (2010, p.31)

Em fins dos anos 1960, começou a se manifestar a crise da combinação keynesianismo-fordismo e, por conseguinte, do próprio Welfare State. Neste momento, os liberais ganham força, agora com uma nova roupagem, a de neoliberais. Para eles, a crise estava implicando declínio da produtividade e achatamento dos lucros das empresas (profit Squeeze) - provocando, conseqüentemente, a queda nos investimentos e inflação. Esses acontecimentos resultavam da excessiva ampliação da participação do Estado, com o aumento dos seus gastos e da tributação sobre as empresas, e no fortalecimento dos sindicatos, que impunham salários cada vez maiores. Por isso, os neoliberais defendiam a redução da participação do Estado na economia, o enfraquecimento dos sindicatos e o retorno a uma economia competitiva de mercado.

A análise Neoliberal sobre o Estado é depreciativa e o coloca contra a sociedade e se faz opositor implacável do planejamento econômico estatal, por ir contra os interesses do mercado, visto como o agente regulador e local único onde as relações subsidiadas pela lei da oferta e da procura, e pela capacidade e esforços individuais garantem o desenvolvimento e fortalecimento das economias.

O governo do presidente Geisel em 1974, seguindo orientações de cunho liberal e fortemente pressionado pela iniciativa privada diminuiu a sua intervenção no mercado e no setor produtivo. A classe empresarial e a mídia nacional professavam que no Estado brasileiro imperava a incapacidade, falta de lisura no trato com o bem público, uso das empresas estatais como cabides de emprego e que estas eram causadoras da alta da inflação e excesso dos gastos públicos. Em resposta a isto o governo brasileiro adota uma política de barreiras comerciais e crédito subsidiado regulando a ação das empresas públicas de forma a constituir mais espaço para o crescimento das empresas da iniciativa privada.

Interessante ressaltar que dentro deste cenário, em que o setor privado consegue maior liberdade na cadeia produtiva, a classe empresarial busca no próprio Estado apoio financeiro para se manter, apontando para que a federação financiasse ou assumisse empresas privadas falidas, anexando-as ao patrimônio público como pagamento de suas dívidas.

Nos anos 1979 a perspectiva neoliberal se instaurou na Inglaterra, EUA e Alemanha e sugere medidas para a melhoria das economias baseada na máxima da menor intervenção do Estado e defesa da oferta, Segundo REIS (2010, p.32)

Apesar das diferenças existentes nos projetos neoliberais de cada um, muitas medidas implementadas foram comuns, como se segue: 1) busca da estabilidade monetária, por meio de políticas de austeridade; 2) Redução dos gastos públicos, sobretudo nos programas sociais, objetivando o equilíbrio orçamentário; 3) diminuição da tributação, especialmente para os grupos de rendas mais elevadas; 4) Restauração da taxa natural de desemprego, à medida que defendiam que a sua manutenção em determinados níveis era importante para diminuir os salários e debilitar o poder dos sindicatos; 5) Privatização das empresas estatais; 6) Abertura comercial e financeira, tornando mais livres os fluxos de comércio, serviços e de dinheiro; 7) Desregulamentação do mercado; 8) Flexibilização da relação capital/trabalho, facilitando a admissão e dispensa de trabalhadores pelas empresas. Enfim, todas essas medidas pretendiam restringir a atuação do Estado a um mínimo indispensável, principalmente na implementação de programas sociais específicos, com apoio da iniciativa privada, destruindo assim o Welfare State.

O Estado de Bem Estar Social não chegou de fato a ser totalmente implementado no Brasil, ao analisar o histórico do Estado brasileiro é perceptível um descompasso temporal com as tendências mundiais, enquanto na Europa o Welfare State já havia sido implementado, julgado e condenado ao fim e a sua substituição por um novo modelo já se dava, no Brasil não havia ainda ocorrido totalmente. É importante ressaltar que no contexto político e social do Brasil ocorria à redemocratização e reorganização do Estado, momento no qual a sociedade civil retomava a pose de direitos políticos negados durante vinte anos de uma ditadura militar.

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. Para se ressarcir de parte dos recursos aplicados no setor privado, no contexto da política de fomento da década de 70, o Estado foi obrigado a assumir o controle de empresas dos mais diferentes setores da economia. PAIVA (1984, p.1)

As ações desenvolvidas pelo governo não propõem de fato a privatização de empresas estatais, mas leva a leilão empresas que foram por inadimplência aos financiamentos da década de 1970 encampadas ao patrimônio público. O Estado elaborou um programa que basicamente restringia a expansão das despesas das empresas estatais para reduzir o consumo interno e não alterar a sua intervenção na economia. Neste momento o BNDES absorveu mais seis empresas privadas, em uma ação de contramão a esta política adotada.

Na década de 1990 as situações anteriores de problemas com o PIB, o choque do petróleo, o aumento das taxas de juros internacionais, poucos investimentos estrangeiros diretos no país, baixa confiabilidade externa, a diminuição do crédito após a moratória do México e a inflação galopante na década de 1980 elevaram a necessidade de que o

Estado brasileiro tomasse medidas para frear o processo violento de desvalorização da economia brasileira.

As ações nos anos 1980 até o primeiro mandato de Fernando Henrique se situaram na intervenção do Estado no controle de preços, enquanto a tendência neoliberal defendia outras medidas que diretamente se inseriam no afastamento do Estado do mercado e um menor investimento em programas sociais.

Com frequência, a privatização faz parte de uma reforma mais abrangente do papel do Estado na economia que, em geral, inclui reformas reguladoras e introdução (ou melhoria) de uma política de competição para promover o bem-estar público. STIGLITZ (1993) apud NESTOR & MAHBOOBI (2000, p.123)

Além da função de melhorar o PIB, ajudar no controle inflacionário e valorizar a moeda as ações de privatização no Brasil se relacionam com a defesa da orientação neoliberal na qual indica que para países de economia atrasada, a melhor solução é o livre comércio e na crença de que a partir da mudança de mãos dos variados setores da produção e concessões de prestação de serviços se garantiam maior bem estar e qualidade para população.

Neste contexto histórico de estatizações e privatizações o BNDES teve uma atuação importante, além de exercer funções como agente de desenvolvimento incorporou e administrou 76 empresas da iniciativa privada que foram entregues ao Estado por inadimplência, o resultado deste processo foi o aumento excessivo de suas responsabilidades, para resolver tal problema, antes do próprio Estado, constituiu uma política de privatizações e deu início a um programa em que

Os procedimentos criados pelo BNDES para se desfazer das empresas – ou seja, venda em leilão público em bolsa de valores, uso de uma empresa de consultoria para propor um preço mínimo e de uma firma de auditoria para supervisionar cada processo. PINHEIRO & GIAMBIAGI (2000:20)

Estes critérios foram mais tarde adotados pelo Plano Nacional de Privatizações em vigor até o ano 2000 e que orientou a privatização das empresas públicas nos anos 1990.

Na década de 1990 no Brasil a orientação neoliberal se faz mais presente e efetiva na ação política, econômica e social do Estado ocorrendo a desregulação do mercado e a abertura ao capital. Fernando Collor de Melo sanciona a Lei 8.031/90, que instituiu o Programa Nacional de Desestatização (PND) e as regras que o orientaram.

Art. 1º É instituído o Programa Nacional de Desestatização, com os seguintes 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 redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;

V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.

O BNDES foi encarregado e assumiu a tarefa de administrar o processo de desestatização, seguindo as regras da Lei 8.031, através de edital selecionou as duas empresas para consultoria das empresas estatais a serem vendidas. Estas empresas de consultoria fizeram o trabalho de avaliar e recomendar preços para venda e também apontavam as possíveis dificuldades para a privatização. Uma comissão definia o preço mínimo de leilão baseados nesses diagnósticos. Esta lei sofrerá alterações mais a frente para que se dê ao governo mais mobilidade nesta ação, possibilitando maior independência e rapidez neste processo.

Do ponto de vista teórico, a privatização é de fato uma solução óbvia quando os objetivos relacionados ao lucro comercial são predominantes e podem ser separado dos objetivos de interesse público de uma forma significativa [Stiglitz (2003)]. Quando os objetivos comerciais são muito estreitos e limitados, em comparação com o interesse público (especialmente no fornecimento de bens públicos, como saúde, educação, segurança) a necessidade de privatização não está tão bem definida. NESTOR & MAHBOOBI (2000, p.118)

Esta análise sobre uma separação necessária dos objetivos comerciais e os da política pública para que os setores se desenvolvam e apresentem a sociedade uma prestação de serviço adequada tem como protagonista o setor privado e o Estado como avalista, cuidando dos interesses públicos. A tendência realmente que se desenvolveu no processo de privatização no Brasil foi dar foco ao lucro comercial e não ao interesse público.

No primeiro período das privatizações, foram a leilão empresas ligadas a indústria, no segundo período as de oferta de serviços, como as companhias de telecomunicações e transporte.

**Tabela1: Privatizações de 1981 até 1994**

<i>ANO</i>	<i>GOVERNO</i>	<i>VENDIDAS</i>	<i>RECEITA</i>
1985/1990	Sarney	18	U\$533 mi.
1991/1992	Collor	18	U\$3.86 bi.
1992/1994	Itamar F.	15	U\$ 4.5 bi.

Baseada em dados do BNDES apud PINHEIRO & GIAMBIAGI (2000) e COSTA & PECI (2011)

Em 1992, o governo Itamar Franco alterou o PND, determinando que os pagamentos pelas empresas privatizadas devessem ser em moeda corrente, as ações deveriam ser

mais distribuídas e deveria ocorrer a inclusão de participações minoritárias do Estado, além de permitir que estrangeiros participem deste processo.

No PND está contida a indicação implícita das áreas nas quais o Estado deve atuar de forma prioritária, sendo estes, os setores de 1ª necessidade como Saúde, Educação, segurança e regulação. Nas outras áreas onde setor privado atuaria com competência alavancaria um melhor desempenho e atendimento as demandas da sociedade e do mercado, estimulado pela concorrência, que em contrapartida geraria maior eficiência na prestação de serviço, na produção e preços.

No governo seguinte, do presidente de Fernando Henrique Cardoso, 1995 a 1998 e de 1999 a 2002, as privatizações foram ampliadas e aceleradas. Segundo PINHEIRO & GIAMBIAGI (2000:29)

[...] a privatização galgou algumas posições na agenda do governo, revestindo-se de uma importância sem paralelo anterior. Em retrospecto, pode-se constatar que durante a gestão de Fernando Henrique teve início a fase mais longa, mais difícil e mais importante da privatização. Essa fase inclui as empresas de mineração e infra-estrutura, a ampliação da privatização aos estados e municípios e uma mudança no papel dos setores público e privado na economia, num grau não previsto nos estágios anteriores.

O governo efetivou mudanças na estrutura do processo de privatização e funções foram alteradas, a Comissão de Privatização foi substituída pelo Conselho Nacional de Desestatização e promulgou a Lei 8.987 de Concessões. Particularmente esta se destaca por conter a emenda constitucional de 1995 que acabou com os monopólios do Estado, esta abertura liberou a concessão da exploração do transporte ferroviário no Brasil tanto como a exploração das telecomunicações. Para a compra dessas empresas pertencentes a áreas mais complexas da economia, áreas básicas de prestação de serviço, os compradores precisaram de financiamento para compor o capital inicial a ser pago e

Como o Brasil, internacionalmente, continuava pertencendo à categoria de não investimento e o risco de uma maxdesvalorização pairava no horizonte, a captação de empréstimos nos mercados externos resolvia apenas parte do problema. Portanto, o governo interveio, financiando os compradores diretamente, mediante o parcelamento da venda ou através do BNDES. PINHEIRO & GIAMBIAGI (2000:33)

Ao mesmo tempo o governo se liberava das despesas com tais setores e continuava com seus interesses voltados ao desempenho empregado a eles pelos concessionários. Uma faca de dois gumes, mas aceita pelo Estado para atender as expectativas do mercado exterior que acompanhava atentamente todo o processo analisando-o e julgando-o. Os valores negociados eram astronômicos e a partir do contexto econômico mundial onde os Tigres asiáticos começavam a ter problemas, a privatização garantia a passagem ou a manutenção da estabilidade. Em números, no período entre 1990 e 2011, segundo dados do BNDES os resultados obtidos pelas privatizações foi positivos e chegaram a U\$ 106,1 bilhões.

Neste momento do processo de privatização no Brasil, os estados federativos desenvolveram seus próprios programas de desestatização de empresas, estimulados

pela política do governo federal, tomando para si basicamente as mesmas regras que controlavam o PND nacional.

Gráfico I - Participação Setorial

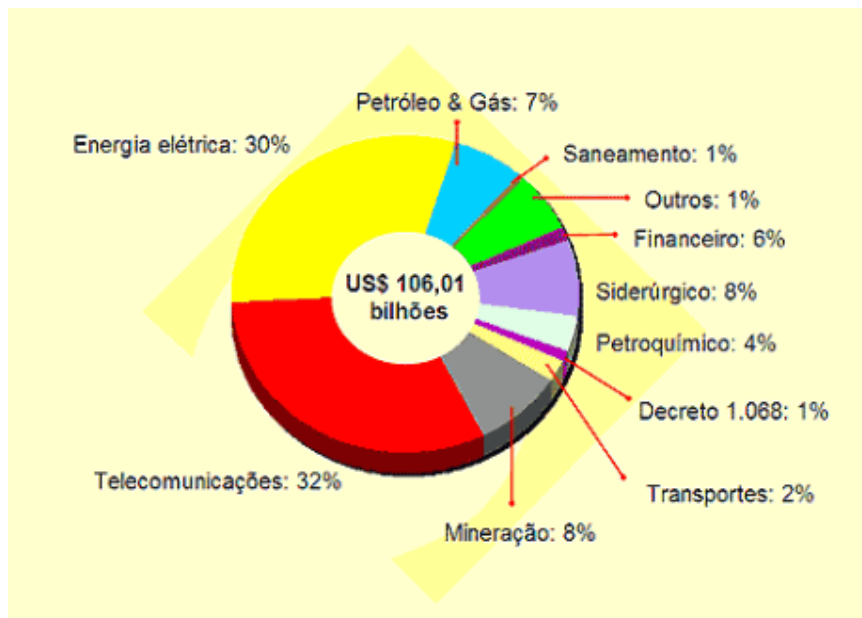


Gráfico dos setores disponibilizados e privatizados de 1991 à 2011 – BNDES

A partir desta exposição temos a visão geral da distribuição por áreas e como cada setor influenciou no quadro geral das privatizações. O setor de telecomunicação detém a maior parcela de contribuição nesta arrecadação. Os setores de saneamento, o Decreto 1.068<sup>1</sup> e outros os que menos arrecadaram. O setor de transporte contribuiu neste contexto com 2% do valor total, sendo dividido entre as modalidades, na qual se inclui o transporte ferroviário.

## 2. A privatização da RFFSA e a desativação do serviço de transporte de passageiros

A RFFSA e sua controlada Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários foram incluídas no Programa Nacional de desestatização através do Decreto nº 473 de 10 de março de 1992 que organiza o modelo de privatização, construído pelo Conselho Nacional de Desestatização. Após estudos promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, agente executor do programa, decidiu-se pela

<sup>1</sup> O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo tados da publicação deste decreto. Decreta:

Art. 1º Ficam incluídas no Programa Nacional de Desestatização (PND), na forma do disposto no art. 2º, § 2º, da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, as participações societárias minoritárias de que são titulares as fundações, autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e quaisquer outras entidades controladas, direta e indiretamente, pela União.

Art. 3º O disposto nos artigos anteriores não se aplica:

I - às participações detidas pelas seguintes entidades: (BNDES) Participações S.A. (BNDEPAR), (BB) Banco de Investimento S.A. (BB-BI) e Instituto de Resseguros do Brasil (IRB);

divisão da RFFSA em seis malhas regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina) executando a transferência para o setor privado mediante leilão de concessão dos serviços de transporte ferroviário de carga.

O modelo de desestatização, diferente do usualmente adotado, foi capaz de viabilizar a transferência de um serviço público para a iniciativa privada de forma que pudessem ser atendidos tanto os interesses da União quanto os dos que viessem a participar do processo e, principalmente, os da sociedade, que deseja sempre a prestação de um serviço público de maneira adequada e eficiente. PRATES e SOUZA (1997, p.1)

A atividade da RFFSA perpassava várias realidades regionais e sociais diferenciadas, permitindo construir a idéia de que o processo desenvolvido não respeitou essas diferenças, submetendo a empresa a um planejamento geral, não contemplando as peculiaridades de cada região e as relações sociais construídas com as populações. Tudo isso marcado pela desigualdade social e as dificuldades da maioria da população em acessar com suas próprias forças a oferta privada.

A instalação da ferrovia em todos os lugares proporcionou e exigiu a constituição e formação de uma estrutura que garantisse o seu funcionamento e operacionalidade, estimulando o surgimento e/ou aumento das aglomerações populacionais, composta por funcionários e seus familiares e outros. A sobrevivência destas comunidades em grande parte se deu atrelada a permanência e oferta do serviço ferroviário, seus componentes ligaram o seu fazer laboral diretamente a ferrovia, no transporte de sua produção, no deslocamento e também para aqueles que ofertavam serviços aos usuários do transporte modal. Este panorama sofreu variações de fluxo, mas jamais enquanto houve a oferta do trem de passageiros deixou de ocorrer. Segundo Lamouniere (2000, p. 331)

[...] penso que devemos manter certa cautela analítica quanto a seu processo; cautela para reconhecer que estamos adentrando terreno pouco explorado, e de certa forma pantanoso, uma vez que envolverá o difícil convívio entre uma economia de mercado e uma sociedade marcada por desigualdades profundas e uma cultura que conserva ao menos difusamente certos traços de anticapitalismo.

Na literatura pré processo de desestatização Pouco se tem de análise e descrição sobre a oferta de trem de passageiros, o que se encontra é muito esparso e disperso no meio de informações vultosas sobre o transporte de carga pesada, demonstrando a tendência do foco da privatização do transporte de grandes cargas. Dentro destas informações ao apontar os problemas do processo de desestatização SOUZA E PRATES (1997, p.4) informam que

A RFFSA operava, em pequena escala, o transporte de passageiros de média distância. Em 1994, a receita apurada com esses serviços foi de cerca de 0,5% do faturamento total da empresa, sem contar o transporte urbano de passageiros, que foi transferido à CBTU, atualmente em processo de estadualização. Historicamente, o transporte ferroviário de passageiros é um serviço deficitário, de pouca atratividade para a iniciativa privada.



A iniciativa privada se interessa sempre pelo potencial lucrativo de um empreendimento, no caso da oferta do transporte de passageiros em média e longa distâncias a análise inicial era de que onerava os custos, com perda de lucratividade e mesmo constando a cláusula contratual que obriga as concessionárias a ofertarem dois horários diários para este tipo de transporte, jamais colocaram em funcionamento.

A ferrovia foi transferida ao setor privado dividida a sua malha em sete trechos, sendo que a FCA – Ferrovia Centro Atlântica – se tornou a consorciada responsável pelo trecho anteriormente denominado de Ferrovia Central do Brasil. Ao passar a gerir a oferta de transporte de cargas a relação entre empresa e usuários se adaptou aos novos critérios, já a categoria de transporte de passageiros da antiga Rede Ferroviária se extinguiu em quase todo o país.

O “trem do sertão” ou “trem baiano”, trafegava no trecho hoje controlado pela FCA, que perfazia um total de 555 km a partir de Belo Horizonte, sendo destes 239km construídos entre Montes Claros e Monte Azul no norte de Minas. Importante frisar que a construção do trecho completou a ligação terrestre entre o sudeste do país ao nordeste, dentro do Estado de Minas Gerais até a fronteira com a Bahia, se deu sob a égide da necessária ligação terrestre entre as regiões e da importância do Estado ter controle em todas as suas unidades federativas além de facilitar o fluxo humano em seu interior, facilitando e protegendo o deslocamento de tropas do exército se assim se fizesse necessário.

Com a instalação da ferrovia na região norte de Minas Gerais ocorreu um alavancamento no desenvolvimento. Segundo LESSA (1985, p. 175)

[...] Em 1920, chega o primeiro automóvel – um caminhão que causou grande tumulto e muito susto entre a população. Veio rodando de Buenópolis, ponto terminal da Central do Brasil na época, não se sabe como, pois as estradas eram inexistentes, não passavam de “picadas” abertas pelas tropas. Várias estradas foram planejadas com a intenção de ligar a cidade até o ponto terminal da Central do Brasil, (Várzea da Palma em 1908, depois Bocaiúva em 1924 e 1926) mas nenhum fora construída até a década de 40.

Explicitando a precariedade da infra-estrutura e urbanização do país nas primeiras décadas do século XX e também como se configurava a região. Pode-se refletir então, sobre como a ferrovia gradativamente possibilitou o progresso da região até então isolada do fluxo de desenvolvimento. Esta malha ferroviária que atingiu o norte de Minas a partir do início dos anos 1910 chegará à fronteira com a Bahia em 1949 na Cidade de Monte Azul, em seu rastro constituiu uma nova face territorial. A ferrovia imperou como meio de transporte mais evoluído e constituidor de modernidade até os 1950, quando então no governo de Juscelino Kubistchek deu-se maior evidencia aos planos rodoviários.

A medida que a ferrovia chegava as cidades, principalmente aquelas de “ponta de trilho”, abria o mercado de consumo e a imaginação para o cosmopolitismo e seu mundo de imagens. Elas iam se modificando e expandindo o mercado para as regiões próximas ainda não servidas pela ferrovia. LESSA (1985, p.164)

Surgiram dentro deste perímetro de assentamento da ferrovia cidades como Capitão Enéas, e Janaúba, Estes novos municípios além de terem estações ferroviárias em suas sedes, foram agraciados com pequenas estações em seus distritos, além de vários pés de estribos distribuídos ao longo da estrada de ferro, sendo então atendidos com o transporte de passageiros e pequenas cargas. Importante também é que com o trânsito do trem a comunicação e envio de correspondência tem um novo agente em seu sistema de entrega. O trem diminuiu as distâncias, vencendo o tempo em sua trajetória.

A partir da década de 1950, momento em que aumentam os déficits operacionais, a União e o Estado de São Paulo ampliaram suas participações nos controles das ferrovias federais e estaduais, respectivamente, e iniciaram, assim, um processo de readequação da estrutura modal ferroviário nacional que as tornou cada vez mais específicas do mercado de transportes brasileiro: particularmente o de cargas, em detrimento dos transportes de passageiros, de pequenas expedições e de animais – isso em âmbito nacional e intra-regional, uma vez que essa política estimulou a transferência para o transporte rodoviário de parcela significativa do tráfego nacional e intra-regional sul-americano de pessoas e mercadorias. NUNES (2011, p.197)

Em 1957 a ferrovia Central do Brasil foi encampada juntamente com outras 17 empresas de transporte ferroviário pela RFFSA, de forma a tentar melhorar a situação desse serviço, já que nos projetos do governo brasileiro de então a construção da malha rodoviária era prioridade por integrar aos novos padrões de desenvolvimento da indústria automobilística e contribuir para que o país se projetasse a uma nova etapa de oferta de infra-estrutura. Já sentindo os efeitos da competição com a rede de rodovias as empresas que detinham a oferta do transporte ferroviário aceitam o encampamento pelo Estado, neste momento a ferrovia que nasceu da iniciativa privada e apoiada no Estado, voltou-se para a estatização como tábua salvadora.

A RFFSA passa a investir na readequação da estrutura e neste fluxo o Estado reorientou a ferrovia para o atendimento do setor agrário exportador no atendimento aos portos e a malha rodoviária para o atendimento do setor automobilístico e de passageiros.

[...] o transporte de passageiros de longa distância: esse tráfego decresceu de 27,4 milhões de passageiros em 1975 para 14,5 milhões em 1981. Em 1982, como resultado de estudos conduzidos pela RFFSA (mostrando que a ferrovia não poderia competir com os transportes por ônibus ou por aviões em muitos segmentos do mercado, sequer nas ligações de grande demanda por transporte), a empresa, com a concordância do governo federal, iniciou a redução de frequências de trens e mesmo a desativação dos serviços não remuneradores. Em consequência, o tráfego caiu para 9,3 milhões de passageiros em 1984 e atingiu 1,4 milhão em 1994. AZEVEDO (1996, p.40)

A competição entre os setores rodoviário e ferroviário indicou a perda de fatia significativa do transporte ferroviário para o rodoviário, implicando na supressão da oferta do transporte de passageiros e mesmo de cargas em algumas linhas da ferrovia classificadas como de terceira categoria, que em Minas Gerais totalizavam 447 km de seus 4.822 km totais no Brasil (dados de 1940), estas ferrovias serviam de captadoras de passageiros e mercadorias para as outras ferrovias localizadas nos corredores centrais.

O trem de passageiros de Montes Claros a Monte Azul foi retirado em 1996, após a privatização em que a concessionária FCA optou pelo fim da oferta do transporte de passageiros no dia 05 de setembro, deixando as comunidades à deriva por algum tempo, até que elas próprias se restabelecessem com novas formas de convivência com a produção.

Dessa forma, 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. Na sua estratégia, o Programa não considerou qualquer orientação de política industrial, reestruturação do parque instalado e/ou estímulo aos investimentos produtivos. PAIVA (1994, p.106)

Esta análise do Programa de Desestatização demonstra que não houve preocupação na elaboração do programa de desestatização com a maior parte da população, sempre posicionada à margem do capitalismo e das políticas macroeconômicas e sociais, implicando em sérios problemas para municípios como os do norte de Minas Gerais e suas pequenas comunidades que tinham um modo de vida simples, de produção tradicional e um tipo de comércio pequeno incrementado pela venda de produtos diretamente nas paradas do trem.

No contrato de concessão há uma cláusula que obrigada à concessionária a ofertar dois horários diários de transporte de passageiros, mas esta não é cumprida, muito pelo contrário, a interrupção do serviço de transporte de passageiros, em poucos tempo diminuíram a frequência dos horários do trem e ocorriam sempre problemas durante o percurso.

“abandonaram o material rodante, sem reformas ou trocas, e principalmente, começaram a atrasar os comboios dando prioridade ao trem de carga. Assim o trem ficava horas com criança, velhos e até doentes parado no meio do mato esperando o trem de carga cruzar a linha”. BOUCHARDET (2011)

No dia 04 de setembro de 1996 o trem de passageiros circulou de Montes Claros a Monte Azul pela última vez e no dia 05 de setembro 1996 fez o trajeto de volta, Monte Azul a Montes Claros, deste dia em diante foi retirado de circulação o trem de passageiros. O aviso a população foi feito 48 horas antes da parada do trem pelo próprio maquinista que em todas as estações, paradas e pé de estribo avisava que não mais haveria o trem de passageiros, não houve aviso formal por parte da FCA as prefeituras e a sociedade norte mineira de qual serviço ela ofertaria. Segundo relato de Bouchardet, muitos usuários chegaram no horário do embarque e foram avisados de que não mais havia o trem. Esta nova situação gerou em uma grande parte da população que utilizava ou utilizou este serviço uma desarticulação de costumes e meios de sobrevivência. Decretou em muitos casos, não só no âmbito da região norte de Minas Gerais, o esvaziamento de várias localidades.

A forma como se orienta a política econômica para o país reflete sempre no desenvolvimento diferenciado das diversas regiões brasileiras e, por conseguinte nas micro-regiões. A região irá se constituir como atrativa ao capital e mão-de-obra desde que historicamente se tenha tornado em centro de aplicação de investimentos, sendo que só se atrai indústrias, capitais, bens e serviços se houver uma estrutura que possibilite o

seu pleno desenvolvimento e lucro ou uma sinalização de que ali ocorrerá em tempo hábil e acelerado. Assim as regiões mais desenvolvidas são aquelas onde já se constituíram histórica, cultural, economicamente mais investimentos em estrutura, são áreas preferenciais em detrimento daquelas menos desenvolvidas como é o caso da região norte de Minas Gerais.

Segundo representante do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte, essa concessão trouxe prejuízos econômico e social para os moradores dos municípios da Mesorregião Norte de Minas. A extinção do trem de passageiros desestruturou e/ou acabou com o comércio realizado nas estações que cortavam o percurso do trem onde os habitantes locais vendiam, principalmente, alimentos para os passageiros que circulavam pelo sistema ferroviário. Os pequenos produtores utilizavam o transporte ferroviário para comercializar a sua produção em Montes Claros e/ou estações dos povoados e das sedes de municípios... A circulação do trem de passageiros funcionava como um evento dinamizador das comunidades e dos comércios locais. PEREIRA & LESSA (2009, p.187:188)

A população da região viu atônita o movimento de privatização das estatais no país e chocada presencia o desmonte da ferrovia e o fim da história do trem de passageiros e da circulação do “trem do sertão”, o que ocorre hoje comparado ao que representou a ferrovia para a região é a existência de um serviço que não tem nenhuma, ou quase nenhuma, influência na manutenção da vida e sobrevivência local. Vê-se pela estrada que acompanha a linha férrea somente ruínas de estações, casas da ferrovia tragadas pelo mato e as gerações mais jovens totalmente indiferentes a este aparato tecnológico e ao período histórico em que ocorreu o maior impulso para o surgimento e sobrevivência da maioria destas localidades.

Nos anos 1980 após período ditatorial severo no país, os movimentos sociais ainda estavam reestruturando as discussões e se reorganizando, ainda ocorria um posicionamento amedrontado e cauteloso em relação ao poder público e as elites e ainda hoje na região norte de Minas Gerais ainda perdura resquícios deste poder e de subalternidade. A população do norte de Minas Gerais, a exemplo da brasileira na qual se insere, não demonstrava a época do processo privatizante alto grau de organização na luta pelos seus direitos, ao contrário, percebe-se historicamente em todo o Brasil as elites negociando para si mesmas e não em favor da sociedade. Segundo PEREIRA & LESSA (2009, p.192)

Nas mudanças ocorridas na infra-estrutura das modalidades ferroviária e rodoviária na mesorregião Norte de Minas Gerais não se observa preocupação com a viabilização do deslocamento de pessoas, e nem com a manutenção dos meios de subsistência da população que sobrevive da produção considerada tradicional.

Com os objetivos de lucro estabelecidos como primordiais a FCA, hoje FCA/CVRD, ao retirar a oferta do trem de passageiro passa a influir negativamente junto ao atendimento da população regional. Corroborando esta percepção, o sr. Domingos Efigênio Ferreira (2011), ferroviário aposentado e morador de Capitão Enéas afirma

“– O trem de passageiros faz falta, o trem movimentava a cidade, as pessoas vendiam alimentos quando o trem parava... Era bonito ver o povo viajando... fiquei triste ao ver que a privatização só afastaria o nosso povo do trem...”  
RÓDRIGUEZ (2/10/2011)

A ligação do trem de passageiros com a cultura e formação desta região é inegável, mas vale lembrar que hoje, a população, os municípios e o governo desenvolveram outras formas diferenciadas que possibilitam a sobrevivência, renda e desenvolvimento regional, o transporte ferroviário foi totalmente substituído pelo transporte rodoviário, apesar de mais caro, o escoamento da produção também se dá por esta via, porque ao se retirar o transporte de passageiros concomitantemente se retirou o transporte de pequenas cargas e a nova política implantada pela empresa concessionária não se propõem o atendimento de indústrias da região norte de Minas Gerais.

"Cidades que viviam em torno do trem ficaram praticamente isoladas", lamenta o professor. "Se o trem voltasse a circular, cerca de 30 empregos diretos seriam gerados e um número incalculável de empregos indiretos. Não apenas o vendedor de picolés e salgados, mas a rede hoteleira, restaurantes e artesanatos locais iriam lucrar"... Bouchardet salienta que o impacto social com a retirada do trem dos trilhos foi muito grande. Ele lembra que não precisa de dinheiro para a volta do trem, mas sim uma união da classe política em favor deste assunto. LUCAS (06/09/2006)

O professor Alberto Bouchardet, faz parte do “Movimento Sócio-Turístico-Cultural Amigos do Trem” que luta em favor da volta do transporte de passageiros, movimento social organizado e bem articulado que vem ao longo desse tempo conseguindo a partir de ações impetradas junto ao ministério público alguns avanços nesta luta.

O Ministério Público Federal ajuizou ontem, 18/11, perante a Justiça Federal em Belo Horizonte, ação civil pública (nº 2004.38.00.049015-0) para reativar o transporte ferroviário de passageiros no Estado de Minas Gerais. A ação originou-se de representação encaminhada ao MPF pela Associação Nacional Amigos do Trem, por meio da qual se noticiava que o programa de desestatização da malha ferroviária, implementado pelo Governo Federal a partir de 1996, prejudicou os usuários mineiros que utilizavam os trens de passageiros da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Isso porque, ao conceder a exploração do serviço público de transporte ferroviário às empresas Ferrovia Centro-Atlântica (atualmente integrante do Departamento Companhia Vale do Rio Doce), MRS Logística e Ferrobán, a União arrendou-lhes toda a malha ferroviária, mas não repassou às concessionárias o dever de prestar serviço ferroviário de passageiros. O transporte de passageiros acabou completamente inviabilizado pela política governamental, que cedeu a exploração de uma malha ferroviária inteira somente para o transporte de cargas. Essa situação acarretou inclusive o isolamento de várias comunidades que dependiam do transporte ferroviário para se deslocarem para outros centros urbanos, devido à dificuldade de acesso a vias rodoviárias...  
ASCOM-MPF (19/11/2004)

O ministério público em 2004 acionado pela associação “amigos do trem” sobre a necessidade da volta do transporte de passageiros para várias cidades e comunidades do norte de Minas Gerais aponta irregularidades no transporte de cargas pela FCA, não

teve resultado publicado. Nesse contexto descrito, fica clara a importância do transporte ferroviário para a população, que ficaram isoladas e tem de percorrer a pé ou trafegar em um meio de transporte clandestino, surgido na região após a desativação do trem de passageiros, que apesar de mais rápido, não oferece a comunidade regularidade e segurança, podendo ser também uma nova maneira de sobrevivência que emergiu desta situação em substituição as antigas forma de comercialização estabelecidas com a ferrovia.

"Era o trem que levava até Pai Pedro, para a feira dos domingos, a freguesia da produção de Joel - os vizinhos da linha. A feira (de Pai Pedro) era uma festa. E o mais gostoso dela, os biscoitos de araruta de Tocandira. Aliás, Tocandira vivia dos biscoitos. Os homens plantavam a araruta, as mulheres suavam no forno e as velhas e crianças vendiam aos passageiros pela janela nas paradas de um minuto – religiosamente. Gazeta Mercantil (3/09/1998)

A ferrovia e o trem de cargas ao cruzarem hoje o norte de Minas Gerais, com o seu arremedo de funcionamento, sem participação concreta na sua economia, merecem a alcunha de “Trem Fantasma” - uma lembrança ao Madeira/Mamoré que não mais trafega por seus trilhos – por que apesar de rodar nesta região, não tem mais vida, não atende e não contribui em nada, simplesmente passa pelas localidades sem se fazer presente.

### **Considerações finais**

O processo de privatização no Brasil ocorreu em um nível mais intenso durante os mandatos do presidente Fernando Henrique Cardoso, que procurava alinhar o Estado ao modelo neoliberal, em um contexto onde ocorriam problemas como inflação, baixo PIB, dificuldades de administração das empresas estatais, altos gastos com pessoal e a dificuldade em investir em infra-estrutura que impediam o desenvolvimento do país. O direcionamento da nova política de Estado professa a eficácia do estado mínimo neste intento estar presente em um menor número de setores impulsionando assim o desmonte do Estado, através de programa de desestatização, em que setores considerados estratégicos foram para a iniciativa privada, inserindo-se aí o transporte ferroviário.

A empresa concessionária da malha sudeste, a FCA/CVRD, prioriza o transporte de cargas pesadas e não oferta o transporte de passageiros, desativando-o. O governo por seu lado não fiscaliza como está ocorrendo o cumprimento do contrato de concessão e faz vistas grossas sobre esta prestação de serviços que inclui a conservação de estradas e do patrimônio total da RFFSA que ficou sob responsabilidade das concessionárias.

Ao final destes 15 anos de privatização do transporte ferroviários, se percebe que não mais existe a oferta do trem de passageiros no Brasil, e, por conseguinte na região norte de Minas Gerais provocou problemas a algumas cidades e pequenas comunidades que tinham uma ligação direta com a ferrovia, utilizando o transporte de passageiros e pequenas cargas e comercializando produtos alimentícios em atendimento aos passageiros.

Imediatamente a retirada do trem de passageiros ocorreu o isolamento de algumas localidades nas quais a rodovia passa distante e o trem era a sua ligação com outras cidades. Hoje o transporte clandestino de passageiros feitos em automóveis de passeio é

o mais utilizado na região, é mais rápido que os ônibus de linha, tem horários mais flexíveis, vão a locais mais isolados e é ofertado por pessoas da própria comunidade.

O transporte de cargas de várias indústrias e empresas da região deixou de ser feito pela FCA porque não interessa a essa empresa a oferta de tal serviço, obrigando a setor produtivo do norte de Minas Gerais a utilizar a rodovia para escoamento de sua produção.

Conclui-se que a ferrovia não faz mais parte da economia e do cotidiano desta população e dos empreendimentos na região. A ferrovia que foi implantada com o intuito de integração nacional, não só para atender o setor produtivo, perdeu seu caráter integrador e hoje os trilhos que participaram da transformação e expansão regional configuram somente como corredor, ou como um túnel por circulam mercadorias.

## **Bibliografia**

ASCOM, Ministério Público. **MPF pede que transporte ferroviário de passageiros seja reativado no Estado de Minas Gerais.** 19/11/2004. Disponível em: <http://www.prmg.mpf.gov.br/imprensa/noticias>. Acessado em: 09/04/2012.

AZEVEDO, Marques Sérgio. **Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro.** Textos para discussão. IPEA. Brasília, agosto de 1996.

BRASIL, BNDES. **Privatização - Resumo das Privatizações no Brasil.** in: <http://www.bndes.gov.br>. acessado em: 07 de abril de 2012.

BRASIL, presidência da República. **Programa Nacional de Desestatização.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03). Acessado em: 08/04/2012.

LAMOUNIER, Bolivar. **Utilidades pública, cidadania e participação.** BNDES, 2000. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br>. Acessado em: 08/04/2012.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: do cosmopolitismo ao sertão.** Dissertação de mestrado apresentada ao departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. 1983.

LUCAS, Fernando. **Dez anos sem o Trem do Sertão.** Jornal da Serra Geral. 06/09/2006. Janaúba, Minas Gerais. Disponível em: <http://www.jornaldaserrageral.com.br>. Acessado em: 10/04/2012.

MERCANTIL, Gazeta. **O trem bom passa direto.** 03/9/1998. Site: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: [MGhttp://www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Acessado em: 09/04/2012.

NESTOR, Stilpon e MAHBOOBI, Ladan. **Privatização de serviços públicos: a experiência da OCDE.** BNDES. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br>. Acessado em: 11/04/2012.

NUNES, Ivanil. **Integração Ferroviária Sul-Americana: por que não anda esse trem?** Editora Annablume, São Paulo, 2011.

PAIVA, Sílvia Maria C. **A privatização no Brasil: Breve avaliação e perspectivas.** In: <http://revistas.fee.tche.br> Acessado em: 09/04/2012.

PECI, Alketa e COSTA, Frederico Lustosa da. **Desestatização como Estratégia de Reforma do Estado: Análise preliminar da Privatização no Brasil de Nova República.** In: <http://www.fgv.br>. Acessado em: 07 de abril de 2012.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves e LESSA, Simone Narciso. **Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais.** Caminhos de Geografia Uberlândia v. 10, n. 31 Set/2009 p. 184 - 194 Página 187

PINHEIRO, Armando Castelar e Fábio, GIAMBIAGI. **A privatização no Brasil: Os antecedentes macroeconômicos e a estrutura institucional da privatização no Brasil.** BNDES. 02/2000.

SOUZA, Raimunda Alves de e PRATES, Haroldo Fialho. **O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados.** BNDES. 1997. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br>. Acessado em: 04/04/2012.

REIS, Geraldo Antônio dos. **Caderno didático de Economia Política.** Ministério da Educação, Coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível Superior CAPES, Universidade Aberta do Brasil, UNIMONTES. Ed. UNIMONTES, Montes Claros, 2009.

RODRIGUEZ, NETTO. **Uma vida sobre os trilhos. O relato de um ex-ferroviário sobre sua paixão pelo trem.** Blog Netto Rodriguez. 02/10/2011. In: <http://nettorodriguez.blogspot.com.br/> acessado em: 10/04/2011.