

A retomada da indústria ferroviária

A inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. no Programa Nacional de Desestatização, por meio do Decreto nº 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, desde 07/12/99.

Em 28/06/97, o Governo Federal outorgou à Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, no processo de sua privatização, a exploração por 30 anos, prorrogáveis por mais 30, das Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás, utilizadas basicamente no transporte de minérios dessa companhia.

Além das malhas da RFFSA e das estradas de ferro da Companhia Vale do Rio Doce, a ANTT é responsável pelas seguintes concessões:

- Ferrovias Norte Brasil S.A. - FERRONORTE;
- Estrada de Ferro Mineração Rio do Norte;
- Estrada de Ferro Jarí;
- Estrada de Ferro Amapá;
- Estrada de Ferro Trombeta;
- Estrada de Ferro Votorantin;
- Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE.

O transporte ferroviário de cargas tem crescido nos últimos anos, em termos de TKU – tonelada por quilôme-

Malhas regionais	Data do leilão	Concessionárias	Início da operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
Total	25.599			

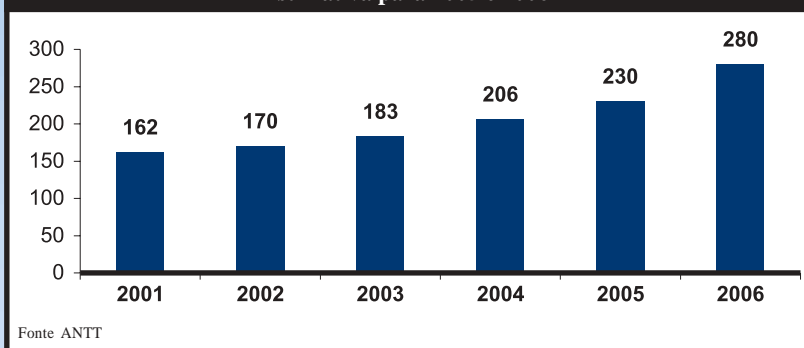
Fonte: RFFSA e BNDES

tro útil. Em 2004, o montante de investimentos no setor cresceu em 76,3% e chegou a R\$1,89 bilhão. Foram gastos R\$437 milhões em infra-estrutura e R\$1,2 bilhão na compra de 202 locomotivas e 5.905 vagões. A frota nacional alcançou 2.125 locomotivas e 74.400 vagões. O índice de acidentes caiu

de 2003 para 2004 em 11,1%, de 36 para 32, medido em milhão de trens por quilômetro.

A retomada dos investimentos em ferrovias é sintomática e impulsionada, em boa parte, pelo agronegócio. A indústria já investiu R\$6 bilhões, mas promete mais aporte nos próximos anos. A distribuição dos recursos será

Brasil: transporte ferroviário de cargas (Em bilhões de TKU)
Estimativa para 2005 e 2006



Cenários para 2008

Primeiro: investimentos das concessionárias: R\$ 7,0 bilhões.

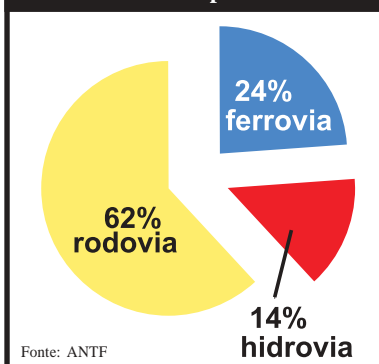
A transferência de cargas dos caminhões para os trens vai tirar 36 milhões de caminhões das estradas brasileiras. Cerca de 30% da carga que circula no País estará sobre trilhos, com crescimento de 6,0% sobre a situação atual.

Segundo: investimentos das concessionárias: R\$ 11,3 bilhões.

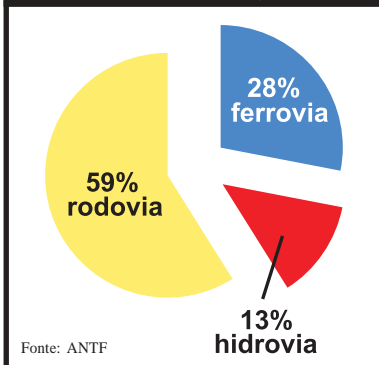
O transporte ferroviário responderá por 28% do volume total de carga, se houver investimentos no locais onde a ferrovia freia. Lugares em variantes e anéis, entorno de grandes cidades como São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte, além das passagens de níveis e desocupação das faixas de domínio

Fonte: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)

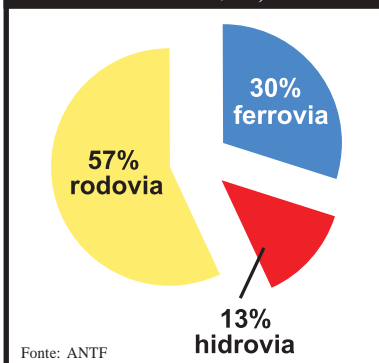
Matriz de transporte - 2003



Matriz de transporte - 2008.
Investimentos de R\$ 7,0 bilhões



Matriz de transporte.
investimento de R\$ 11,3 bilhões



de 49% para trilhos, 29% para vagões, 17% em locomotivas e 4% em infraestrutura. Diante do quadro de estabilidade, as empresas firmam contratos mais longos, de 10 anos, perante menos de três em tempo recente. Os contratos mais longos podem ser dados como garantia e facilitam a tomada de empréstimos.

Entre as composições de minério, grãos e combustível, circulam, cada dia com mais frequência, trens com bens de consumo, denominados no jargão do setor de carga geral, que envolve frango congelado, leite longa vida, arroz beneficiado, papel e celulose, motor e câmbio de automóveis, carros desmontados, dentre outros.

Os resultados aparecem pela conjunção de uma série de fatores. O principal é a produtividade. A indústria ferroviária é um tipo de negócio com custo fixo significativo. O esforço para aumentar o volume da carga é fundamental para diluir esse ônus. A escala pode ser obtida com a atração de carga geral, além, claro, dos contratos para transporte de granéis.

Nessa perspectiva, a produção brasileira de vagões de carga atingirá marca inédita neste exercício. As três fábricas em operação (Amsted/Maxion, Randon e Usimec, da Usiminas), com a previsão de mais uma para 2006, deverão montar cerca de 7,5 mil unidades até dezembro. Outra boa notícia foi o anúncio do governo de expansão da ferrovia Transnordestina, Ferronorte e Norte-Sul, que ampliará em 5 mil quilômetros a malha atial de 28 mil quilômetros. ■

TECNOLOGIA

Benefícios

ELISEU ALVES¹

EVANDRO CHARTUNI MANTOVANI²

ANTÔNIO JORGE DE OLIVEIRA³

Num estabelecimento plenamente ocupado, a mecanização reduz o número de seus empregados, desde que se mantenham as mesmas explorações. Esta observação tem sido generalizada, com relação ao Brasil, admitindo-se, erradamente, a plena ocupação das terras dos estabelecimentos e do espaço disponível à agricultura.

A crítica à mecanização ignora que ela é fundamental para o aumento da produção e das exportações, para a conquista da fronteira agrícola e que, também, gera inúmeras oportunidades de emprego nas grandes e pequenas cidades, principalmente, nos setores que prestam serviços à agricultura.

O trabalho visa demonstrar a incorreção da generalização, ou seja, que a mecanização da agricultura reduziu o emprego. Pelo contrário, o ampliou dentro da área já incorporada ao estabelecimento e fora dela, permitindo o crescimento da terra cultivada, e o multiplicou nas pequenas e grandes cidades, por meio do agronegócio.

A IMPRESCINDIBILIDADE DA MECANIZAÇÃO

Com enxada, machado e foice apenas, uma família de seis trabalhadores não cultiva três hectares. Não é por outra razão que os assentados da reforma agrária e os agricultores familiares pressionam o governo pelo crédito adequado à mecanização. Ela é, assim, indispensável à plena ocupação do estabelecimento e a um mais elevado padrão de vida da agricultura familiar.

A despeito de um índice pequeno de intensidade de mecanização, em