

## TRAJETÓRIA DA OPERAÇÃO FERROVIÁRIA NO RGS (Aberturaferrea.pdf)

O volume de publicações abordando temas ferroviários é imensurável. A tônica do tema se concentra no saudosismo, onde os autores trazem à lembrança passagens inesquecíveis dos tempos áureos da ferrovia nos Estados e no País. Nesta viagem no tempo terá foco especial na ferrovia gaúcha.

Os órgãos e meios de comunicação disponíveis rechearam suas páginas com matéria ferroviária, ora destacando sua importância no desenvolvimento econômico e social, ora reclamando sua decadência que culminou com sua privatização. De modo geral, a queixa nasce mais nos usuários dos trens de passageiro do que nos de carga. A indignação da população cresce quando se sente privada de um transporte que mais usava e marcou época de grande progresso na sua região. Esta publicação, ainda que modesta quando confrontada com outras de maior profundidade econômica, política e social, tem por objetivo responder a indagação recorrente da população leiga ao tema ferroviário. O público alvo desta abordagem são as pessoas que não se interessam em saber quem vai pagar a conta dos serviços deficitários, mas clamam pelo retorno de um transporte que deixou boas lembranças.

Tornou-se lugar comum comparar a ferrovia brasileira, em decadência, com a ferrovia de outros países, em franco progresso. Percebe-se que os agentes queixosos não levam em conta os custos de manutenção de uma ferrovia, em confronto com o transporte rodoviário, quando se trata de retorno direto da remuneração do capital investido.

Historicamente, analisando as fontes de recursos aplicados nas ferrovias brasileiras, desde a época do Império e, também de outros países, vieram da iniciativa privada, suplementadas com recursos públicos. Conclui-se que poucos investidores e/ou empreendedores se arriscariam em assumir a implantação de uma ferrovia com capital próprio ou de terceiros, em razão da incerteza de sucesso no empreendimento. Quando se discute projetos de novas ferrovias para transporte de carga ou de passageiro, a estimativa de custos se faz mais dentro de contexto empírico do que o real, principalmente quando se trata de travessias de áreas mais urbanizadas e topografia altamente desnivelada. No ambiente dos investidores há uma indagação sem resposta imediata, qual seja, se você fosse detentor de uma apreciável reserva financeira para investimento, aplicaria no modal ferroviário? A resposta, certamente, seria, somente em parceria com o poder público, com direito a concessão de uso por longo prazo. A outra indagação seria: qual o interesse do poder público no empreendimento? Além do desenvolvimento econômico das riquezas transportadas, retiraria das rodovias determinadas cargas pesadas e perigosas, mantendo a integridade e durabilidade do leito pavimentado.

Há quem defenda a tese de que uma ferrovia mal administrada dá lucro, imaginem bem administrada ? Ora, este sentimento de otimismo não encontra amparo diante da comprovada capacidade administrativa e gerencial dos gestores responsáveis por conduzir os destinos da empresa. Se melhores resultados não foram alcançados, não se pode atribuir ao mau gerenciamento. Dependia, sim, fundamentalmente da liberação de recursos financeiros a cargo dos sucessivos governos que tinham outra visão do transporte ferroviário. Havia necessidade da modernização e melhoria da malha ferroviária, material de tração e rodante para melhor atender a demanda de transporte. A ferrovia apresenta, ao contrário de que muitos pensam, maior volume de recursos financeiros que o da

rodovia, não só na construção de estradas e sua infraestrutura, mas também na sua operação e manutenção. Na sua construção, as rampas tem limites rígidos de inclinação, obrigando a aumentar as distâncias e curvas para chegar às melhores condições ideais de tráfego. Na rodovia, as rampas podem ser mais elevadas, de modo que se tornam mais econômicas na sua construção e, além disso, sua conservação e remodelação sempre ficam a cargo da própria empresa operadora. Na operação ferroviária, os trilhos não vão até a origem da carga, devendo ser construídos postos de carga e serem abastecidos por veículos rodoviários. Isto acontece também com o destino das cargas que necessitam de baldeação para cumprir seu percurso. Outra situação desfavorável é o transporte de mercadorias de maior valor agregado, mesmo que seja de sua vocação, as quais ficam na mira das quadrilhas que praticam furto ou roubo de cargas. O exemplo disso é o transporte de produtos beneficiados como arroz a granel ou ensacados e outros.

A ferrovia tem a vantagem de retirar da rodovia muitos veículos, de modo que um trem com 80 vagões equivale a 160 bitrens, porém, a formação destes trens leva um determinado tempo para completar sua carga. O veículo rodoviário é mais dinâmico. Vai da origem ao destino sem qualquer baldeação ou espera na formação da carga.

Diante destas considerações, percebe-se que uma modalidade não exclui a outra, devendo uma ser complemento da outra. Não se concebe atribuir o escoamento de safra somente a uma das modalidades. É oportuno lembrar que as cargas de vocação ferroviária são constituídas de granéis: líquido, grão, pó, cofres de carga(containers) e peças pesadas. No RGS predomina o transporte de grãos, porém sua colheita de maior expressão e transporte não passam de 4 a 5 meses no ano, de modo que os vagões permanecem ociosos na maior parte de sua vida útil. Sabe-se que o material rodante (vagões e carros), bem como as peças componentes são de custos elevados e são poucos os fornecedores no ramo, não havendo entrega imediata de peças e acessórios para devolver o veículo ao tráfego. Da mesma forma, o material de tração (locomotivas), além de custo de aquisição elevado, há dificuldade na reposição de peças nas reparações e revisão periódicas., acarretando maior tempo na imobilização.

O custo de manutenção da linha férrea também é elevado. Os trilhos e dormentes tem vida útil limitada, e são responsáveis pelo tráfego seguro dos trens. Qualquer falha nos trilhos ou na qualidade do material de tração ou rodante, resulta em acidente de tráfego, acarretando sérios prejuízos para a empresa, não só pelos danos ao material, mas também pelo bloqueio da linha impedindo a circulação de outros trens enquanto não for liberada.

A ferrovia não consegue colocar no seguro patrimonial seus veículos em razão do elevado valor do prêmio. Se tivesse que segurá-los, o lucro da empresa seria todo diluído em seguro. Por isso a empresa é a própria seguradora. A cada acidente de trem envolvendo duas ou mais composições, ou por defeito do material de tração, rodante ou falha na linha, ou ainda, falha humana, abre um rombo no patrimônio da empresa, diminuindo sua capacidade de prestação de transporte. Por exemplo, em acidente ocorrido no município de Fanfa, às 17 h 50 min do dia 27/01/1968, onde 2 trens colidiram frontalmente, resultando na perda de locomotivas e carros de passageiros e, lamentavelmente, muitas vidas humanas. Foi o maior acidente com pessoal já ocorrido em ferrovia gaúcha. Outro acidente de grandes proporções ocorreu em 1989 no Tronco Sul, no interior de um túnel quando 2 trens transportando combustível se chocaram. Três locomotivas e a maioria dos vagões tanque foram incendiados e ficaram totalmente retorcidos sem possibilidade de recuperação.

Outro fator desfavorável das ferrovias é a natureza da reparação da linha, principalmente quando os trechos de competência das Turmas são muito longos. Pela lei trabalhista, o início da jornada de trabalho ocorre no momento em que embarca no veículo que vai conduzi-lo até o lugar do reparo. Desse modo o tempo gasto no percurso de ida e volta, mais as esperas nos cruzamentos, encurtam o tempo útil de trabalho.

Em se tratando de trens de passageiros, alguns anos antes da privatização da RFFSA, enquanto havia subsídio de Governo Estadual ou Federal para manter um transporte social, era possível manter trens entre Porto Alegre e Uruguaiana. Devido aos altos custo de reparação dos carros e a baixa arrecadação gerada, o subsídio passou a ser insuficiente para manter este transporte. Os custos se elevaram devido, entre outros, aos atos de vandalismo praticados por passageiros desrespeitosos com o patrimônio da empresa. Houve caso de carro sair reformado de Oficina do KM3 e, já na 1ª viagem a Uruguaiana, tinham arrancado o vaso sanitário e jogado fora pela janela. O mau aspecto da apresentação interna dos carros induzia outros usuários a reclamarem e a praticarem também a destruição de um bem público. A equipagem dos trens se achava impotente para controlar ou impedir estes abusos, apesar de haver pessoal de segurança protegendo os viajantes e vigiando os malfeitores. Não houve outra saída senão extinguir definitivamente os trens de passageiros no RGS. Enquanto havia trem de passageiro, os grevistas, que reivindicavam reposição salarial, tinham poder de barganha com a paralisação dos trens. Com a extinção destes, as greves continuavam, porém com menos possibilidade de sucesso no que pleiteavam. Cada movimento grevista, promovido pelo sindicato dos ferroviários, geravam um confronto entre os grevistas e não grevistas, causando um desconforto entre os trabalhadores e um enorme prejuízo aos clientes da ferrovia, uma vez sua mercadoria se mantinha retida nos vagões estacionados na gare. Estes movimentos, mesmo justos em parte, causavam uma perda de clientes que passaram a utilizar o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. Era voz corrente entre os usuários do trem em migrar para outro modal de transporte, mesmo pagando mais pelo frete. Houve dirigente da empresa que afirmava ser o Sindicato também responsável pelo enfraquecimento da empresa devido à constante excitação à greves. Estas paralizações causavam expressivos prejuízos na renda da empresa e na conquista de novos usuários.

Se analisarmos as diferentes administrações havidas ao longo da história da ferrovia no RGS e também em outras malhas brasileiras, mesmo mudando o controle para público ou privado, nenhum modelo encontrou sua auto sustentação. Ambos os controles enfrentaram dificuldades em oferecer um serviço de qualidade crescente. Esta alternância de controle trazia no seu bojo a criação de novos regimes de trabalho envolvendo estatutários, celetistas, (com ou sem opção pelo FGTS), etc. Na mudança de controle os trabalhadores migrados levavam consigo direitos adquiridos que foram somados aos do novo cargo. Esta situação abriu caminho para reivindicação desenfreada de direitos na justiça do trabalho. O volume de reclamações trabalhistas cresceu tanto que governantes ficavam receosos de confisco de verbas liberadas para determinados setores da empresa. Cabe lembrar que revistas como Exame, Veja e outras publicavam matéria de empresas em dificuldade e a RFFSA foi citada como uma das estatais detentora de maior patrimônio material no Brasil. Também foi divulgado que, mesmo vendendo todo este patrimônio, a RFFSA não conseguiria pagar a dívida trabalhista ela imputada pelos órgãos do Ministério do Trabalho.

Quando a colheita de grãos do ano era abundante, a ferrovia gaúcha utilizava todo seu potencial para pegar uma fatia maior na carga transportada, sendo motivo de euforia para seu quadro de pessoal. Este resultado era passado ao Departamento de Comunicação

que divulgava na imprensa da capital. Este anúncio se revertia em argumento para o Sindicato cobrar da Superintendência Regional atender reajuste salarial pleiteado pelos grevistas.

Era costume na empresa divulgar na imprensa os resultados operacionais como forma de justificar e preservar o bom conceito da ferrovia entre usuários e clientes. Era recorrente usar a expressão “Lucro” nos relatórios de produção, mas não se tratava de um lucro real, pois havia falha no método de avaliação. No tempo dos trens Minuanos, um Diretor da empresa anunciava um lucro razoável no transporte de passageiros, mas na forma de avaliar o resultado, muitos itens de despesa eram desprezados na sua composição. Se fossem incluídos todos itens envolvidos na formação das despesas, o resultado seria outro. A empresa se utilizava de 2 contas de gerenciamento de verbas: uma de *capital ou investimento* e outra, de *custeio*. Havia dúvida se na composição dos custos operacionais, eram incluídos os investimentos, a manutenção da frota, a reposição de equipamento por desgaste, pessoal da administração (com uma volumosa folha de pagamento), operadores da linha, conservação dos prédios. Também os trens de passageiros não poderiam dar retorno de arrecadação para ajudar na sua manutenção, pois seus usuários eram, na maioria, constituídos por ferroviários ativos ou aposentados que tinham passagem subsidiada, pagando apenas 25 % do valor cobrado do não ferroviário.

Fim desta página