

RESENHA:

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil.** Das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007, 204 p.

Ana Paula Camilo **PEREIRA***

Estradas de Ferro no Brasil. Das Primeiras Construções às Parcerias Público-Privadas, de Márcio Rogério Silveira, traz uma grande contribuição para o estudo dos transportes. A obra reúne um resgate histórico-evolutivo sobre o modal ferroviário desde as primeiras construções férreas no Brasil até o momento atual, tendo para isso um embasamento político-crítico no qual consubstancia a importância desse estudo para as Ciências Humanas e principalmente para a Geografia.

O autor, atualmente é professor doutor na Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, na graduação e no Programa de Pós Graduação em Geografia na mesma instituição, desenvolve trabalhos sobre a temática transportes, enfatizando sua importância para pesquisas na Geografia. Coordena atualmente o Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infra-estrutura – GEDRI, o qual tem colaborado para o desenvolvimento de pesquisas sobre transportes (aéreo, ferroviário, hidroviário e rodoviário) e infra-estruturas no estado de São Paulo.

Considerando a estruturação de sua tese de doutorado, a obra é considerada um manual sobre os transportes no Brasil, tendo como análise principal, o modal ferroviário. Embasado num referencial teórico-metodológico vinculado ao marxismo, o foco principal do livro, isto é, o desenvolvimento dos transportes, é considerado referindo-se sempre a categorias de fundamental importância para a Geografia, tais como: a Dinâmica da Dualidade Básica da Economia Brasileira, a Formação Socioespacial, as Combinações Geográficas, os Ciclos de Acumulação (Ciclos Longos ou de Kondratieff, Ciclos Médios ou Juglarianos Brasileiros) e a Pequena Produção Mercantil. É notável a fundamentação de conceitos e idéias inspiradas por Ignácio Rangel, possibilitando a compreensão da obra a partir de um aporte político-econômico crítico sobre os transportes no Brasil.

O livro é dividido em quatro partes, as quais revelam o desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil. No primeiro capítulo refere-se a gênese do setor ferroviário no mundo e no Brasil, considerando desde a Primeira Revolução Industrial e a expansão do setor ferroviário até o desenvolvimento do setor na “República Velha” no Brasil. O segundo capítulo traz uma análise sobre a perda da representatividade das estradas de ferro que dão passagem ao rodoviarismo-automobilístico e a importância das redes de integração dos transportes no período de redemocratização. No capítulo seguinte, faz-se um recorte espacial analisando o desenvolvimento do rodoviarismo na região Sul do país, considerando desde a formação socioespacial até a atual conjuntura da economia sulina do início do século XXI. O quarto capítulo encerra a obra a partir de um enfoque político sobre o desenvolvimento do setor ferroviário no Brasil desde as concessões da década de 1990 até a proposta das Parcerias Público-Privadas, proposta esta considerada como a “chave-mestra” para o desenvolvimento. O livro ainda é composto de um anexo, denominado “Principais Conceitos”, no qual se aborda o referencial teórico.

A obra é iniciada referindo-se as transformações advindas do surgimento do modo de produção capitalista, consequência da Primeira Revolução Industrial, considerando que a manutenção do capitalismo industrial contribuiu para a “evolução e revolução dos meios de transportes”. Ao focar as evoluções e revoluções dos transportes, compreende-se que estas sempre advieram do surgimento de novas inovações revolucionárias, ou seja, de Revoluções Industriais. Para isso, admite que as novas tecnologias, resultantes de revoluções industriais, impulsionaram o modo ferroviário para perpetuar sua expansão geográfica, embora o modal ferroviário não tenha participado ativamente da fase revolucionária da industrialização na

* Mestranda do Programa de Pós Graduação em Geografia na Universidade Estadual “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Presidente Prudente, Faculdade de Ciência e Tecnologia (Unesp). E-mail: apaulacape@hotmail.com

Inglaterra. No entanto, em países que desenvolveram tardiamente seu campo industrial, como os Estados Unidos, alguns países da Europa e o Japão foram favorecidos pela presença de transportes mais modernos, o que favoreceu seu desenvolvimento industrial, resultado esse que o autor convém denominar, consubstanciado em Trotsky, de “vantagem do atraso”.

Ao analisar as estradas de ferro no Continente Americano, observa-se que o desenvolvimento do ferropiarismo nos Estados Unidos, ocorreu, sobretudo, devido sua dimensão continental e os acidentes geográficos favoráveis, isto é, as combinações geográficas norte-americana contribuíram para o desenvolvimento tecnológico acelerado do setor de transporte ferroviário. Já na análise sobre a expansão do capitalismo industrial do centro do sistema em direção à América Latina, o escritor considera que o modal ferroviário produziu certa modernização das estruturas, em particular das urbanas, favorecendo, inclusive, a implantação de conjuntos de infra-estruturas básicas. O desenvolvimento dos transportes no Brasil, tem como base as combinações geográficas do Brasil, Nesse sentido são ressaltadas as dimensões da regionalização brasileira no século XV, XVI, XVII, XVIII, enfocando o território nacional como um imenso insulamento entre as regiões geoeconômicas, ou seja, como se houvesse uma variedade de ilhas isoladas econômica e populacionalmente.

A partir da dinâmica da dualidade de Ignácio Rangel, elenca-se os pactos de poderes estabelecidos pelas classes econômico-políticas, incorporando a isso o interesse dessas classes pelo desenvolvimento das redes férreas como forma de escoamento da produção. Nessa lógica, assevera-se criticamente para o interesse estrangeiro na lucratividade da construção das ferrovias, mas não a preocupação com a constituição de redes de transportes. A abertura dos portos foi um passo importante para o Brasil e conseqüentemente para o desenvolvimento dos transportes, na medida em que proporcionou mudanças substanciais para o país e para o transporte ferroviário. Sempre se utilizando de uma analogia com as dualidades, percebe-se que a leitura orienta para a compreensão de que as mudanças conjunturais que se processaram no país atraíram mais investimentos num momento em que o Brasil necessitava criar capital comercial, assim as linhas férreas foram, mesmo que incipientemente, a base para as mudanças.

A expansão do ferropiarismo para o Brasil, ao ser consubstanciado na economia brasileira a partir dos ciclos de Kondratieff e Juglar, aborda as fases ascendentes, no qual o país exportava, e as fases recessivas em que era imposto ao Brasil a substituição de importações. Relativo a isso, cada vez mais o país necessitava de novas vias de transportes para escoamento dos produtos e é, nesse sentido, que correlato à expansão do ferropiarismo pelo mundo, que no Brasil inicia-se as construções das estradas de ferro, como forma de dinamizar a agroexportação e também para substituir os transportes primitivos.

A leitura chama a atenção para o despreparo do Brasil em relação aos transportes, argumenta-se a partir desse enfoque, que a ocupação dispersa do território brasileiro e a distância entre as regiões produtoras e os portos dificultavam a circulação e a comunicação entre os modais, todavia destaca-se, que a construção de uma rede integrada de transportes, naquele momento, era difícil e antieconômica. O cenário atual dos transportes no Brasil, ainda retrata a ausência da intermodalidade, o que dificulta economicamente o desenvolvimento do país, é necessário um planejamento que oriente o processo de desenvolvimento econômico mediante os transportes.

Mesmo dentro da lógica desintegrada dos transportes no Brasil, a primeira ferrovia brasileira foi inaugurada em 30 de abril de 1854 pelo Barão de Mauá na província do Rio de Janeiro com 14,5 Km. A partir de então, as ferrovias passaram a ser financiadas tanto pelos capitais estrangeiros quanto pela acumulação do capital interno, derivado, em sua maioria, da monocultura. A intenção nas construções dessas ferrovias era transportar volumes imensos da produção nacional do interior ao litoral e exportá-los através dos principais portos. Várias companhias formavam-se para a criação de linhas férreas no Brasil, como por exemplo, em São Paulo, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, que criou a Sorocabana, a Ituana e a Mogiana. Nessa perspectiva, o desenvolvimento da rede ferroviária continuou em ritmo próspero.

O desenvolvimento das construções das estradas de ferro no interior do Brasil ocorria em meio à crise que se instaurava durante a fase *b* do Segundo Kondratieff. Além disso, a expansão das

ferrovias rumo o interior do país favoreceu o transporte dos produtos estrangeiros, que podiam chegar facilmente às áreas de interesse, gerando concorrência para a produção local. Ao tratar essa assertiva, o escritor relaciona o desenvolvimento das ferrovias com os ciclos produtivos do Brasil, especialmente o café e, simultaneamente, relaciona os fatos as classes dos pactos de poder enfatizando sobre a atuação governamental que não queria administrar as ferrovias, iniciando uma série de arrendamentos, outorgando-as às companhias estrangeiras, ou seja, entregando-as à iniciativa privada.

Com a crise do Terceiro Kondratieff muitas empresas privadas pararam de investir nas ferrovias brasileiras, passando a responsabilidade do transporte ao governo. Alguns fatores contribuíram para a retomada do controle das estradas de ferro pelo governo, tais como: o golpe de 1930, o fortalecimento do mercado interno, a crise do café e a fase recessiva do ciclo longo. A década de 1930 inicia a fase de estagnação das ferrovias brasileiras e marca a fase do rodoviarismo-automobilístico no Brasil, pois se previa que a rede rodoviária poderia integrar com mais rapidez o mercado interno nacional do que as ferrovias.

O segundo capítulo “As ferrovias dão passagem ao rodoviarismo: política econômica e organização da malha viária nacional no período 1930-1995”, compõe-se do desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil, desde a “Era Vargas”, passando pela “Era Kubitschek”, às origens do golpe de 1964 e o poder militar até a recente fase de redemocratização, que mergulhou o ferroviarismo na maior crise do setor.

O período de 1922 a 1948 marca a ascensão do rodoviarismo em contraponto ao ferroviarismo. Essa fase representa a intensificação da urbanização, a substituição de importações responsável pelo vigoroso desenvolvimento industrial e a formação de um ciclo interno, isto é, os juglarianos brasileiros. Esses fatos causaram mudanças que afetaram a orientação dos transportes no país. E nesse contexto, as redes ferroviárias começam a entrar num período de declínio.

De acordo com o autor, essa estagnação/decadência das estradas de ferro foi causada por uma série de motivos, como a concentração dos investimentos no modo rodoviário, a falta de sentido econômico nos traçados primitivos, ou seja, trechos nas quais as atividades econômicas entraram em decadência, a desarticulação entre os sistemas regionais, o desaparecimento do parque ferroviário e o baixo rendimento dos trechos de tráfego intenso. Esses elementos levaram, a partir da década de 1930, à estatização do setor ferroviário no Brasil.

Sinteticamente, esse capítulo apresenta um resgate de todo o processo político-econômico dos fatos histórico registrando, inclusive, as décadas posteriores a de 1980, isto é, o período de redemocratização, baseado nas políticas monetaristas, ortodoxas e neoliberais dos governos Fernando Collor de Melo e posteriormente Fernando Henrique Cardoso.

O transporte rodoviário, juntamente, com o ferroviário entrou em decadência em virtude da falta de manutenção e de novas construções, intensificando-se com a ausência de investimentos que iniciou um processo de concessão das rodovias, ferrovias e portos à iniciativa privada.

A “Era Vargas” e o desenvolvimento ferroviário e rodoviário no Brasil, marca o surgimento do Plano Nacional de Viação e a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), que corresponderam ao planejamento do setor de transportes contemplando a interação entre vários modais, na intenção de integrar o território brasileiro, destinado a atender os interesses políticos, administrativos e econômicos, com o desenvolvimento implementado pelo Governo Vargas, embora o plano expressasse pouca preocupação com as ferrovias. O centro da discussão está na crítica pertinente no momento em que se enfatiza as alianças que o Brasil compunha, algumas inevitáveis, como nos caso dos Estados Unidos. Relata-se ainda que Vargas buscava mais que a industrialização e o financiamento, com uma consciência de desenvolvimento econômico, Vargas almejava o financiamento, mas não a abertura do mercado brasileiro e a perda da soberania nacional. Para o escritor, nem todos compreendiam a estratégia de Vargas.

A partir de 1940, a indústria de autopeças, mediante as substituições de importações, passa a desenvolver-se rapidamente, atraindo empresas multinacionais. Mesmo havendo condições de implantação de um forte ramo industrial automotivo, em razão do pouco desenvolvimento de setores básicos de infra-estrutura, as condições favoráveis estavam desenvolvendo-se, isto é,

crescimento do parque industrial, intensificação da urbanização, melhoria das estradas, ampliação das fronteiras econômicas, desenvolvimento da indústria petrolífera e a idealização de que não haveria desenvolvimento sem transportes eficientes e capazes de interligar o imenso território brasileiro. O fim do governo Vargas, encerrou também por algum tempo, o crescimento e o desenvolvimento dos transportes, que só foi retomado no governo de Juscelino Kubitschek, com o Plano de Metas.

A “Era Kubitschek” incentivou o processo de industrialização no país, a concretização da indústria automobilística e a intensificação do rodoviarismo-automobilístico no Brasil. O governo de Juscelino Kubitschek foi marcado por uma época de austeridade econômica, em que prevalecia um período ascendente do Kondratieff (1948-1973) e internamente vigorava uma fase depressiva do Juglar brasileiro, mas essa tendência recessiva, no plano interno, foi superada, em parte, pela execução do Plano de Metas.

O Plano de Metas investiu maciçamente em infra-estruturas. Enfaticamente é ressaltado que um projeto nacional capaz de direcionar inversões em ramos essenciais da economia, como infra-estruturas, é capaz de superar ou de amenizar qualquer período de crise do Kondratieff, do Juglar ou da combinação de ambos.

Nesse sentido, a legalização da RFFSA, no mandato de Kubitschek (1957), favoreceu melhorias na rede ferroviária nacional, com a redução dos déficits, a padronização e a modernização da malha, a redução das despesas e o aumento de cargas transportadas. Esses fatores positivos adiaram, por algum tempo, mas não isentaram o setor da decadência, representada pela diminuição da quilometragem das linhas. A partir de então, o sucateamento das vias permanentes, dos materiais rodantes e o enfrentamento com a rede rodoviária agravou a decadência das ferrovias.

Ainda sobre o Plano de Metas, a finalidade foi abordar a modernização dos transportes nesse período, revelando que a maioria das metas de Kubitschek foi cumprida. O paralelo traçado para o transporte ferroviário revela que a idealização do plano não priorizou o modal, o crescimento do setor ficou a baixo do PIB, e ainda foi realizada a desestatização de vários quilômetros de linhas ferroviárias. Por fim, destaca-se que o mandato de Juscelino Kubitschek deixou o país numa crise institucional e de superprodução que se agravou no governo de Jânio Quadros e, posteriormente de João Goulart, conseqüência, também, dos ciclos econômicos.

Na intenção de revelar os contornos da problemática do rodoviarismo, alia-se o debate conceitual com o desenvolvimento da política no Brasil, considerando a conjuntura presidencial em que o país passava. Nesse sentido, os mandatos de Jânio Quadros e João Goulart, as origens do Golpe de 1964, e a posterior ditadura militar instaurada, repercutiram no transporte ferroviário intensificando a decadência do setor.

A partir de uma concepção rangeliana, o período do governo de Jânio Quadros consubstanciou-se por um momento de muitas conturbações políticas, sem um projeto de desenvolvimento nacional que contemplasse investimentos maciços na economia, como por exemplo, de grandes obras infra-estruturais, desta forma, tornava-se difícil uma estabilidade política combinada ao desenvolvimento econômico. No período em que João Goulart esteve no governo, houve um incentivo para a articulação entre o modal ferroviário com demais modalidades e a melhoria nas condições logísticas e gerenciais, mas a desconfiança no governo e os interesses políticos e econômicos não favoreceram a concretização da proposta de Goulart.

No período de 1963-1965, mesmo com o modal rodoviário em prioridade, o ferroviário recebeu significativa atenção. O Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social tinha como objetivo aplicar nos transportes inversões mais significativas para incrementar o segmento ferroviário. A RFFSA e outros órgãos ligados ao transporte procuravam remodelar sua rede de transporte ferroviária no Brasil, através de melhorias das vias permanentes, da substituição da tração a vapor por tração elétrica ou diesel-elétrica e, também, de um saneamento financeiro. Nesse contexto, o governo incentivava a preferência do modal ferroviário para diminuir o isolamento frente ao rodoviário.

O período militar caracteriza o início da decadência do setor de transporte ferroviário. Nessa perspectiva, alguns mandatos coincidiram com fases de ascensão econômica, propiciando uma

tranquilidade externa e interna, conseqüentemente, o governo pôde programar planos de desenvolvimento, conhecido como Planos de Desenvolvimento Nacional (PND), que foram eficazes economicamente para o país. Reitera-se que no período de 1967 a 1973, a edição do I PND contribuiu para a continuidade do desenvolvimento do modo rodoviário e mais timidamente para o segmento ferroviário.

Apesar das dificuldades, no II PND, o Brasil, em comparação a muitos países desenvolvidos, era considerado uma “ilha de prosperidade”. Esses planos de desenvolvimento contribuíram para a complementação do parque industrial brasileiro e pela realização das melhores e maiores obras infra-estruturais da história do país. Após o regime militar, as estradas de ferro entraram na maior crise do setor. Criticamente argumenta-se que o fim do regime militar e o início da redemocratização fomentaram a quarta dualidade, com a eleição de Fernando Collor de Melo e conseqüentemente a ascensão ao poder de algumas elites regionais e do capital financeiro internacional, gerando uma apostasia, ou seja, um retrocesso nas relações de poder.

O que se viu posteriormente, nos mandatos Collor e Fernando Henrique Cardoso foram à perda do controle da economia para o capital financeiro estrangeiro e para o lado mais atrasado de nossa economia, os latifundiários decadentes de escala de atuação regional, a insensata adaptação ao modelo econômico desenvolvido pelo FMI, às privatizações de empresas superinvestidas, ao livre mercado, ao Estado-mínimo, à CPMF, à desnacionalização entre outros. Alternativas estas que favoreceram as crises econômicas que o país presenciou na década de 1990 e que refletiram/refletem nos anos 2000.

De modo sucinto pode-se dizer que no final do mandato de Fernando Henrique Cardoso em 2002, o Brasil amargava uma das piores crises de sua história, com altos índices de desemprego, dívidas externas e internas, violência, desordens sociais diversas, adoção de políticas neoliberais de enfraquecimento do Estado brasileiro, aumento descontrolado da economia informal, aumento dos conflitos no campo, desindustrialização, desnacionalização das indústrias privadas e estatais, privatizações e concessões de empresas públicas superinvestidas à iniciativa privada. O resultado do governo Collor e Fernando Henrique Cardoso foi uma grande recessão e diminuição da soberania nacional.

A análise feita sobre o mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva apresenta alguns avanços e também interrogações sobre sua atuação, que só será decifrada em sua administração. A defesa na eficácia desse mandato recai na transferência de poupança potencial presente para as áreas carentes de investimentos e é nesse contexto que se refere à proposta de Parcerias Público-Privadas (PPPs), argumentando que esse projeto constitui-se na “chave-mestra” para a retomada do crescimento econômico.

Sobre a importância das redes de transportes no período de redemocratização, verifica-se a defesa de uma ampla rede ferroviária nacional que contribuirá para que os produtos nacionais possam competir mais dinamicamente no mercado internacional, já que o custo dos produtos transportados por ferrovias é menor que por outro modo terrestre. Desta forma, o segmento pode se moldar a uma economia industrializada basta que haja, além de outros fatores, expansão e melhoramento da malha e eficiência logística, e sempre a participação da União, como fomento ao planejamento e ao desenvolvimento econômico.

Ao retratar, no terceiro capítulo, a formação socioespacial sulina e as bases gerais do povoamento e consolidação ferroviária na região, remete-se a importância de compreender a formação econômica do território, para isso é observadas as semelhanças e diferenças geoeconômicas dos estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. A formação socioespacial sulina foi de fundamental importância para as disputas pelas fronteiras e, conseqüentemente para a construção dos eixos ferroviários no Sul do país, para as correntes povoadoras, como a européia, para a influência da imigração estrangeira e a relação com a construção das ferrovias que contribuíram para o povoamento da região que ajudaram a capitalizar as pequenas produções mercantis e posteriormente contribuíram para o processo de acumulação realizado por pequenos produtores mercantis que se tornaram capitalistas industriais e comerciais, tais como o grupo Sadia, Perdigão, Hering, entre outros.

Enfatiza-se que há, atualmente, um crescente desenvolvimento da região Sul, com a diversificação dos pólos industriais, comerciais e de serviços e a expansão do comércio internacional na região. Ao traçar considerações com relação ao escoamento da produção gaúcha por ferrovias, a ligação entre as principais regiões produtoras e o porto de Rio Grande, observa-se a insatisfação quanto à ausência de ligação direta, retomando a necessidade de uma rede de articulação dos transportes no Brasil.

O ponto central de argumentação do terceiro capítulo pauta-se numa análise sobre as direções dos traçados da região Sul, que obedeceram às lógicas geoeconômicas, da mesma forma que no Sudeste do país. No entanto, é inerente considerar que o processo de consolidação dos eixos de ligação que nortearam o desenvolvimento dos transportes no Sudeste, sobretudo, do estado de São Paulo, é notavelmente diferente da região Sul, considerando suas especificidades, principalmente, as combinações geográficas entre as regiões, que o próprio autor remete em outros momentos do texto, características estas que por si só já requerem uma análise apurada de comparações entre o Sudeste e o Sul do Brasil, sendo mais plausível analisá-las a partir de suas diferenciações que de suas semelhanças, devido, principalmente a complexidade que impõe estas regiões ao estudo de suas análises.

O quarto capítulo do livro resgata todo o processo de retomada do desenvolvimento do setor ferroviário, considerando as concessões realizadas a partir da década de 1990 e a atual política de Parcerias Público-Privadas.

O início das concessões em 1995 marca a fragmentação da rede ferroviária do Brasil. Segundo o autor, atualmente as empresas férreas contribuem timidamente para o desenvolvimento nacional. Mediante a política de desregulamentação que inundou o Brasil em diversos setores da economia, o processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A contribui ainda mais para o sucateamento das ferrovias brasileiras.

Aproveitando-se do contexto e dos discursos a favor das permissões e privatizações, observa-se uma relação entre o início do sucateamento das empresas ferroviárias e a diminuição dos investimentos, o que de fato pôde se constatar nesse período. A sociedade ao analisar esse processo de permissões e privatizações a partir de uma visão pouco crítica, o que por vezes pode-se se chamar de “senso comum”, ou seja, ao observar a ineficiência do setor foi a favor da entrega à iniciativa privada. Também os interessados em assumir as empresas públicas passaram a incentivar a desregulamentação, a privatização e a concessão dos setores de utilidade pública, em nome da economia de mercado. Assim, o Brasil “entraria” no rol dos Estados “modernos e globalizados”. Esse discurso vai ao encontro dos interesses particulares de grandes corporações econômicas estrangeiras e nacionais, na intenção de assumir as empresas públicas por preços irrisórios.

No sentido de apontar na direção desta problemática, qual seja a importância das ferrovias para o Brasil e uma rede bem articulada que integre as regiões e integre-se conjuntamente a outros modais, a metodologia de pesquisa contempla dados gerais referentes às saídas para o problema dos transportes e como resultado é apresentado um conjunto de informações baseados na proposta de Ignácio Rangel. Nesse sentido, mediante uma leitura fortemente nacionalista, Silveira alude para os possíveis resultados da retomada do crescimento econômico brasileiro, propondo para tanto a denominada “saída rangeliana”. Considera assim, que a aplicação das teorias da demanda efetiva, de Keynes, aliada à de outorga de serviços públicos à iniciativa privada de Rangel, não servirão apenas para melhorar os serviços públicos, mas deverão contribuir para o desenvolvimento em vários segmentos, atingindo toda a macroeconômica.

Nesse contexto, é possível observar que de acordo com o livro, a proposta de outorga de serviços públicos à iniciativa privada prevê concessões de setores subinvestidos e não estratégicos e que, atrelados a uma política macroeconômica, favoreçam a “demanda efetiva” em todos os segmentos da economia brasileira, como os bens de consumo, os bens de capital, a agricultura, o comércio e os serviços. Desta forma, a “saída rangeliana”, propõe a alocação de recursos ociosos da iniciativa privada para investimentos nas infra-estruturas básicas e que atualmente estão sucateadas.

Silveira considera que as mudanças que envolveram a economia nacional, nas últimas décadas, influenciaram o setor ferroviário, ocasionando o seu sucateamento. Nesse sentido, a crítica

ao estilo de concessão adotado pelos governantes neoliberais no Brasil, recai sobre um contrato que o autor chama de “outorga simples e cheia de falhas”, no qual a preocupação do poder público era livrar-se dos prejuízos que a RRFSa deixava aos cofres públicos, ocasionando a estagnação desse modal.

Assim, denota-se que a defesa depositada nessa obra baseia-se na conclusão de projetos ferroviários parados que fomentaria uma mudança na atual situação dos transportes, como a conclusão de obras tais como a Ferrovia Transnordestina, a ampliação da Ferroeste, a Ferrovia Norte-Sul, a Ferronorte, a Ferrovia Litorânea, a Ferrovia Leste-Oeste, entre outras. Com a conclusão desses projetos, o Brasil teria um modal de transporte férreo integrando as várias regiões produtoras às consumidoras e aos principais portos, rodovias e hidrovias, formando um verdadeiro sistema multimodal. Sobre a questão de um sistema multimodal, é inerente considerar a coerente posição elucidada no texto. A integração de diversos modais contribuiria fortemente para a economia brasileira, seja do ponto de vista de economias de escala, seja do ponto de vista dos mercados regionais, nacional e internacional.

Nesse sentido, compreende-se que a intercomunicação via transportes é necessária para a retomada do crescimento, ou seja, é essencial investimentos em infra-estruturas que conseqüentemente reverterão num efeito multiplicador positivo para o país. Um exemplo seria o estratégico projeto de Parcerias Público-Privadas, que prevê investimentos em obras infra-estruturais relacionadas aos transportes. Nesse sentido, as PPPs, defendida dentro da lógica capitalista, deve ser avaliada sobre dois prismas, isto é, como necessário retorno ao setor privado, sobretudo, nacional e como bem-estar social para o setor público e para sociedade, e para tanto é necessário um Estado forte e articulador. Com isso, é ressaltado que o efeito das PPPs pode gerar retornos econômicos positivos e refletindo um importante impulso ao desenvolvimento nacional.

A obra de Silveira representa uma importante análise sobre a questão dos transportes no Brasil, elucidada na defesa da integração dos modais e também na proposta defendida pelo escritor, ou seja, a concessão dos serviços de utilidade pública à iniciativa privada. O autor conclui considerando que seu livro sirva de contribuição para pesquisas sobre os transportes e nesse sentido, é notável a grande contribuição dessa obra para o estudo dos transportes nas Ciências Humanas.