
O “PIL: FERROVIAS”: intenções, normas e contradições de um passado recente

Roberto Mauro da Silva **FERNANDES**

Pós-Doutorando em Geografia pela Universidade Estadual do Centro-Oeste

E-mail: robertomauro.fernandes@hotmail.com

Adáuto de Oliveira **SOUZA**

Prof. Dr. do curso de Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD)

E-mail: adautosouza@ufgd.edu.br

RESUMO: O Programa de Investimento em Logística (PIL) para o setor ferroviário foi lançado durante a primeira gestão (2011-2014) da Presidenta Dilma Rousseff. O “PIL: ferrovias” tinha como objetivo ampliar a infraestrutura e a logística referente à movimentação de cargas no Brasil pelo sistema ferroviário. Desta maneira, o objetivo deste artigo é descrever as estratégias, as diretrizes e objetivos do “PIL: ferrovias”, bem como, demonstrar quais foram os resultados obtidos. Para tal, fizemos uso de levantamento bibliográfico em teses, dissertações, livros, capítulos de livros e artigos nas áreas da geografia, economia política, sociologia e história. Ademais, realizamos análise documental, em especial naqueles oriundos dos aparelhos estatais de planejamento, bem como, realizamos trabalho de campo que, entre outros processos, consistiu em entrevistar os responsáveis pelo processo de planejamento e execução do “PIL: ferrovias” e recorremos as informações veiculadas a imprensa por meio da rede mundial de computadores. Em relação aos resultados, constatamos que o programa em questão foi amplamente afetado, entre 2013 e 2016, pelas relações de forças concernente ao bloco no poder. Em consequência dos processos desencadeados os objetivos não foram cumpridos e o “PIL: ferrovias” foi extinto com o golpe de Estado que destituiu a presidenta Dilma.

Palavras-chave: Programa de Investimento em Logística. Parceria Público-Privada. “PIL: ferrovias”, Acesso aberto. Bloco no Poder.

THE “PIL: RAILWAYS”: intentions, legal norms and contradictions of a recente past

ABSTRACT: The Logistics’ Investment Program (PIL) was launched during the first management (2011-2014) of President Dilma Rousseff. The “PIL: railways” aimed to increase the infrastructure and logistics related to carrying loads in Brazil by the rail system. However, the production of political/economic/ideological conflicting relations in Brazil, between the years of 2013 and 2016, influenced and putted end to what was planned. In this way, the objective of this article is to describe the strategies, the guidelines and the objectives of the “PIL: railways”, as well as to demonstrate the results obtained and the political relations that influenced the process. For this, we perform

bibliographical, documentary surveys and field research. We also carried out documentary analysis, especially those from state planning devices and carried out fieldwork that consisted of interviewing those responsible for the planning and execution process of the “PIL: railroads” and we also used the information conveyed to the press through the worldwide network of computers. We found that the program in question was affected, between 2013 and 2016, by the power relations concerning the bloc in power. Therefore, as a result of the processes that occurred, the objectives were not met and the “PIL: railways” was extinguished with the coup that removed President Dilma.

Keywords: Logistics’ Investment Program Logistics. Public-Private Partnership. “PIL: railways”. Open Access. Block in Power.

EL “PIL: FERROCARRILES”: intenciones, normas y contradicciones de un pasado reciente

RESUMEN: El Programa de Inversión en Logística (PIL) para el sector ferroviario se lanzó durante la primera administración (2011-2014) de la Presidenta Dilma Rousseff. El “PIL: ferrocarriles” tenía como objetivo ampliar la infraestructura y la logística relacionadas con el manejo de carga en Brasil por el sistema ferroviario. Sin embargo, la producción de relaciones políticas/económicas/ideológicas conflictivas en Brasil entre 2013 y 2016 influyó y puso fin a lo previsto. Por lo tanto, el propósito de este artículo es describir las estrategias, pautas y objetivos del “PIL: ferrocarriles”, así como demostrar cuáles fueron los resultados obtenidos. Para lograr nuestro objetivo, hicimos uso de encuestas bibliográficas, documentales y trabajos de campo. Además, llevamos a cabo un análisis de los documentos de las agencias estatales de planificación y realizamos un trabajo de campo que consistió en entrevistar a los responsables de planificar y ejecutar el “PIL: ferrocarriles” y utilizar la información de prensa transmitida en la red mundial. Como resultado de los procesos lanzados, los objetivos no se cumplieron y el “PIL: ferrocarriles” se extinguió con el golpe de estado realizado contra la presidenta Dilma Rousseff.

Palabras clave: Programa de Inversión Logística. Asociación Público-Privada. “PIL: ferrocarriles”. Acceso abierto. Bloque en el poder.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é apresentar as intenções, a estrutura e os desfechos do Programa de Investimento em Logística (PIL) para o setor ferroviário, o “PIL: ferrovias”. O PIL foi lançado ano de 2012, durante a primeira gestão (2011-2014) da Presidenta Dilma Rousseff. O PIL tinha como escopo implantar e reestruturar a infraestrutura do sistema rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário, bem como produzir novas normas regulatórias para todos esses campos. Ademais, sujeitos envolvidos teriam de pensar novidades técnicas e operacionais e o PIL tinha intenção de mobilizar a indústria e demais

setores vinculados. O governo, de igual modo, anunciou investimentos públicos para serem realizados num período de 30 anos.

No caso do “PIL: ferrovias”, um novo *modus operandi* para o setor ferroviário foi anunciado, o programa estava estruturado pelo modelo do *open access*, uma contraposição ao sistema de *vertical unbundling* existente no país. A intenção do Governo Federal era ampliar a rede ferroviária brasileira, modernizando-a e integrando-a, impingindo características competitivas a sua infraestrutura e serviços. Entretanto, as premissas programa foram alteradas e as estratégias redirecionadas com as articulações no bloco no poder entre os anos de 2013 e 2016. Entre os principais motivos para as mudanças está a dissolução da frente política e econômica (a frente neodesenvolvimentista) que deu sustentação aos governos do Partido dos Trabalhadores - PT. Tal frente foi estabelecida no final no governo Lula e desfez-se no primeiro mandato da presidenta Dilma Rousseff, o fim desta frente político/econômica comprometeu o andamento do PIL, inclusive foi processo fundamental para as articulações que resultaram no golpe que destituiu do cargo a presidenta Dilma Rousseff (BOITO JR., 2018; FERNANDES, 2019).

Além disso, ressaltamos que o debate que ora iniciamos será apresentado como uma narrativa do passado, já que o “PIL: ferrovias” foi anunciado em agosto de 2012 e extinto em outubro de 2016 após a ascensão do governo golpista de Michel Temer.

METODOLOGIA

Para realizarmos esta discussão, utilizamo-nos de levantamento documental, sobretudo dos oficiais; oriundos do Ministério dos Transportes, especificamente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S. A. Entrevistamos os responsáveis e aqueles que estavam diretamente envolvidos com o processo de planejamento e execução dos projetos relacionados ao “PIL: ferrovias”, as entrevistas realizadas e abordagens foram realizadas entre junho de 2013 e dezembro de 2016. Abordagens porque algumas das informações de campo se deram nas ocasiões em que tivemos contato com os técnicos da ANTT nas audiências públicas para colhimento de subsídios para ajudar na elaboração dos estudos e minutas de editais e projetos para o setor ferroviário. Utilizamos tal procedimento, pois, na maioria dos casos, não recebíamos respostas dos centros que estavam conduzindo o processo, portanto, aproveitávamos o ensejo das atividades públicas para abordar e indagar sobre o andamento dos projetos. Quase sempre, os assessores de imprensa, após a conversa, nos passavam o

endereço de e-mail, mas na maioria dos casos não nos respondiam. Aqueles que deram retorno concederam-nos entrevistas, no entanto, o pedido era de que o nome ficasse obduco.

Ademais, recorreremos as informações veiculadas a imprensa acessando a internet (Lévy (2000) e Lemos (2004) denominam este ambiente virtual de ciberespaço). Como nos propomos a discutir um acontecimento do tempo presente e com ritmo de curta duração (BRAUDEL, 1992; OLIVEIRA, 2016) - que sofria alterações amiúde - acessávamos o mencionado ambiente virtual (amplamente interconectado pela rede de computadores, assim como pelas suas memórias).

O “PIL: FERROVIAS”: A PROPOSTA DO *OPEN ACCESS*

O “PIL: ferrovias” constituir-se-ia do modelo de acesso aberto (*open access*) e seria uma contrapartida sistema de integração vertical (*vertical unbundling*) vigente no país. Neste, a concessionária controla a gestão da infraestrutura, bem como, a prestação dos serviços de transporte ferroviários. De acordo com Fernandes (2017), no *open access* do PIL estava previsto um processo de segregação operacional: a) Haveria um gestor da infraestrutura (a concessionária) que seria o gestor da infraestrutura e ficaria responsável pela implantação, manutenção e operação do trecho e b) o governo, por meio da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S. A. realizaria a compra e venda da capacidade de circulação dos trechos ferroviários construídos. Com tais pressupostos, o “PIL: ferrovias” estava estruturado da seguinte forma:

1. Regras de contratação e subsídios públicos:

- a) O modelo seria de Parceria Público-Privada (PPP) e a base jurídica a Lei nº 11.079/04 (a lei de PPPs). Esta norma traz em sua redação duas novas formas de descentralização para execução de obras e serviços públicos: a concessão patrocinada e concessão administrativa. Na primeira, há a cobrança tarifária aos usuários e existe a exigência de que parceiro público realize uma contraprestação ao parceiro privado de até 70% das obras. Na segunda há um contrato de prestação de serviços no qual a administração pública é usuária indireta e direta, assim, ocorre concessão de serviço público, sendo prestado diretamente ao usuário, sem cobrança de qualquer tarifa (BINENBOJM, 2005);

- b) O modelo do “PIL: ferrovias” na prática seria regido por PPPs via concessão patrocinada (FERNANDES, 2017; FERNANDES, 2019). Assim, o governo contrataria a construção da ferrovia por meio de concessão;
- c) Constava de igual modo, a possibilidade da realização de acordos de autorização para utilização da malha ferroviária. A autorização é ato administrativo cujo repasse do serviço ou obra pública ao particular ocorre de forma excepcional e sem licitação. Todavia, a descentralização tem caráter emergencial e transitório ou especial (art. 3º, do Decreto nº 2.521/98) e o poder concedente pode revogar o contrato mediante conveniência e oportunidade (critérios de mérito), assim, ao autorizado não é garantido qualquer direito a continuidade no projeto. Aparentemente, era um dispositivo que estava disposto para enfrentar imprevistos de conjuntura; e
- d) Ocorreria a antecipação do equivalente a 15% do *capital expenditure* (CAPEX). Este seria disponibilizado para a concessionária durante o período de obras e conforme o cumprimento do cronograma de execução. O valor antecipado seria abatido durante os anos operacionais da remuneração ordinária (FERNANDES, R. M. S., 2017).

2. Papel operacional da concessionária:

- a) Instalaria a infraestrutura;
- b) Ficaria responsável pela sinalização e controle da circulação de trens, detendo o direito de exploração da ferrovia; e
- c) Prestaria serviços de operação diretamente aos usuários, que a remuneraria através de uma Tarifa de Fruição – TF, na medida houvesse utilização da Ferrovia.

3. Função da Valec:

- a) Compraria e fazia a oferta pública da capacidade integral da ferrovia, inclusive a ociosa);
- b) Asseguraria o direito de passagem dos trens da malha ferroviária concedida;
- c) Daria prioridade de venda da capacidade operacional para:
 - Operadores Ferroviários independentes;
 - Usuários que optassem por transportar carga própria; e
 - Concessionários do setor ferroviário;
- d) Remuneraria a concessionária por meio de Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional (TDCO). Tratava-se de um abono a concessionária por

investimentos realizados e para cobrir os custos fixos de manutenção e seria efetuado independentemente das condições de demanda.

- e) Arcaria com o ônus pela utilização da capacidade, remunerando o particular pelos custos variáveis oriundos da movimentação de trens.

Isto posto, no modelo anunciado pelo governo, a Valec teria um papel preponderante, sua função era assumir o risco de demanda do concessionário. Comprando toda a capacidade, a empresa pública, ampliaria a participação de capital privado nos projetos de infraestrutura. Por outro lado, a PPP, ao transferir a ferrovia ao particular, eliminaria o risco de engenharia por parte do Poder Público.

Ademais, o capital via CAPEX seria uma espécie de contraprestação pecuniária encaminhada ao parceiro privado para a construção da infraestrutura ferroviária, bem como serviria para acelerar as atividades necessárias ao início das operações nos trechos ferroviários concedidos (execução de serviços de engenharia, de apoio e fornecimento dos equipamentos e materiais, desapropriações, licença ambiental, elaboração de projetos, montagens eletromecânicas/eletrotécnicas/eletrônicas, etc.). O CAPEX, na prática, fomentaria o processo de descentralização da PPP por meio de concessão patrocinada (FERNANDES, 2017).

O “RISCO VALEC”

Os discursos sobre “PIL: ferrovias” passaram ser veiculados na imprensa no início do ano de 2013. Pairavam muitas dúvidas sobre o modelo anunciado, sobretudo, acerca de como dar-se-ia o processo de repasse das contraprestações, via Valec, aos grupos vencedores dos leilões. Esta última questão ganhou uma amplitude maior na mídia e na fala dos representantes da burguesia circunscrita ao setor ferroviário, pois ela tocava justamente na questão dos riscos de investimento e da garantia de participação do empresariado nos projetos.

Ademais, até o início de setembro 2013 não existia uma norma jurídica que de fato regulamentasse os novos procedimentos anunciados em agosto de 2012 e a imprensa passava a indagar sobre a capacidade da Valec como financiadora das obras e como compradora da capacidade de circulação. Assim, diversas agências de notícia divulgavam e replicavam a seguinte notícia: “Ipea vê riscos no modelo de concessão de ferrovias” (EXAME, 2013). Tal “hipérbole” estava sendo vinculado em meio ao processo de readequação do cronograma de execução. A vinculação das notícias (e dessa especificamente), aparentemente, tinha como fonte a Nota Técnica nº 6, publicada em dezembro de 2012 no *site* do Instituto de Pesquisa

Econômica Aplicada (Ipea), intitulada “Considerações sobre os Marcos Regulatórios do Setor Ferroviário Brasileiro - 1997 – 2012”, de autoria de Fabiano Pompermayer, Carlos Campos Neto e Rodrigo Abdala Sousa. Técnicos de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais, de Inovação, Regulação e Infraestrutura – DISET/Ipea.

Nas cinco últimas páginas do documento, os autores supracitados fazem algumas observações sobre o novo programa de concessões. Discorrem sobre regras bem definidas, papel dos operadores independentes, acerca de forma de contratação e do modelo, dos desafios que o Poder Público poderia enfrentar com a concomitância de dois modelos (*open access* e o *vertical unbundling*), mas o apontamento mais polêmico da nota técnica dizia respeito à Valec como sujeito mitigador do risco de demanda no modelo proposto. Foi colocada em dúvida a capacidade da estatal como agente regulador-econômico das futuras outorgas:

Mesmo enxuta, há a preocupação quanto a rentabilidade da VALEC [...] a capacidade comprada tende a ser bem maior que a demanda por trens, ao menos nos períodos iniciais de operação das novas linhas. Isto pode levar a um desbalanceamento excessivo entre custo (fixo) e receita (incerta, apesar de crescente) [...] Do ponto de vista da regulação econômica ressalta-se que o novo modelo de administração do sistema ferroviário brasileiro prevê a outorga a prestadores do serviço de transporte do direito de uso, em períodos de tempo pré-determinados, de sua infraestrutura, numa operação que também tem sido denominada como venda fracionada da capacidade. A capacidade adquirida pelas prestadoras passa, então, a ser o insumo fundamental para o serviço de transporte. Mesmo que a capacidade ofertada pelo detentor da infraestrutura possa ser ampliada futuramente por meio da incorporação de novas tecnologias – e o modelo precisa prever esta possibilidade –, ela está vinculada essencialmente a parâmetros técnicos da linha férrea. Ela é, portanto, um recurso limitado, caracterizada por uma curva de oferta basicamente inelástica (POMPERMAYER; CAMPOS NETO; SOUZA, 2012, p.13/14).

Surgia neste ponto à tese do “Risco Valec”. Empresários, investidores, analistas, entre outros, passaram a questionar o papel da Valec (O valor Econômico classificava o impasse de “Queda de braço entre governo e mercado”). O “Risco Valec” tornou-se sinônimo de insegurança de mercado, sua solidez estava em “xeque”. Em resposta o Governo anunciou (em fevereiro de 2013) a possibilidade de antecipação de 15% no total dos investimentos das obras, via CAPEX. Medida posteriormente ratificada pela ANTT com a publicação, no dia 15 de junho de 2014, de uma carta assinada por diretores do BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, detalhando as condições financeiras para os projetos do setor (FERNANDES, R. M. S., 2017).

Foi deflagrada, dessa maneira, uma espécie de crise política. As bases que a sustentavam era o campo econômico. No decorrer do ano de 2013 o “Risco Valec” tornou-se o objeto a ser discutido, ao mesmo tempo emperravam as negociações em torno da execução

do projeto proposto no “Programa de Investimento em Logística: ferrovias”. Ressaltando, que nesse ínterim a ANTT realizava reuniões participativas para tomadas de subsídios e encaminhava para o Tribunal de Contas da União a documentação relativa aos processos de outorga.

DECRETO Nº 8.129/13: ANTIGAS REGRAS PARA O SETOR FERROVIÁRIO

O “PIL: ferrovias” e o modelo que o sustentaria foi anunciado em agosto de 2012, no entanto foi regulamentado um ano e meio após o lançamento das intenções pelo Decreto nº 8.129, publicado no dia de 23 de outubro 2013. Esta norma estabeleceu as diretrizes legais para o modelo (*open access*) anunciado pelo Governo Federal e, acima de tudo, estabeleceu novas regras para o setor ferroviário no Brasil no que dizia respeito a operacionalidade e descentralizações.

Destarte, é importante conhecermos a normativa, assim vamos verificar alguns dos detalhes do novo modelo de outorga. No artigo 1º lia-se que ficava instituída a política de “[...] livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal, voltada para o desenvolvimento do setor ferroviário e para a promoção de competição entre os operadores ferroviários”. O parágrafo único do dispositivo (Art.1º) discorria sobre o *modus operandi* (diretrizes de outorga) do modelo de *Open Access* (“livre acesso”)

Parágrafo único. As concessões de infraestrutura ferroviária serão outorgadas conforme as seguintes diretrizes:

- I - separação entre as outorgas para exploração da infraestrutura ferroviária e para a prestação de serviços de transporte ferroviário;
- II - garantia de acesso aos usuários e operadores ferroviários a toda malha integrante do Subsistema Ferroviário Federal;
- III - remuneração dos custos fixos e variáveis da concessão para exploração da infraestrutura; e
- IV - gerenciamento da capacidade de transporte do Subsistema Ferroviário Federal pela Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., inclusive mediante a comercialização da capacidade operacional de ferrovias, próprias ou de terceiros (BRASIL, 2013).

O inciso I ratificava a segregação operacional, isto é, uma concessionária ficaria responsável pelo serviço de circulação das cargas e o outro particular realizaria a conservação e manutenção da infraestrutura (trilhos, por exemplo). A figura e papel do operador ferroviário independente estavam expressas no inciso II, era a confirmação da lógica segundo a qual o transporte de bens ficaria desvinculado da exploração da ferrovia, deste modo, o ferroviário independente poderia prestar serviços na malha mantida e administrada pela concessionária, ou pelo Poder Público, caso este não conseguisse vender a toda a capacidade.

A intenção do poder concedente absorver o que não conseguisse vender e o comprometimento em arcar com o risco de demanda vinculado a capacidade operacional (disponibilidade e circulação) está expressa nos incisos III e IV.

O artigo 2º dispunha sobre a Valec como a fomentadora do desenvolvimento do sistema de transporte de cargas no país; e nos termos do artigo 3º lia-se a partir de quais ações iria cumprir tal função:

A Valec fomentará as operações ferroviárias mediante as seguintes ações:

I - planejar, administrar e executar os programas de exploração da capacidade de transporte das ferrovias das quais detenha o direito de uso;

II - adquirir e vender o direito de uso da capacidade de transporte das ferrovias exploradas por terceiros;

III - expandir a capacidade de transporte no Subsistema Ferroviário Federal, observado o disposto no art. 7º da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e

IV - promover a integração das malhas e a interoperabilidade da infraestrutura ferroviária, observada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

§ 1º A venda de capacidade a que se refere o inciso II do caput deverá ser precedida de oferta pública, que observará critérios objetivos e isonômicos.

§ 2º Para assegurar a implantação da política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal, a modicidade tarifária e a ampla e livre oferta da capacidade de transporte a todos os interessados, a Valec adquirirá o direito de uso da capacidade de transporte das ferrovias que vierem a ser concedidas a partir da publicação deste Decreto (BRASIL, 2013).

Essas deliberações eram de suma importância porque além de precisar as ações de fomento concernentes a Valec, esta regra também descrevia a empresa pública como agente responsável pela eliminação dos riscos de demanda da concessionária (parágrafos 1º e 2º). Tal contexto estava de acordo com a “Lei de PPPs”, logo, aparecia no modelo (em essência) o instrumento da concessão patrocinada.

Neste caso, a TDCO também correspondia ao conceito de contraprestação pecuniária adotada na lei nº 11.074/04, assim como, a Taxa de Fruição. As duas subvenções também seriam asseguradas pela Valec ao concessionário, haja vista a venda da capacidade. O Poder Público com isso geraria uma renda complementar e periódica ao particular. A outra cota de antecipação estava plasmada no artigo 4º, inciso II, do Decreto 8.129/2013. Tratava-se da possibilidade de antecipação aos concessionários de até 15% (via CAPEX) dos recursos destinados aos contratos de cessão de direito para o uso da capacidade operacional da ferrovia. Isto posto, no inciso III do artigo 4º, lia-se sobre as seis modalidades de garantia:

- a) o crédito dos contratos de comercialização da capacidade de transporte das ferrovias;
- b) os títulos da Dívida Pública Mobiliária Federal aportados pela União na empresa para honrar compromissos assumidos com os concessionários de ferrovias;
- c) o penhor de bens móveis ou de direitos integrantes de seu patrimônio, sem transferência da posse da coisa empenhada antes da execução da garantia;
- d) a hipoteca de seus bens imóveis;

- e) a alienação fiduciária, permanecendo a posse direta dos bens com a Valec ou com agente fiduciário por ele contratado antes da execução da garantia; e
- f) outros contratos que produzam efeito de garantia, desde que não transfiram a titularidade ou posse direta dos bens ao concessionário antes da execução da garantia (BRASIL, 2013).

Esses aportes estavam intimamente relacionados à viabilidade e sucesso do novo modelo de concessões, visto que garantiam o recebimento de uma parcela das receitas previstas em contrato antes da conclusão das obras e do início das operações, por outro lado, era uma tentativa de assegurar aos particulares que a Valec iria cumprir com as obrigações que viessem a ser assumidas, isto é, com a oferta de tais garantias o Governo Federal tentava mitigar a insegurança de mercado no que dizia respeito à solidez da estatal. É preciso ressaltar que esse adiantamento tinha caráter discricionário, iria depender do contrato e das características do projeto.

Não mais importante era o artigo 5º, lia-se que o poder concedente poderia “[...] determinar aos concessionários a ampliação da capacidade das ferrovias já concedidas, para garantir o atendimento da demanda por transporte, assegurado o direito ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão” (BRASIL, 2013). Isto é, caso existissem mais interessados na utilização do trecho concedido, o governo fazia o pedido e o particular responsável deveria disponibilizar condições para que a circulação fosse possível.

O “PIL: FERROVIAS”: OBJETIVOS, CONTRADIÇÕES E EXTINÇÃO

A 1ª etapa do “PIL: ferrovias” foi publicada em dezembro de 2012 e previa contratos de PPP com duração de 35 anos, nos quais as concessionárias deveriam instalar ferrovias que contemplassem elevada capacidade de carga, de bitola com 1.600 mm (bitola irlandesa) e cujos traçados geométricos seriam otimizados para possibilitar maiores velocidades (80 km/h). Deste modo, a intenção era construir e aprimorar 11 mil km de linhas férreas. Para tal, seriam realizados investimentos públicos na ordem de R\$ 99,6 bilhões, dos quais R\$ 56 bilhões seriam aplicados nos cinco primeiros anos de contrato e R\$ 43,5 bi no decorrer de trinta anos. Ademais, pretendia-se resgatar a ferrovia como alternativa logística e quebrar monopólios na oferta de serviços ferroviários (FERNANDES, 2017).

Para a 1ª etapa, o governo sinalizou que seriam dois grupos de concessões, com cronograma específico e unificado (Quadro nº 1). No total, o prognóstico era a realização de 12 processos de descentralização ao longo do ano de 2013.

Quadro 1 – trechos do “PIL: ferrovias” anunciados para concessão (1ª etapa)

FERROVIAS	
GRUPO 1 – 2,6 mil km em extensão	GRUPO 2 – 7,4 mil km em extensão
Ferroanel SP – Tramo norte	Uruaçu (GO) – Corinto (MG) – Campos (RJ)
Ferroanel SP – Tramo sul	Salvador (BA) – Recife (PE)
Acesso ao Porto de Santos	Rio de Janeiro (RJ) – Campos (RJ) – Vitória (ES)
Lucas do Rio Verde (MT) – Uruaçu (GO)	Belo Horizonte (MG) – Salvador (BA)
Estrela d'Oeste (SP) – Panorama (SP) – Maracaju (MS)	Maracaju (MS) – Mafra (SC)
Açailândia (MA) – Vila do Conde (PA)	São Paulo (SP) – Mafra (RS) – Rio Grande (RS)

Fonte: Ministério dos Transportes.

O cronograma inicial para os dois grupos previa que os estudos dos seus trechos ocorreriam entre agosto de 2012 e fevereiro de 2013; as audiências públicas dos segmentos seriam realizadas entre janeiro e março de 2013; a publicação de editais e processos de licitações ocorreriam entre março e setembro de 2013 e a estimativa do governo era assinar os contratos de concessão entre os meses de maio e setembro de 2013 (para o Grupo 1, a estimativa era que ocorresse de maio a julho de 2013; e em relação ao Grupo 2 entre maio e setembro do mesmo ano).

Entretanto, em abril de 2015 ainda estavam sendo realizados os estudos de viabilidade (incluindo Grupos 1 e 2) para posterior análise do Tribunal de Contas da União – TCU. Entre as quais: 1) Ferrovia Belo Horizonte (MG) – Guanambi (BA); 2) Ferrovia Açailândia (MA) – Barcarena/PA (Porto de Vila do Conde); 3) Ferrovia Sinop (MT) – Miritituba (PA); 4) Ferrovia Sapezal (MT) – Porto Velho (RO); 5) Ferrovia Estrela D'Oeste (SP) – Dourados (MS); e 6) Ferrovia Anápolis (GO) – Corinto (MG).

Ademais, em abril de 2015, dos doze trechos previstos na 1ª etapa do “PIL: ferrovias” para concessão, apenas o trecho Lucas do Rio Verde/MT – Campinorte/GO possuía o projeto básico de engenharia e tinha os estudos analisados e aprovados pelo TCU. Destaca-se que este trecho pertencia ao segmento Lucas do Rio Verde/MT – Uruaçu/GO (Grupo 1) e era parte da EF-354 (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO), um projeto que pertencia ao Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e que foi incluído no PIL no final de 2014 (FERNANDES, 2017).

Logo, o cronograma não foi cumprido, entre agosto de 2012 (período de lançamento do PIL) e abril de 2015 nenhum leilão foi realizado e conseqüentemente nenhuma concessão providenciada. Quase três anos após o anúncio da 1ª etapa nada de concreto havia ocorrido para o setor ferroviário.

No mês de maio de 2015, o Ministro da Fazenda, Joaquim Levy (que substituiu Guido Mantega com a reeleição da presidenta Dilma), consoante o posicionamento de que era preciso cumprir a meta fiscal, anunciava publicamente que seria necessário realizar adequações no “PIL: ferrovias”. Passou a apontar que retomaria o modelo antigo de concessões comuns (conforme a Lei nº 8.987/1995), portanto, os leilões subsequentes seriam realizados com base no critério de maior valor de outorga, isto é, haveria o pagamento da outorga para explorar as linhas. Esta sinalização alterava a regra de leilões prevista para o modelo inicial do “PIL: ferrovias” – embasado na lei de PPPs (Lei 11.079/04) – e trazia mais incertezas a um contexto de indefinições concernentes a 1ª etapa.

Vinha à público, desta maneira, as divergências entre Ministério da Fazenda e Ministério dos Transportes. Este defendia a concepção originária do “PIL: ferrovias” (*open access* e contrato de PPP), o ministro Joaquim Levy apontava um “novo PIL”, (pautado por leilões com pagamento de outorga e contratos de concessão comum). O ponto central dos embates girava especialmente em torno do CAPEX, para o MT a antecipação dos 15% do valor no total dos investimentos das obras devia ser mantida (FERNANDES, 2017).

Entretanto, em maio de 2015, o Ministro da Fazenda, em declaração pública, informou que não haveria o repasse antecipado do CAPEX como garantia por parte do governo para assegurar os futuros investimentos do setor privado no setor ferroviário. A área econômica justificava a alteração com o posicionamento de que aquele era o momento de regularizar as contas públicas (ESTADÃO, 2015). O novo encaminhamento reforçava o discurso midiático de que a Valec não arcaria com os compromissos financeiros do “PIL: ferrovias”, isto é, a tese do “Risco Valec” (FERNANDES, R. M. S., 2017).

Os posicionamentos do ministro da fazenda causavam, sobretudo, alterações políticas, pois ao apontar o resgate do modelo de concessões comuns, compreendia na prática voltar a contemplar modelos de descentralização que imperaram no contexto *FHC*, bem como significava desmobilizar um processo que visava quebrar o monopólio dos grupos e consórcios detentores do direito de exploração da malha ferroviária brasileira, cujos contratos são com base na integração vertical (*vertical unbundling*).

Para o Ministério da Fazenda, a manutenção do sistema de integração vertical não seria empecilho para a instalação do modelo anunciado. Todavia, havia uma contradição em tal discurso, o “PIL: ferrovias” tinha uma lógica distinta do modelo vigente: garantir o direito de passagens a terceiros nos trechos concedidos. Logo: como o governo faria para garantir direito de trânsito aos demais, se pelo *vertical unbundling* o vencedor do leilão mantém controle pleno das operações e demandas relativas à infraestrutura?

Na época, o Sr. Bento José de Lima, presidente em exercício da Valec, discordou da área econômica por alterar as propostas originárias do “PIL: ferrovias”, especialmente da intenção de inserir o pagamento de outorgas e ratificar leilões com moldes de concessão comum. Para o executivo, a alteração não se justificava, pois seria uma solução arrecadatória de curto prazo que comprometeria o cenário de demandas futuros para o setor ferroviário brasileiro (ESTADÃO, 2015). Para o representante da Valec, caso os leilões fossem realizados com as bases do modelo pretérito, a tendência seria a continuidade dos monopólios e da subutilização dos trechos. Quadro que inviabilizava o modelo proposto.

É preciso destacar que esse impasse estava relacionado aos embates no bloco no poder, contendas iniciadas com o lançamento da Nova Matriz Econômica – NME (da qual o PIL fazia parte). As premissas mais desenvolvimentistas desse plano econômico desencadearam posicionamentos contrários dos segmentos burgueses vinculados ao setor financeiro e posteriormente das frações ligadas ao capital produtivo (da frente neodesenvolvimentista) que davam sustentação até então aos governos do PT. Houve uma unificação das frações burguesas contra o governo Dilma (SINGER, 2015; BASTOS, 2017; BOITO JR, 2018)

Com a unificação burguesa, o governo Dilma perdeu o apoio dos industriais e desta maneira ficou sem as bases políticas e econômicas para proceder com o projeto desenvolvimentista da NME (SINGER, 2015). Ademais, articulação de sujeitos do Legislativo, Judiciário, Ministério Público Federal e do TCU, em conjunto com as ações da Polícia Federal, passaram a ir de encontro a chefia do Executivo Federal, em especial, agindo contra instituições chave para a execução da política econômica/social/externa do governo Dilma, isto é, em oposição a Petrobrás, o BNDES e Itamaraty (BOITO, JR, 2018).

Desta maneira, na tentativa de dividir as supramencionadas alianças e convivendo com um quadro de crise econômica (e sem mais as condições de superávits oriundos do *boom* de commodities que imperou durante o mandato do presidente Lula), a presidenta nomeou Joaquim Levy (que apoiou Aécio Neves nas eleições de 2014) ministro da Fazenda que a partir de maio de 2015 passou a colocar em prática seus métodos para buscar soluções ao momento de recessão (BASTOS, 2017). Entre os seus procedimentos constou a remodelagem do “PIL: ferrovias”.

Assim, num contexto de reorganização do bloco de poder e de redefinições da política macroeconômica, em junho de 2015, a 2ª etapa do “PIL: ferrovias” foi anunciada. Os projetos da nova etapa teriam um aporte financeiro de R\$ 86,4 bilhões para a construção, modernização e manutenção de 7,5 mil quilômetros de linhas férreas. O Ministério da

Fazenda também anunciou a composição de cinco novos lotes de concessões (Quadro nº 2) e um total de 12 trechos ferroviários previstos para serem descentralizados.

Quadro 2 – Trechos ferroviários – leilão e concessão – 2ª etapa “PIL: ferrovias”

Lotes	Ferrovia	Trecho	Investimentos (Bilhões)
Lote nº 1	Ferrovia Norte-Sul	Açailândia/MA – Barcarena/PA Palmas/TO – Anápolis/GO	R\$ 7,8
Lote nº 2	Ferrovia Norte-Sul	Anápolis/GO – Estrela D’Oeste/SP Estrela D’Oeste/SP – Três Lagoas/MS	R\$ 4,9
Lote nº 3	Ferrovia Lucas do Rio Verde/MT – Itaituba/PA	Lucas do Rio Verde/MT – Distrito de Miritituba (Itaituba/PA)	R\$ 9,9
Lote nº 4	Ferrovia Rio de Janeiro – Espírito Santo	Rio de Janeiro – Espírito Santo	R\$ 7,8
Lote nº 5	Ferrovia Bioceânica (GO/MT/RO/AC)	Rio Branco/AC – Porto Velho/RO Porto Velho/RO – Vilhena/RO Vilhena/RO – Sapezal/MT Sapezal/MT – Lucas do Rio Verde/MT Lucas do Rio Verde/MT – Campinorte/TO	R\$ 40

Fonte: adaptado da Empresa de Planejamento e Logística – EPL.

Deste modo, a 2ª etapa do “PIL: ferrovias” ficou estruturado da seguinte maneira:

1. Haveria a integração dos modelos de *vertical unbundling* e *open access*, assim, garantia-se o direito de passagem;
2. Aprimorar-se-ia os mecanismos de concorrência no modelo de operador verticalizado;
3. Os investimentos da nova etapa partiriam dos projetos referentes a Ferrovia Norte-Sul (na ordem de R\$ 12,7 bilhões);
4. O modelo de licitação teria como regras o pagamento de outorga ou o critério de compartilhamento de investimento.

Os itens 1 e 2 demonstram a intenção da área econômica de vincular os modelos em uma tentativa de acomodação política. Com tais encaminhamentos, o governo disponibilizava

o discurso de que atenderia os investidores com dois modelos e criaria sintonia em ambos. Todavia, com as novas regras, a Valec perdia o seu papel central, não teria mais a função exclusiva de contratar particular para a construção, manutenção e a operação da ferrovia, isso dependeria do modelo e poderia ficar a cargo do concessionário que controlasse a linha.

De igual modo, a Valec não cabia mais o direito exclusivo de comprar e ofertar a capacidade operacional (integral e ociosa), muito menos vender a capacidade, logo, a garantia do direito de passagem e políticas sobre demanda também seriam de competências do concessionário que controlasse a linha e detivesse o direito de exploração. Em outras palavras, o anúncio do governo sinalizava a ratificação do modelo de integração vertical, o que significava a continuidade do empoderamento e concentração do poder de deliberação dos processos de planejamento da malha ferroviária nacional nas mãos dos grupos que já monopolizavam o setor.

O *open access* do “PIL: ferrovias” estava sendo modificado, com o anúncio da 2ª etapa, o Ministério da Fazenda apontava um modelo que daria ao operador verticalizado (antigo e novo) o poder de estabelecer as regras, assim, o governo estava “reestabelecendo” o “antigo” modelo (que na prática estava vigente) com prerrogativas sobre o modelo pretendido, uma espécie de “*open access* aos moldes do mercado” e com a manutenção/concentração do monopólio nas mãos dos setores que não queriam a consolidação da estrutura pensada no “PIL: ferrovias”, cujos mecanismos apresentavam financiamento, supervisão e controle de demandas por parte do Estado.

No item 3 observa-se que na 2ª etapa as futuras descentralizações seriam periféricas e dependentes das concessões referentes ao sistema da Ferrovia Norte-Sul, aparentemente, esse eixo seria o lastro para os investidores e dotaria as concessões da etapa de competitividade. Preconizava-se assim o objetivo de iniciar a nova etapa e inaugurar a nova modelagem (“*open access* aos moldes do mercado” e *para* monopolistas) concedendo trechos novos da Ferrovia Norte-Sul e readequando (ou mantendo) contratos (e políticas) dos segmentos já concedidos da mesma.

O item 4 oficialmente expunha as regras de licitação do modelo pretendido pelo ministério comandado por Joaquim Levy, os leilões previstos na 2ª etapa seriam por meio do pagamento de maior valor de outorga. Portanto, as concessões comuns seriam as formas de descentralizar, além disso, vinha à baila o objetivo de contratar através de concessões subvencionadas (compartilhamento de investimento), nestas, o contratado privado, durante a fase de investimentos e no decorrer do processo de instalação da infraestrutura, poderia

estabelecer regras sobre a cobrança das tarifas aos usuários das linhas concedidas; ademais, de acordo com seus interesses, poderia indicar os quantitativos de capacidade operacional.

Logo, no item 4 dava-se ênfase para a manutenção do sistema em vigor. É preciso lembrar que as regras originárias do PIL destacavam mudanças nos quesitos supramencionados, o Estado encaminharia uma contraprestação pecuniária (via CAPEX) na fase de risco dos projetos, assim o particular não pagaria a outorga, disputaria pela oferta de menor tarifa, mas teria que cumprir as metas estabelecidas pelo poder concedente, portanto, o governo controlaria a demanda e não a concessionária.

Com as novas regras e intenções de investimentos publicados, o governo também anunciou que os leilões ocorreriam no decorrer do ano de 2015, mas nenhum foi realizado. Primeiro porque não havia uma norma legal que possibilitasse o “hibridismo” entre *vertical unbundling* e *open access* nos moldes publicados para a 2ª etapa. A título de exemplo, o Decreto nº 8.129/13 que discorria sobre o modelo do “PIL: ferrovias” não versava acerca de pagamento de outorga e compartilhamento de investimento. Assim, as concessões da 2ª etapa não ocorreram.

Por outro lado, no ano de 2015 o golpe contra a presidenta Dilma estava sendo preparado. O Partido Democrático Brasileiro – MDB, na figura de Eduardo Cunha (até então presidente da Câmara do Deputados) se articulava contra a presidenta no congresso e os projetos referentes ao PIL eram vetados; o Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB dia após dia defendia o discurso de fraude eleitoral; versão que consolidava a falsa tese sobre o crime de responsabilidade que, conseqüentemente, era assiduamente disseminada na grande mídia golpista brasileira (em especial pelo Grupo Globo); a operação Lava Jato investia contra as instituições e sujeitos apoiadores do governo e as frações burguesas (vinculadas ao setor financeiro e ao capital produtivo) retiraram o apoio político ao Poder Executivo (FERNANDES, 2017; FERNANDES, 2019; FERNANDES, 2019(b)). O objetivo em 2015, ao que parece, era derrubar a presidenta Dilma, logo, a 2ª etapa do “PIL: ferrovias” ficou amplamente comprometida.

Como é sabido, a presidenta foi destituída do cargo em abril de 2016, o golpe de Estado foi concretizado por meio de um “*impeachment político*”. Assim o denominamos, pois, não havia base jurídica para o afastamento, os critérios foram políticos; apenas critérios políticos não são suficientes para o afastamento do chefe do executivo, logo, houve um golpe a constituição da democracia brasileira (RAMOS e MOREIRA, 2016, p. 58; MORAES BAHIA et. al., 2016, p. 32; BOTELHO e TEIXEIRA, 2016, p. 394-395). O fato promoveu a ascensão do vice-presidente (golpista) Michel Temer que, ainda como interino, criou o

Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, um conjunto de investimentos em infraestrutura. O PPI foi criado por meio da Medida Provisória nº 727, editada no dia 12 de maio de 2016, convertida na Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

Com a publicação das novas intenções, o novo governo estabeleceu os eixos do PPI no interior Projeto Crescer e para tal era necessário alterar os institutos legais criados na gestão da presidenta Dilma Rousseff. Portanto, por meio do decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016 revogou o decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que instituiu a política de *open access* e que dispunha sobre a atuação da Valec na promoção de ações para fomentar o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário no Brasil. O “PIL: ferrovias” efetivamente lançado em 2012 foi extinto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O “PIL: ferrovias” estabeleceu um modelo de Parceria Público-Privada no qual o risco do concessionário seria em relação a construção da ferrovia (risco de engenharia), pois a Valec compraria a capacidade integral, ofertá-la-ia e vendê-la-ia. Faria a remuneração ao particular (por meio da Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional) e a concessionária ao prestar ao serviço seria remunerada com uma Tarifa de Fruição. Esta configuração de compartilhamento de riscos é típica de contratos de PPP, como versa a Lei 11.079/04.

Ainda haveria o carregamento de recurso para mitigar o risco de demanda do contratado com a antecipação do equivalente a 15%, via *capital expenditure* (CAPEX), do total dos investimentos em bens de capital ao longo do contrato de concessão. Este procedimento caracterizava uma contraprestação pecuniária.

Com tais pressupostos, o modelo proposto tinha o objetivo de corrigir em longo prazo as deficiências no setor de transporte ferroviário nacional, logo, o “PIL: ferrovias” foi pensado para dar início a projetos que teriam como escopo integrar a malha, interligando tais fixos as rodovias e conseqüentemente aos portos e aeroportos. Além disso, com a implantação do *open access*, havia intenção de quebra de monopólios, quadro criado em decorrência da assinatura de contratos de concessão da década de 1990, sob tutela do Governo Fernando Henrique Cardoso.

A dinâmica do *vertical unbundling*, cujas linhas são todas de particulares, não contribuiu para a modernização da malha ferroviária brasileira, pelo contrário impede os fluxos de demanda (SOUZA, 2011). Nesse sentido, o modelo anunciado com PIL, abriria a

possibilidade para o governo regular oferta e demanda de capacidade operacional por meio de uma estatal (a Valec), ensejando a terceiros o direito de passagem e, sobretudo, mediante seus anseios produtivos e comerciais, a intermediação da Valec – comprando e oferecendo a capacidade – fomentaria a estruturação de uma indústria nacional para os fins do setor. Esta foi outra intenção anunciada pelo Governo Federal.

No entanto, o programa foi anunciado num momento político conturbado, suas diretrizes foram definidas por decreto (um processo sempre complexo, pois enseja encaminhamentos que podem ser considerados centralizadores pela oposição) e foi estruturado por duas orientações macroeconômicas, uma de caráter mais desenvolvimentista entre 2012 e junho de 2015, conduzida por Guido Mantega; e outra mais neoliberal a partir da assunção de Joaquim Levy a pasta da Fazenda.

Destaca-se que com a mudança de ministro da fazenda e da orientação econômica a situação de desconfiança em torno do PIL se agravou, o clima de que o “PIL: ferrovias” não tinha fundamentação de planejamento se consolidou e as frações burguesas se afastaram do projeto definitivamente. No geral, as intenções anunciadas coincidiram com o clima de tensões e dissidências políticas e de unificação das frações burguesas contra o governo que se sucederam no decorrer dos anos de 2013, 2014 e 2015 e que culminou com o processo de “*impeachment político*” (o Golpe) da presidente Dilma em abril de 2016. Em suma, o “PIL: Ferrovias”, tanto na sua 1ª e 2ª etapa, não resultou em nenhuma concessão.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Nota Técnica Conjunta nº 001/SUFER-DCN/ANTT**. Programa de Investimentos em Logística – Ferrovias. Trecho Açailândia – Porto de Vila do Conde. Brasília, 2013.

BOTELHO, T.; TEIXEIRA, G. “O impeachment de Dilma Rousseff: um Golpe da constituição aos Tratados Internacionais”. In: PRONER, C. et. al. (Org.) **A resistência ao golpe de 2016**. 1ª Edição. Bauru/SP: CANAL 6 editora, 2016, p. 393-398.

BASTOS, P. P. Z. **Ascensão e crise do governo Dilma Rousseff e o golpe de 2016: poder estrutural, contradição e ideologia**. Rev. Econ. Contemp., núm. esp., p. 1-63, 2017.

BRAUDEL, Fernand. “História e Ciências Sociais. A longa duração”. In: **Escritos sobre a História**. 2ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1992 [1958]. pp. 41-78.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 11.079, de 15 de Agosto de 2004**.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 8.129, de 23 de outubro de 2013.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 727, 12 de maio de 2016.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016.**

BINENBOJM, G. **As parcerias público-privadas (PPPs) e a Constituição.** Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, n. 2, maio-jun-jul, 2005. Disponível em:<<http://www.direitodoestado.com/revista>>. Acesso em: 16 dez. 2013.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **A Construção Política do Brasil: Sociedade, Economia e Estado desde a Independência.** São Paulo: Editora 34 Ltda, 2014.

BOITO JR., A. **Reforma e crise política no Brasil: os conflitos de classe nos governos do PT.** Campinas/SP: Editora Unicamp/ São Paulo/SP: Editora Unesp, 2018.

CARNEIRO, R. **Navegando a contravento (Uma reflexão sobre o experimento desenvolvimentista do Governo Dilma Rousseff).** Texto para Discussão. Unicamp. IE, Campinas, n. 289, mar., p. 1-40, 2017.

ESTADÃO. “Para fazer caixa, concessão ferroviária volta a modelo de outorga”, 2015. Disponível em:<<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,para-fazer-caixa-fazenda-quer-retomar-modelo-antigo-de-concessao-ferroviaria,1671394>>. Acesso 15 maio 2015.

EXAME. “Ipea vê riscos no modelo de concessão de ferrovias”, 2013. Disponível em:<<https://exame.abril.com.br/economia/ipea-ve-riscos-no-modelo-de-concessao-de-ferrovias/>>. Acesso em 01 out. 2013.

FERNANDES, R. M. S. **O Programa de Investimento em Logística como instituição no imediato: uma análise ("ao calor da hora") sobre a implantação de estratégias para o setor de transporte no Brasil e no Mato Grosso do Sul.** Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2017.

_____. **O programa de investimento em logística (PIL) e o fim da frente neodesenvolvimentista (o acontecimento): atravessamentos, relações de produção, condensação (luta de classes) e a logística.** Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, junho, 2019.

_____. **O Grupo Globo e as suas narrativas para o Golpe: relações entre práticas de classe, cena política e os protestos de março de 2016.** Almanaque de Ciência Política, v. 3 n. 2, p. 1-25, 2019 (b).

LEMOS, A. **Cibercultura: tecnologia e vida social na cultura contemporânea.** 2. ed. Porto Alegre: Sulina, 2004.

LÉVY, P. **Cibercultura.** Trad. Carlos Irineu da Costa. 2.ed. São Paulo: Editora 34, 2000.

MORAES BAHIA, A. G. M. F. et. al. “Golpe vergonhoso passa na Câmara”. In: PRONER, C. et. al. (Org.) **A resistência ao golpe de 2016.** 1ª Edição. Bauru/SP: CANAL 6 editora, 2016, p.30-33.

POMPERMAYER, F. M.; CAMPOS NETO, C. A. S.; SOUZA, R. A. F. **Considerações sobre os marcos regulatórios do setor ferroviário brasileiro.** Nota Técnica nº 6. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2012.

OLIVEIRA, T. B. **O Golpe de 2016: Breve ensaio de História Imediata sobre democracia e autoritarismo.** *Historiæ*, Rio Grande, 7 (2): 191-231, 2016.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder, o socialismo.** 3º ed. Rio de Janeiro- RJ. Brasil. Trad. Rita Lima, 2000.

_____. **Poder político e classes sociais.** São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1986.

RAMOS, B. V.; MOREIRA, L. Ingredientes de um Golpe Parlamentar. In: PRONER, C. et. al. (Org.) **A resistência ao golpe de 2016.** 1ª Edição. Bauru/SP: CANAL 6 editora, 2010, p. 57-60.

SOUZA, A. O. “A política de Transporte no Governo Fernando Henrique Cardoso: o exemplo do modal ferroviário no Estado do Mato Grosso do Sul”. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas – diferentes perspectivas.** 1 ed., São Paulo: Outras Expressões, 2011.

Trabalho enviado em dezembro de 2019

Trabalho aceito em maio de 2020