

Camila da Cunha Souza do Amaral

**DESCENTRALIZAÇÃO E ESTADUALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL:**

Uma análise para o estado de Minas Gerais

Belo Horizonte

2018

Camila da Cunha Souza do Amaral

**DESCENTRALIZAÇÃO E ESTADUALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL:
Uma análise para o estado de Minas Gerais**

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Administração Pública, Planejamento e Gestão Governamental – CEAPPGG da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para a obtenção do título de especialista.

Orientadora: Carolina Portugal Gonçalves da Motta

Belo Horizonte

2018

Autora: Camila da Cunha Souza do Amaral

Título e Subtítulo: DESCENTRALIZAÇÃO E ESTADUALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL: Uma análise para o estado de Minas Gerais

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Administração Pública, Planejamento e Gestão Governamental – CEAPPGG da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para a obtenção do título de especialista.

Banca Avaliadora

Prof.^a Carolina Portugal Gonçalves da Motta(orientadora) – Fundação João Pinheiro

Prof. Sílvio Ferreira Júnior (Avaliador) - Fundação João Pinheiro

Belo Horizonte, de

de 2018

RESUMO

Neste trabalho se analisa a descentralização dos sistemas de trens urbanos operados pelo Governo Federal para os estados e municípios, com foco para a questão do Estado de Minas Gerais. Iniciado nos anos de 1990, o programa insere-se em um movimento mais amplo de descentralização administrativa em vários países do mundo. No Brasil, este cenário foi instigado pela Constituição Federal, seguido de legislações que foram criadas neste sentido, inclusive, estaduais e municipais. No entanto, observa-se que mesmo diante de uma tendência descentralizadora, uma Constituição que prevê a descentralização deste serviço e leis que regulamentam esta ação, poucos ainda saíram da administração federal caindo para administração local. Este é o caso, por exemplo, do Estado de Minas Gerais, foco do presente trabalho. Em 1997 foi constituída a METROMINAS, empresa criada no intuito de gerir os transportes sobre trilhos de passageiros do Estado de Minas Gerais. No entanto, ainda hoje tem a competência desses transportes está nas mãos da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU).

Palavras-chave:Descentralização. Estadualização. Minas Gerais. Transporte sobre trilhos.

ABSTRACT

The purpose of this study is analyze the decentralization of the urban train systems operated by the Federal Government to the states and municipalities, focusing on the State of Minas Gerais. Started in the 1990s, the program is part of a broader movement of administrative decentralization in several countries around the world. In Brazil, this scenario was instigated by the Federal Constitution, followed by legislations that were created in this sense, including, state and municipal. However, it is observed that even in the face of a decentralizing trend, a constitution that provides for the decentralization of this service and laws that regulate this action, few still left the federal administration falling for local administration. This is the case, for example, in the State of Minas Gerais, the focus of this work. In 1997, METROMINAS was created, a company created to manage the transport on railroad tracks of the State of Minas Gerais. However, even today it has the competence of these transports is in the hands of the Brazilian Company of Urban Transportation (CBTU).

LISTA DE ABREVIATURAS

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CTB - Companhia de Transportes do Estado da Bahia

CTS - Companhia de Transportes de Salvador

DEMETRÔ - Divisão Especial do Metropolitano da RFFSA

EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

ENGEFER - Empresa de Engenharia Ferroviária S.A.

FLUMITRENS - Companhia Fluminense de Trens Urbanos

GEIPOT - Gerência de Implantação de Projetos

METROFOR - Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos

METROMINAS - Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A.

OGU - Orçamento Geral da União

PAC - Programa de Aceleração ao Crescimento

PPP - Parceria Público-Privada

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A

RMBH - Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMSP - Região Metropolitana de São Paulo

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

VLT - Veículo leve sobre trilhos

A485d Amaral, Camila da Cunha Souza do.
Descentralização e estadualização dos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil [manuscrito] : uma análise para o estado de Minas Gerais / Camila da Cunha Souza do Amaral. – 2018.
[5], 46 f. : il.

Monografia de conclusão de Curso (Especialização em Administração Pública, Planejamento e Gestão Governamental) – Fundação João Pinheiro, Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, 2018.

Orientadora: Carolina Portugal Gonçalves da Motta

Bibliografia: f. 47-51

1. Transporte ferroviário – Minas Gerais. 2. Política de transportes – Minas Gerais. 3. Ferrovias – Trilhos – Minas Gerais. I. Motta, Carolina Portugal Gonçalves da. II. Título.

CDU 656.2(815.1)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
2	CENTRALIZAÇÃO E DESCENTRALIZAÇÃO DO ESTADO BRASILEIRO	10
2.1	As tipologias de políticas públicas.....	17
3	HISTÓRICO DO TRANSPORTES SOBRE TRILHOS NO BRASIL.....	19
3.1	Descentralização no transporte sobre trilhos	19
3.2	As Ferrovias e a Integração Nacional.....	22
3.3	Contextos estaduais do transporte sobre trilhos	25
3.3.1	Linhas transferidas para Governo Local	25
4.A	POLÍTICA BRASILEIRA DE TRANSPORTE SOBRE TRILHOSE O CASO DE	
MINAS GERAIS		36
4.1	Constituição Federal de 1988 e Lei nº 8.693/1993	36
4.2	A Empresa METROMINAS - Lei 12.590/1997	37
4.3	Histórico em Minas Gerais	38
5	CONCLUSÃO.....	45
	REFERÊNCIAS	47

1INTRODUÇÃO

Administrar o transporte significa tomar decisões sobre um amplo conjunto de aspectos. Fleury (2002) classifica as decisões administrativas em dois grandes grupos; decisões estratégicas, e decisões operacionais. Para o autor, as decisões estratégicas se caracterizam pelos impactos de longo prazo, e se referem basicamente a aspectos estruturais. Já as decisões operacionais são geralmente de curto prazo e se referem às tarefas do dia a dia dos responsáveis pelo transporte.

Os transportes podem ser classificados em privados ou públicos e em individuais ou coletivos. No Brasil, comumente, os transportes públicos coletivos são realizados por ônibus ou trens. Atualmente, em algumas metrópoles há também a presença de taxis coletivos e vans de coletivos (informais), porém, estes não são uma regra. O foco deste trabalho, no entanto, é o estudo dos transportes públicos de passageiros sobre trilho e como é a gestão deste no Estado de Minas Gerais.

O transporte público de passageiros tem papel social e econômico de grande importância. Desta forma, boas tomadas de decisões, principalmente das estratégicas, na área de transporte, possuem forte influência no desenvolvimento econômico e social de uma sociedade, uma vez que está diretamente associado à facilidade de transporte de passageiros e carga e na qualidade de vida. Ou seja, influencia não só na qualidade de vida da população como no crescimento econômico das cidades; soluciona problemas comuns em cidades modernas, como congestionamentos e acidentes de trânsito, minimizando a necessidade do uso indiscriminado do automóvel particular e os níveis de poluição (FERRAZ; TORRES, 2004).O transporte público coletivo possibilita o acesso a diferentes locais e influencia o deslocamento e a mobilidade de pessoas dentro de uma cidade, permitindo autonomia para ir e vir.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) possui assimetrias em diversas áreas, sendo em seu território, demografia, economia e consolidação de centralidade, uso do solo, disponibilidade de bens serviços e informações. A concentração espacial das atividades e equipamentos foi intensificada pelo investimento que privilegiou as áreas centro-sul e oeste, bem como os modos individuais em detrimento dos modos coletivos e não-

motorizados. Além disso, são agravados pela reprodução e manutenção de precariedades nos serviços prestados pelas modalidades coletivas de transportes públicos e pelo uso crescente do transporte privado, resultando em espacialidades urbanas antagônicas, divergentes e desiguais. (SEDRU, 2002)

Observa-se uma profunda crise nos sistemas de transportes nas regiões metropolitanas brasileiras. Isso porque há uma série de dificuldades, como o crescimento incontrolável do tamanho das metrópoles, o que gera aumento da demanda de todos os serviços básicos. Os trens suburbanos, surgidos dentro da malha ferroviária de carga, tem sido nos últimos anos o exemplo vivo da decadência e da inadequação de serviços públicos. Além dos problemas crônicos de falta de investimento, há uma queda na qualidade do serviço, o que gera perdas de demanda e de receita e reduz a capacidade financeira de recuperação do setor (IGNARA, 2001).

Além dos fatores relacionados no parágrafo anterior, os trens suburbanos são, em sua maioria explorados pela União, enquanto todos os demais meios de transporte metropolitanos são explorados pelos estados e municípios, ou diretamente ou através de concessões. Esse desnivelamento dificulta ainda mais a necessária integração entre os vários modos de transporte, que muitas vezes passam a ser competidores entre si ao invés de se complementarem. E neste cenário, quem perde, principalmente, é a população usuária, que recebe um serviço de má qualidade. E em geral, as camadas mais pobres da população, que são a principal usuária, conforme mostram pesquisas recentes, de acordo com Vasconcelos (1996, *apud* IGNARA, 2001).

Na atual conjuntura, verifica-se uma crescente demanda de transportes mais eficientes, principalmente pelos metroferroviários, nas grandes metrópoles. No entanto, parece que esses passam por problemas crônicos de falta de investimento e por um círculo vicioso perverso, onde a ausência de investimentos no setor gera a queda da qualidade do serviço, o que por sua vez resulta em perdas de demanda e de receita, com conseqüente redução da capacidade financeira de recuperação.

Atualmente, o transporte sobre trilhos da RMBH é operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), no âmbito federal. Esta foi constituída com fundamento no art. 5º da Lei 3.115/1957. Essa lei criou Rede Ferroviária Federal (RFFSA), tendo como

subsidiária a Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. (ENGEFER), criada em 1974. Só em 1984, por meio do Decreto 89.396/1984, ocorreu a mudança da razão social da ENGEFER para Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), tendo com isso alterado também os seus objetivos. Desde a época de sua criação, atuou em nove regiões metropolitanas: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Fortaleza, Salvador, Recife, Natal, João Pessoa e Maceió, que terão seus cenários contextualizados mais a frente.

A gestão dos serviços de transporte coletivos, a partir da Constituição Federal de 1988, em seu artigo 30, inciso V, passou a ser de competência dos municípios, de modo que compete aos mesmos organizar e prestaros serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Em atendimento à Constituição Federal e à Lei nº 8.693 e seguindo uma tendência de descentralização dos serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros da União para os estados e municípios, o controle acionário da CBTU foi transferido em 1994 da RFFSA para a União, com a edição da Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993. Desde então, a CBTU passou a ser vinculada diretamente ao Ministério dos Transportes e, posteriormente, ao Ministério das Cidades, com sua missão, a partir de então, focada na modernização e expansão dos sistemas que operava visando à transferência da administração e gestão daqueles para os poderes locais de governo. Assim, ainda hoje, transportes sobre trilhos são explorados pela União (CBTU), enquanto todos os demais meios de transporte metropolitanos são explorados pelos estados e municípios, ou diretamente ou através de concessões.

Nesta legislação¹, seu artigo 3º autoriza a criação de sociedades cujo objeto social seja a exploração de serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, respectivamente nos Estados e Municípios. Em alguns estados a gestão dos transportes sobre trilhos (como em São Paulo, por exemplo) passou a ser feita por companhias estaduais criadas para tal fim. Já no caso do estado de Minas Gerais, o estado constituiu a empresa de transporte público urbano sobre trilhos por meio da Lei 12.590, de 25 de julho de 1997, sob a denominação de Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A, com o intuito de fazer a gestão do transporte. No entanto, assim como em João Pessoa, Maceió, Natal e Recife,

¹Lei n. 8693 de 3 de agosto de 1993

em Belo Horizonte o processo estadualização dos serviços também ainda não se efetivou e ainda tem sua operação como responsabilidade da CBTU.

Buscou-se mostrar neste trabalho a tendência da descentralização deste serviço em âmbito nacional, a insustentabilidade do governo federal em ofertar um serviço de qualidade, a necessária separação de transporte sobre trilhos de carga e de passageiros, a situação atual nos principais estados brasileiros e o traçado histórico no estado de Minas Gerais.

Posto isto, o objetivo geral deste trabalho será analisar o processo de descentralização e estadualização dos sistemas de trens metropolitanos do estado de Minas Gerais.

Os objetivos específicos serão de:

- a) Analisara constituição e legislações sobre o tema;
- b) Compreender a criação e estrutura da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU);
- c) Explicitar os casos de descentralização e estadualização no cenário nacional;
- d) Compreender a criação e estrutura da Trem Metropolitano de Belo Horizonte – METROMINAS;
- e) Identificar as ações do processo de descentralização e estadualização do Transporte sobre trilhos em Minas Gerais;
- f) Identificar quais instrumentos já foram executados para formalização da descentralização da gestão de trens metropolitanos no estado de Minas Gerais;
- g) Apresentar a situação atual no transporte sobre trilhos da região metropolitana de Belo Horizonte;

Este trabalho será de grande relevância para compreender como se dá o processo de descentralização e estadualização dos Sistemas de Trens Metropolitanos no Brasil e quais os instrumentos já foram elaborados neste processo no estado de Minas Gerais.

O estudo também busca compreender o programa de descentralização dos sistemas de trens urbanos do Governo Federal, que busca transferir sua propriedade e gestão

para os Estados e Municípios. As motivações e os argumentos sobre os quais se justifica esse programa serão discutidos no decorrer do estudo.

Trata-se de um trabalho teórico, no qual, para ser realizado, utilizou-se pesquisas bibliográficas, documentais e análise de legislações. As características dos sistemas estudados foram buscadas em documentos da CBTU das empresas responsáveis pelos sistemas e nas legislações. A pesquisa visa medir aspectos qualitativos e aspectos legais.

Para realização deste, o trabalho foi dividido em cinco capítulos, sendo a primeira esta introdução. No segundo capítulo é descrito a centralização e descentralização no Estado brasileiro, analisando as atribuições e responsabilidades dos entes federados a partir da Constituição Federal de 1988.

O terceiro capítulo descreve o histórico do transporte sobre trilhos no Brasil e os contextos estaduais brasileiros. O quarto capítulo foca em analisar a política brasileira sobre o transporte sobre trilhos com viés no histórico do estado de Minas Gerais. E por fim, a conclusão do trabalho.

2 CENTRALIZAÇÃO E DESCENTRALIZAÇÃO DO ESTADO BRASILEIRO

O modelo político brasileiro foi desenhado diante de uma administração portuguesa que não se via capaz de colonizar diretamente o território de grande extensão. Para a situação daquele momento, o Reino adotou o modelo das capitânicas hereditárias. Cada território era ligado ao poder central, mas possuía autonomia e esta foi a primeira tentativa de federalismo no Brasil: o Rei dividiu o território da colônia em Capitânicas que eram doadas a fidalgos e homens de sua confiança. Cada donatário era senhor absoluto de seus domínios e só ao rei prestava contas. No entanto, esse modelo não teve sucesso e ainda no século XVI, percebendo a dificuldade e os riscos ao projeto colonizador, a Coroa decidiu centralizar o governo do Brasil, e enviou um primeiro governador-geral, dando início ao período do Governo Geral (IGNARRA,2001).

O Governo Geral permaneceu até a vinda da família real para o Brasil, no início do século XVII. Com a chegada do rei, o Brasil manteve a unidade e a condição de colônia, mas a ideia da independência e os movimentos separatistas ganhavam força. Assim, em 1815 o Brasil foi elevado à categoria de reino unido, passando a ser Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves com a proposta de uma federação monárquica, uma vez que acreditavam que nem Brasil, nem Portugal, conseguiriam sobreviver separados. No entanto, com a oposição do Reino do Brasil e Reino de Portugal, em 1822 D.Pedro I proclama a Independência do Brasil, vontade da elite brasileira (CARVALHO, 1993).O modelo político adotado nesta época passou a ser a monarquia constitucional e a existência de um Imperador ainda era importante na manutenção da unidade territorial e política. Paralelamente a este cenário, os movimentos separatistas ainda existiam. A coroação precoce de D. Pedro II com apenas 14 anos mostra quão frágil era a unidade do país e quanto essa unidade dependia da existência da Monarquia.

Dessa forma, Ignarra (2001) observa que o Brasil se viu marcado por tendências centralizadoras e descentralizadoras.A Monarquia Constitucional tinha características centralizadoras e era vista como garantia da unidade, mas a reforma constitucional, principalmente com a criação das Assembleias Provinciais, demonstrou traços descentralizadores em resposta à pressão existente. O Período Regencial foi politicamente conturbado e este modelo monárquico centralizado era, à época, a única forma visível de

arbitragem nos conflitos entre as elites e de manutenção da ordem social. (CARVALHO, 1993).

A política no Segundo Reinado foi marcada pela disputa entre o Partido Liberal e o Conservador. A este interessava a manutenção e o fortalecimento do Poder Central. Aos liberais interessavam a descentralização e o federalismo, o desenvolvimento regional e a autonomia dos governos locais. A maioria antecipada do Imperador iniciou o avanço dos conservadores neste período.

De acordo com Bastos (1937), a autonomia das províncias devia ser a base de um governo representativo: "absolutismo, centralização, império, são, neste sentido, expressões sinônimas". Assim, no final do século XIX, o Império já não conseguia atender aos diversos setores sociais e as muitas insatisfações direcionaram o sistema para o fim da monarquia e a instituição da República.

No Brasil, o federalismo surgiu com a Proclamação da República em 1889 e, a partir da Constituição de 1891, houve um processo de descentralização política e de criação de uma federação, onde os Estados membros possuíam alto grau de autonomia. (VASCONCELOS, 2012). No entanto, este processo de descentralização Federal se deu, paradoxalmente, com uma centralização política nos Estados-Membros na visão dos Municípios.

Ignarra (2001) ainda destaca que outra característica importante desse período foi a preocupação de muitos governantes em construir uma infraestrutura física que viabilizasse de fato o funcionamento da federação, como estradas, portos, ferrovias.

Desta forma, no período da constituição de 1891 até a revolução de 1930 o campo político brasileiro foi marcado por conflitos entre o poder central e os poderes locais dos estados, que ganharam força e melhor estruturação. No entanto, a partir do Período Vargas, o modelo centralizador se mostrou novamente, dando fim à autonomia conquistada e iniciando um Estado Novo centralizador e autoritário.

No contexto mundial, apenas após a II Guerra Mundial é que a ideia de flexibilização e descentralização ganharam espaço (BRESSER-PEREIRA, 2015). No entanto,

apenas após a crise do estado (e da burocracia) da década de 1970 é que a reforma da administração pública ganhou força em diversos países, como nos Estados Unidos (BRESSER-PEREIRA, 2015). Entretanto, no Brasil, isso só viria a tomar vulto após a década de 1990.

Espinosa (2012) afirma que o processo de descentralização teve o desgaste da legitimidade e a crise fiscal do Estado como catalizadores que aceleraram seu avanço. A redistribuição do poder constituiu um exercício estratégico, permitindo um desenvolvimento mais integrado como consequência de uma maior participação das ordens ou níveis de governo e administração: central, federal, estatal e municipal, inclusive da sociedade civil. Além disso, os governos utilizaram a descentralização como uma válvula de escape e administração da crise, uma vez que, ao envolver mais atores políticos e sociais para atender funções e responsabilidades, conseguiram não só atenuar as crises, mas também socializar os problemas e proceder de maneira conjunta para sua solução, evitando, com isto, que a responsabilidade recaísse apenas sobre os governos centrais ou federais (ESPINOSA, 2012).

Observa-se que o Estado foi marcado por processos de “sístoles e diástoles” em termos de centralização da autoridade estatal: em períodos autoritários, o poder de decisão se concentraria no governo central, enquanto em períodos democráticos ele se encontraria mais disperso em favor de governos subnacionais (SCHLEGEL, 2013).

Ambas as tendências [centralismo e localismo/regionalismo] estão presentes no decurso da constituição do sistema político brasileiro. A presença do Estado advém da herança burocrática e patrimonial da colonização portuguesa e teve continuidade, após o interregno descentralizante republicano do início do século, no ciclo centralizador varguista do pós 30 e no centralismo autoritário do regime militar pós 64. Por outro lado, a persistência do “coronelismo” explica-se pela presença marcante do latifúndio na história do País, que sempre prevaleceu à presença de um Estado aparentemente forte, mas, de fato, débil e longínquo para controlar os grandes proprietários de terra espalhados pelo País (CAMARGO, 1993, p.5)

Foi nesses períodos (centralização-descentralização) do Pacto Federativo que se expandiu a industrialização e se consolidou o mercado interno (RODRIGUEZ, 1994).

Nessa alternância de períodos de centralização e de descentralização na história do país, identifica-se habitualmente a centralização com o autoritarismo e a descentralização com avanços democráticos. E a transição democrática tem como momento emblemático a

Constituição de 1988, considerada um marco de descentralização federativa. Assim é que na década de 1980 o movimento descentralizador tomou corpo, e forte influência sobre a Assembleia Nacional Constituinte que criou uma Constituição com forte cunho descentralizador (KUGLEMAS; SOLA, 1999) e fortemente influenciada pelo movimento municipalista. (PIRES, 2016).

Todavia, as décadas de 1990 e 2000 também foram marcadas por atitudes controversas dos governos. Alguns governos (e áreas) tiveram políticas descentralizadoras e outras mais concentradoras.

A Constituição Federal de 1988 constituiu o Estado Democrático de Direito no Brasil, consagrando em seu art. 1º, princípios fundamentais como soberania, cidadania, dignidade a pessoa humana, valores sociais do trabalho e da livre iniciativa e o pluralismo político. Por ter sido concebida no processo de redemocratização é conhecida como "Constituição Cidadã" e afirma que “[...] todo poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição” (BRASIL, 1988).

De acordo com Souza (2004) a promulgação da Constituição de 1988 restaurou a Federação, através do aumento do poder político e tributário das entidades subnacionais, e da consolidação da democracia, por meio do *empowerment* das comunidades locais e da descentralização administrativa do processo decisório sobre políticas públicas. A autora ainda destaca que, apesar das peculiaridades de cada município, eles são tratados com isonomia e, por consequência, de forma ineficiente, o que ocorre em virtude da desigualdade na distribuição de recursos para cada um.

Haikal (2015, p. 118) define descentralização como:

[...] o fenômeno jurídico por meio do qual o Estado se relaciona externamente com outra pessoa, física ou jurídica, mediante distribuição de competência ou transferência de encargos[...] Tratando-se de descentralização por colaboração, entende-se que a transferência do serviço alcança apenas a sua execução, permanecendo a titularidade com o Poder Concedente, hipótese denominada delegação, por Hely Lopes Meirelles.

Espinosa (2012, p.117), por sua vez, diz que:

A descentralização pode ser concebida como o processo por meio do qual os governos centrais, sejam eles estados unitários, sejam federais, transferem ou compartilham o poder e a autoridade com os governos estaduais, e, em menor medida, com os municípios, o que se concretiza através da transferência de recursos e funções.

Prud'homme (1995, apud IGNARRA, 2001) observa que há sérios inconvenientes que devem ser considerados no desenho de qualquer programa que prevê a descentralização. Entre os perigos, ele aponta para o aumento das disparidades, ameaça à estabilidade e destaca que descentralização pode minar a eficiência e favorecer a corrupção. Ele inclusive afirma que certos serviços deverão ser descentralizados parcialmente, para evitar as desigualdades, e que apesar dos custos da descentralização serem certos, suas vantagens são discutíveis. Assim sendo, há por parte da literatura, um apontamento para os problemas decorrentes da descentralização de atividades e serviços.

Por outro lado, McLure Jr (1995, apud IGNARRA, 2001) contesta esse posicionamento destacando a importância da descentralização na aproximação do cidadão com o governo local e o aumento do controle social sobre as decisões que lhes afeta. Além disso, afirma que a descentralização aumenta a eficiência no atendimento das demandas específicas e locais.

Observa-se que estes momentos de centralização e descentralização são resultados de mudanças relativas dos grupos de interesse no campo do poder e são uma oportunidade de revisão de visões, missões e estratégias. A partir disso, verifica-se que na última década o movimento tem sido de coligações de prefeituras, prefeitos e vereadores, de modo a reforçar o papel dos governos locais no federalismo brasileiro (PIRES, 2016, p. 125).

Abrucio (2002) destaca que o aumento da eficiência e da efetividade muitas vezes é citado como qualidade intrínseca da descentralização. No entanto, o autor afirma que não há qualidades intrínsecas na descentralização e tampouco está isenta de aspectos negativos. Os problemas existentes da descentralização são, por muitas vezes, nublados pela força política do discurso e pelos muitos resultados satisfatórios. Abrucio (2002) ainda cita cinco questões fundamentais que devem ser equacionadas em qualquer modelo de descentralização:

“a constituição de um sólido pacto nacional, o ataque às desigualdades regionais, a criação de um ambiente contrário à

competição predatória entre os entes governamentais, a montagem de boas estruturas administrativas no plano subnacional e a democratização dos governos locais”.

Rodriguez (1994) também destaca que a falta de uma distribuição adequada de competências entre as diferentes esferas de governo tem resultado na irracionalidade e na deterioração dos serviços públicos, uma vez que o repasse de recursos não é acompanhado pela delegação de competências. A descentralização fiscal iniciou-se com a decisão de se transferir para os governos subnacionais algumas das atribuições do governo central para, posteriormente, negociarem recursos compatíveis com as novas atribuições. Em alguns casos, a cronologia foi inversa: primeiro ocorreu a descentralização de recursos e, em seguida, a transferência de atribuições (AFFONSO, 2000).

Diante dos desafios da descentralização, Abrucio ressalta que as conquistas da descentralização não apagaram os problemas dos governos locais brasileiros, destacando cinco obstáculos ao bom desempenho dos municípios do país: “a desigualdade de condições econômicas e administrativas; o discurso do “municipalismo autárquico”; a metropolitanização acelerada; os resquícios ainda existentes tanto de uma cultura política como de instituições que dificultam a *accountability* democrática e o padrão de relações intergovernamentais”.

Papi (2016) destaca que muitos municípios só se tornaram “autônomos” para definir políticas em áreas de pouca relevância para o governo federal. Em meio às restrições orçamentárias do contexto de liberalização, das desigualdades regionais e fragilidades dos governos locais diante do aumento de responsabilidades constitucionais, muitos só se tornaram autônomos para aderir (ou não) políticas e programas financiados pelo governo federal.

Maria Coeli Simões Pires (2001, p. 230) diz que em razão da autonomia municipal que “pressupõe um poder local autônomo em termos político, administrativo, financeiro e auto-organizatório”, a descentralização foi concretizada de modo desigual, uma vez que os municípios mais pobres não possuíam os recursos ou incentivos políticos para assumirem novas responsabilidades. O setor de saúde é apontado como o único onde ocorreram políticas de descentralização deliberadas e ativas.

Em um primeiro momento, a descentralização fiscal atingiu seu auge, quando foram sentidos plenamente os efeitos das mudanças introduzidas na Constituição de 1988 (REZENDE & AFONSO, 2004). Como consequência, no início dos anos 1990, ao mesmo tempo em que se fortalecia o Governo Federal, os estados entravam numa séria crise financeira. Assim, observa-se que o Brasil iniciou o processo descentralizador antes de estabilizar a economia.

Diante das falhas do federalismo estadualista (ABRUCIO, 2002) a “era do Real” marca o início dessa crise, embora não tenha conseguido eliminar todas suas características predatórias. E foi neste momento em que o Governo Federal mais se fortaleceu. O êxito inicial do Plano Real bastante impactou sobre a descentralização, uma vez que a drástica redução da inflação tornou mais estáveis as transferências intergovernamentais, favorecendo à condução do processo descentralizador (ABRUCIO, 2002)

Assim, a partir de uma estabilização econômica, gerada no primeiro mandato do governo de Fernando Henrique Cardoso, seu segundo mandato teve grandes avanços no sentido de dar melhores condições aos governos dos estados e municípios, como, por exemplo, a aprovação da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) em 2000, que:

“[...] definiu melhor os mecanismos de restrição orçamentária, responsabilizando mais claramente todos os Poderes. Adicionalmente, suas regras estabeleceram instrumentos de *enforcement* mais efetivos, que dificultam uma postura contrária à nova regulamentação, por conta das penalidades. E, ainda, o Governo Federal exerceu um papel coordenador ativo por intermédio do BNDES, que assessorou governos locais, disseminou as noções básicas da LRF por todo o país e deu incentivos para a modernização da máquina administrativa dos governos subnacionais, com vistas a cumprir os requisitos fiscais básicos” (ABRUCIO, 2002 destaque nosso).

Desta forma, a partir de 2003, a crescente pressão dos entes subnacionais pelo compartilhamento das contribuições federais intimidou a força do Governo Federal e a descentralização entre os entes federados aumentou.

No entanto, observa-se que ainda que o Brasil tenha passado por um processo descentralizador e a elaboração da Constituição de 1988, estes não foram capazes de reverter a marca do federalismo brasileiro que reside na centralidade do papel ordenador do governo

central e na desconfiança com a prática das elites políticas locais. E, ainda nesta linha, como comenta Prud'homme (1995, apud IGNARRA, 2001), alguns serviços não são facilmente descentralizados, mesmo após o movimento municipalista ter tido sua importância ampliada. Os transportes sobre trilhos são um destes tipos de serviço, uma vez que as linhas férreas ultrapassam o limite territorial dos municípios, fazendo com que a sua competência seja intermunicipal – bem como as vias rodoviárias.

2.1 As tipologias de políticas públicas

As tipologias de políticas públicas são formas de classificar os atores, estilos e instituições dentro de um processo de políticas públicas. Theodor Lowi (apud SOUZA, 2006, p. 28; SECCHI, 2012, p. 17-18) propõem 4 tipos de políticas, quais sejam:

- Política regulatória: “estabelece padrões de comportamento, serviço ou produto para atores públicos e privados” (SECCHI, 2012, p. 17).
- Política distributiva: aquelas que alocam bens ou serviços mediante recursos provenientes da coletividade como um todo.
- Política redistributiva: atinge um maior número de pessoas e podem ser entendidas como políticas sociais “universais”, como por exemplo, o sistema tributário, o sistema previdenciário, a reforma agrária.
- Políticas constitutivas: lidam com procedimentos, definem competências, regras de disputa política e da elaboração de políticas públicas. As regras de distribuição de competência entre os três poderes e do sistema político eleitoral, de relações intergovernamentais e da participação da sociedade civil nas decisões políticas são exemplos.

Os princípios gerais da atividade econômica, definidas na Constituição Federal, estabelecem “como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado, que exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.” (Constituição Federal, art. 174)

Desta forma, Candido (2013) afirma que

“setores com caráter de monopólio natural, a teoria econômica defende a implantação de um sistema regulatório que intervenha na

conduta do monopólio, ou seja, orientação sobre preços a serem praticados, investimentos e qualidade dos serviços, uma vez que não é possível estabelecer uma estrutura concorrencial do setor.” (CANDIDO, 2013, p.1)

O serviço de transporte é um monopólio natural de caráter essencial para a população claramente associado ao direito universal de “ir e vir” e estimulando melhores condições econômicas na sociedade. No entanto, a administração pública ainda é muito limitada em seu *know-how* nesta área. Mas, ao mesmo tempo, não se mostra vantajoso ao setor privado. Portanto, muitos estados, após deterem da operação do sistema, acabaram por transferir esta operação ao âmbito privado (como no caso de Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo) por concessões de PPP, com contrapartida do Estado.

No entanto, ainda que os serviços sejam concedidos à administração privada, a regulação permanece com a administração pública, uma vez que são de sua competência, conforme constituição. Ademais, serviços de interesse locais, como já citado, são de competências municipais ou estaduais. O estudo de como evoluiu estas competências serão mais bem abordados no próximo capítulo.

3 HISTÓRICO DO TRANSPORTES SOBRE TRILHOS NO BRASIL

Este capítulo buscou não só contextualizar o início das ferrovias no Brasil, como também analisar o histórico do transporte sobre trilhos nos estados do país, as primeiras implantações, as transferências para os governos locais e um foco na situação da rede de transportes sobre trilhos de Belo Horizonte.

3.1 Descentralização no transporte sobre trilhos

A partir da evolução urbana que começou a ocorrer por volta da década de 1950, alterando o foco do campo para cidades, o transporte de passageiros rapidamente ganhou importância em relação ao transporte de carga. As ferrovias passaram a trazer um papel importante no fenômeno da metropolização. É neste momento que surgem as cidades-dormitório como consequência do desequilíbrio na oferta de empregos e nas facilidades dos sistemas de transporte ferroviários, responsável por transportar os trabalhadores do subúrbio para as cidades (IGNARRA, 2001). Ou seja, a oferta de um transporte urbano e interurbano colaborou para a expansão das cidades e o surgimento das metrópoles.

O surgimento da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) se deu no governo do Juscelino Kubitschek, com a legislação federal nº 3.115/1957 que fundiu todas as 18 ferrovias regionais² do país criando a RFFSA. Ainda no governo JK, a implantação de uma indústria automobilística nacional e a decisão de construir a nova capital no interior do país, impulsionou o desenvolvimento rodoviário do Brasil.

Assim, este cenário foi marcado por priorizar o transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário, portanto, pouco se investiu em ferrovias. Nessa época, com a queda de investimentos, a rede ferroviária passou a apresentar condições precárias – por falta de manutenções – e o ritmo de novas construções foi bem menor. Em 1984, a Rede estava num desequilíbrio técnico-financeiro tão grande que já não suportava rolar a dívida contraída³.

²<https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm> (acesso em 31/05/2018)

³<https://ferrovia.sp.senai.br/institucional/3543/0/setor-metroferroviario> (acesso em 31/05/2018)

A RFFSA tinha como subsidiária a Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. (ENGEFER), criada em 1974. Em 1984, por meio do Decreto 89.396/1984, ocorreu a mudança da razão social da ENGEFER para Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), sendo a companhia, então, reconhecida como subsidiária da RFFSA. A CBTU atuava apenas nos ramais do Rio de Janeiro e São Paulo, passando em 1985 e 1986 a operar em Recife (PE) e Belo Horizonte (MG), respectivamente.

Em 1988 com a promulgação da Constituição Federal, observou-se uma tendência à descentralização do poder. No caso, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios receberam da Constituição poderes administrativos, financeiros e políticos para o exercício de governo e administração próprios.

Em seu artigo 21, inciso XII, a constituição atribui à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; (BRASIL, 1988)

Em 1992, dando início ao Plano de Desestatização do Governo Collor, a Rede foi incluída no Plano e, a partir de estudos promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foi recomendado a transferência da RFFSA para o setor privado de transportes de cargas.

Seguindo esta tendência de descentralização dos serviços, com a edição da Lei nº 8.693, de três de agosto de 1993, dispondo sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros da União para os Estados e Municípios, o controle acionário da CBTU foi transferido, em 1994, da RFFSA para a União. Assim, a CBTU passou a ser ligada diretamente ao Ministério dos Transportes⁴, deixando a condição de subsidiária da Rede, com sua missão, a partir de então, focada na modernização e expansão dos sistemas que operava visando à transferência da administração e gestão daqueles sistemas para os poderes locais de governo (CBTU).

⁴ Atualmente é vinculada ao Ministério das Cidades

Respeitando o disposto na Constituição Federal de 1988, a gestão dos serviços de transporte coletivos a partir em seu artigo 30, inciso V, passou a ser de competência dos municípios, de modo que:

Art. 30. Compete aos Municípios

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Assim, a partir de 1994, as unidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram sendo paulatinamente descentralizadas para os seus respectivos governos locais.

Segundo o artigo 175 da Constituição Federal, “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos” (BRASIL, 1988). Além disso, o parágrafo único do artigo 175 da Constituição Federal diz que:

A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado. (BRASIL, 1988)

Em 13 de fevereiro de 1995, já no governo do Fernando Henrique Cardoso, foi aprovada a lei nº 8.987, que dispõe sobre o regime de concessão de serviços públicos.

Conforme o § 1º do artigo 6º desta lei, ficou estabelecido que o serviço público adequado “é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995).

Assim, pela lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, encerrou o processo de liquidação e extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). O processo de desestatização obedeceu a seguinte cronologia sendo, ainda, o atual cenário de concessão:

Quadro 1 - A desestatização das malhas da RFFSA

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.1996	Ferrovias Novoeste S.A.	01.07.1996	1.621
Centro-Leste	14.06.1996	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	01.09.1996	7.080
Sudeste	20.09.1996	MRS Logística S.A.	01.12.1996	1.674
Tereza Cristina	22.11.1996	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	01.02.1997	164
Nordeste	18.07.1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01.01.1998	4.534
Sul	13.12.1998	Ferrovias Sul-Atlântico S.A. – atualmente – ALL-América Latina Logística S/A	01.03.1997	6.586
Paulista	10.11.1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.1999	4.236
Total de km desestatizados				25.895

Fonte: RFFSA e BNDES (apud <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>).

O quadro 1 mostra a desestatização da malha ferroviária da RFFSA. A malha pertencente à Minas Gerais, por exemplo, está sendo explorada pela concessionária MRS Logística S.A. . Na próxima seção será trabalhado o tema da integração nacional e das ferrovias.

3.2As Ferrovias e a Integração Nacional

No Brasil, a história ferroviária se inicia no século retrasado, em 1835, quando o Regente Feijó assina o Decreto nº 100, autorizando o Governo a conceder privilégio para a construção de uma estrada de ferro ligando a capital (Rio de Janeiro) às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (PARADELLA, 1997). Segundo este modelo, as companhias poderiam explorar o empreendimento por quarenta anos, tendo os lucros como interesse do capital investido. Ao fim deste prazo, a ferrovia poderia ser comprada pelo governo, ou o prazo renovado por outro período igual, quando então passaria às mãos do poder público sem quaisquer indenizações. Além disso, valor do frete ou da passagem poderia ser livremente estabelecido pelo empreendedor.

Segundo Brito (1961, apud PARADELLA, 1997), o projeto que deu origem ao Decreto 100 transitou rapidamente na Câmara, sem um argumento que justificasse que era o melhor modelo para o desenvolvimento do país. Seguindo essas regras, o Decreto s/n de 4 de novembro de 1840, que concedia privilégios ao médico inglês residente no Brasil, Thomas Cochrane, para construção de trecho ferroviário ligando a Corte à província de São Paulo

propunha uma empresa com capitais levantados no Brasil ou no exterior, teria a exclusividade de exploração do trecho por período de oitenta anos, além das garantias de terrenos doados ou desapropriados, além de que também teria a preferência para futuras expansões da estrada em direção a Minas Gerais ou ao interior da província. Mas apesar dos prospectos publicados no *Jornal do Comércio* nos anos de 1840 e 1843, que recrutou tomadores de ações para esta empresa, e das idas à Europa em busca do capital estrangeiro, Cochrane não conseguiu levantar os fundos necessários para formar a sua Imperial Companhia da Estrada de Ferro (PARADELLA, 1997).

Diante do fracasso desta concessão, o governo resolveu remunerar com juros de 5% (cinco por cento) o capital investido na construção de ferrovias. Assim, observou-se que o projeto ferroviário oferecia lucros certos e nenhum risco e atraiu os capitais dos empresários brasileiros. Tanto que no segundo semestre do mesmo ano de 1852 foram concedidos mais três privilégios para construção de estradas de ferro.

A primeira concessão ferroviária a lograr sucesso foi fruto da segunda concessão feita a Irineu Evangelista de Souza, através do Decreto 987, de 12 de junho de 1852. O empreendimento (que hoje seria chamado de intermodal) previa ligação por barco a vapor até o Porto de Mauá, no fundo da Bahia de Guanabara, e sua posterior ligação por via férrea ao pé da serra de Petrópolis, onde ficava uma das residências da família real. Seu capital foi integralizado com recursos nacionais, formando a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. Tal feito conferiu a Irineu Evangelista de Souza o título de Barão de Mauá.

Nascimento Brito (1961 *apud* PARADELLA, 1997) destaca que as vias de comunicação devem satisfazer a pelo menos uma de três condições: ser estratégica, ser política, ser econômica. Segundo este autor, a ferrovia iniciou-se no Brasil sem cumprir nenhuma das três, já que:

a primeira estrada de ferro do Brasil não preencheu nenhum destes objetivos, não era nem política, nem econômica, nem estratégica. Sem ligação fácil com a cidade do Rio de Janeiro, partiu de uma praia no fundo da Bahia de Guanabara, passou em terrenos pantanosos, ainda hoje por sanear, e foi parar no sopé de uma serra de difícil acesso. (BRITO, 1961,p.53)

Assim, a excessiva proteção ao capital não incentivou a busca da eficácia. Ao tentar compreender o período imperial da ferrovia podem ser identificados três principais grupos de interesse: os empresários nacionais, cuja capacidade de gerar negócios aumentava, os grupos ingleses, que tinham a indústria ferroviária em seu país estimulada, eram abertas novas frentes de negócio na exploração das empresas ferroviárias no Brasil e ampliava as atividades de exportação de matérias primas brasileiras e a importação dos produtos manufaturados ingleses. E os proprietários rurais, aos quais interessavam a implantação de sistemas de transporte mais eficientes e mais baratos e uma ligação mais rápida com a Corte.

Observa-se que o início das ferrovias no Brasil foi de grande privilégio empresarial e apesar das falhas, elas continuaram a se expandir no país. Geralmente começavam por concessão a grupos privados e eram encampadas pelo governo quando os interesses em jogo assim o recomendavam. No final do século passado e concluído no início deste século, ocorreu a passagem gradativa das estradas de ferro das mãos da iniciativa privada, que as construíra, com bônus e privilégios, para o controle estatal, ao qual caberia o ônus da operação deficitária de empresas construídas sem nenhuma preocupação com sua viabilidade econômica (PARADELLA, 1997). E por maiores que fossem os interesses envolvidos e o descuido com eficiência e eficácia, as ferrovias se transformaram no grande fator de integração nacional. E elas continuaram a se expandir até a década de 1930, quando se inicia a sua decadência (IGNARRA, 2001).

No início desta década, a malha ferroviária passou a encolher com a inauguração da rodovia Rio-São Paulo, que foi entregue ao tráfego em 1929, ameaçando os negócios da Estrada de Ferro Central do Brasil. No ano seguinte, inaugura-se a Rio-Petrópolis, primeira estrada pavimentada do país. Assim, as rodovias vieram a encontraram as ferrovias empresarialmente debilitadas, como consequência de uma gestão contaminada pelas interferências políticas e pela falta de concorrência (DAVID, 1998). Desta forma, a integração nacional concretiza-se especificamente a partir da construção da malha rodoviária brasileira e a malha ferroviária passa por um período de esquecimento e obsolescência.

3.3 Contextos estaduais do transporte sobre trilhos

Conforme já colocado, o governo de Juscelino Kubitschek foi marcado por priorizar o transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário e houve pouco investimento neste último meio de transporte. A partir dessa época, com a queda de investimentos, a rede ferroviária nacional passou a apresentar condições precárias e o ritmo de novas construções foi bem menor. Segundo citado no Capítulo 2, neste período a RFFSA sofreu um forte desequilíbrio técnico-financeiro e iniciou-se seu afastamento dos transportes urbanos. No entanto, também foi o período de construção das linhas de metro das capitais brasileiras. Assim, em 1984 a Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU) passa a responsável pela prestação destes serviços.

Além disso, após a Constituição de 1988, com responsabilidade desta prestação pelos governos locais, o cenário na área de transportes sobre trilhos passou a ser mais visado e, com uma tendência descentralizadora, a partir de 1994, as unidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram sendo paulatinamente transferidas para os seus respectivos governos locais.

No Brasil, observa-se que foram instalados sistemas ferroviários de transporte urbano nos seguintes municípios⁵: São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Salvador, Fortaleza, Teresina, Maceió, João Pessoa, Natal e Juazeiro do Norte.

Quando a CBTU foi criada, a companhia planejava e operava os sistemas de trens urbanos de nove importantes regiões metropolitanas: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Porto Alegre, Fortaleza, Maceió, João Pessoa e Natal. Assim, este item irá abordar o contexto histórico de forma mais geral, considerando estas regiões.

3.3.1 Linhas transferidas para Governo Local

Conforme explicitado na sessão 2.2, até a década de 1950, os sistemas de trens urbanos permaneceram interligando as cidades e alimentando seu lento, mas constante,

⁵ Citado apenas os principais municípios quando o sistema envolver Regiões Metropolitanas.

crescimento. No entanto, nas duas maiores cidades do país, São Paulo e Rio de Janeiro, o volume de tráfego cedo justificou a eletrificação das linhas, o que ocorreu em 1937. E por este motivo, a primeira linha de trens metropolitanos foi inaugurada em São Paulo, ainda que mais tarde, em 1974. Em 1979, foi inaugurado um sistema na cidade do Rio de Janeiro.

Ignarra (2001) destaca que os trens foram implantados primordialmente para transportar a produção agrícola do interior para os portos, para exportação. O desenvolvimento urbano se deu a partir da criação do porto e da ferrovia, que gerou o aparecimento e o crescimento das cidades.

No entanto, o desenvolvimento urbano, o adensamento populacional e a progressiva ocupação do espaço, criaram uma situação nociva às ferrovias e aos portos, que passaram a ser um incômodo urbano. Não é mais possível conviver com longos comboios atravessando as ruas e avenidas centrais da cidade, interrompendo o tráfego por tempos longos demais (IGNARRA,2001).

Diante desta situação, é preciso mudar a localização ou do porto, ou do centro da cidade. “A cidade, filha da ferrovia e do porto, acaba por sufocá-los” (IGNARRA, 2001). Esse fenômeno ocorreu em diversas localidades e uma solução comum é a construção de outro porto especializado em carga e a transformação do antigo porto próximo ao centro urbano em polo turístico.

Pode-se afirmar que até há bem poucos anos passados, na época da Superintendência Regional da RFFSA sediada no Rio de Janeiro, a movimentação de carga assumiu níveis próximos ao transporte suburbano de passageiros. Paralelamente, havia o transporte de passageiros de longo percurso interligando o Rio de Janeiro às capitais dos estados de São Paulo e Minas Gerais.

O crescimento desordenado do Grande Rio trouxe para a ferrovia um aumento bastante acentuado na demanda do transporte metropolitano de passageiros, provocando a expulsão gradual do transporte de carga do sistema viário que este utilizava, deixando a necessidade da segregação total entre esses sistemas de transporte à mercê dos índices de segurança e confiabilidade requeridos. (METROCONSULT DUCTOR, 1986, *apud*IGNARRA, 2001)

Mas antes dessa mudança, os trens de carga e os trens de passageiros atravessaram décadas de convivência sobre os mesmos trilhos conforme já apresentado. E como consequência, foi recomendada a transferência dos trens de carga da RFFSA para o setor privado de transportes de cargas e os sistemas ferroviários de passageiros, aos poucos, foram transferidos da RFFSA para a CBTU, que passa a gerenciar primeiramente, em 1984, São Paulo e Rio de Janeiro, e posteriormente, Recife em 1985 e Belo Horizonte no ano de 1986. Os dois primeiros já estavam passando por um processo de modernização.

Durante seis anos, desde a criação da CBTU, é implantado o Programa de Modernização da Ferrovia, até que, com a criação do Plano Nacional de Desestatização – PND, em 1990, dá-se o início da implantação do Programa de Estadualização dos Sistemas de Trens Urbanos de Passageiros sobre Trilhos, buscando recuperar e modernizar todos os sistemas operados pela CBTU para mais tarde serem Estadualizados e futuramente privatizados

A seguir então serão descritos como é a gestão dos trens urbanos, de acordo com o município.

3.3.1.1 São Paulo e Rio de Janeiro

Após a CBTU deixar de ser subsidiária da RFFSA, em 1994 é iniciada a descentralização dos Sistemas, transferindo para os governos dos Estados de São Paulo, representado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), e do Rio de Janeiro, representado pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS), os respectivos sistemas ferroviários.

A construção, em 1951, e posterior duplicação, já na década de 1970, da Rodovia Presidente Dutra que ligou São Paulo ao Rio de Janeiro (o seu ramal mais lucrativo), ocasionou na perda de força da ferrovia que existia entre estas duas cidades. Este processo foi agravado pelo fato de a administração estatal da RFFSA se mostrar ineficiente, além de o transporte ferroviário não ser mais a prioridade do governo federal (BAZANI, 2016).

Já na capital destes Estados, os trens de subúrbio desempenharam papel dominante no cenário de transportes. No Rio de Janeiro o sistema se compõe de mais de 200 km de linhas eletrificadas e em São Paulo um pouco menos.

A CPTM teve sua criação autorizada pela Lei nº 7.861, de 28 de maio de 1992, segundo a qual a nova Companhia assume, em 1994, os sistemas de trens da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) em substituição à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)⁶.

A Rede de Transporte Metropolitanos sobre Trilhos de São Paulo possui extensão total de aproximadamente 350 km e é operada em sua maior parte por duas empresas estadual (CMSP), que opera 5 linhas, – e ao todo, 71,5km –; e os 273km restantes são as demais linhas de trens urbanos, que são operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Em 2010, entrou em operação a ViaQuatro, empresa privada que opera a Linha 4, atualmente com 8,9km.

Estes sistemas fazem parte da Rede Metropolitana de São Paulo, que inclui ainda os ônibus intermunicipais, de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP).

A seguir, segue o mapa do Transporte Metropolitano de São Paulo:

⁶ Superintendência de Trens Urbanos de São Paulo STU/SP.

Figura 1 – Sistema de Metro de São Paulo



Fonte: Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/>>. Acesso em 15 de maio de 2018.

Por sua vez, no Rio de Janeiro, nove anos após a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), foi aprovada em 27 de julho de 1993, a Lei Estadual 2.143, que permitiu ao governo do Estado do Rio de Janeiro criar a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS), uma sociedade por ações. A transferência efetiva do Sistema Ferroviário do Rio de Janeiro, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), subordinada à União, para a FLUMITRENS, diretamente ligada à Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, deu-se em 22 de dezembro de 1994.

Em novembro de 1998 a operação do sistema de trens foi transferida para a iniciativa privada, através de concessão à empresa Supervia. Atualmente, a malha ferroviária possui uma extensão de 270 km, 8 linhas e 102 estações. O sistema de trens ainda é integrado com o sistema metroviário, administrado e operado pela empresa privada MetroRio, e que conta com 41 estações, 58 quilômetros de extensão, e o veículo leve sobre trilhos (VLT), com rede de 28 Km, tendo a primeira etapa (18km) inaugurada pela Prefeitura do Rio em junho de 2016 e, atualmente, é composta por duas linhas e 26 paradas.

Figura 2 – Sistema de Metro do Rio de Janeiro



Fonte: Disponível em: <<http://www.rioigo.com/en/2017/09/21/metro-do-rio/>> Acesso em 06 de ago. 2018.

No próximo item será mostrado como foi a criação dos sistemas de Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife.

3.3.1.2 Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife

Os sistemas de trens metropolitanos das cidades de Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, tem a história iniciada no final dos anos 1970, através da Empresa Brasileira dos Transportes Urbano (EBTU)⁷ e a Gerência de Implantação de Projetos (Geipot), antigo órgão de planejamento do Ministério dos Transportes. O Geipot foi incumbido de desenvolver um projeto para as regiões metropolitanas a fim de resolver, ao mesmo tempo, o estrangulamento da capacidade de transporte de cargas face às “passagens de nível” no meio urbano e melhorar o transporte ferroviário de passageiros.

Ignarra (2001) destaca em seu trabalho que, apesar do discurso de atender áreas com alta densidade de viagens e utilizar este transporte como instrumento de estruturação e ordenação da expansão metropolitana, os traçados desses novos sistemas foram determinados pela existência de linhas da RFFSA que cortavam o tecido urbano.

No Recife, a decisão de implantar o metrô foi tomada pelo Governo Federal anteriormente à criação da CBTU, através do Ministério dos Transportes, que criou, em setembro de 1982, o consórcio METROREC, constituído pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU). Esse consórcio deu início à construção do metrô, em janeiro de 1983.

Em Recife, o Sistema de Trens Urbanos possui extensão total de 71 km, é operado em três linhas férreas, sendo duas eletrificadas e um VLT e, ao todo, 37 estações. A CBTU/STU REC é a atual operadora desse sistema.

Em Belo Horizonte, as obras foram iniciadas em 1981, já sob administração da Divisão Especial do Metropolitano da RFFSA (DEMETRÔ) e não mais da EBTU. O sistema, como apontado anteriormente, foi projetado na matriz do leito ferroviário existente, reduzindo-se assim o custo de implantação e equacionando o problema da travessia da RMBH. A carga foi mantida em seu leito original, mas com linha exclusiva e retificação de alguns trechos.

⁷ Estatal brasileira criada através da Lei nº 6.261 de 14 de novembro de 1975, com a finalidade promover a efetivação da política nacional dos transportes urbanos e extinta pelo Decreto nº 230 de 15 de outubro de 1991.

Em 1º de janeiro de 1985, a Superintendência de Trens Urbanos de BH foi vinculada à CBTU (STU-BH). E, em 1º agosto de 1986 a operação comercial do sistema iniciou. O Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte é operado através de uma única linha Eldorado – Vilarinho, com extensão de 28,1 km, abrangendo dois municípios, Belo Horizonte e Contagem, contendo 19 estações.

Após a criação da CBTU os projetos de Recife e Belo Horizonte foram transferidos da EBTU para a CBTU, que terminou suas obras e colocou os sistemas em serviço. Até hoje esses sistemas estão sendo geridos pela União, através da CBTU.

Já no estado do Rio Grande do Sul, Ignarra (2001) pontua que o Trensurb(metrô) de Porto Alegre foi transferido para o estado do Rio Grande do Sul por razões políticas conjunturais, antecipando assim o programa de estadualização da CBTU.

Historicamente, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB) nasceu em abril de 1980, através do Decreto nº 84.640, para implantar e operar uma linha de trens urbanos no Eixo Norte da Região Metropolitana de Porto Alegre. É uma sociedade anônima de econômica mista que tem como sócio majoritário a União Federal e, minoritário a junção das participações do Estado do Rio Grande do Sul e da Prefeitura de Porto Alegre, que contam com menos de 0,01% de participação. Assim, através da Trensurb, o governo federal administra 22 estações e 43,4 km de extensão.

3.3.1.3 Salvador

A Prefeitura de Salvador criou a empresa Companhia de Transportes de Salvador (CTS) em 1999⁸, e transferência do Sistema de Trens Urbanos de Salvador (trecho ferroviário entre as estações de Calçada e Paripe) da CBTU para o município, pela CTS, foi concluída em 2005. Em 2013, passou para tutela do estado da Bahia, alterando sua nomenclatura para Companhia de Transportes do Estado da Bahia(CTB)⁹.

⁸Lei Municipal de Salvador nº 4.103, de 29 de junho de 1990

⁹Lei Estadual da Bahia nº 12.808, de 25 de abril de 2013

O objetivo desta transferência foi de agilizar a construção das linhas 1e2 do metrô, e integrá-las à linha suburbana e essas ao sistema rodoviário (ônibus), facilitando assim a troca entre os modais. Desta forma, atualmente o serviço de transportes de passageiros sobre os trilhos de competência estadual é o foco de atuação da CTB, que fiscaliza a PPP realizada para construção e operação das linhas, atualmente responsabilidade da concessionária CCR metrô Bahia.

3.3.1.4 Maceió, João Pessoa e Natal

Assim como em Belo Horizonte e em Recife, Maceió, João Pessoa e Natal possuem seus sistemas de trens urbanos administrados e operado pela CBTU.

Em Maceió, a linha é operada pela tecnologia de VLT e possui 32Km e 15 estações. Em João Pessoa, o trecho é composto atualmente por 12 estações em uma única linha de 30,03 km de extensão e 12 estações. E por fim, o sistema de Natal, atualmente composta por 22 estações em duas linhas que somam 56,2 quilômetros de extensão

3.3.1.5 Fortaleza

Em 2002, o Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza foi transferido da CBTU para a Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (Metrofor). O sistema é composto por trens metropolitanos e VLT. Duas linhas de trens totalizando 43,6 km e 29 estações e o trecho de 5 km de VLT.

Abaixo, no quadro 2, a compilação dos sistemas de trens urbanos e quais são, atualmente, o responsável pelo sistema ou linha e quem opera os serviços:

Quadro 2: Comparativo dos sistemas de trens urbanos nos estados Brasileiros

Município principal do Sistema	Ente Federado	Responsável	Sistema: Operadores
São Paulo	Estado	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)	Metrô: Companhia do Metropolitano de São Paulo; Trens Urbanos: CPTM; ViaQuatro (empresa privada)
Rio de Janeiro	Estado	Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS)	SuperVia e MetroRio
Recife	União	Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)	CBTU/STU REC
Belo Horizonte	União	Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)	CBTU/STU BH
Porto Alegre	União	Trens Urbanos de Porto Alegre S.A - TRENSURB	TRENSURB
Salvador	Estado	Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB)	CCR metrô Bahia.
Maceió	União	Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)	CBTU/STU MAC
João Pessoa	União	Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)	CBTU/STU JOP
Natal	União	Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)	CBTU/STU NAT
Fortaleza	Estado	Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – Metrofor	Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – Metrofor

Fonte: Elaboração própria

No próximo capítulo será verificada como se dá a gestão do transporte sobre trilhos no caso específico de Belo Horizonte.

4.A POLÍTICA BRASILEIRA DE TRANSPORTE SOBRE TRILHOSE O CASO DE MINAS GERAIS

Este capítulo tem como objetivo contextualizar o cenário brasileiro sobre a descentralização do transporte sobre trilhos e, principalmente, como iniciou as tratativas dessa ação no Estado de Minas Gerais.

No que se refere ao âmbito federal, os principais focos são o artigo 30 da constituição federal que traz ao governo local responsabilidade de serviços públicos de interesse local e a lei que rege sobre a descentralização de transportes ferroviários de passageiros aos Estados e Municípios.

Em Minas Gerais, temos a criação da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A. (METROMINAS) e o início das tratativas com Estado com o Governo Federal.

4.1 Constituição Federal de 1988 e Lei nº 8.693/1993

Considerando o art. 30 da constituição que transfere aos municípios a responsabilidade sobre os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, nos casos dos sistemas de trens metropolitanos, como cobrem mais de um município, a competência recai sobre os estados, ou sobre consórcios de municípios ou regiões metropolitanas, quando legalmente constituídas.

De acordo com Ignarra (2001) essa interpretação, a rigor, tem um aspecto frágil, uma vez que a União alega que a transferência dos trens metropolitanos aos estados é um imperativo constitucional, mas, ao mesmo tempo, a Constituição não dispõe que os estados ou municípios devam receber os sistemas que até então tinham competência da União.

Deste modo, caso os estados ou municípios não tenham condição de prestar este serviço, a União, para cumprir a constituição, poderiam simplesmente erradicar o serviço ou simplesmente deixar de prestá-lo, ao invés de transferi-lo.

De qualquer forma, os estados não se sentem obrigados a receber os sistemas de trens metropolitanos. E passados trinta anos da promulgação da Constituição e 28 anos do início do Programa de Estadualização, somente os sistemas de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram transferidos aos estados. Os demais sistemas permanecem com o governo federal

4.2 A Empresa METROMINAS - Lei 12.590/1997

A Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A (METROMINAS) é uma empresa pública que foi constituída em 14 de fevereiro de 2000, sob a forma de sociedade anônima vinculada à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SETOP). Seu objeto contempla “planejar, implantar, operar e explorar os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na Região Metropolitana de Belo Horizonte” (MINAS GERAIS, 1997). O poder executivo do Estado de Minas Gerais foi autorizado a constituir a empresa pela Lei Estadual nº 12.590, de 25 de julho de 1997.

Já a Lei Municipal de Belo Horizonte nº 7.886, de 24 de novembro de 1999 menciona, em seu art. 8 que

Fica o Município [de Belo Horizonte] autorizado a subscrever e a integralizar 35% (trinta e cinco por cento) do capital social da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., representado por ações ordinárias nominativas, no montante de R\$175.000,00 (cento e setenta e cinco mil reais) (BELO HORIZONTE, 1999).

Por sua vez, a Lei Municipal de Contagem nº 3.087 (outro município que possui parte da linha de trem urbano da RMBH), de 14 de julho de 1998, tem como *caput* os seguintes dizeres: “autoriza o Município de Contagem a subscrever ações da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A, e dá outras providências”.

Desta forma, a METROMINAS trata-se de sociedade anônima de capital fechado de entes internos cuja composição acionária inicial era representada por 55% pelo Estado de Minas Gerais, 35% pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e 10% pela Prefeitura Municipal de Contagem. Atualmente, essa composição sofreu modificação em seus percentuais, passando a ter o Estado de Minas Gerais (65,45%) como dono de uma parcela ainda maior, com uma redução da participação da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte

(22,65%) e com uma ampliação da participação da Prefeitura Municipal de Contagem (11,9%), de acordo com a Assembleia Geral Extraordinária (2017). No entanto, a gestão do transporte sobre trilhos de passageiros da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) continua com a CBTU.

O trem urbano de Belo Horizonte e Contagem possui o mesmo traçado desde sua inauguração, em 1986. Com a aprovação do projeto de ampliação do metrô de Belo Horizonte e região metropolitana na segunda fase do Programa de Aceleração ao Crescimento, o PAC MOBILIDADE, em 2011, pôde-se dar início à elaboração dos projetos de engenharia e serviços de topografia e geotecnia necessários para tanto.

Os projetos básicos da linha 01 – expansão e modernização do trecho Vilarinho – Novo Eldorado, linha 02 – trecho Barreiro -Nova Suíça e linha 03 – trecho subterrâneo da Savassi à Lagoinha, estão concluídos e atualmente, o projeto da Linha 04, que ligará Novo Eldorado ao centro de Betim, está em fase de conclusão. O processo de tratativas sobre o projeto de ampliação do metrô será mais bem explorado na próxima seção.

4.3 Histórico em Minas Gerais

Esta parte trata de descrever o contexto histórico no Estado de Minas Gerais, a partir de 2011, do que ocorreu no âmbito da METROMINAS. As principais informações contidas nesse item foram encontradas a partir das informações contidas no Ofício OF. SUB-RT 378/2012, de 05 de novembro de 2012, enviado pela Secretaria de Transportes e Obras Públicas – SETOP-para o Ministério das Cidades em arquivo do Tribunal de Contas da União, disponibilizados em NOTA TÉCNICA N.º. 138/2012/DeREG/SeMOB/MCIDADES¹⁰.

As tratativas acerca do projeto da Rede de Metro da RMBH tiveram início em 2011. Neste período, em decorrência das negociações, ocorreram alterações na proposta e foram editadas novas normas para a execução do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), entre outros fatos que implicaram em modificações nas condições do empreendimento.

¹⁰ Disponível em:

<<https://contas.tcu.gov.br/etcu/ObterDocumentoSisdoc?seAbrirDocNoBrowser=true&codArqCatalogado=8853919>, acesso em 20/08/2018> Acesso em: 09/08/2018

O Estado de Minas Gerais, com a anuência das Prefeituras Municipais de Belo Horizonte, Contagem e Betim, submeteu ao processo de seleção o projeto de modernização e ampliação da rede de metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte para avaliação e enquadramento nos repasses e financiamentos disponibilizados.

Essa proposta foi submetida à avaliação do PAC Mobilidade, em março de 2011. Ela continha o pleito de R\$ 1.953.390.371,82 (um bilhão, novecentos e cinquenta e três milhões, trezentos e noventa mil, trezentos e setenta e um reais e oitenta e dois centavos) para o projeto de ampliação e modernização do metro da RMBH.

O Programa de Aceleração do Crescimento para as grandes cidades do Brasil – “PAC Mobilidade Grandes Cidades” foi instituído pelo Ministério das Cidades por meio da Portaria nº 65, de 21 de fevereiro de 2011. Por meio de formulário eletrônico prefeituras municipais e governos estaduais remeteram propostas de financiamento para projetos de mobilidade nas grandes cidades do Brasil, que foram recebidas em abril do mesmo ano pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Em setembro de 2011, a Presidente Dilma Roussef, em visita à Belo Horizonte, anunciou a aprovação do projeto e a liberação de R\$1,75 bilhão, sendo R\$1 bilhão como repasses do Orçamento Geral da União e R\$750 milhões em financiamento (ESTADO DE MINAS, 2014). Esse valor, descrito na tabela 3, foi menor do que o inicialmente aprovado (Tabela 2). A restrição dos recursos pleiteados motivou uma nova distribuição dos recursos, alterando a configuração do projeto. Esta nova distribuição foi discutida e aprovada pelo Ministério das Cidades anteriormente à divulgação do resultado oficial, que seria publicado em abril de 2012.

A reformulação da distribuição dos recursos seguiu a diretriz de evitar que o investimento tivesse origem financeira em mais de uma fonte, “por exemplo, a aquisição e reforma de veículos [(vagões de metro)] com fonte de recursos tanto do OGU como de financiamento” (SETOP, 2012). Esta diretriz buscou evitar prejuízos na prestação de contas da aplicação dos recursos. Assim, os produtos do projeto Rede de Metrô de BH deveriam ser

alocados conforme os valores autorizados: R\$1 bilhão do Orçamento Geral da União (OGU)¹¹ e R\$750 milhões em financiamento. Os recursos destinados às obras civis da linha 03 eram o de maior volume, R\$910 milhões aproximadamente, o que, a partir desta diretriz, fez necessário sua alocação como fonte OGU. No montante de R\$90 milhões restantes de OGU, foram incluídos os serviços preliminares à contratação da PPP, pois representavam pequenas parcelas que se adequavam à soma.

A tabela abaixo mostra a distribuição dos recursos segundo proposta aprovada pelo Ministério das Cidades.

Tabela 2 – Proposta Final (aprovada pelo PAC Mobilidade)

Fontes de recursos do Projeto Final	Valores (R\$)	Porcentagem
Repasse (OGU)	R\$ 1.000.000.000,00	34,14%
Contra-partida	R\$ 1.178.892.786,00	40,25%
Financiamento	R\$ 750.000.000,00	25,61%
Total de Investimento	R\$ 2.928.892.786,00	100%

Fonte: NOTA TÉCNICA Nº. 138/2012/DeREG/SeMOB/MCIDADES (<https://contas.tcu.gov.br/etcu/ObterDocumentoSisdoc?seAbrirDocNoBrowser=true&codArqCatalogado=8853919>; p. 131. acesso em 20 jul. 2018)

Apenas uma parcela desse recurso seria necessária para o desenvolvimento de estudos e projetos necessários, equivalente à 60 milhões de reais, correspondente ao que se convencionou chamar de “FASE I”. Estes estudos englobavam os estudos de topografia e geotecnia, projetos de engenharia e estudos ambientais, estudos contábeis e administrativos (*due diligence*).

Houve uma definição de prazo, pelo Governo Federal, para a entrega dos projetos, que foi definida no §2º do art. 5º da Portaria nº 65, de 21 de Fevereiro de 2011¹², que instituiu o processo de seleção e diretrizes gerais para o PAC Mobilidade.

Para garantir que os prazos seriam cumpridos, o Governo de Minas, por meio da METROMINAS, deu início ao procedimento licitatório dos estudos de topografia e geotecnia, essenciais para a elaboração dos projetos de engenharia das obras de expansão do metro. Em 31 de março 2012 foram divulgados os avisos de licitação e se tratou de

¹¹Agente operador e financeiro: Caixa Econômica Federal.

¹² Retificada pela Portaria nº 185/2012.

contratação com expectativa de reembolso pelo Governo Federal, a partir da formalização do Termo de Compromisso.

Em abril de 2012, o resultado da seleção do PAC Mobilidade foi oficialmente divulgado por meio da Portaria nº 185, de 24 de abril de 2012:

Figura 3: Divulgação do resultado da seleção pública de cartas-consulta para acesso a recursos do programa pac mobilidade grandes cidades, no ministério das cidades, inseridos na segunda etapa do programa de aceleração do crescimento – PAC 2

DIVULGAÇÃO DO RESULTADO DA SELEÇÃO PÚBLICA DE CARTAS-CONSULTA PARA ACESSO A CIDADES, INSERIDOS NA SEGUNDA ETAPA DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - MUNICÍPIOS BENEFICIADOS INTEGRANTES DO GRUPO MOB 1

UF	Proponente	Município Beneficiado	Intervenção
BA	Governo Estadual	Salvador	Sistema Integrado de Transporte Metropolitano RMS
CE	Governo Estadual	Fortaleza	Implantação da Linha Leste do Metrô de Fortaleza
CE	Prefeitura	Fortaleza	Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - II
DF	Distrito Federal	Brasília	Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul - Corredor Gama - Valparaíso Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Oeste Expansão e Modernização do Metrô do DF
MG	Governo Estadual / Prefeitura	Belo Horizonte	Implantação de Terminais Metropolitanos de Integração Rede de Metrô da RMBH Complexo da Lagoinha

A RECURSOS DO PROGRAMA PAC MOBILIDADE GRANDES CIDADES, DO MINISTÉRIO DAS CIDADES - PAC 2

Carta-Consulta	R\$ Milhões		
	OGU VALOR REPASSE	FIN VALOR EMPRÉSTIMO	TOTAL INVESTIMENTO
000139.02.73/2011-96	1.000	600	3.000
000137.02.73/2011-70	1.000	1.000	3.033
000128.02.73/2011-89	100	200	369
000095.02.73/2011-68 000107.02.73/2011-72 000093.02.73/2011-41	800	1.079	2.211
000143.02.73/2011-36 000112.02.73/2011-21 000153.02.73/2011-35	1.000	1.013	3.102

Fonte: BRASIL (2012).

A Portaria nº 185/2012 deliberou acerca das condições de realização do programa, dentre elas, a imposição de prazos para a entrega dos projetos de engenharia necessários à realização do empreendimento aprovado.

Em face desta condicionante, o Governo de Minas deu sequência às providências de contratação dos estudos e projetos para atendimento dessa disposição. Já estavam em curso as licitações dos estudos geotécnicos e topográficos.

As demais atividades da METROMINAS se deram na seguinte linha cronológica:

- Julho de 2012: o Ministério das Cidades divulgou novas instruções por meio da Portaria nº 331 na intenção de definir as etapas para formalização dos repasses dos recursos de Orçamento Geral da União e da contratação do financiamento;
- Setembro de 2012: iniciou-se o procedimento licitatório para a contratação dos projetos de engenharia, tendo em vista que o prazo de elaboração dos projetos – estimado em um ano – poderia comprometer o cumprimento dos prazos determinados pelo Ministério das Cidades;
- Início das tratativas para assinatura dos instrumentos de repasse, sendo eles termo de compromisso e contrato de financiamento, bem como o documento de transferência da competência de exploração do serviço e patrimonial, o convênio de delegação.

Neste cenário a SETOP apresentou as seguintes propostas de ação para ter condições de assumir o Metro da RMBH:

a) assinatura de um termo de compromisso para execução da FASE I, com o repasse de R\$60 milhões, fonte OGU, cujo objetivo era cobrir os custos dos estudos e projetos necessários à elaboração da PPP;

b) assinatura de um termo de compromisso para o repasse de R\$940 milhões e do contrato de financiamento de R\$750 milhões, para execução da FASE II, já estabelecendo condições de repasse para o contrato de PPP;

c) assinatura do Termo de Convênio de Delegação.

O item “a” era de maior urgência dado que ele é o gargalo para as execuções posteriores, ou seja, a licitação da parceria público-privada e a assunção da operação do metrô pelo Governo do Estado.

O objetivo da organização do projeto em “FASE I” e “FASE II” foi de organizar o andamento dos trabalhos junto a este Ministério, dada a complexidade do Projeto. A primeira fase seriam atividades necessárias para a finalização dos estudos e projetos de concessão do metrô à iniciativa privada - FASE I. Já a FASE II referia-se aos trabalhos ampliação do metro e de operação que seriam desenvolvidos após a licitação da parceria público-privada.

No entanto, desde o início das tratativas do Governo de Minas com o Governo Federal, o cenário brasileiro não se mostrou favorável para as negociações da delegação. O primeiro ponto é o não alinhamento dos dois governos. Em 2011, no início da conversa entre os governos, a União era governada pelo partido dos trabalhadores (PT), por meio da presidente Dilma Roussef e em Minas, o Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), sob o governo de Antônio Anastasia. Quando os governos foram alinhados politicamente, em ambos os entes sob governo do PT, o cenário era conturbado, diante de uma crise democrática, um governo sem recursos financeiros e uma crise fiscal. Além disso, este período foi muito pequeno, de menos de um ano, o que não resultou em nenhuma evolução para a descentralização e estadualização das competências da gestão do transporte sobre trilhos da CBTU para a METROMINAS. E como colocado por Abrucio (2002), os possíveis ganhos de eficiência resultantes da desconcentração das atribuições não são alcançados caso faltem recursos suficientes às administrações locais. Sem uma negociação favorável para a delegação do sistema metroviário à administração estadual, pouco se pôde fazer no sentido de modernizar e expandir o transporte sobre trilhos da RMBH.

Ainda cabe ressaltar uma questão paralela a estes fatos que é a existência de um Contrato da CBTU (Contrato 009/85) cujo objeto ainda não foi completamente executado, e no qual a contratante detém os direitos de execução. Este contrato foi assinado em 25/02/1985 entre as Representantes¹³ e a CBTU para execução de serviços de implantação do Trem Metropolitano de Belo Horizonte. O contrato visa obra de construção do metrô de Belo Horizonte, no trecho Calafate-Barreiro, no trecho projetado para a Linha 2, dentre outras intervenções¹⁴.

A partir disso, acredita-se que o saldo contratual, em valores com data base de nov/2012, era de cerca de R\$80 milhões, que correspondem às obras de transposição da linha 02 – Trecho Barreiro-Calafate, a saber: construção de duas passagens inferiores, construção de três passarelas, construção de duas transposições ferroviárias e término dos muros da faixa de vedação (SETOP, 2012).

¹³Consórcio BH-METRÔ: Mendes Junior Trading e Engenharia S A e Via Engenharia S.A. Disponível em: <<https://contas.tcu.gov.br/sagas/SvlVisualizarRelVotoAcRtf?codFiltro=SAGAS-SESSAO-ENCERRADA&seOcultarPagina=S&item0=13501>> Acesso em: 18 set. 2018

¹⁴<https://tcu.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/341114303/relatorio-de-auditoria-ra-682820029/inteiro-teor-341114314?ref=serp>

Dada a relevância e a interferência destas obras no empreendimento da rede de Metro da RMBH, nas condições propostas pelo Governo de Minas Gerais, faz-se necessário uma definição deste assunto junto à CBTU, que possui o direito de execução do trecho, para continuidade do planejamento de Minas e execução dos projetos.

Por fim, a partir da experiência em outros estados brasileiros, verifica-se que a descentralização (e estadualização) da competência pela gestão dos transportes sobre trilhos da União para o Estado de Minas Gerais pode contribuir para que as obras se efetivem e ocorra uma melhoria na prestação desses serviços.

5 CONCLUSÃO

Percebe-se uma profunda crise nos sistemas de transportes nas regiões metropolitanas brasileiras, devido a uma série de dificuldades, como o crescimento incontrolável do tamanho das metrópoles, aumentando a demanda de todos os serviços básicos. Diante deste cenário, aumentou-se a demanda de transportes mais eficientes, principalmente pelos metroferroviários, nas grandes metrópoles.

Ao longo do contexto histórico de políticas públicas, observou-se maiores e menores tendências a descentralização. Em um momento de abertura democrática com a constituição de 1988, a tendência de descentralização foi mais para as entidades subnacionais.

Assim, em 1993, cria-se a lei que dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros da União para os Estados e Municípios, embasados pelo art. 30, inciso V, da CF de 1998.

A partir de 1994, as unidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram sendo paulatinamente descentralizadas para os seus respectivos governos locais. Em Recife, Belo Horizonte, Porto Alegre, João Pessoa e Natal ainda são administrados e operados pela CBTU.

Desta forma, observa-se que mesmo diante de um cenário mundial de descentralização e incentivo ao transporte metroviário, no Governo Federal brasileiro não se observou grandes investimentos no transporte sobre trilhos. A RFFA foi marcada por uma oferta ineficiente e um grande desequilíbrio econômico-financeiro. A descentralização e estadualização foram efetivadas em poucos estados e não houve muito ânimo em buscar um traçado mais eficiente na linha de transporte ferroviário de passageiros, que seguiu o caminho mais econômico, paralelamente ao de carga já existente.

No caso de Minas Gerais, em 1997, criou-se a empresa pública Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A (METROMINAS), com o objetivo de “planejar, implantar, operar e explorar os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na Região Metropolitana de Belo Horizonte”. (MINAS GERAIS, 1997), cuja composição acionária é composta pelo Estado de Minas Gerais, Municípios de Belo Horizonte e Contagem.

O que se observa de maior tratativa entre o Governo Federal e o estadual mineiro foi a respeito unicamente de projetos, por meio de um termo de compromisso firmado no PACII. Os projetos básicos das linhas 01, 02 e 03, conforme descritos no item 4.2, estão concluídos e atualmente, o projeto da Linha 04 está em fase de conclusão. Assim, não houve nenhuma execução, de fato, para ampliar o sistema de metro de Belo Horizonte até o presente momento e não se têm falado em perspectivas para a delegação do sistema.

Desta forma, conforme o já citado Abrucio (2002), os possíveis ganhos de eficiência resultantes da desconcentração das atribuições não são alcançados caso falem recursos suficientes às administrações locais, que é o cenário observado atualmente. O Estado de Minas Gerais não possui capacidade financeira para arcar com os gastos do Sistema de Trens Urbanos e o Governo Federal encontra-se em uma crise financeira, indispondo de finanças capazes de concretizar esta delegação de administração e operação.

Assim, diante destes desafios, sem uma negociação favorável para a delegação do sistema metroviário à administração estadual, pouco se pôde fazer no sentido de modernizar e expandir o transporte sobre trilhos da RMBH, como, por exemplo, a realização de uma PPP, conforme planos iniciais do governo estadual.

Observou-se, também, ao longo da elaboração deste trabalho, possíveis empecilhos, além dos citados anteriormente, considerando que, hátrês décadas da Constituição Federal embasando a descentralização dos transportes locais e há pouco mais de duas décadas da criação da METROMINAS, nada se foi feito a este respeito. No entanto, por não ser o objetivo analisar possíveis desafios para o caso de Minas Gerais, não se aprofundou neste sentido, de modo que este trabalho não encerra a discussão sobre a descentralização dos serviços sobre trilhos em Minas Gerais. Assim, tem-se que futuros trabalhos podem verificar os desafios da descentralização destes serviços no Estado, por exemplo.

REFERÊNCIAS

ABRUCIO, Fernando Luiz. Descentralização e Coordenação Federativa no Brasil: Lições dos anos FHC. In: Fernando L. Abrucio; Maria Rita Garcia Loureiro. (Org.). O Estado numa era de reformas: os anos FHC - parte 2. Brasília: 2002

AFFONSO, Rui de Britto Álvares. Descentralização e reforma do Estado: a Federação brasileira na encruzilhada revista. *Economia e Sociedade*, Campinas, (14): 127-152, jun. 2000.

METROMINAS. Assembléia Geral Extraordinária, de 08 de novembro de 2017, Cidade Administrativa, Belo Horizonte, Minas Gerai. (Ata). Belo Horizonte: Livro de Assembléias Gerais, METROMINAS, 2017.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. A Província: Um estudo sobre a descentralização no Brasil. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasileira, 1937

BAZANI, Adamo. História da Rodovia Presidente Dutra: 65 anos e um caminho aberto para o desenvolvimento. Publicado em 17 de janeiro de 2016. *Diário do Transporte*. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2016/01/17/historia-da-rodovia-presidente-dutra-ligacao-rio-sao-paulo/>>. Acesso em: 12 jun. 2018.

BRITO Nascimento. Meio Século de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: s, ed., 1961.

BRESSER-PEREIRA, Luiz.Carlos; SPINK, Peter Kevin. Reforma do estado e administração pública gerencial. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2015

BRITO Nascimento. Meio Século de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: s, ed., 1961. *Apud* PARADELA, Célia. Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral. Dissertação de Mestrado apresentada à EBAP - FGV. Mimeo. 1997.

CAMARGO, Aspásia. Inflação e federalismo. *Braudel Papers* n.3, São Paulo: Instituto Fernand Braudel de Economia Mundial, n.3, 1993. Disponível em: http://pt.braudel.org.br/publicacoes/braudel-papers/downloads/portugues/bp03_pt.pdf Acesso em: 06 set. 2018

CANDIDO, José Lourenço. Falhas de mercado e regulação no setor de saneamento básico. *Revista eletrônica. Informe Econômico – UFPI - Ano 1, n. 1, ago. 2013* - Disponível em: . Acesso em 29 out. 2018

CARVALHO, José Murilo. Federalismo y Centralización en el Imperio Brasileño. In CARMAGNANI, Marcelo (coord.). *Federalismos latinoamericanos: México, Argentina e Brasil*. Mexico: El Colegio de México, 1993. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/91771780/CARVALHO-Jose-Murilo-de-Federalismo-y-centralizacion-en-el-Imperio-brasileno-historia-y-argumento>>. Acesso em: 11 jun. 2018

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Relatório da Administração – 1997. Rio de Janeiro, CBTU: 1998

DAVID, Eduardo Gonçalves. A ferrovia e sua história. Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: AENFER – Associação dos Engenheiros Ferroviários, 1998.

ESPINOSA, Roberto Moreno. Descentralização. In CASTRO, Carmem Lúcia; GONTIJO, Cynthia Rúbia; AMABILE, Antônio Eduardo (Orgs). Dicionário de Políticas Públicas. UFMG, Faculdade de Políticas Públicas “Tancredo Neves”, Ed. EdUEMG, Barbacena, 2012

ESTADO DE MINAS, Dilma anuncia em BH recursos para metrô e obras viárias. Postado em 17/01/2014, 16:52. Disponível em:

<https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2014/01/17/interna_politica,488961/dilma-anuncia-em-bh-recursos-para-metro-e-obras-viarias.shtml>. Acesso em: 15 jul. 2018

FERRAZ, Antônio Clóvis Coca Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. Transporte público-urbano. São Carlos: RiMa, 2004

FLEURY, P.F. Gestão Estratégica do Transporte. Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/gestao-estrategica-do-transporte>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

HAIKAL, Daniela Mello Coelho. Descentralização Administrativa. In CASTRO, Carmem Lúcia; GONTIJO, Cynthia Rúbia; AMABILE, Antônio Eduardo (Orgs). Dicionário de Políticas Públicas. Ed. EdUEMG, Barbacena, 2015

VASCONCELOS, Marcos de Oliveira. O Federalismo e a posição do Município no Estado federal brasileiro. Publicado em Jan./2012 Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/20774/o-federalismo-e-a-posicao-do-municipio-no-estado-federal-brasileiro>. Acesso em 10 jun. 2018

IGNARRA, José Cássio. O Processo de Descentralização e Estadualização dos Sistemas de Trens Metropolitanos no Brasil e seus Impactos nos Instrumentos de Gestão e Coordenação das Políticas Públicas Metropolitanas. 2001. 115 p. Dissertação (Mestrado em administração pública)-Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2001. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/3296/000307201.pdf?sequence=1>> . Acesso em: 10 jun. 2018

PAPI, Luciana Pazini. Federalismo no Governo Lula e os Dilemas entre Centralização e a Descentralização: Uma Análise a partir da Política de Assistência Social na Rmpa. IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais - Porto Alegre, RS, Brasil, 19 a 21 de Outubro de 2016, 2016.

PARADELA, Célia. Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral. Dissertação de Mestrado apresentada à EBAP - FGV. mimeo 1997.

PIRES, Maria Coeli Simões. A ressemantização da autonomia municipal em face dos desafios contemporâneos. Revista de informação legislativa, v. 38, 2000 Disponível em: <<https://www.direito.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/download/1170/1103>> Acesso em 10 set. 2018

PIRES, Valdemir. *Municipalismo no Brasil: origens, avanços pós-1988 e desafios atuais*. Cadernos Adenauer, XVII, nº3. 2016. Disponível em: <<http://www.kas.de/wf/doc/21288-1442-5-30.pdf>>. Acesso em 04 set. 2018.

Rezende, Fernando & Afonso, José Roberto Rodrigues (2004) *A Federação Brasileira: Fatos, Desafios e Perspectivas*. Capítulo da Parte III, pp. 301-362, do livro “Federalismo e Integração Econômica Regional – Desafios para o Mercosul”, publicado pela Konrad Adenauer, FGV e Fórum of Federations, em 2004.

RODRIGUEZ, Vicente. *Os interesses regionais e a federação Brasileira*. Ensaios, FEE, Porto Alegre. 1994. Disponível em: <<https://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/viewFile/1705/2072>>. Acesso em 11 jun. 2018

SECCHI, Leonardo. *Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análises, casos práticos*. São Paulo: CENGAGE Learning, 2012.

SEDRU - Secretaria de Estado de Cidades e de Integração Regional de Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.cidades.mg.gov.br/>>. Acesso em 10 jun. 2018

SOUZA, Celina. GOVERNOS LOCAIS E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS UNIVERSAIS. SÃO PAULO EM PERSPECTIVA, 18(2); Scielo, São Paulo 27-41, 2004

SOUZA, Celine. *Políticas Públicas: uma revisão da literatura*. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, n. 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

SCHLEGEL, Rogerio. *Sístoles e diástoles? Centralização e descentralização decisória no Brasil do século XX*. XXVI Simpósio Nacional de História. História das Instituições e da Cultura Política – em Natal (RN), 26 de julho de 2013. Disponível em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1371132417_ARQUIVO_rschlegel.anpuh2013.pdf Acesso em: 11 jun. 2018

KUGLEMAS, Eduardo; SOLA, Lourdes. *Recentralização/descentralização - dinâmica do regime federativo no Brasil dos anos 90*. Tempo soc. vol.11 no.2 São Paulo Oct. 1999. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20701999000200005. Acesso em: 12 jun, 2018

Páginas da Internet Consultadas:

Em nova reunião, sai decisão e Governo do estado assume metrô de Salvador. Disponível em: <<https://www.ibahia.com/detalhe/noticia/em-nova-reuniao-sai-decisao-e-governo-do-estado-assume-metro-de-salvador/>> Acesso em 06 jun. 2018.

EMPRESA. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/empresa-natal>>. Acesso em 01 mai.2018.

História da Rodovia Presidente Dutra: 65 anos e um caminho aberto para o desenvolvimento. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2016/01/17/historia-da-rodovia-presidente-dutra-ligacao-rio-sao-paulo/>> Acesso em: 15 mai. 2018

HISTÓRIA. Disponível em: <http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=48> Acesso em 24 mai.2018.

HISTÓRICO. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em 31/ mai. 2018.

https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/licitacoes-jp/images/relatorios/conad/252_2008.pdf
acesso 09/05/2018

Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, set. 2012. Disponível em: <http://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2017/01/rffsa-mt-jose_francisco_cruz.pdf>. Acesso em 02 mai. 2018

METRÔ RIO. UNDERSTAND HOW IT WORKS. Disponível em: <<http://www.rioigo.com/en/2017/09/21/metro-do-rio/>>. Acesso em: 06 ago. 2018

NOSSA HISTÓRIA. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/Nossa-Historia.aspx>>. Acesso em 31 mai. 2018.

QUEM SOMOS. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>>. Acesso em: 31/ mai. 2018.

SETOR METROFERROVIÁRIO. Disponível em: <<https://ferrovia.sp.senai.br/institucional/3543/0/setor-metroferroviario>>. Acesso em 31 mai.2018.

SOBRE O METRÔRIO. Disponível em: <<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Sobre>> Acesso em 20 mai. 2018.

SUPERVIA TRENS URBANOS. Disponível em: <<http://supervia.com.br>> Acesso em: 20 mai. 2018.

TRANSPORTES TRENS. Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=220530>> Acesso em 17 mai. 2018

Legislações:

BAHIA. Lei nº 12.808, de 25 de abril de 2013. Dispõe sobre a inclusão da Companhia de Transporte de Salvador - CTS, na estrutura organizacional da Administração Pública do Poder Executivo Estadual, e dá outras providências.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF

_____. Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993. Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os Estados e Municípios, e dá outras providências.

_____. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

_____. LEI nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

_____, Portaria nº 185, de 24 de abril de 2012, Divulga o resultado do processo de seleção para beneficiar os municípios integrantes dos Grupos MOB 1, MOB 2 e MOB 3, do PAC Mobilidade Grandes Cidades, da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. Diário Oficial da União, Brasília, DF

MINAS GERAIS. Lei nº 12.590, de 27 de julho de 1997. Autoriza o Poder Executivo a constituir Empresa de Transporte Público Urbano sobre Trilhos

SÃO PAULO, Lei nº 7.861, de 28 de maio de 1992, Autoriza o Poder Executivo a constituir a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, e dá outras providências.

RIO DE JANEIRO, Lei nº 2143, de 27 de julho de 1993, Autoriza o poder executivo a constituir a companhia fluminense de trens urbanos-FLUMITRENS e a transferir o controle da companhia do metropolitano do rio de janeiro para o município do Rio de Janeiro e dá outras providências.