



ARTIGO TÉCNICO Nº 10 **SÉRIE**

VOLUME II HISTÓRIA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

ABRIL/2024

 [infrasaoficial](#)

 [infra.oficial](#)

 [infra-oficial](#)

 [infrasa.oficial](#)

 observatorio@infrasa.gov.br

 institucional@infrasa.gov.br

 www.ontl.infrasa.gov.br

 www.infrasa.gov.br

ONTL
Observatório Nacional de Transporte e Logística

INFRA S.A.

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**

Luiz Inácio Lula da Silva

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

José Renan Vasconcelos Calheiros Filho

INFRA S.A.**DIRETOR-PRESIDENTE**

Jorge Luiz Macedo Bastos

DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

Elisabeth Alves da Silva Braga

DIRETOR DE EMPREENDIMENTOS

André Luis Ludolfo da Silva

DIRETOR DE PLANEJAMENTO

Cristiano Della Giustina

DIRETOR DE MERCADO E INOVAÇÃO

Marcelo Vinaud Prado

SUPERINTENDENTE DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO

Lilian Campos Soares

GERENTE DE INOVAÇÃO

Sirléa de Fátima Ferreira Leal Moura

COLABORADORES

Breno José de Paula Toledo

Otávio Augusto Alves Pinto Viegas

Thiago de Oliveira Borges - Diagramação

**Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL
Infra S.A.**

Endereço: SAUS, Quadra 01, Bloco G, Lotes 3 e 5, Asa Sul, Brasília - DF - 70.070-010

E-mail: ontl@infrasa.gov.br / institucional@infrasa.gov.br

Site: www.infrasa.gov.br / www.ontl.infrasa.gov.br



Dando continuidade à série - em dois volumes - referente à História das Ferrovias Brasileiras iniciada com o Artigo Técnico nº 8, publicado em dezembro de 2023¹, publicamos o segundo volume neste artigo, com a continuação histórica de nossas ferrovias, apresentando suas estatizações, as desestatizações e recuperação seletiva das ferrovias e, posteriormente, o reinvestimento estatal e modernização legislativa do sistema ferroviário nacional.

Estatização das ferrovias (1957-1996)

Nesse período, o Brasil viveu uma grande industrialização, concentrada em São Paulo, cuja produção precisava ser distribuída para o restante do país. Optou-se, à época, por investir na malha rodoviária, em detrimento da malha ferroviária, ficando assim as rodovias servindo principalmente à produção industrial e as ferrovias às *commodities* agrícolas e minerais.

A opção por construir uma rede de rodovias federais ocorreu pelo fato de que estas demandam menos recursos, e ficam prontas em poucos anos, ou mesmo meses. Já as ferrovias demandam muito mais recursos, e demoram mais de uma década para serem concluídas. O país tinha muita pressa naquela época. Brasília foi construída, no meio do Planalto Central, em cinco anos. Poucos anos depois, o cerrado começou a ser desbravado, até se tornar o celeiro do mundo, ao mesmo tempo em que nossa economia passou a crescer a taxas de dois dígitos. Em 1968, o crescimento do PIB foi de 9,8% a.a.², e em 1973 de 14% a.a. Neste período, a média do crescimento foi superior a 10%. Era preciso transportar bens e pessoas por todo o país, e a opção foi não esperar pela construção de novas ferrovias.

Em 1957, no governo de Juscelino Kubitschek, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA - Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957), sob a forma de sociedade de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes, unificando administrativamente as 18 estradas de ferro independentes pertencentes à União distribuídas pelo país, totalizando aproximadamente 37.000 Km de extensão. Em 1969 essas ferrovias foram agrupadas em quatro sistemas regionais:

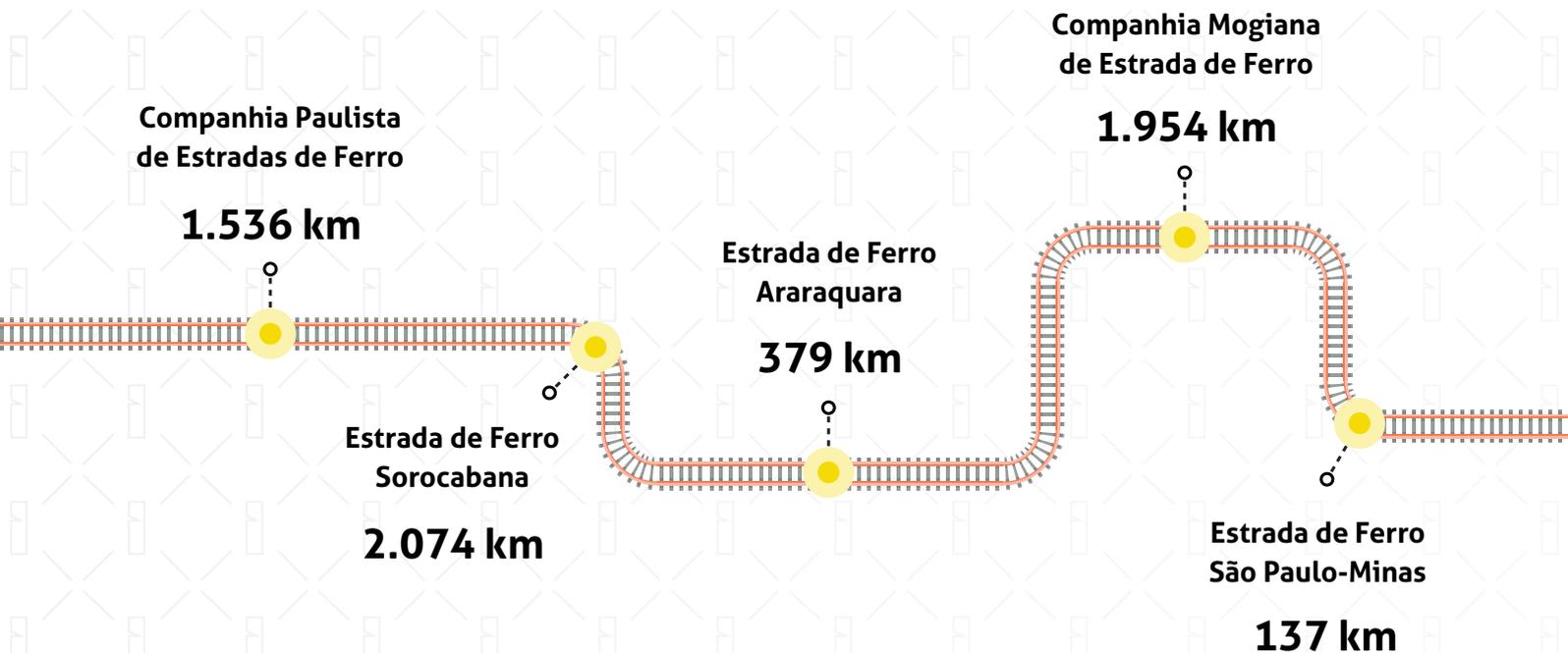


¹ <https://ontl.infrasa.gov.br/publicacoes/artigos-tecnicos/>

² https://pt.wikipedia.org/wiki/Milagre_econ%C3%B4mico_brasileiro



Já em 1971, foi criada a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA - Lei 10.410/SP, de 28 de outubro de 1971), unificando 5 estradas de ferro paulistas, e gerindo aproximadamente 6.000 km de ferrovias, sendo elas:



Em 1974 foi extinto o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), sendo transferidas suas funções para a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes e para a RFFSA.

Apesar de ter um custo operacional baixo por tonelada transportada, a RFFSA necessitava de subsídios para cobrir o custo dos seus serviços, em razão de apresentar déficits operacionais³. As subvenções anuais para o setor ferroviário em 1970 haviam sido reduzidas em mais de 50%, comparando com os anos de 1962 a 1965, mas ainda eram relevantes. Por isso, coube à RFFSA otimizar a rede ferroviária nacional e desativar os ramais que não mostrassem viabilidade econômica. Entretanto a desativação de ramais regionais não foi feita com a adequada análise de custo-benefício, tanto do ponto de vista social como financeiro.

Com as grandes distâncias entre as capitais e as principais cidades do país, as ferrovias não conseguiam competir com o transporte rodoviário e aeroviário para o transporte de passageiros, e foram se especializando no transporte de cargas, em especial de *commodities*.

Desde a década de 1950 já havia estudos para a construção de uma ferrovia especializada no transporte de minério de ferro e na década de 1970 foram concluídos os estudos para a implementação desta ferrovia que ligaria as metrópoles de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro. O crescimento anual de mais de 10% justificou o investimento nesta nova ferrovia, pois a infraestrutura para o transporte de minério de ferro para as siderúrgicas e para a exportação já se mostrava insuficiente.

Conhecida como Ferrovia do Aço, sua construção começou entre 1974 no trecho em Belo Horizonte e Jeceaba e em 1975 foi assinado um dos maiores contratos entre uma subsidiária da RFFSA e 25 empresas do setor ferroviário para a construção do primeiro trecho. A construção dessa ferrovia sofreu muito com a crise do petróleo de 1979, com a crise na balança de pagamentos e da dívida externa e com grandes falhas de gestão, planejamento e execução do projeto.

³ OKOMURA, Stella



Durante a segunda metade da década de 1970, a crise econômica e a necessidade de reduzir os gastos governamentais forçou a redução do ritmo das obras até que elas foram suspensas em 1978 e retomadas em 1979 em ritmo menor. Somente em 1989 a obra foi concluída, com grande redução de escopo. O ramal entre Belo Horizonte de São Paulo não foi concluído, a ferrovia não foi eletrificada e diversos túneis, pontes e viadutos foram abandonados. O maior túnel abandonado tem extensão de 8,7 km. Foram previstos setenta túneis, com extensão total de 50 km, e 92 pontes e viadutos. Túneis de grande extensão só podem ser usados por ferrovias eletrificadas, pois inviabilizam a exaustão da fumaça das locomotivas à diesel⁴.



Fonte: Estado de Minas⁵.

⁴ https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_do_Aço#Liga%C3%A7%C3%B5es_Externas

⁵ https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2013/04/07/interna_nacional.368397/ferrovia-do-aco-custou-us-4-bi-e-demorou-5-mil-dias-para-ser-concluida.shtml



Nesse período, tanto a RFFSA quanto a FEPASA tiveram seus investimentos reduzidos drasticamente, por conta da crise econômica que o Brasil enfrentava.

Em 1984, a RFFSA encontrava-se em uma situação financeira e técnica-operacional delicada, não conseguindo arcar com as dívidas contraídas, o que favoreceu, no mesmo ano, a criação da Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU), que passou a administrar os transportes de passageiros urbanos, através do Decreto n.º 89.396, de 22 de fevereiro de 1984.

Desestatização e recuperação seletiva das ferrovias (1996-2007)

Com o advento do Programa Nacional de Desestatização (PND - Lei nº 8.031 de 12 de abril de 1990), a União iniciou uma série de desestatizações. Houve também a criação do Fundo Nacional de Desestatização, tendo como gestor o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), instituído pelo Decreto nº 99.464, de 16 de agosto de 1990. Também coube ao BNDES a missão de prestar apoio operacional e administrativo ao Conselho Nacional de Desestatização (CND).

As desestatizações também reverberaram no setor ferroviário, com a inclusão da RFFSA no PND (Decreto nº 473, de 10 de março de 1992), e a concessão de suas ferrovias à iniciativa privada (entre 1996 e 1998), que foram segmentadas em 06 malhas ferroviárias, totalizando 22 mil km de extensão em 73% do total nacional.

Aliquidação da RFFSA se deu pela realização de seus ativos (ações destinadas à conversão do patrimônio em capital) não operacionais e pelo pagamento de seus passivos. Seus ativos operacionais (locomotivas, vagões, infraestrutura etc.), ligados diretamente à operação ferroviária, foram arrendados às concessionárias responsáveis pela operação futura das malhas.

O Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999, dispôs sobre a dissolução, liquidação e extinção da RFFSA. Em 2007, ocorreu o término do processo de liquidação e extinção da RFFSA (Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007) regulamentada pelo Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 (nova redação dado pelo Decreto nº 6.769 de 10 de fevereiro de 2009), e sancionado pela Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007.

As concessões ocorreram na seguinte ordem:

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.	01/03/1997	6.586
Paulista	10/11/1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01/01/1999	4.236
Total				25.895

Fonte: RFFSA e BNDES.



Fato interessante ocorreu quando da privatização da Companhia Vale do Rio Doce, o qual a União outorgou a operação da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e da Estrada de Ferro Carajás (EFC) a ela, visto que sua produção mineral garantia a demanda de carga para estas ferrovias.

Em 1998 a FEPASA havia sido incorporada à RFFSA (Decreto nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998), e com a concessão da Malha Paulista concluiu-se as concessões das malhas administradas pela RFFSA, no mesmo ano.

Todas essas concessões tiveram prazo de 30 anos, com a transferências dos ativos operacionais para as novas concessionárias, assim como o direito de operá-las.

Logo após esse período, ocorreu o *boom* de *commodities*, e o Brasil aumentou significativamente suas exportações agrícolas e minerais. Nesse sentido o foco de atuação das ferrovias recém concedidas à iniciativa privada foi atender ao mercado externo, formando-se corredores ferroviários de exportação, com fluxo unidirecional (do continente aos portos marítimos), e com as composições retornando praticamente vazias. Existe a demanda de transporte de fertilizantes, defensivos e implementos agrícolas, combustível, sementes e insumos gerais, mas estes são bem menos significativos tanto em peso quanto em volume.

Uma vez que essas concessões visavam atender a esses corredores ferroviários exportadores, as novas concessionárias optaram por abandonar boa parte dos trechos concedidos, por estes não atenderem à exportação e para direcionar seu capital aos trechos mais rentáveis. Aproximadamente 2/3 da malha foi abandonada e/ou subutilizada devido ao fato de que os contratos de concessão não as obrigavam a manter toda a malha concedida em operação e com manutenção adequada.

Também por fugir dos objetivos estratégicos das concessionárias, por não serem rentáveis e pela inviabilidade de competir com o setor aéreo e rodoviário, nesse mesmo período o transporte ferroviário de passageiros no país foi desativado, com exceção de um fluxo modesto na Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e na Estrada de Ferro Carajás (EFC).

Reinvestimento estatal e modernização legislativa do sistema ferroviário brasileiro (2007- dias atuais)

Com o aumento da produção agrícola brasileira, a União, visando atender às demandas do setor agrícola exportador, voltou a investir de forma mais contundente na construção de ferrovias, interligando as regiões produtoras de *commodities* agrícolas aos portos exportadores brasileiros.

Através da empresa pública federal Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, a União investiu na construção de duas ferrovias estruturantes, a Ferrovia Norte-Sul (FNS), cortando o país longitudinalmente e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste FIOLE), de forma transversal, ligando o Estado do Goiás aos portos exportadores. Esta ferrovia também atenderá ao estado do Mato Grosso, maior produtor agrícola brasileiro. Para interligar os estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso à FNS, a Valec projetou a Ferrovia de Integração do Centro Oeste (FICO) e sua construção está sendo feita com o apoio da iniciativa privada.

Como as malhas ferroviárias brasileiras advindas da RFFSA estão sendo operadas por um número restrito de concessionárias e grande parte das malhas da RFFSA encontram-se abandonadas ou subutilizadas, foi necessária uma adaptação do ordenamento jurídico do setor frente a essa nova realidade.

A união resolveu antecipar a renovação dos contratos de concessão das antigas malhas da RFFSA para viabilizar a construção de novas ferrovias, ou o aumento da capacidade de carga das já existentes, para



evitar o processo conturbado de nova licitação ou de relicitação dos contratos de concessão ferroviária da década de 90.

Nessas renovações, foi criado um instituto jurídico inexistente no setor até então, o dos investimentos cruzados, onde as concessionárias puderam renovar suas concessões sem o pagamento de multas por desobedecer a certas obrigações contratuais, mas com a obrigação de investir diretamente na construção de outras ferrovias, não necessariamente no Estado onde se encontram suas concessões, mas de acordo com as diretrizes da União. Vale ressaltar que, uma vez construídas, serão patrimônio da União, ficando disponíveis para futura concessão.

Um exemplo de investimento cruzado é a construção de parte da Ferrovia Centro-Oeste (FICO), que embora se situe no Estado do Mato Grosso, foi concebido através da renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), que liga Minas Gerais ao Estado do Espírito Santo.

Em 2021, foi publicado o novo Marco Legal das Ferrovias, mediante a Medida Provisória 1.065/2021 (convertida na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021), buscando atrair investimentos privados para o setor. Nele, foi criada a possibilidade do regime de autorização ferroviária, além do regime de concessão, com o risco do investimento sendo totalmente assumido pelo setor privado. Hoje existem aproximadamente 70 pedidos em vigor, firmados através de 46 contratos de adesão, com aproximadamente 12 mil km de extensão e 225 bilhões de reais de possíveis novos investimentos⁶. Neste regime, o autoritário não precisa comprovar a capacidade de realizar os investimentos necessários, mas compete a ele todo o processo de planejamento, construção e aquisição das terras por onde passará a ferrovia.

Por fim, tirando como base todo o histórico das ferrovias brasileiras, em que determinado momento de sua história o protagonista dos investimentos ferroviários foi o Estado e em outros o privado, podemos afirmar que, devido ao grande volume de capital necessário para a construção de uma ferrovia e por seu retorno sobre o investimento ser de longo prazo, a responsabilidade do desenvolvimento desse modo de transporte vital para a transformação do Brasil em uma potência econômica mundial, é importante que Governo e iniciativa privada realizem investimentos no setor, individual e/ou mutuamente. Só assim veremos ferrovias cortando todo o nosso país e gerando emprego, renda e significativa diminuição dos custos de transportes nacionais.

⁶ Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conjur/o-novo-marco-regulatorio-das-ferrovias-brasileiras>