



## FERROVIÁRIOS BRASILEIROS: MUITO ALÉM DO FIM DA LINHA (1950- 2000)

Ivanil Nunes<sup>1</sup>

---

**Resumo:** A malha ferroviária brasileira, que tanto motivou o retorno da iniciativa privada ao setor na década de 1990, difere, e muito, daquele conjunto de empresas deficitárias encampadas meio século antes. Dentre os fatores que atraíram o retorno do investidor privado ao setor estava o fato de que em 1990, a RFFSA, por exemplo, transportava seis vezes mais cargas do que transportara no ano de sua fundação, em 1957; ao mesmo tempo em que esta empresa havia reduzido em quase 70% a força de trabalho por ela empregada, no mesmo período. Acontecimento similar estava ocorrendo na Ferrovia Paulista SA (FEPASA), no período entre 1971, ano de sua fundação, e 1995, ano que antecede à sua “privatização”. O objetivo neste artigo será analisar alguns dos principais fatores que levaram à redução do emprego no setor ferroviário e a relação deste fenômeno com a “reprivatização” do setor na década de 1990. Afinal, será que existe uma relação direta entre desmonte de parcela das ferrovias brasileiras, demissão dos ferroviários e o processo de reconcessão realizado na década de 1990? A argumentação apresentada neste trabalho é que após a completa estatização do sistema ferroviário entre as décadas de 1940/1960 o Estado (em âmbito federal e estadual) executou uma série de ações que “racionalizaram” o funcionamento do sistema ferroviário brasileiro. Medidas tais como a erradicação das linhas, redução na quantidade de passageiros transportados, dentre outros serviços, acarretaram, por consequência, diminuição na quantidade de ferroviários empregados; embora tenha ocorrido enorme aumento no total das cargas transportadas. A volta dos investidores privados ao setor parece ser um elemento a mais a contrariar a tese de suposto empreguismo ou de baixa produtividade dos ferroviários brasileiros, sob a gestão pública.

**Palavras-chaves:** ferroviários, ferrovias, privatização, RFFSA, FEPASA.

---

Entre 1948 e 1949, observa-se uma saída quase total dos investidores privados do setor ferroviário brasileiro. Em 1948, 27% das ferrovias eram ainda administradas por particulares. Ao final de 1949, de um total de 35.972 quilômetros de vias em operação no Brasil, restavam apenas 4.820 quilômetros de linhas (13,4% do total) que continuavam a ser administradas por empresas particulares, enquanto 27.742 (77% do total) haviam sido encampados pelo governo federal<sup>2</sup> que administrava diretamente 20.009 quilômetros (55,6% do

---

<sup>1</sup> Pós-Doutorando pela Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia, no qual desenvolve a pesquisa intitulada “A reinvenção dos negócios ferroviários: Argentina e Brasil, 1950-1990”. Doutor (em Ciências Sociais) – Programa de Integração da América Latina – PROLAM. Universidade de São Paulo. São Paulo, nov. de 2008. Mestre (em Economia) pelo Programa de Pós-Graduação em Economia, área de concentração em História Econômica, Universidade Estadual Paulista. Graduado em Ciências Sociais (Licenciatura e Bacharelado) pela Universidade Estadual Paulista. Membro do Grupo de Pesquisa CNPQ: “Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes”. Bolsista FAPESP, 2013-2014; ivanilnunes@usp.br

<sup>2</sup> No ano de 1949 foram transferidas para o controle do governo federal a Rede

total); outros 11.142 quilômetros (31% do total) eram administrados pelo conjunto dos estados<sup>3</sup>. Poucas eram as ferrovias que continuavam a existir como empresa privada<sup>4</sup>(BRASIL, MVOP, 1955, p.15-17).

Em seu conjunto<sup>5</sup>, as empresas ferroviárias brasileiras apresentavam consistentes déficits, quando comparadas as suas respectivas receitas com suas respectivas despesas, conforme se pode verificar na tabela abaixo.

---

Ferroviária do Nordeste (antiga Great Western of Brazil Railway), Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Ilhéus. Dentre outras, já estavam sob a administração do governo federal as E.F. Madeira-Mamoré, E.F. Tocantins, E.F. Bragança, Rede de Viação Cearense, Guaira Porto Mendes (antiga Mate Laranjeira), Leste Brasileiro, E.F. Goiás, Bahia a Minas, Santos a Jundiá, Noroeste do Brasil, Paraná-Santa Catarina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Central do Brasil.

<sup>3</sup> Dentre estas as de propriedade do governo paulista: as Estradas de Ferro Sorocabana (com a Tramway da Cantareira), Araraquara, São Paulo e Minas, Campos de Jordão, Monte Alto e, E. F. Bragantina; do governo do Bahia, a E. F. Nazaré; do governo gaúcho, a E. F. Palmares a Osório; e, do governo capixaba, a E. F. Itapemirim.

<sup>4</sup> Dentre estas: Estrada de Ferro São Paulo Goiás; Estrada de Ferro do Dourado, comprada pela Paulista naquele ano; Estrada de Ferro Jaboticabal; a Estrada de Ferro Mogiana, estatizada em 1952; a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, estatizada em 1961; Estrada de Ferro Vitória a Minas; Estrada de Ferro Itabapoana; Estrada de Ferro Corcovado; Estrada de Ferro Morro Velho; e outras companhias menores, tais como a Estrada de Ferro Votorantim, Estrada de Ferro Morro Agudo, Estrada de Ferro Barra Bonita, Ramal Férreo Campineiro, Estrada de Ferro Itatubense, e Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

<sup>5</sup> Importantíssimo ter-se em mente que estes dados se referem à média do resultado obtido pelo conjunto destas empresas – não se pode confundir aqui a parte com o todo. Se analisados individualmente o desempenho de cada empresa, verificar-se-á que algumas delas apresentavam maiores ou menores déficits; e, em alguns poucos casos (particularmente dentre aquelas as “particulares”, entre 1948-50; “Dos Estados e por eles administrados”, em 1950; e dentre as “da união arrendadas”, em 1951), se encontrará casos até mesmo de superávit.

**Tabela 1** -Ferrovias brasileiras. Receitas e despesas (mil Cr\$), segundo a propriedade das empresas.

Da União e por ela administrada				Da União arrendadas			
Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)	Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)
1948	1.708.070	2.251.767	131,8	1948	457.498	577.029	126,1
1949	2.419.777	3.165.285	130,8	1949	510.300	670.388	131,4
1950	2.227.258	3.432.066	154,1	1950	499.969	677.279	135,5
1951	2.654.468	3.790.166	142,8	1951	574.631	323.737	56,3
Total	9.009.573	12.639.284	140,3	Total	2.042.398	2.248.433	110,1
Dos Estados e por eles administrados				Particulares			
Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)	Anos	Receita total	Despesa total	Saldo (%)
1948	577.316	619.447	107,3	1948	1.013.395	995.528	98,2
1949	646.563	703.455	108,8	1949	724.054	653.189	90,2
1950	687.130	663.593	96,6	1950	756.333	694.144	91,8
1951	860.703	974.780	113,3	1951	398.133	825.882	207,4
Total	2.771.712	2.961.275	106,8	Total	2.891.915	3.168.743	109,6

Fonte: BRASIL, MVOP, 1955, p.27.

Portanto, neste contexto, de histórica ampliação de estatização, combinada com generalizada crise deficitária, da maioria das ferrovias brasileiras, é que se inicia o processo de formação da Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), que ocorrerá em 1957 – a partir da reunião de 12 empresas férreas, que em seu conjunto eram altamente deficitárias, e cujas propriedades pertenciam à União desde antes de 1934, e outras dez empresas férreas encampadas entre 1935-1968<sup>6</sup>. A RFFSA operou até a sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização (Decreto n.º 473/92), quando se iniciou a transferência de suas malhas para a iniciativa privada, por um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. No âmbito estadual, foi constituída a Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA), em 1971, através da unificação sob um só controle das principais ferrovias anteriormente pertencentes ao governo do estado de São Paulo que, ao longo do século XX, em diversas ocasiões anteriores, já havia reestatizado aproximadamente cinco mil quilômetros de linhas férreas

<sup>6</sup> E. F. Ilhéus (132 km); Santos a Jundiá (139 km); E. F. Santa Catarina (163 km); E. F. D Tereza Cristina (264 km); E. F. Nazaré (325 km); V. F. F. Leste Brasileiro (2.545 km); Rede F. Nordeste (2.655 km); R. V. Paraná - S. Catarina (2.666 km); E. F. Leopoldina (3.057 km) e Viação F. R. G. do Sul (3.735 km) (Revista Ferroviária. Janeiro de 1990, p.15).

(REVISTA FERROVIÁRIA, 1992, p.7; BRASIL, 1968; FEPASA 20 ANOS, 1991); ferrovias estas que no início da década de 1970, também apresentavam, em seu conjunto, déficit operacional de 72,3% em relação à receita. Dentre elas destacava-se até mesmo a Companhia Paulista, que havia sido, desde a sua fundação, uma das mais rentáveis do Brasil, e que passou a fazer parte do conjunto das ferrovias deficitárias brasileiras a partir de 1961 (déficit de 20%), 1962 (déficit de 77%), 1963 (déficit de 122%), 1964 (déficit de 139%), e assim continuou deficitária, até a sua incorporação à FEPASA, em 1971.

Ao tomar contato com este cenário, diversos autores brasileiros passaram a argumentar ou corroborar com a ideia de que a partir da década de 1940, as ferrovias brasileiras teriam entrado em decadência e por este motivo teria ocorrido um certo "fim da era ferroviária"; motivo pelo qual teria ocorrido uma quase total encampação do sistema ferroviário brasileiro a partir da década de 1950. Dentre os principais defensores desta argumentação central e suas variantes destacam-se Odilon Nogueira de Matos (1990), Mivaldo Messias Ferrari (1981), Flávio Azevedo Marques de Saes (1981) e Helena Maria A. Capelini (1986). De fato, a se julgar pelo desempenho econômico do sistema ferroviário naquele período, o fim parecia próximo; parecia tratar-se do "fim da era ferroviária", principalmente após a entrada em vigor do Decreto-lei nº 2.698, de 27 de dezembro de 1955, que implantou uma política estatal de erradicação de linhas férreas consideradas "reconhecidamente deficitárias" (BRASIL, 1956, p.149).

A crise ferroviária atingia quase a totalidade de empresas férreas brasileiras que passavam a sofrer concorrência implacável do modal rodoviário. Conforme se pode verificar na tabela, abaixo, a partir de 1950, parte das linhas férreas foram sistematicamente erradicadas, enquanto ocorria expansão das rodovias (pavimentadas).

**Tabela 2** - BRASIL. Comparativo das extensões das malhas férreas e rodoviárias, 1950-1975.

Ferrovias				
1950	1960	1970	1975	Δ % 1950/1975
35.280	38.339	32.102	29.788	-15,6
Rodovias pavimentadas				
1950	1960	1970	1975	Δ % 1950/1975
13.500	16.441	42.378	77.665	475,3

Fonte: CEPAL, 1965, p.5-6. ALAF, 2006.

## A reinvenção do setor ferroviário

No entanto, as ferrovias não foram “abandonadas” e, muitos menos, passaram por um processo generalizado de desmonte. Na verdade, foram desativados apenas alguns serviços de seu modelo de negócios, particularmente aqueles cujas funções “extrapolavam” os propósitos da exportação de mercadorias provenientes dos interiores dos países em direção aos portos. Depois de aproximadamente quatro décadas, em que a maior parte das ferrovias esteve sob a administração estatal, e após passar por amplo processo de readequação, estas linhas férreas voltaram a despertar, novamente, o interesse de empresas e investidores privados que retornaram ao setor.

Tal retorno dos investidores privados ao setor permite deduzir-se que as ferrovias disponibilizadas à reconcessão, na década de 1990, eram econômica e operacionalmente bastante diferentes daquelas estatizadas algumas décadas antes. Quando se compara o ano de fundação 1957 com o de 1990 ou 1995, anos em que, respectivamente, se precede à inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização (no Governo Collor), e o que antecedente à sua desestatização (no Governo FHC), fica evidente que a malha ferroviária brasileira, que tanto motivou o retorno da iniciativa privada ao setor, na década de 1990, difere, e muito, daquele conjunto de empresas deficitárias encampadas meio século antes, conforme se pode ver no quadro abaixo.

**Quadro 1** - RFFSA. Indicadores operacionais. (1957 - 1995)

Ano	Linhas em exploração	Empregados	Cargas [mil TKU)	Passageiros interurbanos [kmxmil]	Bagagens e encomendas	Animais [TKU]
1957	28.460	161.791	5.640.617,6	4.647.194	138.964	327.340
1960	28.583	153.618	7.431.702,5	4.997.601	91.067	307.287
1971	24.772	120.515	11.580.335,0	2.496.178	15.966	345.601
1979	23.897	94.959	27.640.000,0	1.602.933	3.150	45.554
1984	22.837	85.736	33.503.137,0	1.149.040	5.012	17.605
1990	21.964	52.976	34.546.421,0	527.857	s/d	s/d
1995	21.859	37.469	36.388.282,0	86.348	s/d	s/d

Fonte: Anuários estatísticos da RFFSA

Na RFFSA, entre 1957- 1995, o transporte de cargas cresceu em torno de 545%; o que indica ter ocorrido no período uma maior produtividade dos trabalhadores ferroviários (considerando-se a quantidade de trabalhadores empregados em função da carga transportada), pois, tal aumento do tráfego de cargas ocorreu paralelamente à redução da extensão das linhas, da quantidade de passageiros interurbanos transportados, dos transportes de bagagens e

encomendas e da erradicação total na modalidade de transportes de animais – o que possibilitou, por consequência, uma drástica redução na quantidade de ferroviários empregados. Cada vez menos trabalhadores foram necessários para se realizar aqueles serviços – justamente os serviços que, antes realizados por ferrovias, foram “deslocados” para o modal rodoviário. Os dados relativos aos transportes de cargas apontam que a produtividade aumentou de uma média trinta e cinco mil TKUs por mil empregados para 971 mil TKUs por mil empregados - um acréscimo de "eficiência" laboral equivalente a quase 2.700%.

Nas ferrovias localizadas em São Paulo, sob a administração da FEPASA, algo similar também ocorreu. Após vinte anos de administração estatal, as ferrovias paulistas sob a administração da FEPASA tiveram o quadro de funcionários reduzido a menos da metade: passando de 36.642, em 1971, para 17.658 em 1991. O transporte de passageiros foi reduzido, em 1985, à metade do total transportado em 1971, e o transporte de bagagens e encomendas e animais foram praticamente extintos durante a década de 1980.

**Quadro 2 -FEPASA. Indicadores operacionais (1971 - 1991)**

Ano	Linhas (extensão)	Ferrovíários	Passageiros por km (interior)	Mercadorias (toneladas por km)	Bagagens e encomendas (ton por km)	Animais – cabeças por km
	(km)	Quantidade	(PKM x milhões)	(TKU x milhões)	(TKU x mil)	CKM
1971	5.251,0	36.642	2.115,8	1.926,9	8.157,0	158.715,0
1975	5.295,0	24.892	2.075,6	3.808,8	3.859,0	49.588,0
1980	5.054,0	19.422	1.335,3	7.380,1	48,0	708,0
1985	5.036,0	19.443	1.084,8	7.279,2	8,7	34,0
1991	4.915,0	17.658	1.218,1	6.346,4	8,9	nd

Fonte: FEPASA: Anuário estatístico. Animais, em 1980 e 1985, foram quantificados em TKU.

Tal qual vinha ocorrendo na malha administrada pela RFFSA, o transporte de mercadorias na FEPASA cresceu durante toda a década de 1970, chegando, em 1991, a representar quase 230% a mais do que o realizado vinte anos antes. E, também tal qual ocorrido na RFFSA, esse novo modelo de negócios da FEPASA passou a requerer bem menos trabalhadoras e trabalhadores para operá-lo.

A partir da década de 1990, reinicia-se o retorno do concessionário privado ao mercado de transportes ferroviário, que há décadas havia sido

encampado pelo Estado, justamente por não despertar interesses econômicos aos concessionários privados à época; toda a malha ofertada pelo poder concedente encontrou candidatas nelas interessadas. Todas essas malhas, objeto de concessão pública nos anos noventa, já haviam sido no passado objeto de concessões privadas. Pode-se afirmar que a transferência de linhas férreas do público ao privado tratou-se, novamente de uma reconcessão que se insere dentro de um novo ciclo de exploração dos serviços ferroviários no Brasil. Outras importantes malhas férreas foram transferidas à iniciativa privada dentro deste contexto, dentre elas, as linhas das Estradas de Ferro Vitória-Minas e Estrada de Ferro Carajás, cujas concessões foram transferidas para a Companhia Vale do Rio Doce quando do processo de privatização desta mineradora em 1997 (ANTT, 2008).

A reconcessão encerrou, portanto, um longo ciclo de operação estatal no setor, abrindo-se, outra vez, à volta da participação privada ao setor, conforme bem expressou a Revista Ferroviária – canal especializado do setor ferroviário, desde a década de 1940:

Fechamos o ciclo, portanto. Mais um. O que surgiu privado no século XIX, que foi encampado pela primeira vez com a República, que voltou aos concessionários no início do século XX, que foi novamente encampado por Vargas, é agora devolvido ao setor privado com os leilões da Bolsa do Rio. Não há dúvida de que mais adiante vai ser encampado de novo. Mas, até lá, é certo que as estradas de ferro vão estar fazendo (sic) parte ativa do novo ciclo de expansão que se anuncia para a economia brasileira (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997, p.34).

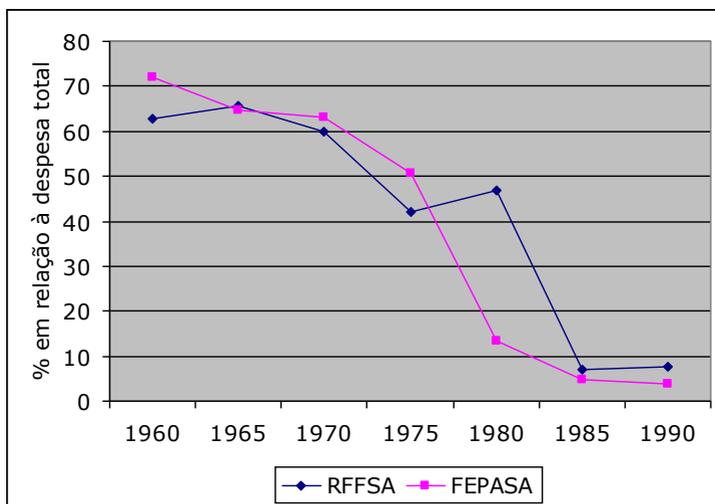
### **A inovação dos negócios ferroviários**

A redução de linhas devido à erradicação de pequenas ferrovias e ramais considerados deficitários combinada com a diminuição na quantidade de passageiros transportados e o aumento da carga transportada parecem exemplares para se explicar o quanto as ferrovias foram alijadas de alguns dos segmentos de transportes e o quanto isso contribuiu para o “enxugamento” da mão de obra utilizada para a operação ferroviária, um fator que muito pesava no conjunto das despesas. Na maioria dos casos, o custo da mão de obras ultrapassavam 50% das despesas enquanto a participação dos transportes de carga era de fundamental importância para a composição da receita, pois representava, aproximadamente, entre 70 e 80% do total (CIPOLLARI, 1978, p. 40-1).

Dessa combinação entre redução da mão de obra utilizada e ampliação na quantidade total de cargas transportadas pode-se afirmar que aumentou a exploração da força de trabalho dos ferroviários, uma vez que a tonelada transportada por ferroviário empregado atingiu níveis altíssimos quando comparados com o montante realizado na década de 1950. Portanto, aquela

redução no montante de operações realizadas pelas empresas férreas e a especialização no transporte de cargas pesadas, em vagão lotado, possibilitou, nessa fase de gestão exclusivamente estatal, a redução na quantidade de ferroviários em serviço, cuja categoria foi diminuída, em função deste desemprego estrutural ao longo desses anos, numa proporção inversa à expansão das cargas (em vagões lotados) transportadas. Foi justamente essa combinação de redução das operações ferroviárias, acrescida da ação repressora da Ditadura Civil-Militar sobre a ação sindical dos ferroviários, que resultou em decrescente participação dos salários na composição das despesas totais das empresas ferroviárias, conforme figura 1, a seguir.

**Figura 1** -RFFSA e FEPASA. Participação dos salários na composição da despesa total, 1960-1990



Fonte: CIPOLARI e outros, 1978, p.40-1; Anuários Estatísticos: RFFSA e FEPASA.

Desde o processo de reconcessão, ocorrido entre 1996/1998, a maior parte dessas empresas vem apresentando positivos resultados operacionais relativos ao transporte de cargas, que há muito não se via na história econômica ferroviária nacional.

O processo que se assiste após a reconcessão é, portanto, de certo modo, mais do mesmo do que já vinha sendo implantado pelas gestões estatais: além da restrição da operação a apenas alguns poucos segmentos de cargas que passaram a “oligopolizar” os transportes férreos (que consolida o

modelo centrado em cargas específicas com fluxos em sua maior parte direcionados para os portos, tal qual ocorria desde o século XIX), passou a ocorrer redução ou até erradicação do transporte de passageiros o que possibilitou redução ainda maior na quantidade de ferroviários empregados para a operação, crescente, dos transportes de cargas.

Levando-se em consideração que a base do cálculo do frete é a multiplicação do peso pela distância percorrida, quanto maior a TKU, maior será a receita, conforme se pode observar na tabela, abaixo.

**Tabela 3** -Ferrovias brasileiras: evolução da receita, 2002 – 2006

Concessionárias	Receita Bruta (R\$ milhões)				Variação % a partir de 2002		
	2002	2004	2005	2006	2004	2005	2006
EFVM	1.516	2.240	2.597	3.636	47,8	15,9	40,0
MRS	1.075	1.621	1.998	2.274	50,8	23,3	13,8
EFC	813	1.423	1.525	1.837	75,0	7,2	20,5
ALL	517	769	926	1.145	48,7	20,4	23,7
FCA	391	664	809	856	69,8	21,8	5,8
FERRONORTE	245	437	543	450	78,4	24,3	(17,1)
FERROBAN	126	189	201	210	50,0	6,3	4,5
NOVOESTE	53	61	81	112	15,1	32,8	38,3
CFN	27	51	57	60	88,9	11,8	5,3
FTC	24	30	33	38	25,0	10,0	15,2
FERROPAR	18	12	14	nd	(33,3)	16,7	Nd
<b>Total</b>	<b>4.805</b>	<b>7.498</b>	<b>8.784</b>	<b>10.619</b>	<b>56,0</b>	<b>17,2</b>	<b>20,9</b>

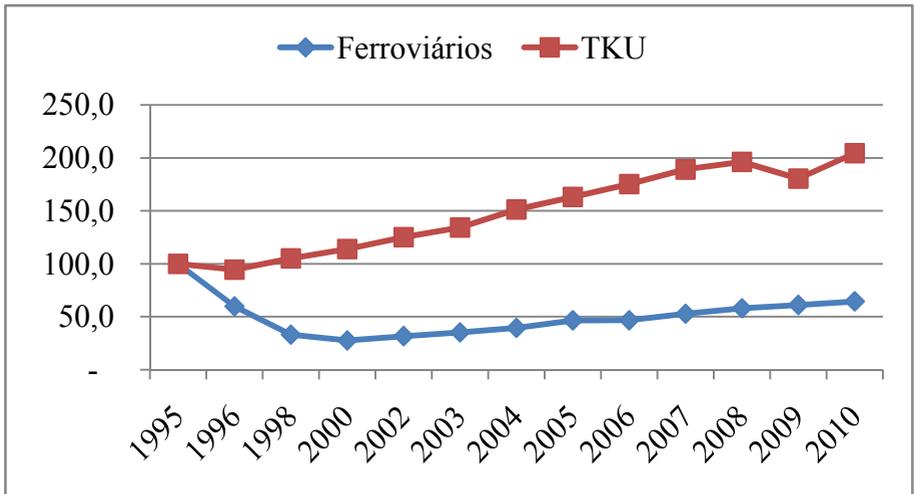
BRASIL. Ministério dos Transportes, 2008.

O fato de as ferrovias brasileiras terem sido tornadas “especializadas” em transportar basicamente mercadorias em vagões lotados - reduzindo-se a quase zero o transporte ferroviário de passageiro e deixando de transportar pequenas expedições, bagagens e encomendas, bem como transportes de animais - possibilitou aos seus concessionários operarem com uma quantidade ainda menor de ferroviários. Pouco antes do retorno da iniciativa privada ao setor, as estatais passaram a estimular um amplo processo de demissão voluntário que diminuiu a mão de obra ferroviária a menos da metade entre 1995 e 1997, período marcado por forte aumento da quantidade transportada por quilômetro, que refletia a maior produtividade no transporte de cargas na quase totalidade das empresas férreas brasileiras - e por consequência

ampliação da receita, que em alguns casos chegou a crescer em mais de 50% entre 2002 e 2004 (ver tabela 3, acima).

O processo de intensificação de produtividade fica mais evidente quando se analisam na figura 2, a seguir, dois indicadores: ferroviários empregados e variação da tonelada por quilômetro.

**Figura 2** -Ferrovias brasileiras: produção de transporte e ferroviários empregados



Fonte: ANTT; RFFSA. Ano base, 1995=100; [Ferrovias brasileiras: ALL /ALL-MS; NOVOESTE/ALL-MO; FERROBAN/ALL-MP; FERRONORTE/ALL-MN; FCA; FTC; FNS; FERROESTE/FERROPAR; TLSA/CFN; MRS; EFVM; EFC].

Conformaram-se, portanto, no período anterior a reconcessão, em 1996, as condições responsáveis pela atratividade à reprodução do capital, fator preponderante para recolocar, novamente, a indústria ferroviária nesta outra etapa, novamente privada.

### Considerações finais

Do ponto de vista dos empresários ferroviários, parece, então, que as ferrovias “entraram nos trilhos” novamente a partir da reconcessão. No

entanto, sob a perspectiva econômica e social, se faz necessário aprofundar a discussão sobre a seguinte problemática: por que as ferrovias são tão pouco utilizadas para a circulação de pessoas e mercadorias entre as regiões brasileiras?

Embora seja correto afirmar que as diversas instalações ferroviárias foram instituídas para atender aos interesses específicos de frações da elite dominante ou a estratégias estatais, tais como o de segurança e desenvolvimento do território nacional, pelo menos até meados do século XX, as ferrovias atendiam a propósitos que não se limitavam apenas aos transportes de mercadorias da grande propriedade rural, muito menos eram “exclusivas” transportadoras de café. O transporte de passageiros, por exemplo, chegava a representar quase um quarto da receita total das ferrovias brasileiras. Do total de produtos transportados, pelo menos 56% era formado por mercadorias diversas, o que atesta a diversidade da pauta de produtos transportados. Além de atender ao transporte de passageiros, o conjunto das ferrovias brasileiras transportava outros produtos agrícolas e industriais, bem como “bagagens e encomendas” e animais, o que as tornava efetivo instrumento público utilizado por diversas camadas sociais da população, que tendiam a se deslocar para e dos principais polos econômicos. E neste modelo socialmente abrangente as ferrovias empregavam cerca de 200 mil trabalhadores, na década de 1950.

Já o modelo que se estabeleceu no setor ferroviário nacional, a partir da década de 1990, é, na realidade, um aprofundamento daquele que vinha sendo implantado desde a década de 1950, pela esfera federal e pelo governo do estado de São Paulo. Após 1955 se efetivou um tipo de intervenção estatal que ao mesmo tempo em que se desmontava parte do setor ferroviário, estimulava-se a montagem definitiva do sistema rodoviário brasileiro; num momento em que este teria “começado a propiciar melhores condições de atendimento à demanda de transportes, quer pelas vantagens implícitas a esta modalidade quer pelo próprio estado em que se encontram as ferrovias em operação” (CIPOLLARI e outros, 1978, p.2).

Esta reestruturação do sistema ferroviário deve ser entendida como parte da estratégia estatal – amplamente defendida a partir do governo JK - de implantação da indústria em geral e da automobilística, em particular, cujo pressuposto levava em consideração o fato de que haveria uma ampliação da concorrência rodoviária sobre a ferroviária. Tanto era considerado este pressuposto que, no momento em que se implantava a indústria automobilística no país, o Estado brasileiro passou a redirecionar, ainda mais, o modal ferroviário para o atendimento das demandas do setor agrário-exportador o que possibilitou, no mesmo processo histórico, a desmontagem de parcela da força combativa da categoria ferroviária – que fora, em partes, erradicada juntamente com a malha férrea considerada deficitária; em mais de

uma situação, os próprios trabalhadores, considerados em excesso, eram indicados como motivo do déficit.

Por volta de meados da década de 1990 restaram em operação apenas aqueles trechos ferroviários que resistiram ao “desmonte”, e que foram direcionados aos transportes de algumas poucas mercadorias para as quais as ferrovias foram se especializando. Esta foi a estratégia que permitiu a elas baterem recordes de produtividade no transporte de mercadorias ao mesmo tempo em que se transferiam milhares de pequenos usuários e seus respectivos produtos para outros modais de transportes. Desarticulavam-se, assim, juntamente com esta estratégia, além das ferrovias, os ferroviários; vítimas diretas deste desemprego estrutural causado por este “fim da linha” que atingiu milhares destes trabalhadores e trabalhadoras.

**Referências bibliográficas:**

AGENCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Evolução da Produção de Transporte** [Milhões de tku]. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/destaques/ANTTEmNumeros20060705.pdf>>. Acessado em 06/06/2013.

AGENCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Evolução do Transporte Ferroviário**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/EvolucaoFerroviaria.pdf>>. Acessado em 06/06/2013

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES (ALAF). **Atlas Ferroviario Latinoamericano**. Buenos Aires, Argentina. Buenos Aires: ALAF, 2006.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). **Estatísticas das estradas de ferro do Brasil**: relativas aos anos de 1948/1951. Rio de Janeiro, Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), 1955.

CAPELINI, Helena Maria A. **Ferrovíários no país do automóvel**: trilhas da resistência (1948-1980). Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação. Universidade Estadual Paulista, 1986.

CIPOLLARI, Pedro; GARCIA, Manuel Enriquez; CARMO, Heron Carlos **Esvael do. Emprego, salário e produtividade nas ferrovias brasileiras**. Brasília - São Paulo: Conselho Nacional de Política de Emprego – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), 1978.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y CARIBE (CEPAL). **El transporte en America Latina**. Nova York: CEPAL, 1965.

FEPASA. FEPASA 20 ANOS. **Revista Comemorativa do 20º. aniversário da FEPASA**. São Paulo: Superintendência Geral de Comunicação, 1991.

\_\_\_\_. **Anuário Estatístico**. São Paulo: FEPASA, (anos diversos) 1973 - 1972.

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo**. São Paulo, 1981. 222p. Tese (Doutorado) - Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

JACOB, Chafic. **Ferrovia, o caminho certo**. São Paulo, IMESP/DAESP, 1982.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4. ed. Campinas, Pontes Editores, 1990 (1. ed. em 1974).

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A (RFFSA). **Anuário Estatístico da**

**RFFSA.** Rio de Janeiro, RFFSA, Departamento Geral de Estatística, 1996.

REVISTA FERROVIÁRIA. **A volta dos empresários.** Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos transportes, abril de 1997.

REVISTA FERROVIÁRIA. **RFFSA 35 anos:** Administrando o caos. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes, set. 1992, p. 7, 19 e 21. Suplemento.

RFFSA. **Anuário estatístico da RFFSA.** Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1975.

RFFSA. Anuário estatístico da RFFSA. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1989/1991.

RFFSA. **Anuário Estatístico da RFFSA.** Rio de Janeiro: Departamento de Planejamento, 1996.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940.** São Paulo: Hucitec, 1981.

---

**Abstract:** The Brazilian rail network, which has stimulated the return of private interests to the sector since the 1990s, is extremely different than the set of unprofitable railroad companies, who were nationalized in the mid-twentieth century. Among the factors that attracted the return of private investor into the sector, there was the fact that in 1990, for example, the RFFSA was carrying six times more goods than it had carried in the year of its foundation (1957); at the same time, the RFFSA reduced about 70% of its workforce. Similar event was taking place in the Ferrovia Paulista SA (FEPASA) in the period between 1971, the year of its foundation, and in 1995, a year before its "privatization". The aim of this article is to analyze the main factors that led to the trend of downsizing in the rail workforce and the relationship of this phenomenon with the "privatization" of the sector in the 1990s. About that, is there any direct relationship between the dismantling of a share of the Brazilian railroads, the politics of downsizing, and the privatization process, which were conducted in the 1990s? The argument presented here is that after the complete nationalization of the railroad system between the decades of 1940/1960, the State (both national and state levels) performed a series of actions that "rationalized" the functioning of the Brazilian railroad system. Measures such as the eradication of non-economic lines, the reducing of the number of passengers transported, among other services, resulted therefore in a decrease in the employment of railroad workers; even though there was a substantial increase of the freight service. The return of private investors to the sector seems to be one more element which denies the thesis of supposed overstaffing in the public services or about the low productivity of Brazilian railroads under the public management.

**Keywords:** rail workforce, railways, privatization , RFFSA, FEPASA.

---