

Revista



Revista da Associação de Engenheiros Ferroviários
Rio de Janeiro / Edição nº 165 / Julho de 2026

30 Anos de Concessões Ferroviárias: Um Balanço Necessário Sobre o Patrimônio do País

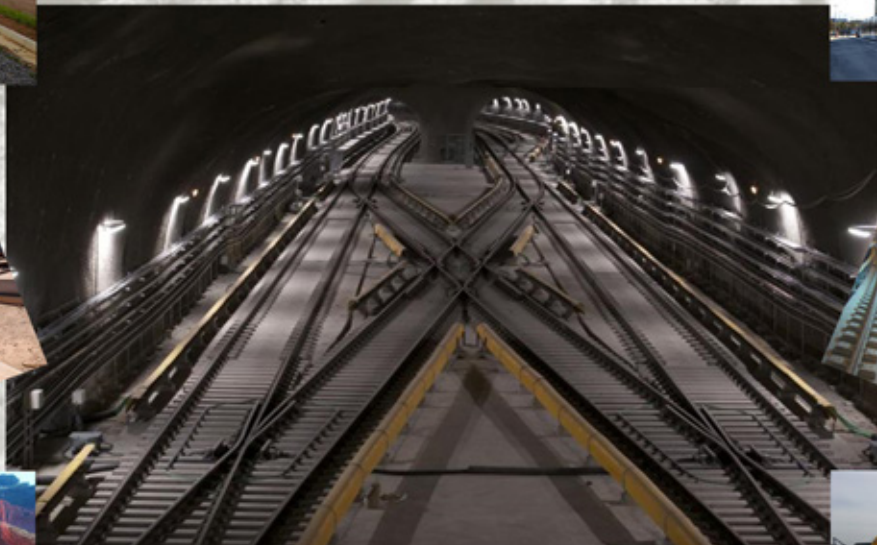
E. F. Noroeste do Brasil, uma oportunidade perdida!

***O Roadshow Ferroviário
Brasileiro***

O Retorno das Palestras Técnicas na AENFER

ESPECIALISTA EM CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE
FERROVIAS POR TODO BRASIL

CONSTRUTORA METRO **TKS** VIAS



Escritório Central
Av. Pastor Martin Luther King Jr., 126,
Bl 9, Sl 913, Torre 3 – Del Castilho
Rio de Janeiro/RJ – CEP.: 20765-000
Tel.: (21) 2429-0365
e-mail.: tks.vias@gmail.com

Oficina
Rua Domingos de Magalhães, 380
Maria da Graça – Rio de Janeiro/RJ
Diretor
Engº Luiz Carlos Oliveira Machado
(21) 98225-9876
e-mail.: lcom.machado@gmail.com

ABSOLUTA
IND. COM. DE MATERIAL
FERROVIÁRIO LTDA.

**MATERIAL
FERROVIÁRIO**



QUALIDADE E AGILIDADE
CLIENTES SATISFEITOS

Absoluta Indústria e Comercio de Material Ferroviário Ltda.

CNPJ: 00.168.073/0001-97
Rua Luiz Stecca, 31, Jacutinga, MG, 37590-000
Vendas/Compras: (11) 4278.4842/99626.7871/ (35)3185 0317
E-mail: paiva@absolutaamv.com.br

Diretoria Colegiada

Presidente – Marcelo Freire da Costa

Vice-presidente – Alexandre Julio L. de Almeida (Áreas de Assistência ao Associado e de Produtos)

Vice-presidente – Antonio Gonçalves Marques Filho (Áreas Administrativa e de Patrimônio)

Vice-presidente – Ernesto Roberto Pinto de Oliveira (Área Técnica)

Vice-presidente – Fernando José Alvarenga de Albuquerque (Áreas Financeira e de Comunicação e Social)

Vice-presidente – Helio Suêvo Rodriguez (Áreas Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária)

Conselho Deliberativo

Antonio Carlos Dias Pastori; Antonio Carlos Soares Pereira; Carlos Alberto de Oliveira Joppert; Carlos Henrique Trindade; Cátia Maria Cavalcanti Pereira; Dante Fialho Di Iulio; Genésio Pereira dos Santos; Jerônimo Puig Neto; Jorge Ribeiro; José Roberto Martins Pataro; Luiz Antonio Cosenza; Luiz Carlos Gabriel Soares; Pedro Marques de Carvalho; Ricardo Muci; Roberta Pereira de Oliveira; Sávio Luis Ferreira Neves Filho; Sergio Murilo Ramos de Paiva; Stella Regina de Moraes Barros; Telma Regina Jorge da Silva; Tereza Maria de Faria Pinho

Conselho Fiscal

Elizabeth Cavalcanti Klang; Luis Miguel de Lima P. Pereira Gil; Luiz Fernando Dias Aguiar

Conselho Editorial

Fernando José Alvarenga de Albuquerque (presidente); Helio Suêvo Rodriguez (coordenador); Antonio Carlos Dias Pastori; Gabriel Souza Lino; João Bosco Setti; Luiz Fernando Dias Aguiar; Silmara Reis

Revista de circulação semestral

Editada pela AENFER

Editora executiva: Jornalista Silmara Reis – Reg. Prof. 604 DRT/SE

Diagramação: Luciano Pavloski

Capa: João Bosco Setti

Impressão: Triade Studio Serviços Editoriais Ltda.

Edição digital e impressa

Os conceitos emitidos nas matérias assinadas e nas entrevistas são de responsabilidade dos autores e podem não ser os mesmos da AENFER nem da Revista.

Sumário

Editorial / Palavra do Presidente **04**

O retorno das palestras técnicas na AENFER **05**

O Roadshow ferroviário brasileiro **06**

30 anos de concessões ferroviárias: um balanço necessário sobre o patrimônio do país **10**

A reorganização do acervo da AENFER **12**

Notícias da AENFER **13**

E. F. Noroeste do Brasil, uma oportunidade perdida! **22**

Nossa capa:

A Ponte Barão do Rio Branco, conhecida por alguns como Presidente Dutra, sobre o Rio Paraguai, no Mato Grosso do Sul, com 2.009 m de extensão, inaugurada em 1947, numa foto dos anos de 1980, com o Trem do Pantanal. Foto: acervo RFFSA.



Editorial

Caro leitor,

Sonhar não custa nada, conforme canta o famoso samba. Do mesmo modo, planejar é um ato que dá início à materialização do sonho. Assim é que (mais uma vez) parte do Governo Federal o recente Roadshow ferroviário brasileiro. Nesta edição tratamos do assunto em detalhes, confiando que será capaz de dar novo ânimo para as iniciativas de expansão e recuperação de trechos ferroviários ao longo do país. Assim como o corredor ferroviário turístico a ser implantado em Petrópolis, no Rio

de Janeiro. Também não podemos deixar de ter saudades de caminhos ferroviários que, se tivessem sido convertidos em realidade, hoje teriam enorme potencial econômico e turístico, como a Estrada de Ferro Maricá. A AENFER, como faz há mais de 70 anos, mantém-se dinâmica e agora em nova sede impulsiona várias atividades, incluindo o retorno das palestras técnicas.

Boa leitura e até a próxima edição.

OS EDITORES

Palavra do Presidente

Prezado Associado,

É com grande satisfação que entregamos mais uma edição da nossa revista, a primeira publicação editada em nossa nova sede. Essa conquista é fruto do empenho conjunto da Diretoria e do Conselho na gestão estratégica de nossos ativos, restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro da Associação. Fortalecidos, reafirmamos nossa missão como a verdadeira Casa do Ferroviário, preservando nossa memória e retomando a organização e preservação do nosso acervo.

Essa reestruturação nos devolve o fôlego para retomar o protagonismo na articulação de pautas com entidades técnicas e preservacionistas, sem jamais deixar de lado nossas frentes de batalha, seguindo firmes junto à FAEF nas suas pautas na defesa dos nossos direitos.

No campo institucional, também nos modernizamos para acompanhar os novos tempos. Nossos ciclos de palestras técnicas ganharam nova força e, agora, nossa comunicação está mais ágil e global: nosso site oficial tornou-se trilingue. Além disso, nosso Informativo Semanal completa dois anos de existência. E em breve, lançaremos uma resenha mensal inédita, reunindo os aspectos e acontecimentos mais importantes.

Olhando para o cenário nacional, este ano marca os 30 anos da primeira desestatização ferroviária, o que exige um balanço crítico: afinal, o modelo trouxe os ganhos prometidos ou foi apenas uma falácia para transferir o problema? Essa mesma lógica de abandono nos preocupa no tocante ao transporte sobre trilhos e à mobilidade urbana no Rio de Janeiro.

Nessa linha, é nossa preocupação quanto ao novo governo do estado. Para subsidiar o assunto, elaboramos um trabalho técnico robusto demonstrando a urgência de uma verdadeira revigoração do transporte sobre trilhos. O modelo atual não é a solução mais viável ou eficiente em termos de custo e expansão. Nossa mobilidade urbana está pesadamente sobrecarregada no sistema de ônibus quando o correto seria com linhas estruturantes sobre trilhos. Não podemos mais aceitar a estagnação da Linha 2 do metrô em direção à Praça XV, nem o eterno adiamento da Linha 3, prometida há mais de três décadas.

Eng. Marcelo Freire da Costa
Presidente da AENFER



O Retorno das Palestras Técnicas na AENFER

Reabrindo em grande estilo o Ciclo de Palestras Técnicas da AENFER no auditório da nova sede, neste primeiro semestre ocorreram três interessantes palestras:

Na manhã do dia 30 de abril, marcando o Dia do Ferroviário, o professor universitário e consultor Lucas Evaristo apresentou a palestra “A Ferrovia é Pop”, onde de forma bem dinâmica e descontraída, enfatizou a necessidade de fazer da Ferrovia um tema o mais popular acessível a toda a Sociedade em geral e às classes políticas e empresariais, como forma de trazer ao transporte sobre trilhos a importância que lhe é devida.

Em seguida, no dia 14 de maio, foi a vez do Designer Gráfico e Industrial Rogério Foster Vidal, com a palestra “Bondes BST: o sistema ideal para o Rio”, demonstrando um novo conceito de transporte sobre trilhos capaz de transformar não apenas a mobilidade no Rio de Janeiro, mas também em grandes centros urbanos de todo o país.

Um dos destaques foi o projeto BST (Brazilian Super Tram/Train), concebido inicialmente em 2004 para atender o bairro de Santa Teresa. Além do BST, o designer também apresentou seu estudo para a criação de um Trem de Alta Velocidade (TAV), pensado inicialmente para o trecho Rio–São Paulo. A palestra contou com a participação ativa do público, que demonstrou grande interesse pelo tema e interagiu com perguntas e reflexões sobre o futuro da mobilidade urbana sobre trilhos.



Foto: João Bosco Setti



Foto: Silmara Reis



Foto: Silmara Reis

E no dia 10 de junho, o engenheiro Luiz Carlos Gabriel apresentou o tema “Integração de Malhas e Transição Energética: Redefinindo a Geopolítica Ferroviária”, trazendo reflexões e debates sobre os desafios e perspectivas do setor ferroviário.

Assista ao conteúdo de todas as palestras que se encontram disponíveis no canal da AENFER



Foto: Silmara Reis

no YouTube, compartilhe com seus amigos e colegas, inscreva-se no canal e ative o sininho para receber notificações sobre novos vídeos. Sua participação é muito importante para ampliar a visibilidade da AENFER, fortalecer nossa presença digital e levar informação de qualidade a um número cada vez maior de pessoas. Contamos com o seu apoio para divulgar o conhecimento e valorizar o setor ferroviário!

O Roadshow Ferroviário Brasileiro

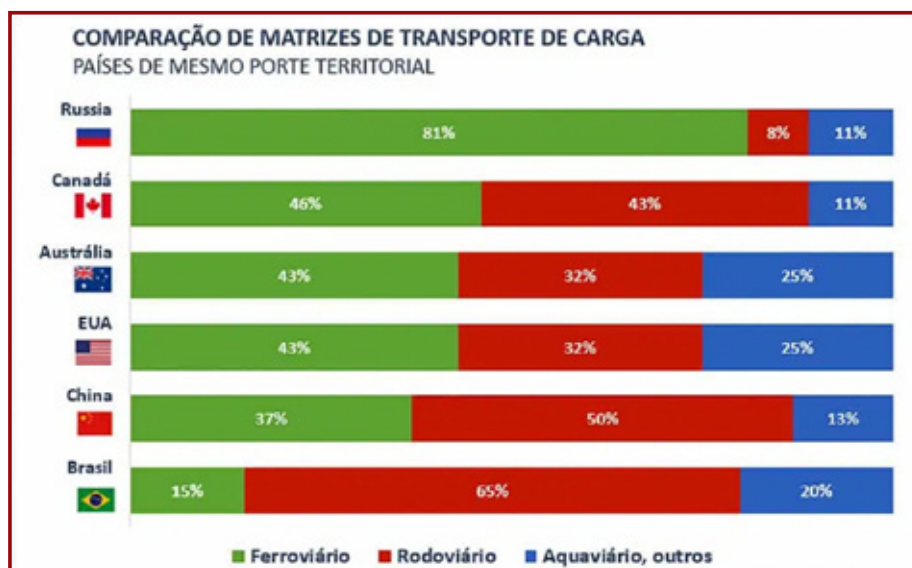
Antonio Pastori (*)

1 – Introdução

O Brasil é, realmente, um país de contrastes: destaca-se positivamente na 5ª colocação no ranking mundial quanto à atração de investimentos estrangeiros e na geração de empregos a longo prazo, além de possuir forte presença de energias renováveis na sua matriz energética.

Por outro lado, o País ocupa a 65ª posição em termos de competitividade (entre 70 nações) e está na 51ª posição quanto à eficiência logística, segundo ranking do Banco Mundial. Estão respectivamente à frente do Brasil nos seis primeiros lugares, Singapura, Finlândia, Suíça, Dinamarca, Países Baixos e Alemanha.

O principal componente que deixa o Brasil na rabeira desse ranking é matriz logística, que está fortemente centrada no modo rodoviário, contrastando com países de grande extensão territorial, conforme se percebe pelo quadro abaixo, elaborado pela Associação Brasileira das Indústrias de Base-ABDIB.



Esse quadro também explica porque estamos posicionados em 5º lugar na classificação mundial de acidentes e mortes no trânsito.

Esses problemas são conhecidos há muito tempo, assim como as soluções, que tem sido postergadas pelas autoridades e decisores brasileiros por longos anos.

Felizmente, surge uma luz no fim do túnel, sinalizando que há algo de novo nos trilhos do desenvolvimento brasileiro denominado **Roadshow Ferroviário Brasileiro**, o qual espera-se que não seja somente um trem vindo no sentido contrário.

2 – O que é esse Roadshow?

O Ministério dos Transportes-MT, está promovendo, desde 2025, uma série de apresentações itinerantes (*roadshows*) para atrair investidores, operadores e instituições financeiras, nacionais e internacionais, com um *pipeline* (uma robusta carteira de projetos rodoviários, ferroviários e terminais) objetivando conectar

regiões produtivas do País aos principais portos e centros de consumo e distribuição.

O Governo espera obter melhorias fundamentais na nossa combalida infraestrutura de transportes terrestres, como por exemplo: eliminar gargalos; aumentar a competitividade dos nossos produ-

tos; reduzir o Custo Brasil (e o preço frete); aumentar a produtividade e modificar a Matriz Logística que está altamente concentrada no modo rodoviário.

3 – O que contém este documento?

O *Documento* sobre o *roadshow* aparenta um pouco de desorganização: não contém um índice dos assuntos tratados e nem a numeração das páginas, além de apresentar vários tópicos – e trechos – sem maiores explicações.

O principal objetivo do *roadshow* é inserir o Brasil em um ambiente real propício para atrair novos investidores dispostos a contribuir com a expansão da nossa malha ferroviária.

Felizmente, embora com grande atraso, o MT percebeu que ao incentivar a implantação de um sistema de transporte de cargas mais eficiente que o rodoviário, poderá alinhar-se às melhores práticas globais criando oportunidades para novos negócios e investimentos.

O *Documento* do *roadshow* é uma espécie de síntese do **Plano Nacional de Desenvolvimento Ferroviário**, que relaciona diversos projetos e trechos (*greenfields* e *brownfields*), com status diferentes, sendo que uma pequena parte deles estão praticamente prontos para serem ofertados aos investidores, através de chamamento público e Leilão. A grande maioria encontra-se ainda em fase inicial de estudos.

Ferrovias são essenciais para melhorar a segurança no transporte e reduzir o impacto ambiental, permitindo que o Brasil avance na transição para uma economia verde, equilibrando crescimento econômico sustentável, com responsabilidade ambiental, e compartilhamento de riscos, dentre outras.

Para tanto, vem sendo feita uma profunda revisão nos Marcos Regulatórios do segmento, a fim de facilitar os processos e adequá-los à nova realidade empresarial e institucional para melhor atrair potenciais investidores, sendo que grande parte encontra-se consubstanciada nos seguintes dispositivos legais:

- Lei 14.273/2021 – Novo marco legal das ferrovias;
- Decreto nº 11.964/2024 – regulamenta a emissão de Debêntures de Infraestrutura;
- Resolução ANTT 6.058/2024 – Regulamentação do Chamamento Público;
- Instrução Normativa DNIT 1/2025 – Regulamentação de Procedimentos para Cálculo da Indenização de Ativos Ferroviários;
- Portaria MT nº 532/2024 – Diretrizes para Prorrogação Antecipada de Contratos de Concessão Ferroviária;
- Resolução ANTT nº 6.057/2024 – Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais.

O Governo crê ter construído um bom Modelo Regulatório, principalmente por adotar o sistema de leilões para selecionar a melhor proposta, qual seja: aquela que vai exigir uma menor transferência de recursos governamentais. Paralelamente, ele também acredita que os novos marcos regulatórios vão promover uma maior transparência e agilidade nas operações.

Os aspectos negativos é que ainda permanecem certas regras antigas que limitam o tráfego de trens de passageiros nas malhas de carga, bem como a manutenção das mesmas regras no tráfego mútuo e no direito de passagem. Em relação à segurança tarifária, apesar de permitir ao concessionário negociar livremente suas tarifas até o limite do ***price cap*** (teto), a ingerência do Estado permanece, através do órgão regulador, que continua responsável por fixar o valor máximo da tarifa, que será reajustada quinquenalmente.

4 – Como é o trâmite dos projetos?

Outra suposta novidade que o MT anuncia refere-se aos novos trâmites dos projetos pelas seguintes etapas: Elaboração de estudos de viabilidade (EVTESA) → Realização de Audiências Públicas → Aprovação do Plano de Outorga → Análise do Controle → Publicação do Edital → Leilão.

5 – Carteira de projetos ferroviários

O Documento relaciona uma série de projetos *greenfield* e *brownfield*, com status diferenciados, que totalizam mais de 25 mil km de linhas férreas, assim distribuídas:

- Trechos/ Chamamento Público /leilão: 9.916 km
- Trens de Passageiros:.....702 km
- Ferrovias Inteligentes:.....2.114 km
- Estudos Futuros:.....3.647 km
- Trechos Abandonados:.....9.019 km

TOTAL:..... 25.398 km

6 – Trechos para chamamento público/leilão

O documento apresenta 9 trechos totalizando quase 10 mil km de linhas, cujo primeiro Chamamento deverá acontecer em outubro deste ano para o Corredor Rio-Minas (indicado no quadro abaixo) que está tão somente aguardando uma manifestação favorável do TCU. Os demais trechos também estão dependendo de análises e aprovações deste Tribunal.

Trecho/localização	Extensão km	Mtpa	Contrato (anos)	Capex (R\$ bi)
1-Corredor MinasRio	738,0	8,8	99,0	n/d
2-Anel Ferroviário Sudeste (RJ e ES)	246,0	24,0	50,0	6,7
3-Ferrogrão (MT e PA)	933,0	6,6	69,0	33,4
4-Corredor Leste-Oeste (MT e BA)	1.647,0	41,0	65,0	41,9
5-Malha Oeste (MS e SP)	1.593,0	52,5	57,0	35,7
6-Extensão Norte-Sul (MA-PA)	530,0	30,0	35,0	10,0
7-Malha Sul Paraná-Sta Catarina	1.502,0	32,6	35,0	4,7
8-Malha Sul – Corredor Rio Grande (RS)	880,0	57,0	35,0	2,8
9-Malha Sul – Corredor Mercossul (SP, PR, SC e RS)	1.847,0	n/d	35,0	4,8
TOTAL	9.916,0	252,5		140,0

Esses trechos são quase todos *brownfields*, excetuando a Extensão da Norte-Sul e a Ferrogrão; ou seja, tratam-se, em boa parte, de linhas ociosas ou abandonadas pelas atuais Concessionárias que podem ser revitalizadas.

7 – Trens de passageiros

O Documento relaciona seis trechos para trens de passageiros em certas localidades que, aparentemente, não possuem nenhum volume expressivo de passageiros para viabilizar a sua implantação e garantir a sustentabilidade. São apenas seis trechos, indicados no quadro abaixo:

Trens de passageiros	UF	Extensão/km
Salvador – Feira de Santana	BA	107
Sobral – Fortaleza	CE	240
São Luiz – Itapecuru Mirim	MA	116
Brasília – Luziânia	DF e GO	62
Pelotas – Rio Grande	RS	64
Londrina – Maringá	PR	113
TOTAL		702

Além de não esclarecer se esses trechos serão leiloados ou concedidos, cabe também a seguinte pergunta: exceto quanto ao trecho Brasília-Luziânia, por que o MT não selecionou trechos inter-cidades em grandes regiões metropolitanas com maior densidade populacional, como Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e outras Capitais?

8 - Ferrovias inteligentes(?)

Da mesma forma que o item anterior, o Documento também não detalha qual vai ser a forma de concessão desses trechos denominados Ferrovias Inteligentes, que se referem aos seguintes trechos relacionados a seguir:

FERROVIAS INTELIGENTES (?)	UF	Extensão/Km
Arcos (1) – Angra dos Reis	MG e RJ	573
Passo Fundo – Marcelino Ramos	RS	172
Algoíneas – Propriá	BA e SE	427
Cia Norte – Maringá	PR	89
Cataguazes (2) – Paraíba do Sul	MG e RJ	178
Sabará – Ouro Preto	MG	126
Ouro Preto – Cataguazes (3)	MG	308
Natal – Macau	RN	241
TOTAL		2.114

(1) segundo o mapa do trecho, Arcos/MG fica em SP!

(2) segundo o mapa do trecho, Cataguazes/MG fica em SP!

(3) segundo o mapa do trecho, Cataguazes/MG fica em SP!

Quais seriam os critérios e características para definir como seriam as **Ferrovias Inteligentes**?

9 - Estudos futuros

Outro componente interessante do Documento é a relação de projetos *greenfields* a serem estudados futuramente, o que parece ser uma saudável ambição para promover a expansão futura da nossa modesta malha ferroviária.

FUTUROS ESTUDOS	Km
Extensão da FNS: Estreito a Chapecó	700
Extensão da FNS: Chapecó a Rio Gde.	950
Conexão TNLS + FNS	833
Corredor Ferroviário Sta. Catarina	620
TransNordestina	544
Subtotal	3.647
Trechos Ociosos/abandonados	9.019
TOTAL	12.666

O Documento também não detalha quais seriam os trechos ociosos que certamente deverão ser devolvidos em breve pelas Concessionárias.

10 – Conclusão

O somatório de todos os trechos compreendidos entre os itens 6 a 9 totalizam mais de 25 mil km, dos quais apenas os trechos relacionados no item 6 (Chamamento Público/Leilão) possuem um cronograma e um certo grau de

detalhamento com informações adicionais tais como: mapas, volume de carga a ser transportada, valor dos investimentos necessários, custos operacionais, cidades servidas, etc. Os trechos indicados nos itens 7, 8 e 9, deixam a desejar devido à falta de certas informações relevantes.

Questões que não constam no Documento, e que seriam de fundamental importância para facilitar o entendimento e atrair um número maior de investidores, seriam os seguintes:

- Indefinição quanto a quem caberá a responsabilidade sobre a recuperação de trechos ociosos e/ou abandonados pelas Concessionárias?;
- Ausência de linhas de financiamento de longo prazo, específicas do BNDES, para recuperação da linha férrea, do material rodante e das instalações dos trechos ociosos ou abandonados;
- Indefinição quanto aos planos futuros para unificação das bitolas e eletrificação das malhas.

Por derradeiro, o Documento de 34 páginas que detalha o roadshow ferroviário, poderá ser acessado no seguinte endereço:

https://www.griinstitute.org/infrastructure/event/brazilian-ministry-of-transport-international-roadshow-2026_5500?content_lang=pt-BR 📄

*Antonio Pastori é Conselheiro da AENFER, Mestre em Economia e Pós-graduado em Engenharia Ferroviária. É também Coordenador do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária-GFPE.



30 Anos de Concessões Ferroviárias: Um Balanço Necessário Sobre o Patrimônio do País

Marcelo Freire da Costa*

No dia 30 de junho, o Brasil atingiu um marco histórico: os 30 anos da assinatura do contrato da **Malha Oeste**, a primeira concessão da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, repassada à iniciativa privada. Três décadas se passaram desde que o modelo de desestatização prometeu modernizar os trilhos brasileiros, atrair investimentos bilionários e aliviar os cofres públicos.

Hoje, com o setor entrando em um novo ciclo de debates e de possíveis renovações de contratos, cabe a pergunta incômoda, mas inevitável: **essas privatizações realmente deram o resultado esperado para a sociedade brasileira?**

Se olharmos para os relatórios financeiros de algumas concessionárias, ou para o volume de carga pesada (como minério e grãos) transportado em corredores específicos, o mercado pode enxergar sucesso. Mas quando desviamos o olhar dos balanços corporativos e focamos no patrimônio público e na integração do país, o cenário é alarmante.

O que se vê em grande parte do território nacional é um patrimônio dilapidado, estações históricas abandonadas, trilhos arrancados ou cobertos pelo mato e ramais inteiros desativados. O diagnóstico que o engenheiro e escritor Napoleão José Vieira já fazia 25 anos atrás em sua obra “Um Governo Fora dos Trilhos” mostrou-se profético sobre a forma como o Estado geriu a

transição e a fiscalização das ferrovias.

Para escancarar de vez essa ferida, **as notícias de hoje estampam um verdadeiro absurdo e uma total inversão de valores**: o governo federal agora estuda investir dinheiro público para recuperar e reconstruir os trechos ferroviários que foram simplesmente abandonados pelas concessionárias.

Trata-se de uma afronta ao cidadão. As empresas receberam um patrimônio gigantesco construído por gerações e, em vez de mantê-lo e expandi-lo, preferiram usufruir o melhor da malha e deixar o resto abandonado. Agora, após décadas de negligência privada, o contribuinte é chamado para pagar a conta do estrago. É o retrato cruel de como as coisas públicas são conduzidas no país: privatizam-se os lucros de alguns trechos e socializam-se os prejuízos do abandono.

O balanço dessas três décadas revela uma contradição estrutural profunda no modelo adotado. Um dos principais argumentos para a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) era justamente a incapacidade do Estado de injetar os pesados investimentos necessários para recuperar trechos severamente deteriorados. Para viabilizar o negócio, a iniciativa privada recebeu os corredores altamente rentáveis atrelados a esses trechos deficitários, com o compromisso de recuperá-los



— um investimento que, na prática, já foi previamente quitado, visto que os valores necessários foram descontados do preço final da concessão.

A realidade atual, entretanto, desafia o propósito inicial da desestatização. Dados da Infra S.A. apontam que o Brasil possui hoje 12.666 quilômetros de malha ferroviária completamente inoperantes ou abandonados. Hoje, as concessionárias justificam esse abandono alegando que tais trechos “perderam a atratividade econômica”. Esse argumento, contudo, mascara uma realidade perversa: o Brasil continua refém de um modelo ferroviário colonial, a chamada estrutura em ‘espinha de peixe’, desenhada exclusivamente no modelo exportador de gerar divisas, para escoar riquezas do interior, notadamente commodities, diretamente para os portos de exportação, interesse do mercado e das operadoras, estas últimas geralmente têm interesse direto ou cruzado com “donos das cargas”.

Sob a ótica restrita desse modelo “comodities exportador”, esses trechos parecem inviáveis, mas eles seriam importantes na circulação interna da riqueza nacional. Recuperadas, essas linhas poderiam sustentar short lines, o transporte de pequenas cargas regionais, o turismo ferroviário e a mobilidade de passageiros naquelas localidades. Como as empresas receberam vultosas compensações na outorga, justamente para recuperar e manter essa malha, caberia a elas absorver esses custos, recuperar a infraestrutura e dar utilidade social e econômica a esses ramais. Este foi o motivo e, o argumento principal, pelo qual se privatizou a ferrovia.

Este cenário, contudo, não é obra do acaso, e já alertávamos para o fato em 1996, no início das concessões, que não estava estruturado pelo governo o aparato regulatório e fiscalizador, sendo que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) só foi criada em 2001, e levou muitos anos para minimamente se estruturar para atuar. Du-

rante esse vácuo institucional, as concessionárias operaram em total liberdade, sem qualquer tipo de amarra fiscalizatória ou controle estatal efetivo. Fizeram o que quiseram, com os fiscais longe dos trilhos para blindar as empresas.

Em vez disso o que tememos, sob a narrativa de serem linhas sem atrativos econômicos, é a possibilidade de uma tentativa velada de devolver esses milhares de quilômetros ao poder público sem o pagamento de qualquer indenização ou penalidade pelo abandono. Aceitar a devolução simplista desses trechos inverte a lógica da concessão: o bônus ficou com o setor privado, e o ônus do passivo retorna ao Estado.

É bom lembrar que a matriz de transportes está totalmente invertida, o setor rodoviário hoje transporta 83% de toda a carga geral do país. Basta ver que a malha rodoviária em todo o país está colapsada. Em 2001 o Brasil produzia 80 milhões de toneladas de grãos, hoje estamos produzindo algo em torno de 344 milhões de toneladas.

O Brasil se prepara para discutir a renovação dessas concessões. Este é o momento exato para que a sociedade — e não apenas os técnicos e o mercado — exija uma prestação de contas rigorosa. Não podemos aceitar que o erro se perpetue por mais trinta anos. É hora de questionar, fiscalizar e exigir responsabilização sobre o patrimônio dilapidado, antes que novos contratos blindem novamente quem virou as costas para o desenvolvimento do país.

Diante desse cenário que se desenha, a sociedade civil organizada e os órgãos de controle enfrentam o desafio urgente de cobrar das Agências e da União para que não aceitem esse absurdo, exigindo que todo o modelo seja profundamente repensado e que os compromissos assumidos há 30 anos sejam integralmente cumpridos.” 🚂

*Marcelo Freire da Costa é engenheiro eletricista, com extensa trajetória profissional na RFFSA, e atualmente é presidente da AENFER.



A reorganização do acervo da AENFER

A AENFER está fazendo uma reorganização e requalificação de todo o seu acervo técnico, cultural e museológico.

O objetivo será o de colocar no futuro todo o acervo à disposição de todos os associados, pesquisadores e amigos da AENFER, inclusive com adoção de tecnologias mais modernas que facilitem as consultas.

Muita coisa ainda está para ser feita, mas os resultados em breve já começarão a aparecer, pois a Associação segue mantendo a mesma dedicação, responsabilidade e respeito aos associados.



Foto: João Bosco Setti

- ◀ A reorganização do acervo exige já de imediato o
- ▼ exame detalhado de cada item.



Foto: João Bosco Setti

Imagem meramente ilustrativa criada com IA



Notícias da AENFER

As reuniões do do CEM estão de volta à AENFER

A AENFER retomou as atividades da Comissão de Estudos Metroferroviários do Rio de Janeiro – CEM, marcando o retorno dos debates técnicos voltados ao desenvolvimento, à modernização e à integração do sistema metroferroviário fluminense.

Representantes e especialistas de diferentes segmentos do setor se reúnem no auditório da AENFER para promover a troca de experiências, a discussão de desafios e a análise de temas estratégicos para a melhoria da mobilidade e o transporte ferroviário no estado.

Participam das reuniões representantes do Metrô Rio, da Central Logística, do VLT, da ABRAMAN, da Associação Ferroviária Trilhos do Rio, professores e consultores ferroviários, vice-presidentes e assessores da AENFER.

Workshop Intermodalidade e Sustentabilidade 2026

O Workshop Intermodalidade e Sustentabilidade 2026 ocorreu nos dias 17 e 18 de março, reunindo importantes profissionais dos setores portuário, ferroviário, rodoviário e de logística em um encontro promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval – SOBENA, pela SAE BRASIL – Seção Rio de Janeiro e pela AENFER.

No auditório do Hotel Flórida, no Catete, o vice-presidente Helio Suêvo realizou a entrega de todas as edições da Revista AENFER aos organizadores, sendo amplamente elogiadas. Foram apresentadas no dia 17 palestras com a temática ferroviária pelos engenheiros Helio Suêvo e João Bosco Setti, também com a presença do presidente Marcelo Freire e dos Conselheiros Cátia Maria Cavalcanti Pereira e Ricardo Muci.

No dia seguinte, foi realizada uma visita técnica à fábrica da Itaguaí Construções Navais – ICN, sendo possível aos participantes conhecer as etapas da construção dos modernos submarinos para a Marinha.



Foto: Bianca Silva



Foto: Bianca Silva



Foto: ICN

▲ Nas fotos, as apresentações dos engenheiros da AENFER e a visita à fábrica de submarinos em Itaguaí.

Concurso BNDES

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES abriu as inscrições para a primeira edição do Prêmio BNDES Ferrovias, voltado ao incentivo à pesquisa aplicada no para o setor ferroviário de cargas no Brasil. A iniciativa busca estimular a produção de artigos inéditos com propostas de políticas públicas para enfrentar os principais desafios do segmento.

A AENFER estruturou um Grupo de Trabalho com o objetivo de criar e apresentar um projeto de interesse público, reunindo associados com experiência nas áreas de engenharia, planejamento, gestão, patrimônio histórico, cultura e captação de recursos, para uma atuação multidisciplinar na construção de uma proposta técnica de elevado padrão de qualidade, buscando atender as condições propostas pelo BNDES, de forma que possa contribuir para eliminar gargalos, facilitar o desenvolvimento e o fortalecimento do setor ferroviário.

AENFER participa do megaevento “CREA AQUI”

O CREA-RJ realizou, no dia 19 de março, um grande evento que reuniu centenas de participantes no Armazém 3 do Pier Mauá, no Centro do Rio de Janeiro. O CREA AQUI 2026 marcou a segunda edição do maior encontro das Engenharias, Agronomia e Geociências do estado do Rio de Janeiro.

A AENFER esteve representada pelo presidente Marcelo Freire da Costa, pelos vice-presidentes Alexandre Julio Lopes de Almeida, Fernando José Alvarenga de Albuquerque e Helio Suêvo Rodriguez, além dos conselheiros Antonio Carlos Soares Pereira, Cátia Maria Cavalcanti Pereira e do assessor João Bosco Setti.

Com programação ao longo de todo o dia, o evento contou com palestras técnicas, painéis, podcasts, oportunidades de networking, expositores de destaque no mercado, lançamentos de livros, premiações e apresentação cultural.

Entre os profissionais homenageados, destacam-se dois nomes indicados pela AENFER. O engenheiro Sávio Luís Ferreira Neves Filho foi agraciado com o Diploma do Mérito, e o engenheiro Ramiro Ramos do Nascimento foi homenageado (in memoriam) com a inscrição no Livro do Mérito do CREA-RJ — distinção concedida a profissionais que deixaram contribuições relevantes para a engenharia.



Foto: João Bosco Setti

▲ O momento da premiação com o engenheiro Sávio Neves fazendo um comentário junto ao presidente do CREA-RJ, engenheiro Miguel Fernández.



Foto: CREA-RJ

▲ Os engenheiros da AENFER ao lado da foto do eng. Ramiro Ramos do Nascimento.

Palestra no Clube de Engenharia

Num momento muito especial para o Clube de Engenharia e para a AENFER, em comemoração ao Dia do Ferroviário, foi realizada na noite do dia 30 de abril, a palestra do engenheiro Afonso Carneiro Filho, com o tema “Ferrovias Bioceânicas – O Brasil nos Trilhos do Mundo”, com diversas reflexões sobre integração continental, retomada dos trens de passageiros e sustentabilidade.

Mas antes da palestra, foram homenageados pelo Clube, dentre outros, os engenheiros Luiz Antônio Cosenza, Conselheiro da AENFER, Marcelo Freire, Presidente da AENFER e Afonso Carneiro Filho.

O objetivo do evento é atualizar o debate sobre a importância das Ferrovias Bioceânicas e apresentar dados que fundamentam o empreendimento, com base na experiência acumulada ao longo de décadas no setor ferroviário.



▲ Nas fotos os homenageados e um aspecto da palestra apresentada pelo engenheiro Afonso Carneiro Filho. Fotos: João Bosco Setti.

SuperVia encerra operação ferroviária no Rio em 29 de maio

A SuperVia encerrou, em 29 de maio de 2026, suas atividades como concessionária responsável pelo transporte ferroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

O consórcio Nova Mobilidade, que adota a marca TrensRJ, substituiu a SuperVia no dia 30 de maio e o processo de transição já se tornou visível com a implantação gradual da nova identidade visual.

A MÚTUA É SUA PARCEIRA DE VIDA E DE PROFISSÃO

Quando você tem ao seu lado a assistência
de quem entende e valoriza suas necessidades,
os desafios se transformam em oportunidades.

Na Mútua, cuidados de todos para que, juntos,
possamos construir o caminho para um futuro de sucesso.



CONFEA
Conselho Federal de Engenharia
e Agronomia



CREA-RJ
Conselho Regional de Engenharia
e Agronomia do Rio de Janeiro



mutua
Caja de Assistência dos Profissionais do Crea



ASSOCIE-SE!

Aproveite todos os benefícios
que a Mútua tem a te oferecer.

ACESSE
MUTUA.COM.BR
E CONHEÇA TODOS
OS BENEFÍCIOS
DE SER MUTUALISTA.

CUIDAMOS DE **TODOS** CONSTRUÍMOS **JUNTOS**



21 2224-4295 e 3176-0338



rj@mutua.com.br



[mutua.rj](https://www.instagram.com/mutua.rj)



[mutua.com.br](https://www.mutua.com.br)



ALBERONI E ARRUDA

SERVIÇOS DE ENGENHARIA



**SUA PRIMEIRA ESCOLHA
EM SERVIÇOS DE ENGENHARIA METROFERROVIÁRIA**



Saiba mais em www.alberoniearruda.com.br

 /alberoniearruda

 /alberoniearruda

+55 (21) 2301-5117

contato@alberoniearruda.com.br

**ONOVO CÓDIGO DE ÉTICA DO PROFISSIONAL DA ENGENHARIA, DA AGRONOMIA,
DA GEOLOGIA, DA GEOGRAFIA E DA METEOROLOGIA**

CÓDIGO DE ÉTICA PROFISSIONAL

DA ENGENHARIA,
DA AGRONOMIA,
DA GEOLOGIA,
DA GEOGRAFIA E
DA METEOROLOGIA

CONFEA CREA  

**Em sua 15ª edição,
de 2024
Acesse os sites do
Sistema CONFEA – CREA
para baixar o arquivo
em PDF**

Fórum Técnico sobre Patrimônio Ferroviário no IPHAN-RJ

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN realizou no dia 16 junho, na sede da Superintendência do Rio de Janeiro, o Fórum Técnico sobre Acervo Ferroviário – Desafios da Valoração e Gestão do Patrimônio Ferroviário Brasileiro no Pós-RFFSA.

O evento reuniu pesquisadores, gestores públicos, especialistas em patrimônio, representantes de instituições e associações ferroviárias e agentes culturais, incluindo a AENFER, para debater o futuro da preservação ferroviária fluminense.

A Superintendente do IPHAN-RJ, historiadora Patrícia Regina Corrêa Wanzeller, disse que o encontro constituiu importante espaço de debate técnico e institucional acerca dos desafios contemporâneos relacionados à preservação e gestão do patrimônio ferroviário brasileiro.

Diversos temas de interesse do setor foram debatidos, ganhando destaque a situação do Museu do Trem do Rio de Janeiro, fechado desde 2017, e o futuro da Estação Barão de Mauá, pauta abordada também pelo presidente da AENFER, engenheiro Marcelo Freire da Costa. Sensível às questões apresentadas, a Sra. Superintendente comprometeu-se a promover uma reunião de trabalho específica para aprofundar a discussão desses temas.



Foto: Daddo Moreira / Trilhos do Rio

AENFER inicia os preparativos para a comemoração de seus 35 anos

A AENFER já iniciou os preparativos para as comemorações em 2027 de seus 35 anos de fundação, marco importante na trajetória de defesa, valorização e desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro e também dos trabalhadores deste notável segmento.

Nesse sentido, nos últimos meses, diversas propostas e ideias vêm sendo apresentadas à Diretoria com o objetivo de se construir uma programação que esteja à altura da história da entidade e da sua contribuição para o fortalecimento da engenharia ferroviária nacional.



A futura reunião do GPAA em Belo Horizonte

A próxima Reunião do GPAA, de número 55, será realizada em Belo Horizonte, tendo como operadora anfitriã o Metrô BH, nos dias 25, 26 e 27 de novembro de 2026, no Hotel Dayrell, à Rua Espírito Santo, 901, no Centro da cidade.

Os temas da reunião serão: Material Rodante, Estruturas Civas (Edificações e Obras de Arte) e Oficinas de Manutenção, e o local

As Inscrições devem ser feitas pelo link

<https://www.even3.com.br/55-reuniao-do-gpaa-661574>

Mais do que uma reunião técnica, o GPAA é um espaço de colaboração e construção coletiva de soluções para os desafios da manutenção metroferroviária.



Lançamento do livro do Engenheiro Marcus Quintella na FGV

Num evento bastante concorrido, foi lançado no Centro Cultural da Fundação Getúlio Vargas – FGV, no dia 1º de abril, o livro “Mobilidade Urbana e Transporte Público”, de autoria do engenheiro Marcus Quintella, uma das maiores autoridades do setor metroferroviário nacional.

Todos os presentes receberam gratuitamente um exemplar autografado pelo autor, com a AENFER representada por vários dirigentes e associados, além de técnicos e especialistas do setor de várias outras entidades.



▲ Cenas da seção de autógrafos pelo autor.



Fotos: Daddo Moreira / Trilhos do Rio

Homenagens na Câmara Municipal do Rio de Janeiro

O presidente da AENFER, Marcelo Freire da Costa, o vice-presidente, Helio Suêvo, e o professor Richard M. Stephan foram homenageados no Plenário Teotônio Villela da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, no dia 22 de maio, com uma Moção Honrosa em reconhecimento aos relevantes serviços prestados à engenharia.

A cerimônia reuniu profissionais, lideranças, entidades e representantes comprometidos com um CREA-RJ mais próximo, eficiente e transparente, em um momento de valorização da engenharia e de reconhecimento às contribuições em defesa da categoria.

Da mesma forma o vice-presidente Ernesto Roberto Pinto de Oliveira, que na ocasião não teve como comparecer ao evento, recebeu posteriormente a Moção Honrosa na sede da AENFER.



▲ O vereador Antônio José Papera de Azevedo “Zico” com três dos homenageados. Fotos: divulgação Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin

A AENFER realizou no dia 26 de março em seu novo auditório a cerimônia de entrega da Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin.

Foram homenageados os engenheiros Carlos Alberto de Almeida Marzullo, Luiz Euler Carvalho de Mello, Hélio Melo de Almeida (*in memoriam*), Saulo de Tarso Pereira e Carlos Alberto Silva Peixoto de Assis.

A homenagem, que carrega em seu nome o legado do engenheiro Paulo de Frontin, patrono da engenharia brasileira, representa o reconhecimento a vidas dedicadas ao progresso, à técnica e à construção de um futuro mais conectado e sustentável.

Na ocasião se comemoraram os 34 anos de fusão das três associações que deram origem à AENFER, sendo também inaugurado o retrato do presidente Marcelo Freire da Costa na Galeria de Presidentes.



Foto: Silmara Reis

E. F. Noroeste do Brasil, uma oportunidade perdida!

João Bosco Setti*

O acesso terrestre ao Mato Grosso desde o período colonial sempre foi extremamente difícil, expondo toda aquela região a uma fragilidade econômica e militar, e como alternativa restava apenas, como única a rota navegável, a subida pelos rios da Bacia do Prata, Paraná e Paraguai, passando pelas áreas de fronteira entre Argentina, Uruguai e Paraguai, entrando em Assunção e seguindo em direção ao norte até alcançar o território brasileiro.

A viagem marítima e fluvial muito longa e demorada, chegava a consumir meses. Por terra era ainda mais demorada, pela absoluta ausência de estradas. Tudo isto contribuiu sensivelmente para as derrotas brasileiras nos primeiros anos da Guerra do Paraguai a partir de 1864, gerando um grande ônus ao Brasil e seus aliados no restante do conflito até alcançar a vitória em 1870.

Todos estes acontecimentos levaram o Brasil a buscar uma solução de acesso terrestre, levando finalmente, e após longos anos, à necessidade de se contar com uma ferrovia na região.

A E. F. Noroeste do Brasil do início até a atualidade

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por muitos conhecida simplesmente como NOB, teve então o início em 15 de novembro de 1905, a partir de Bauru, SP, em direção a Cuiabá, MT, com objetivo de eliminar o isolamento do Mato Grosso, sendo abertos ao tráfego os primeiros 92 km em 29 de setembro de 1906 até a estação de Lauro Müller, no atual Município de Guarantã.

▼ Partindo de Bauru, SP, na década de 1970, um trem carregado com produtos brasileiros com destino à Bolívia. Foto: coleção João Bosco Setti.



A partir de 1908 a concessão feita à Noroeste foi alterada em seu destino para Corumbá, na fronteira com a Bolívia, e a partir da estação de Araçatuba, inaugurada em 2 de dezembro de 1908, a construção seguiu pela margem esquerda do Rio Tietê, atingindo Itapura e depois Jupiá, às margens do Rio Paraná, no início de 1910.

Também a partir de maio de 1908 iniciou-se a construção da ferrovia Itapura-Corumbá, no então Estado do Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul¹, com duas equipes trabalhando simultaneamente nas extremidades, a partir da margem direita do Rio Paraná e a partir de Porto Esperança às margens do Rio Paraguai. A união das frentes ocorreu em 1914, nas proximidades da estação então convenientemente denominada Ligação.

Devido à grande largura do Rio Paraná, a travessia se fazia por meio de balsa, e em ambas as margens os passageiros desciam dos trens e

embarcavam nas balsas para atravessar o rio e embarcar em outros trens na margem oposta. Apenas cargas seguiam nos vagões sobre as balsas que atravessavam o rio.

Como a região desde Araçatuba às margens do Rio Tietê era insalubre, com focos de malária e outras doenças tropicais, a partir da década de 1920, iniciou-se a construção da

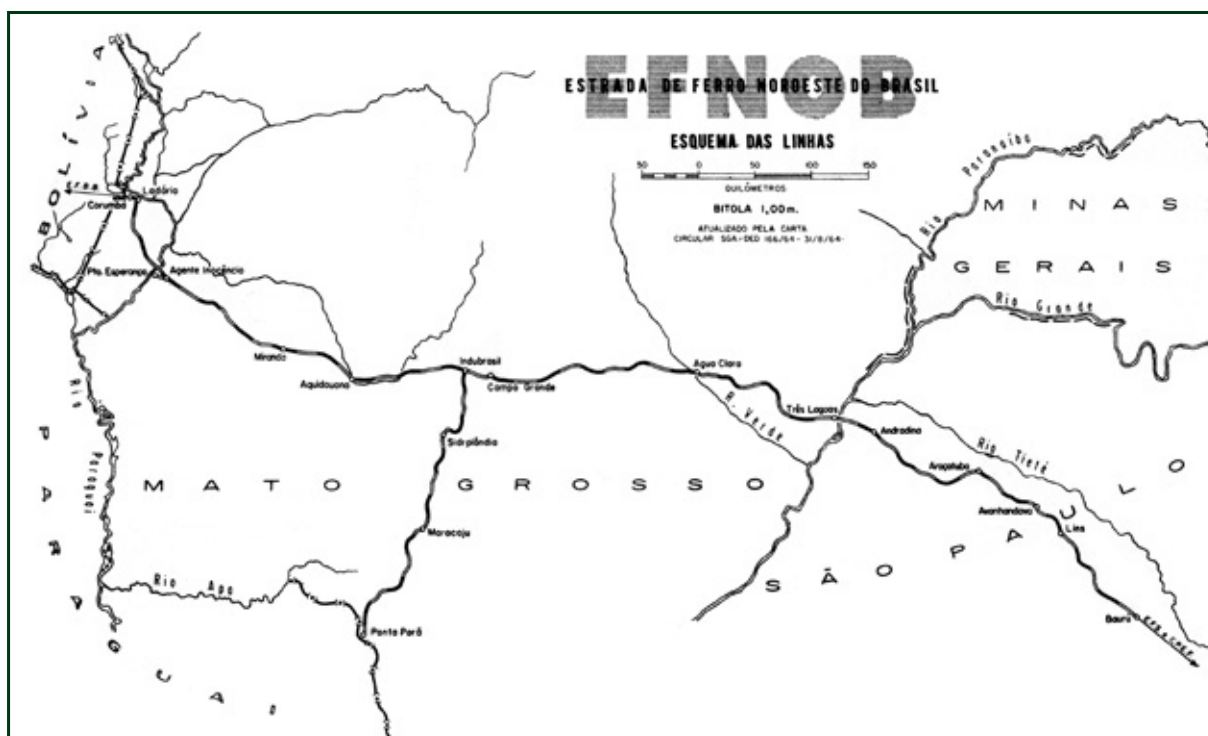
Variante de Araçatuba a Jupiá, mais ao sul, seguindo o espigão divisor de águas dos rios Aguapeí e Tietê. Após a conclusão da variante, no final da década de 1930, a nova linha passaria a ser considerada como tronco, sendo quase toda a extensão da antiga linha erradicada,

permanecendo um pequeno trecho como Ramal de Lussanvira, que por volta de 1962 também seria extinto.

Somente em 12 de outubro de 1926 foi inaugurada a Ponte Francisco Sá sobre o Rio Paraná, entre a estação de Junqueira, do lado paulista,



▲ O emblema da NOB. Foto: Guido Motta.



▲ O mapa da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, como publicado em diversos documentos da RFFSA em seus primeiros anos

¹O Estado do Mato Grosso do Sul foi desmembrado do Mato Grosso em 11 de outubro de 1977, tendo como capital a cidade de Campo Grande.

e a nova estação de Jupiá, no lado mato-grossense, sendo desativado o sistema de balsas. A estação de Junqueira havia sido inaugurada em 1937, como a última estação antes da Variante de Araçatuba a Jupiá para encontrar a antiga linha-tronco vinda de Itapura.

A partir de Porto Esperança, no km 1.215+893, também operava um sistema de barcos, levando cargas e passageiros pelo Rio Paraguai até Corumbá, numa viagem de até doze horas.

Apenas em 1937 houve a decisão de construir a ponte sobre o Rio Paraguai, pois a ferrovia boliviana já estava em avançado estágio, tendo seu ponto final em Santa Cruz de la Sierra, na região central daquele país. A construção durou uma década, sendo inaugurada em 1947 como Ponte Barão de Rio Branco, embora por alguns também conhecida como Ponte Eurico Gaspar Dutra.

Com a inauguração da ponte de 2.009 metros de extensão, o trecho final até Porto Esperança se transformou num ramal com cerca de 4,3 km a partir da estação de Agente Inocência.



▲ Uma tomada d'água, nos anos de 1940. Coleção: João Bosco Setti.



▲ Em Bauru, na década de 1950, à frente de um trem, a locomotiva Gelsa 635 tipo 4-8-4 de fabricação francesa. Foto: coleção Geraldo Godoy.

▼ Uma visita de inspeção nos anos de 1940 durante as obras de construção da ponte sobre o Rio Paraguai. Coleção: João Bosco Setti.





▲ O Trem do Pantanal, tracionado por uma locomotiva G12, chegando em Bauru por volta de 1972. Foto: Guido Motta.

Contudo, somente em 1952 (quarenta anos após chegar a Porto Esperança) a ferrovia chegou a Corumbá (no km 1.295+590), em seguida se integrando à linha da ferrovia boliviana, com objetivo de formar uma futura ligação transcontinental entre os portos de Santos e de Arica, no Chile, até hoje não completada por ainda aguardar a travessia da Cordilheira do Andes, entre Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba, na Bolívia.

Com a estação de Corumbá distante do leito do rio, para dar acesso portuário à ferrovia criou-se um pequeno ramal até Ladário, município vizinho de Corumbá, chegando à estação de Porto Ladário nas proximidades da Base Naval de Ladário, mas o ramal atualmente também está abandonado.

Nas décadas de 1940 e 1950 foi construído o Ramal de Ponta Porã, com 303,530 km de extensão, bifurcando-se da linha-tronco na estação de Indubrasil, no Município de Campo Grande. A inauguração se deu em três etapas: primeiramente até Maracaju (em 1944), depois até Itaum no Município de Dourados (em 1949), e finalmente até Ponta Porã (em 1953), na fronteira com o Paraguai.

Com a criação da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, em 30 de setembro de 1957, foram reunidas 22 ferrovias, dentre elas a Estrada de Ferro Noroeste do

Brasil, na época com 1.764 km de extensão em bitola métrica.

Em 1969, a RFFSA agrupou suas ferrovias em sistemas regionais, sendo a Noroeste renomeada 10ª Divisão Noroeste, vinculada ao Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo, SP. Em 1976, ocorreu nova e importante reorganização, sendo a 10ª Divisão Noroeste renomeada SP 4.2 - Superintendência de Produção Bauru, ainda integrada à SR 4, com sede em São Paulo, posteriormente desmembrada como SR 10 – Superintendência Regional Bauru, sediada em Bauru.

Em paralelo, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, alcançando Bauru em bitola larga, e a Estrada de Ferro Sorocabana, chegando em bitola métrica, foram integradas em 1971 na



▲ No mesmo Trem do Pantanal, a fase de transição dos carros de madeira para os de aço carbono. Foto: Guido Motta.



▲ A Ponte Francisco Sá, sobre o Rio Paraná, em 1971, então adaptada como rodoferroviária, nesta foto de capa da revista Refesa de julho/agosto.



▲ O transporte de um reator para a Usina de Jupiá, visto no pátio de Bauru, como notícia na revista Refesa de março/abril de 1969.

Ferrovia Paulista S. A. – Fepasa.

O Trem do Pantanal, um dos mais famosos trens de passageiros do Brasil, ligava Bauru a Corumbá, e por muitos anos corria em dois horários diários, com uma composição partindo no início do dia e fazendo parte da viagem no período diurno e a parte final noturna, e a outra composição partindo ao final do dia para a viagem noturna e completando o percurso no período diurno.

Passou a ser conhecido erroneamente por muitos como o Trem da Morte, visto que o verdadeiro Trem da Morte era a sua extensão boliviana, numa época em que por omissão, a RFFSA já demonstrava desinteresse pela sua manutenção. Já no final da década de 1980, a RFFSA desativou uma das partidas diárias, passando a correr apenas uma composição, que saía de Bauru no início da tarde, chegando a Corumbá na manhã seguinte.

Em meados da década de 1990 foram desativados tanto o Trem do Pantanal quanto o trem de passageiros para o Ramal de Ponta Porã.

Como desde o início da década de 1990, o governo federal já vinha incluindo a RFFSA no processo de desestatização, a SR 10 passou a constituir a Malha Oeste,

▼ O intercâmbio de vagões de combustíveis no pátio de Bauru, em junho de 1987. Foto: João Bosco Setti.





▲ Um exemplo de transporte internacional na década de 1970: ônibus zero quilômetro para a Bolívia, em Corumbá. Foto: Guido Motta.

sendo a primeira a ser leiloada, no dia 5 de março de 1996. A vencedora do leilão foi a Ferrovária Novoeste S. A., que iniciou sua operação em 1º de julho do mesmo ano. A primeira vítima foi o Ramal de Ponta Porã, logo abandonado, embora contribuísse com o transporte de grãos para exportação pelo Porto de Santos.

Em junho de 1998, a Novoeste foi incorporada à Ferropasa – Ferronorte Participações S. A. e em 4 de março de 2002 foi anunciada a criação da nova empresa, a Brasil Ferrovias S. A., integrando três ferrovias: Ferronorte, Ferroban e Novoeste. A Brasil Ferrovias S. A. passou a operar dois grandes corredores de exportação, em bitola larga e em bitola métrica, promovendo posteriormente outras reorganizações estruturais.

Em 2004, a linha-tronco, que no centro de Campo Grande, descrevia uma grande curva em forma de ferradura, foi substituída por uma variante que a contornava pelo sul da cidade, sem alcançar mais a estação, que anos depois de sua desativação, foi tombada pelo IPHAN.

Em maio de 2006, os fundos de pensão detentores do controle acionário da Brasil



▲ Placa como homenagem da Bolívia à NOB, pela inauguração da estação de Corumbá. Foto: Guido Motta.



▲ Placa da RFFSA na estação de Corumbá, fazendo referência ao projeto da ligação ferroviária transcontinental. Foto: Guido Motta.

Ferrovias e o BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - negociaram sua participação acionária na companhia para a América Latina Logística pelo valor de R\$ 1,4 bilhão, envolvendo troca de ações e conversão de dívidas. Como parte da ALL, as linhas da antiga E. F. Noroeste do Brasil passaram a ser conhecidas como Malha Oeste.

Por algum tempo, a partir de 2009, operou-se um trem turístico entre Campo Grande (partindo de uma nova estação em Indubrasil, construída em área praticamente deserta), parando em Aquidauana e indo até Miranda, anunciado como uma espécie de novo Trem do Pantanal. A composição era formada por carros de aço inoxidável originários da Fepasa, mas depois de algum tempo o serviço foi desativado e os carros abandonados e expostos ao vandalismo.

Em 2010 foram iniciadas as obras do contorno ferroviário de Três Lagoas, MS, sendo a nova linha concluída somente em dezembro de 2014 e desativada a antiga estação no centro da cidade.

Em 2015 todas as concessões da ALL foram assumidas pela Rumo Logística S. A., empresa do grupo de energia Cosan, que logo em seguida foi deixando de atender a todos os clientes, deixando a linha cada vez mais abandonada, a ponto de hoje talvez ser impraticável a passagem de qualquer trem, abrindo espaço para a total de-

gradação por conta das intempéries e das ações de vandalismo e roubo de materiais.

A situação atual, com muitos planos e oportunidades perdidas

Por muitos anos, a Noroeste, como fruto de muitos sacrifícios para sua construção, foi acumulando ganhos e vitórias, que no período da RFFSA eram bastante divulgados, especialmente quanto à vocação de acesso da Bolívia ao Oceano Atlântico, constituindo-se numa rota de importação e de exportação entre os dois países.

Além disso, também havia a perspectiva de se completar a primeira ferrovia transcontinental na América do Sul, abrindo o acesso do Brasil aos mercados dos países asiáticos sem depender das rotas pelo Canal do Panamá ou pelo extremo sul da América do Sul, com seu clima difícil pela travessia do Cabo Horn.

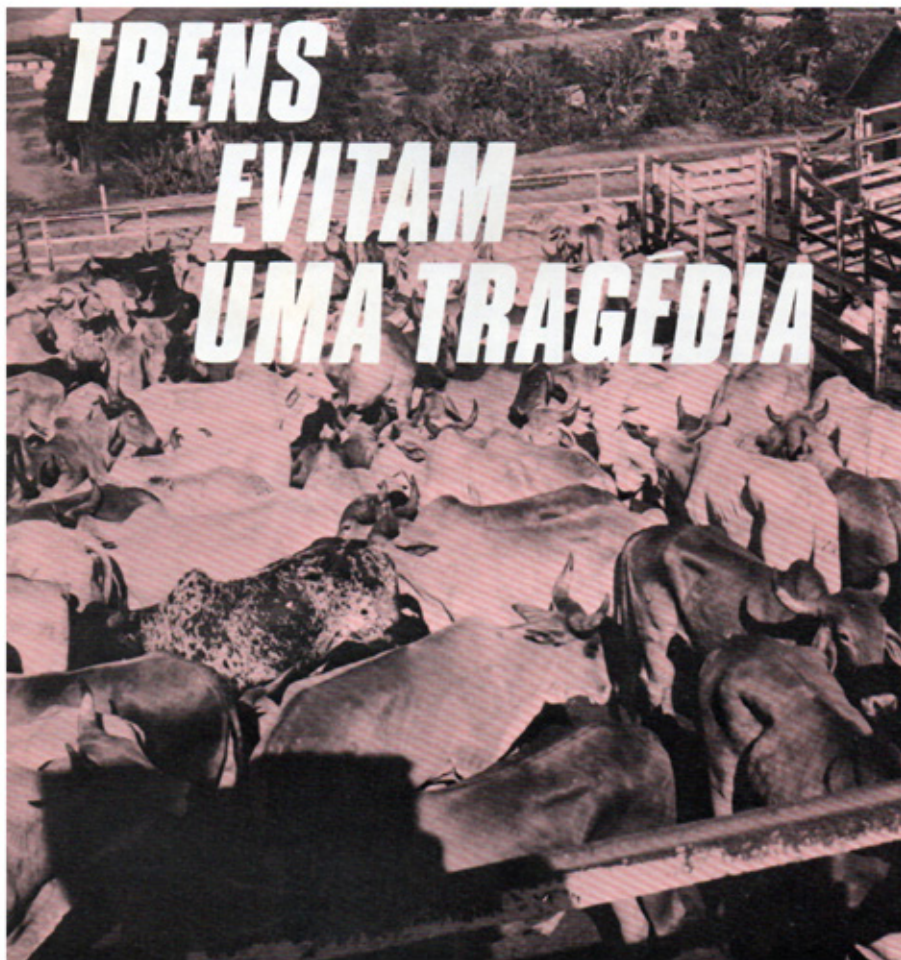
De Santa Cruz de la Sierra, na região central da Bolívia, faltaria apenas a construção do trecho até Cochabamba, com cerca de 390 km, atravessando a Cordilheira dos Andes, sendo obviamente um empreendimento difícil e caro, mas necessário estrategicamente, a exemplo de tantas travessias montanhosas na Europa e nos Estados Unidos.

Fala-se tanto em ligações bioceânicas em direção ao Peru, esquecendo-se que estas também

▼ Em Corumbá, por volta de 1972, a Gelsa boliviana 557 tipo 2-8-4, uma ex-NOB, manobrando vagões bolivianos e brasileiros. Foto: Guido Motta.



NO PANTANAL MATOGROSSENSE



Mais uma vez as ferrovias põem à prova sua enorme utilidade, principalmente em casos de calamidade pública, como ocorreu há pouco na região do pantanal de Mato Grosso, assolado por enchentes que puseram em risco todo o grande rebanho bovino da região, ameaçado de perecimento em massa por absoluta falta de condições de sobrevivência.

Com a rodovia local interrompida pelas águas que extravasaram o rio Paraguai e seus afluentes, a 10a. Divisão-Noroeste, da Rede Ferroviária Federal, com a cooperação da FEPASA, concentrou esforços no transporte de gado para outros locais, programando trens consecutivos que somaram, somente em janeiro, um carregamento total de 3.082 gaiolas que transportaram 64.310 cabeças, num percurso médio de 615km. Todos esses animais foram colocados a salvo

em outras fazendas de Mato Grosso e São Paulo, ficando assim garantido o abastecimento de carne à população paulista, que não chegou a sentir os efeitos da aflitiva situação existente, e que ainda não foi debelada, pois as chuvas não cessaram na região.

Os serviços de transporte continuaram intensos no mês de janeiro, com a utilização de todo o parque de material rodante específico da Noroeste, auxiliado por vagões-gaiolas da Sorocabana (FEPASA), num vaivém incessante que reduzirá enormemente as consequências desastrosas das enchentes no pantanal, que atingiu proporções extraordinárias este ano.

A Associação dos Criadores do Sul de Mato Grosso, que logo no início da temporada chuvosa e na previsão da calamidade que então se avizinhava, procurou os dirigentes da 10a. Divisão-Noroeste solicitando apoio

para resolver a situação, está satisfeita com os resultados obtidos. Espera essa ferrovia da RFFSA dar cabal desempenho à tarefa que se propôs, com isso evitando consequências desastrosas para o abastecimento da população e prejuízos inestimáveis aos pecuaristas da região.

Para ter-se idéia dos esforços que estão sendo realizados, basta dizer que o transporte de 64.310 cabeças, realizado no mês de janeiro último, com o emprego de 3.032 gaiolas e percurso médio de 615km, é recorde na história da 10a. Divisão-Noroeste. O recorde anterior foi conseguido em março de 1966, quando foram transportadas 50.054 cabeças em 2.560 gaiolas, num percurso médio de 504 quilômetros. Em épocas normais, o transporte de gado através daquela ferrovia federal oscila entre 20 mil e 25 mil cabeças por mês.

21

▲ Nesta reportagem da revista Refesa de janeiro/fevereiro de 1973, a prova de que a RFFSA apoiava a pecuária do então Estado do Mato Grosso, ao transportar grande quantidade de gado durante as cheias no Pantanal.

terão que atravessar os Andes e ainda a floresta amazônica, envolvendo áreas de ocupação indígena e no final das contas, numa extensão bem mais longa, por conta do próprio formato geográfico da América do Sul, e mesmo assim, devido a tantos entraves político-sociais, também não avança...

Enquanto isso, a Noroeste, agora conhecida como Malha Oeste, vai se acabando, tragada pela natureza, pelas ocupações indevidas, pelo vandalismo e pelo roubo de materiais, e daqui a pouco a travessia do Pantanal, que corresponde na prática a um longo aterro, vai se degradar a ponto de exigir uma nova construção, quando os órgãos ambientais e as entidades que se declaram defensoras do meio ambiente colocarão toda sorte de dificuldades, esquecendo que a linha existiu e funcionou durante quase um século, convivendo plenamente com a natureza, como testemunharam todos aqueles que tiveram o privilégio de viajar no Trem do Pantanal...

Agora algumas reflexões sobre o passado e o futuro

Com o fim do prazo de concessão em 30 de junho deste ano e a devolução oficial pela Rumo, embora com uma grande dívida junto à União segundo apurado pelas autoridades, fica a reflexão se realmente a Noroeste devesse ter sido privatizada, pois deveria ser a nossa primeira ferrovia transcontinental.

Até por razões estratégicas poderia ter sido mantida nas mãos do Estado, pelo menos até que a rota estivesse totalmente concluída chegando às costas do Pacífico, quando então seu valor se elevaria consideravelmente e seria privatizada em alto nível com ganhos para toda a economia continental.

Do início do período na RFFSA, até o transporte de gado em períodos de cheias no Pantanal era estratégico, com isso apoiando os grandes pecuaristas, que em troca, como parte da poderosa bancada ruralista no congresso, também apoiavam a NOB.

Com o fim do transporte de passageiros (inicialmente a redução dos serviços) e do gado em pé, com certeza os políticos não teriam mais motivos para continuar apoiando a NOB,

e “por coincidência”, foi construída a rodovia transpantaneira, dando um golpe fatal na ferrovia.

A RFFSA adotou na NOB os mesmos procedimentos das demais Regionais, esquecendo-se de suas peculiaridades, e assim perdendo seus pontos de apoio político.

Modernamente poderia ser uma ferrovia de bitola larga e com gabarito moderno, permitindo a exportação de minérios, grãos e carga geral em direção aos países da Ásia, e em sentido contrário, a entrada de importações de produtos industrializados que atualmente tem que contornar o sul do continente ou passar pelo Canal do Panamá.

Além disso, garantiria um grande fluxo de produtos de importação da Bolívia para os dois oceanos, compensando sua posição sem acesso ao mar.

A travessia dos Andes poderia ser feita pela perfuração de longos túneis, a exemplo da Europa e do Japão, que aliais detêm grande tecnologia para tais obras em solos com problemas de terremotos como é também aquela região.

Fala-se agora em nova possível concessão da Malha Oeste, incluindo um trecho da antiga E. F. Sorocabana desde Mairinque, adotando-se a bitola larga e se entroncando com a Malha Paulista da Rumo, sendo mencionada a data de novembro de 2026 para a realização do leilão, caso não ocorra novo adiamento.

As opções além da origem em Mairinque, seriam o início simplesmente de Bauru, ponto de ligação também com a Malha Paulista da Rumo, como originalmente era a origem da NOB, ou então se conectando com a Malha Norte (originalmente conhecida como Ferronorte) a partir de Aparecida do Taboado ou de Inocência, como se divulgam respectivamente as autorizações em andamento da Eldorado e da Suzano.📍

*João Bosco Setti é engenheiro e pesquisador de história ferroviária, diretor presidente da Memória do Trem e autor de vários livros e artigos em revistas na área ferroviária; assessor da Diretoria da AENFER e associado da ABPF.

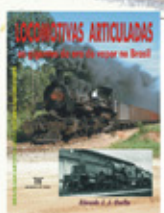


MT
MEMÓRIA DO TREM

**Apoiamos a Associação de Engenheiros Ferroviários na
iniciativa de editar a
Revista AENFER**

O mais recente livro

da Memória do Trem!



MT

MEMÓRIA DO TREM

MT

MEMÓRIA DO TREM

**Visite o nosso site em
www.trem.org.br
e conheça os nossos livros já publicados**

**A equipe da Memória do Trem também reúne consultores
ferroviários envolvidos em diversos projetos e estudos na
área de logística, carga e passageiros, e no desenvolvimento
de estudos de viabilidade para implantação de trens**

Entre em contato pelo nosso site em www.trem.org.br ou pelo email trem@trem.org.br

Faça parte da **AENFER**

Muito mais que uma Associação,
a AENFER é um espaço de integração
para empresas, profissionais e instituições
do setor metroferroviário.

Promovemos

- Palestras técnicas
- Debates
- Ações que contribuem para o avanço
do transporte sobre trilhos no Brasil.

Associe-se e tenha acesso a benefícios exclusivos

- Planos de saúde
- Áreas de educação
- Turismo

Acesse aenfer.com.br, conheça nossa trajetória e associe-se
na seção 'Quem Somos'

Se preferir, fale diretamente conosco pelo telefone
(21) 99729-8388

