WALTER MARQUEZAN AUGUSTO

**DIREITO ECONÔMICO DAS FERROVIAS: ANÁLISE DO PROCESSO DE
DESESTATIZAÇÃO DAS FERROVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS DURANTE A
DÉCADA DE 1990.**

Tese de Doutorado

Orientador: Professor Titular Gilberto Bercovici

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO
SÃO PAULO-SP**

2020

WALTER MARQUEZAN AUGUSTO

**DIREITO ECONÔMICO DAS FERROVIAS: ANÁLISE DO PROCESSO DE
DESESTATIZAÇÃO DAS FERROVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS DURANTE A
DÉCADA DE 1990.**

Tese apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Direito, da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em Direito, na área de concentração Direito Econômico, Financeiro e Tributário, subárea Direito Econômico e Economia Política, sob orientação do Professor Titular Gilberto Bercovici.

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO
SÃO PAULO-SP**

2020

Catálogo da Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Marquezan Augusto, Walter

Direito Econômico das Ferrovias : análise do processo de desestatização das ferrovias federais brasileiras durante a década de 1990 ; Walter Marquezan Augusto ; orientador Gilberto Bercovici -- São Paulo, 2020.

214

Tese (Doutorado - Programa de Pós-Graduação em Direito Direito Econômico, Financeiro e Tributário) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, 2020.

1. Direito Econômico. 2. Desestatização. 3. Ferrovias. 4. Forma Jurídica. I. Bercovici, Gilberto, orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é o resultado do confronto entre o que idealizei para uma tese de doutorado e o Real que encontrei pelo caminho. Quero, portanto, agradecer àquelas pessoas que comigo imaginaram o percurso e compartilharam os diversos momentos da sua vivência, ou, que, simplesmente, tive a chance de encontrar na vida.

Em primeiro lugar, agradeço ao meu pai e à minha mãe, Walter e Marta, professores universitários que souberam me transmitir o desejo pela formação acadêmica. Agradeço por terem acreditado em mim e por estarem sempre dispostos ao apoio incondicional. À minha irmã, Tássia, uma médica em meio à pandemia, de quem eu tenho muito orgulho, agradeço, igualmente, pela compreensão e pelo apoio em todas as horas. À minha família, nas pessoas das minhas avós, Eurydice e Elena, que com os seus exemplos de vida me demonstram que o saber que provém da experiência excede qualquer título universitário.

Agradeço ao meu orientador de doutorado, Professor Gilberto Bercovici. Pela amizade com que me brindou, tendo apoiado todas minhas inúmeras empreitadas durante o curso. Sou grato pela autêntica orientação acadêmica, nos estágios docência, nas diversas vezes que teve paciência em me receber para conversar, nas indicações de leituras e na correção atenta do texto. O leitor que conhece a sua obra saberá que esta tese tem muito de mimetismo, ficando por minha conta todos os equívocos que por aqui encontrar.

Ao Professor Luís Fernando Massonetto, de quem tive o privilégio de acompanhar, como estagiário, algumas aulas de Economia Política.

Ao Professor Ivanil Nunes, ex-ferroviário, pela disponibilidade e amizade com que me recebeu diversas vezes para me explicar questões sobre as ferrovias brasileiras. Este trabalho é indispensavelmente tributário da sua pesquisa.

Ao Professor Alexandre de Freitas Barbosa, pelas suas considerações ao projeto de tese e pelas oportunidades em que me recebeu para conversar sobre o tema. A presente pesquisa tomou outro rumo depois que ouvi, em novembro de 2017, a apresentação dos resultados da sua tese de livre-docência. Se aqueles sujeitos daquele fragmento de geração haviam sonhado um Brasil diferente, me pareceu impossível que não tivessem pensado também algo para as ferrovias.

Alguns professores impactaram profundamente minha formação acadêmica ainda durante o mestrado na UFSC. Cabe, portanto, agradecê-los, novamente. Ao Professor Airton Seelaender e ao Professor António Manuel Hespanha (*in memoriam*), pelo despertar do meu

interesse pela História. À Professora Jeanine Nicolazzi Philippi e ao Professor Selvino José Assmann (*in memoriam*), por me fazer ver o mundo de forma diferente.

Durante o doutorado tive a oportunidade de ter um breve contato com muitos professores que, através de disciplinas ou em conversas informais, acabaram por influenciar diretamente esta tese. Cabe aqui nomeá-los e agradecer: Prof. Samuel Barbosa, Prof. Mónica Arroyo, Prof. Alysson Mascaro, Prof. Jaime Oliva, Prof. Paulo Iumatti, Prof. Danilo Tavares, Prof. José Maria de Andrade, Prof. Alessandro Octaviani, Prof. Alexandre Saes.

Essa pesquisa foi dependeu da consulta a diferentes arquivos. Deste modo, agradeço aos funcionários do CPDOC-FGV e ao BNDES. Agradeço, especialmente, aos funcionários da Rede Ferroviária Federal S.A., da unidade no Rio de Janeiro, nas pessoas de Ninon Rose, Rita Abelha, Ângela Morgado e Arthur Benevides, que me forneceram acesso a um andar inteiro de documentos e livros esquecidos. Também a Rafael Corrêa e André Weber, pelo auxílio com as fontes da RFFSA.

Ao Senador Roberto Saturnino Braga, por ter aceito me receber e ter me concedido uma entrevista, que foi para mim o testemunho de alguém que viveu a utopia do Brasil desenvolvimentista.

Ao Laboratório de Transportes e Logística (Labtrans-UFSC), nas pessoas de Rodolfo Philippi e Eliana Bittencourt. Foi naquela breve experiência de trabalho, em 2015, que percebi que as ferrovias eram um campo pouco estudado pelos juristas contemporâneos. Esta tese é, em alguma medida, uma resposta às minhas indagações daquela época.

Ao Professor Fabian Wittreck, por ter gentilmente me recebido na *Westfälische Wilhelms-Universität* (Münster). Agradeço, em especial, às contribuições do Professor Peter Oestmann e do Professor Tristan Barczak. Aos demais colegas da WWU, na pessoa de Stanley Fernandes, que dividiu comigo os dilemas e as alegrias da vida de um brasileiro na encantadora Münster. À Capes/DAAD pela bolsa de doutorado sanduíche.

No meu período em São Paulo, pude contar com a importante ajuda de alguns amigos, como: Gustavo Schiefler, com quem tive o privilégio de trabalhar como advogado; Mário Cabral, que me apoiou do início ao fim nesta jornada de doutorado; e Márlcio Aguiar, com quem compartilhei a moradia e as angústias da vida acadêmica.

Aos camaradas do grupo de estudos em Direito Econômico: Giuliano Salvarani, Felipe Morettini, Gustavo Silva, Felipe Rocha, David Tavares. Aos demais colegas da Faculdade de Direito: Fernanda Raposo, Fernanda Covolan, Jéssica Bastos, Lea Medeiros, Gabriela Guimarães, Nicolas Allen, Gabriel Furtado, Caio Santiago, André Bruno.

Agradeço ainda a alguns amigos de longa data. Rafael Cherobin e Macell Leitão, com quem compartilho a fé na Revolução Brasileira. Ao Macell cabe um agradecimento especial pela leitura atenta e a crítica ao texto da tese. Aos meus amigos Alexandre Mesquita, Vinícius Kersten e Ignácio Kersten, pela amizade desde os tempos de FURG. Aos amigos Cassiano Tartari, Paulo E. Hansmann, Emanuel Lima e Elisa Perfeito, Samuel Turco e Suellen Martinelli. À Ana Bengochea, pelo apoio de sempre e por ter me escutado falar por horas sobre ferrovias.

Por fim, porém, não menos importante, agradeço, com meu amor, à minha companheira Carolina de Quadros Camargo. Este trabalho seria simplesmente impossível sem a sua companhia.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Programa CAPES/DAAD, Edital nº. 22/2018, Processo nº 88881.199789/2018-01, pelo tempo de duração de 4 meses.

*Dedico esta tese a todas as pessoas que
trabalharam na Rede Ferroviária Federal S.A.
pelo desenvolvimento do Brasil.*

RESUMO

AUGUSTO, Walter Marquazan. **Direito Econômico das Ferrovias**: análise do processo de desestatização das ferrovias federais brasileiras durante a década de 1990. 2020. 214 p. Tese (Doutorado) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

Esta tese tem por objetivo analisar o processo de desestatização das ferrovias federais brasileiras, ocorrido durante a década de 1990, pela perspectiva do Direito Econômico. O trabalho parte da premissa metodológica de que a desestatização constitui um processo histórico de organização jurídica do espaço de acumulação capitalista no setor ferroviário. Neste sentido, o primeiro capítulo apresenta uma revisão bibliográfica da historiografia que analisa as ferrovias brasileiras. Em decorrência disso, assume-se a hipótese de que o processo de desestatização pode ser melhor explicado mediante o contraste com o paradigma jurídico-econômico anterior, conformado pelo processo de constituição da Rede Ferroviária Federal S.A., durante a década de 1950. Para realizar o referido contraste, opta-se pelo estudo de fontes primárias documentais que informaram a constituição daquela empresa estatal e a desestatização das ferrovias. Ao longo do segundo capítulo, busca-se reconstruir o nexo entre ferrovias e desenvolvimento econômico que orientou a criação da Rede Ferroviária Federal S.A.. Neste sentido, procura-se demonstrar que a empresa estatal foi concebida para equilibrar crise e desenvolvimento através do reaparelhamento material e da reorganização administrativa das ferrovias. No terceiro capítulo, busca-se reconstruir tanto os argumentos quanto o fundamento material que serviram de justificativa para a desestatização. Desta forma, infere-se a partir da análise que a organização jurídica do espaço de acumulação capitalista nas ferrovias federais, a partir da década de 1990, convergiu com os interesses privados dos novos concessionários do serviço público de transporte ferroviário. O trabalho finaliza com a apresentação do contraste dos diferentes aspectos dos dois paradigmas jurídicos em análise.

Palavras-chave: Direito Econômico; Desestatização; Ferrovias; Forma Jurídica.

ABSTRACT

AUGUSTO, Walter Marquezan. **Economic Law of the Railways**: analysis of the privatization process of Brazilian federal railways during the 1990s. 2020. 214 p. Thesis (Doctorate) - Law Faculty, University of São Paulo, São Paulo, 2020.

This thesis aims to analyze the privatization process of the Brazilian federal railways, which occurred during the 1990s, from the perspective of Economic Law. The work sets as a methodological premise that privatization is a historical process of legal organization of the space of capitalist accumulation in the railway sector. In this sense, the first chapter presents a bibliographic review of the historiography that analyzes Brazilian railways. It is assumed that the privatization process can be better explained by contrasting it with the previous legal-economic paradigm, which was conformed in the process of founding *Rede Ferroviária Federal S.A.*, during the 1950s. In order to carry out the aforementioned contrast, it is chosen to study primary sources that informed the constitution of that state-owned company and the privatization of the railroads. Throughout the second chapter, it is reconstructed the nexus between railways and economic development that guided the creation of *Rede Ferroviária Federal S.A.*. In this sense, it is demonstrated that the state-owned company was designed to balance crisis and development through the material re-equipment and administrative reorganization of the railways. The third chapter rebuilds both the arguments and the material basis that served as a justification for the privatization. Therefore, it is inferred from the analysis that the legal organization of the space of capitalist accumulation in the federal railways, from the 1990s, converged with the private interests of the new concessionaires of the public rail transport service. The contrast presentation of different aspects of the two legal paradigms under analysis finalizes this thesis.

Keywords: Economic Law; Privatization; Railways; Legal Form.

ZUSAMMENFASSUNG

AUGUSTO, Walter Marquezan. **Eisenbahnwirtschaftsrecht:** Analyse des Privatisierungsprozesses der brasilianischen Bundesbahnen in den 1990er Jahren. 2020. 214 p. Dissertation (Doktorat). Juristische Fakultät, Universität São Paulo, São Paulo, 2020.

Ziel dieser Arbeit ist es, den Privatisierungsprozess der brasilianischen Bundesbahnen, der während der neunziger Jahre stattfand, aus wirtschaftsrechtlicher Sicht zu untersuchen. Die Arbeit geht von der methodologischen Prämisse aus, dass die Privatisierung ein historischer Prozess der rechtlichen Organisation des Raums der kapitalistischen Akkumulation auf dem Eisenbahnsektor ist. In diesem Sinne enthält das erste Kapitel einen bibliografischen Rückblick auf die Geschichtsschreibung, in dem die brasilianischen Eisenbahnen untersucht werden. Infolgedessen wird angenommen, dass der Privatisierungsprozess besser durch seine Gegenüberstellung zum früheren rechtlich-wirtschaftlichen Paradigma, das durch den Prozess der Gründung der *Rede Ferroviária Federal SA* während der 1950er Jahre erreicht wurde, erklärt werden kann. In Bezug auf diese Gegenüberstellung wurde eine Entscheidung für die Untersuchung dokumentarischer Primärquellen getroffen, welche die Gründung dieser staatlichen Gesellschaft und die Privatisierung der Eisenbahnen beeinflussten. Im Laufe des zweiten Kapitels wird ein Versuch gemacht, den Zusammenhang zwischen Eisenbahnen und wirtschaftlicher Entwicklung zu rekonstruieren, der zur Gründung der *Rede Ferroviária Federal SA* geführt hat. In diesem Sinne besteht der Versuch zu zeigen, dass das staatliche Unternehmen darauf ausgelegt ist, Krise und Entwicklung durch Materialerneuerung und Verwaltungsumstrukturierung in Einklang zu bringen. Im dritten Kapitel wird versucht, sowohl die Argumente als auch die materielle Grundlage zu rekonstruieren, die als Rechtfertigung für die Privatisierung dienten. Aus der Analyse geht daher hervor, dass die rechtliche Organisation des Raums der kapitalistischen Akkumulation auf Bundesbahnen ab den 1990er Jahren mit den privaten Interessen der neuen Konzessionäre der öffentlichen Dienstleistung des Eisenbahnnetzes konvergierte. Die Arbeit endet mit der Darstellung des Kontrasts der verschiedenen Aspekte der beiden untersuchten Rechtsparadigmen.

Schlüsselwörter: Wirtschaftsrecht; Privatisierung; Eisenbahnen; Rechtsform.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1. FERROVIAS BRASILEIRAS: ESTADO DA ARTE E O PANORAMA DAS FONTES	18
1.1. As ferrovias pela historiografia nacional	18
1.1.1. Da implantação das ferrovias ao “fim da era ferroviária”	18
1.1.2. O período da Rede Ferroviária Federal S.A.	32
1.1.3. Desestatização.....	38
1.2. As ferrovias no contexto internacional	46
1.3. A literatura jurídica especializada	53
1.4. Panorama das fontes: consolidação do recorte temporal e documental.....	59
2. ESTADO, FERROVIAS E DESENVOLVIMENTO	63
2.1. Concebendo a transformação: os planos de reaparelhamento (1951-1956)	66
2.1.1. Comissão Mista Brasil - Estados Unidos	72
2.1.2. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.....	83
2.1.3. Assessoria Econômica da Presidência da República	90
2.2. Rede Ferroviária Federal S.A.....	106
2.2.1. O debate sobre os fundamentos	106
2.2.2. Forma jurídica e desenvolvimento.....	118
2.3. Transição e contraste: “o elo débil da cadeia”.....	125
3. DESESTATIZAÇÃO E FERROVIAS	132
3.1. Redefinindo a forma jurídica das ferrovias.....	133
3.1.1. As engrenagens da “nova posição do Estado na Economia”	133
3.1.2. Entra em cena o “Estado regulador”	148
3.2. A desestatização como novo paradigma do setor ferroviário	163
3.2.1. Aspectos interiores ao processo de desestatização	163
3.2.2. Interpretações concomitantes	169
3.2.3. Parâmetros de contraste.....	178
CONSIDERAÇÕES FINAIS	185
REFERÊNCIAS	195
FONTES PRIMÁRIAS	195
BIBLIOGRÁFICAS	201

INTRODUÇÃO

Em 9 de abril de 2019, promulgava-se mais uma lei sobre imóveis da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Mais uma. Desde 31 de maio 2007, a antiga empresa estatal é considerada “extinta”, por força da Lei nº. 11.483. Porém, passaram-se os anos, e o patrimônio, os funcionários e os documentos da antiga empresa ferroviária ainda são objetos de disputas, deliberações, decretos e leis. A empresa foi juridicamente extinta, mas ainda está aí.

Criado em 1990, o Programa Nacional de Desestatização teve como um de seus objetivos reordenar a posição estratégica do Estado na Economia. As ferrovias foram um dos alvos dessa mudança e a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa de Desestatização em 1992. A partir daquele ano, iniciou-se a preparação para transferir à iniciativa privada o serviço público de transporte ferroviário. Já que esta introdução é escrita em tom de ensaio, nos detenhamos nesse ponto para um exercício de imaginação.

Imagine-se um negócio que durante o início do século XX, não importa por quais motivos, faliu nas mãos de empresários privados, nacionais e estrangeiros. Porém, pela importância da atividade, o Estado assumiu tal negócio para si a fim de sanear-lo. Passados alguns anos, o Estado, por sua vez, se vê com o mesmo empreendimento falido e arrastando a si à falência. Então, a fim de evitar maiores prejuízos, o Estado decide passar adiante a atividade. Sabendo dessa notícia, vários empresários privados, nacionais e estrangeiros, demonstram interesse em adquirir tal negócio. Concretizada a transferência, o Estado teria se livrado de um fardo e a iniciativa privada absorvido a dificuldade empresarial, revertendo-a em atividade com capacidade lucrativa.

Olhando para essa situação hipotética, é difícil imaginar que a iniciativa privada teria interesse em um negócio que chegou falido às mãos do Estado e que assim continuou (ou piorou) por décadas a fio; como também é difícil imaginar que uma transformação radical, da falência ao lucro, seja realizada unicamente porque a administração deixa de ser pública e passa a ser privada. Pareceria haver algo de muito irracional nessa lógica simplificada ou, apenas, o que é mais crível, que isso não encontra qualquer correspondência na realidade.

Ocorre que essa simplificação hipotética, aqui exageradamente caricata, circula com êxito em um certo “senso comum” acerca das ferrovias brasileiras, especialmente no período durante e seguinte à desestatização. Como se nas mãos do Estado brasileiro as ferrovias fossem um problema, e em mãos privadas, um negócio lucrativo.

Há, certamente, nuances e fatos importantes que nos permitem discernir melhor o que significou para o Brasil tanto o período estatal quanto a desestatização das ferrovias federais brasileiras.

Hoje, é possível que muitos dos passantes da Central do Brasil no Rio de Janeiro/RJ, ao olharem o enorme prédio com o relógio no topo, que se ergue sozinho na praça, não fazem ideia que aquele conjunto de edificações um dia abrigou a administração central de uma das maiores empresas estatais do país.

Mas, retornando ao nosso campo, nos cabe perguntar: por que atualmente as discussões jurídicas que envolvem o setor ferroviário limitam-se a aspectos referentes às concessões? Discute-se o modelo de concessões ferroviárias (se seria vertical ou horizontal), as formas de tornar mais atrativas as licitações através de cálculos de valor patrimonial sobre os possíveis lucros, discute-se o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, discute-se o direito de passagem, obrigações contratuais e outros temas nesta mesma linha. É como se o campo do Direito Econômico das Ferrovias estivesse restrito a uma instrumentalidade jurídica em favor de critérios econômicos estabelecidos pelos “*players*” do mercado ferroviário.

É verdade que esse fenômeno não ocorre só no setor ferroviário. Tal cenário, que alguns também identificam como uma “contratualização” do direito administrativo – em que a dogmática do direito privado se insere e, por vezes, domina o âmbito do direito público –, é compartilhado igualmente em outros setores da infraestrutura brasileira. Mas, independentemente disso, a pergunta que é: Como chegamos a esse ponto com as ferrovias? Como chegamos às concessões ferroviárias e transformamos em poucos anos uma enorme empresa estatal em ruínas precoces?

Essas questões são apenas um desdobramento na superfície de outras questões que motivaram a minha decisão de escrever essa tese. A rigor, o alvo mediato do trabalho é o Brasil, no entanto, o objeto de pesquisa “Estado brasileiro” me pareceu muito grande. Fiquei, portanto, só com as ferrovias – e só com alguns anos. Ainda assim, como um transeunte que passa na Central do Brasil, descobri que havia muito.

Esse trabalho é produto do seu tempo.¹ Aqui, todas as investigações direcionadas ao passado tiveram por motivação entender o presente. Intuo, por preconceitos, que o

¹ Digo, sem medo ou vergonha, que sou um filho da geração política de 2013. O despertar do meu interesse específico pelo Brasil e pela política só ocorreu para mim, tardiamente, após as “jornadas de junho” daquele ano. Vimos a irrupção de uma força política amorfa que fez emergir um mal-estar recalcado, sem objeto, e que não sabia se explicar – razão pela qual foi criticada por setores progressistas e conservadores. Depois, assistimos, estupefatos, ao golpe jurídico-parlamentar em 2016, que depôs uma Presidente eleita

presente é escorregadio, a dureza do Real é inassimilável e os segredos do poder são paranoicos. Tomei, então, por conselho, fazer do presente algo *visado* por imagens do passado, tentando torná-las recuperáveis, a fim de fazer dessas imagens uma chave de acesso ao próprio presente.² Busquei, com isso, adicionar sentido àquilo que assombra o comum, nesses prédios esquecidos da RFFSA e nos seus velhos trilhos, cobertos por mato, que vão de lugar nenhum a lugar algum.

Estamos na periferia do capitalismo global. Nossa condição é de país subdesenvolvido e dependente.³ Esse é um dado inafastável para qualquer tese de Direito Econômico que se possa escrever no Brasil contemporâneo. Essa condição predetermina, implícita ou explicitamente, um ângulo de análise, independentemente da perspectiva política que se possa assumir. Aqui, tomo essa condição não como condenação ou destino, e, por isso, dirijo-me precipuamente a quem pensa o Brasil e os possíveis caminhos para a superação do subdesenvolvimento e da dependência. Esse é, portanto, mais um pressuposto fundamental deste trabalho.

Para a redação da tese, foram conjugadas algumas premissas metodológicas que não são expostas ao longo dos capítulos, e por isso o seu esclarecimento de plano pode facilitar o entendimento da estrutura adotada. Vale a pena enunciá-las antes de pormenorizar algumas explicações. A primeira premissa consiste no entendimento de que o Direito Econômico não se reduz a uma disciplina jurídica nos moldes de uma visão positivista do

democraticamente, e à eleição de um Presidente que cumpriu, na pandemia de 2020, a promessa que havia feito em 1999. Até o depósito dessa tese, em 21 agosto de 2020, já são mais de 110.000 vidas perdidas por causa da pandemia de Corona vírus. Desde 2013, inevitavelmente, muitos se perguntaram: por que o Brasil é assim? Novamente, se apresentou para “um fragmento geração” no Brasil a frustração com a identidade incompleta de uma Nação. Neste sentido, não há nada de estranho na busca de orientação nos trabalhos daqueles sujeitos que um dia desejaram a superação do subdesenvolvimento do país – e, com isso, a utopia de completar a Nação.² A influência veio do seguinte trecho: “A verdadeira imagem do passado perpassa, veloz. O passado só se deixa fixar, como imagem que relampeja irreversivelmente, no momento em que é reconhecido. ‘A verdade nunca nos escapará’ — essa frase de Gottfried Keller caracteriza o ponto exato em que o historicismo se separa do materialismo histórico. Pois irrecuperável é cada imagem do passado que se dirige ao presente, sem que esse presente se sinta visado por ela.” (BENJAMIN, Walter. *Sobre o conceito da História*. In: BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 7.ed. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 224, tese 5; igualmente decisivo foi: AGAMBEN, Giorgio. *Signatura rerum. Sobre el método*. Tradução para o espanhol de Flavia Costa e Mercedes Ruvitoso. Buenos Aires: Adriana Hidalgo, 2009).

³ Embora durante toda a tese seja mencionada a questão e a teoria do subdesenvolvimento, em momento algum trabalho com a literatura específica do tema. Como se sabe, são muitos os marcos fundamentais das teorias do subdesenvolvimento e da dependência no Brasil. A título de enumeração, fico aqui com os clássicos de Celso Furtado: FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. [1959] 34.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007; FURTADO, Celso. *Desenvolvimento e Subdesenvolvimento*. [1961] In: BIELSCHOWSKY, Ricardo (org.). *Cinquenta anos de pensamento na CEPAL. v. 1*. Rio de Janeiro: Record, 2000; FURTADO, Celso. *Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico*. [1967] São Paulo: Abril cultural, 1983.

Direito.⁴ A segunda, sustenta-se no argumento de que uma compreensão “macrojurídica” só é possível se essa for capaz de dialogar com outros campos de saberes que se debruçam sobre o mesmo objeto. E a terceira, consiste na compreensão de que o encadeamento interdisciplinar da pesquisa jurídica encontra ferramentas úteis na preocupação metodológica com a História.

O trabalho vincula-se, portanto, a uma tradição brasileira de Direito Econômico que assume o desafio de orientar a leitura do fenômeno jurídico, em uma perspectiva macrojurídica, sobre as diferentes temporalidades do processo de acumulação – e, neste sentido, a infraestrutura é um campo privilegiado de complexidades.⁵ Mas para que tal perspectiva não esteja “embaçada” é preciso deitar raízes em um lastro histórico e historiográfico, que no caso das ferrovias brasileiras ainda tem muito a ser explorado, especialmente no que tange ao período mais contemporâneo, grosso modo, a partir da década de 1950.

Em outras palavras, este trabalho se opõe à naturalização da transformação promovida pela desestatização – e que acaba por inibir a perspectiva de “criatividade institucional”, que deve ser característica do Direito Econômico de países subdesenvolvidos.⁶ No entanto, temos ciência que essa não é uma tarefa fácil, uma vez que a empresa estatal caiu no esquecimento, por vezes, até mesmo do campo dos juristas mais progressistas.⁷ Neste sentido, podemos dizer que, de certo modo, o trabalho busca recompor a *experiência* da estrutura jurídica representada pela RFFSA.⁸

⁴ Para uma síntese das origens do Direito Econômico no mundo e no Brasil: COMPARATO, Fábio Konder. *O Indispensável Direito Econômico*. In: *Ensaio e Pareceres de Direito Empresarial*, Rio de Janeiro, Forense, 1978; BERCOVICI, Gilberto. *O Ainda Indispensável Direito Econômico*. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto & MELO, Claudineu de (orgs.), *Direitos Humanos, Democracia e República: Homenagem a Fábio Konder Comparato*. São Paulo: Quartier Latin, 2009, p. 503-519; BERCOVICI, Gilberto. Política Econômica e Direito Econômico. *Pensar*. v. 16. n. 2. Fortaleza. jul./dez., 2011.

⁵ BERCOVICI, Gilberto. *Infraestrutura e Desenvolvimento*; MASSONETTO, Luís Fernando. *Aspectos macrojurídicos do financiamento da infraestrutura*. Ambos os textos In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael (coord.). *Elementos de Direito da Infraestrutura*. São Paulo: Editora Contracorrente, 2015. No mesmo sentido: BERCOVICI, Gilberto. O Estado desenvolvimentista e seus impasses: uma análise do caso brasileiro. *Boletim de Ciências Econômicas*. v. XLVII. Universidade de Coimbra. Faculdade de Direito. Coimbra, 2004.

⁶ OCTAVIANI, Alessandro. *Estudos, Pareceres e Votos de Direito Econômico*. v. II. São Paulo: LiberArs, 2017, introdução, ponto XVIII.

⁷ Em recente obra, Alessandro Octaviani e Irene Nohara ao elencar empresas estatais criadas entre 1930-1964 deixam de fora a RFFSA – que, caso nossa análise esteja correta, foi uma empresa central e da maior importância tanto no segundo governo Vargas quanto no governo Kubitschek. (OCTAVIANI, Alessandro; NOHARA, Irene Patrícia. *Estatais*. São Paulo: Thomson Reuters, 2019, p. 48).

⁸ Uso o termo “experiência” no sentido de categoria meta-histórica, conforme: KOSELLECK, Reinhart. “Espaço de experiência” e “horizonte de expectativa”: duas categorias históricas. pp. 308-327. In: KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006. Ou, no sentido que uso aqui, de modo mais direto, nas palavras de T.S. Eliot – “We had the experience but missed the meaning, and approach to the meaning restores the experience” – que servem de epígrafe a Ricardo Piglia (in: *Respiração Artificial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010).

Sendo assim, o título do trabalho é, em alguma medida, impreciso, pois a abordagem escolhida não procede a uma análise do processo de desestatização por si, detida unicamente nos argumentos que esse oferece. Busquei antes ampliar o objeto, inseri-lo dentro de um contexto histórico dilatado, a fim de estabelecer parâmetros que melhor ajudem a entender as interrogações que pretendi formular.

Cabe mencionar que há uma certa inconsistência ao se falar de “ferrovias”. A rigor, cada ferrovia é diferente da outra, sendo essa a razão pela qual muitos estudos rigorosos se limitam a analisar apenas uma estrada de ferro. Não obstante a isso, lido apenas com a RFFSA, deixando de lado as peculiaridades da Fepasa e das ferrovias da Companhia Vale do Rio Doce – responsável por duas das mais produtivas do país: a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Estrada de Ferro Carajás. Assumindo esses riscos, o presente trabalho analisa as “ferrovias brasileiras” como um todo.

A construção da análise, por sua vez, não se vincula a correntes de pensamento específicas. Ou seja, o trabalho não apresenta uma leitura estruturalista, ou marxista, ou “regulacionista”, ou institucionalista. Vale dizer que utilizo o termo “forma jurídica”, mas não no mesmo sentido dos adeptos da chamada teoria da derivação.⁹ “Forma jurídica” indica aqui, no geral, o direito material e o seu suporte discursivo e fático-material, o que, portanto, quer dizer menos que “Direito” (como campo maior de conhecimento e atuação institucional), mas mais que “um” diploma jurídico.

Na maior parte do texto, busquei priorizar a análise documental, apoiando-me na literatura para tratar dos temas específicos das ferrovias ou abordar questões já consolidadas por uma bibliografia geral (como o período desenvolvimentista brasileiro).

Em linhas gerais, tratei de apresentar as fontes, mas também de “compor” um arquivo – é dizer, selecionar algumas fontes dentre as muitas existentes. Nessa aproximação, busco oferecer uma interpretação possível para o que se depreende dos documentos, mas não procuro estabelecer relações diretas de causalidade ou, o que seria pior, afirmar uma única causa. Por isso, há no trabalho com as fontes primárias uma tensão permanente entre a tentativa de apresentação do seu conteúdo e a pré-compreensão inevitável ou mesmo a preferência por alguns documentos.

A despeito do esforço, ficou faltando à pesquisa uma devassa maior em documentos. Dentre as várias possibilidades, tenho consciência que apenas reorganizei o que

⁹ Para um panorama da teoria da derivação: MASCARO, Alysson Leandro. *Estado e forma política*. São Paulo: Boitempo, 2013; CALDAS, Camilo Onoda. *A teoria da derivação do Estado e do direito*. São Paulo: Outras Expressões, 2015.

estava à vista. De um modo geral, um dos resultados foi apontar um possível fio condutor em fontes primárias que já eram na sua maioria conhecidas pelos pesquisadores desses períodos. Acredito, no entanto, que a partir desse fio seria possível mergulhar em uma exploração mais profunda em documentos menos conhecidos ou até mesmo inéditos, de arquivos talvez não abertos ou pouco explorados (ou quiçá, inexistentes enquanto tais).¹⁰ Mas documentos são exigentes, não se fazem entender por si, e arquivos não são apenas um amontoado de papéis. Sendo assim, espero que as interpretações aqui levantadas sejam postas a prova frente a outras leituras de outros pesquisadores, que, quem sabe, corroborem a presente tese ou a joguem definitivamente no porão da historiografia.

É preciso, ainda, dizer que não é a proposta deste trabalho realizar uma “história das ideias” ou “história dos conceitos”. Não obstante, quando analiso certas fontes primárias, tenho em mente que as ideias do texto não necessariamente são originais do seu autor. Assim, a título de ilustração, quando na Mensagem Presidencial fala-se de “social-liberalismo”, no caso exemplar do texto de Collor, é evidente que se tratam de ideias que estão circulando e que há grupos e interesses políticos em disputa; e, portanto, as ideias não são analisadas ali unicamente por serem proferidas por seu interlocutor, mas também pelo seu encadeamento lógico no texto e no contexto – sem que isso seja uma pesquisa exclusivamente conceitual.

Considerados esses pressupostos, a tese se estrutura em três capítulos com esforços distintos.

No primeiro capítulo, busco fazer um panorama da história e da historiografia sobre ferrovias no Brasil. Por um lado, trata-se de uma tentativa de situar uma “longa duração” dos mais de 150 anos de transportes sobre trilhos no país. Por outro lado, é um esforço de apresentação do estado da arte, a fim de esclarecer e respeitar o “paradigma científico” existente nos seus mais diversos aspectos. Foi a partir desse esforço que decidi pela realização de um contraste entre o processo de constituição da Rede Ferroviária Federal S.A., durante a década de 1950, e o processo de desestatização das ferrovias federais, durante a década de 1990.¹¹

¹⁰ Falo, por exemplo, dos expedientes internos ao MVOP, especificamente internos ao IFE e ao DNEF, durante os anos de 1920 a 1950, e que talvez nos permitissem entender desde quando havia um pensamento “reformista/desenvolvimentista” para as ferrovias (dos quais, a título ilustrativo, a Exposição de Motivos nº 59-GM do “Plano Geral de Reparcelamento Ferroviário”, Decreto-Lei nº 8.894, é apenas um exemplo que não acessei). Falo, também, dos documentos interno à RFFSA, desse largo período de 1957 a 1996, que certamente conta com uma massa documental desconhecida, em arquivos ainda a serem explorados, e talvez nos revelem detalhes como se deu internamente a existência desta empresa até sua desestatização.

¹¹ Vale ressaltar que a opção de análise por contraste já foi feita, de modo mais ou menos explícito, seja em linha de continuidade ou de ruptura, em outros trabalhos de Direito Econômico, a exemplo de: CABRAL, Mário André Machado. *Estado, Concorrência e Economia: convergência entre antitruste e pensamento econômico no Brasil*. Tese (Doutorado). Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

O segundo capítulo é dedicado ao estudo do processo de constituição da Rede Ferroviária Federal S.A. De modo geral, procuro travar um diálogo com duas vertentes da história econômica, tanto para tomar como premissas algumas de suas conclusões, quanto para divergir em alguns pontos. De um lado, a historiografia ferroviarista, para afirmar a existência de um nexos entre ferrovias e desenvolvimento, e retirar a ênfase sobre a disputa com as rodovias, na contenda pela hegemonia na política dos transportes. De outro lado, alguns historiadores do pensamento desenvolvimentista, para discernir o gênero “transportes”, do chamado binômio transportes e energia – essa, sim, diferenciada amplamente em energia elétrica, petróleo, carvão e etc.¹² Dessa forma, busca-se remontar as origens da RFFSA mediante a identificação de três locais de produção desse nexos ferrovias-desenvolvimento, a saber, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e a Assessoria Econômica da Presidência da República.

Por fim, no terceiro capítulo, apresenta-se o processo de desestatização como um conjunto histórico durante a década de 1990. Neste sentido, analisa-se, primeiro, os movimentos de “reordenação da posição do Estado na Economia” e a emergência do “Estado Regulador”, formando o quadro formal-exterior da desestatização. No segundo momento do capítulo, apresentam-se alguns aspectos interiores ao processo de desestatização das ferrovias e as suas interações com algumas contradições materiais. Por fim, apresenta-se, em modo de conclusão, o contraste dos dois paradigmas jurídico-econômicos.

Também não é original a abordagem multidisciplinar com revisão da literatura específica sobre um tema fora do campo jurídico, a exemplo de: OCTAVIANI, Alessandro. *Recursos genéticos e desenvolvimento: os desafios furtadiano e gramsciano*. São Paulo: Saraiva, 2013.

¹² Vale mencionar que, talvez, a falta de atenção dada às ferrovias e à RFFSA tenha sua causa inclusive pela formação do arquivo desta época, principalmente de história oral, com várias séries de entrevistas que enfatizam a trajetória do setor de energia elétrica e petróleo – especialmente as séries de entrevistas realizadas pelo CPDOC, que dão atenção maior a essas temáticas e praticamente deixam de lado a questão dos transportes. Nessas entrevistas temos os participantes do processo, como Rômulo de Almeida, Jesus Soares Pereira, Cleanto de Paiva Leite e Lucas Lopes, falando da Petrobrás, Eletrobrás, Cemig e etc., sem que sejam instados a falar de ferrovias ou da RFFSA. Talvez isso se deva ao sucesso mais imediato das outras estatais, e que, de fato, transformaram os rumos da economia do Brasil. Porém, ficou condenada ao ostracismo a “irmã” ferroviária, que passou boa parte de sua existência na busca pela eliminação de uma herança deficitária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho apresentou uma análise da desestatização das ferrovias federais brasileiras ocorrida durante a década de 1990. Cabe nestas considerações finais apenas repontuar alguns aspectos que serviram de apoio à construção da tese.

No primeiro capítulo, busquei recompor um quadro geral do “estado da arte” das interpretações sobre as ferrovias brasileiras. O objetivo consistiu em acompanhar os principais argumentos explicativos e suas variações, evidenciando, também, as fontes primárias apontadas por esses trabalhos, de modo a conformar a delimitação temática e temporal.

Um dos resultados que emergiu dessa revisão foi a constatação de uma carência na elucidação de aspectos jurídicos e de economia política do processo de constituição da Rede Ferroviária Federal S.A. Por um lado, parte da historiografia especializada parece imputar à RFFSA uma espécie de “cumplicidade”, desde a origem, com a ascensão do rodoviarismo e com a erradicação de ramais ferroviários. Por outro lado, outra parcela da historiografia joga luz sobre os ganhos de rendimento da RFFSA em relação às ferrovias estatizadas, mas acaba por qualificar o processo de desestatização como um exaurimento do que já vinha sendo feito dentro da própria estatal.

Ainda, nos trabalhos que abordam, de modo geral, o ciclo nacional-desenvolvimentista (em um recorte de 1930-1964), há muitas referências ao binômio “transporte-energia”, sem que haja um discernimento claro a respeito das particularidades de cada subsetor dos transportes. Parece haver uma tendência em enfatizar o setor de energia, especialmente em razão dos casos de sucesso da Petrobrás e Eletrobrás, deixando-se um vazio sobre a RFFSA. Deste modo, as interpretações hesitam na questão dos transportes, uma vez que, grosso modo, associa-se o “ápice” do desenvolvimentismo com o período Kubitschek e a indústria automobilística, e, por consequência, com as rodovias.

Já ao se analisar os trabalhos jurídicos sobre as ferrovias e a desestatização, encontra-se uma narrativa hegemônica de que a RFFSA seria uma espécie de “caso perdido” e, por isso, a desestatização era não só inevitável como economicamente recomendável. No geral, essa narrativa é aceita como premissa e os estudos se dedicam a análises do período pós-desestatização. Quando esses trabalhos jurídicos recorrem à história das ferrovias no Brasil, geralmente as referências são as “concessões” do século XIX e as façanhas dos seus empreendedores. O período estatal é visto de forma nebulosa, especialmente no que diz respeito à década de 1950.

Com esse quadro de interpretações em mente, procurei partir da hipótese de que as décadas de 1950 e 1990 comportam os momentos em que ocorre a constituição de paradigmas jurídico-econômicos distintos para as ferrovias brasileiras. De um lado, a constituição da RFFSA a partir de uma perspectiva de desenvolvimento. De outro lado, o processo de desestatização, em que se retira a competência da Rede para explorar o transporte ferroviário federal, concedendo-se tal direito de exploração à iniciativa privada. Nesse sentido, entendo que ambos os paradigmas podem ser melhor compreendidos quando contrastados.

Afirmar, no entanto, que a Rede Ferroviária Federal se inseria no movimento nacional-desenvolvimentista do segundo governo Vargas não é uma tarefa simples. A primeira dificuldade está na própria historiografia ferroviária, que parece não ver na empresa estatal um vetor de interesse para o modelo de desenvolvimento. Segundo porque, de fato, a década de 1950 marca a ascensão do rodoviarismo e da indústria automobilística – fatos estes que, por si só, não impediriam que a RFFSA integrasse um planejamento de desenvolvimento, pelo contrário.

Olhando retrospectivamente, podemos ter em conta que as ferrovias representavam várias contradições simultâneas. Uma contradição interna a todos os fixos, em que ao mesmo tempo que serviam de meios para melhorar a produção (da circulação), eram em si o próprio obstáculo a ser superado, devido não apenas à condição técnica (frente a outros meios que surgiam, como o rodoviário), mas ao seu próprio estado precário de conservação. Havia também a contradição dos projetos de país, pois as ferrovias faziam parte da infraestrutura nacionalizada, portanto, pública, mas cuja principal vocação econômica contribuía diretamente com interesses agrários privados, contrários à industrialização – e, por isso, simplesmente “resgatar” as ferrovias era, também, em alguma medida, beneficiar os setores não desenvolvimentistas. E, por fim, a principal contradição é que constituíam o meio de transporte com maior estoque de capital, mas também com o pior estado de conservação e com uma condição financeira penosa. Essas contradições eram inafastáveis e exigiam enfrentamento. Não as enfrentar era condenar à perda um patrimônio público que ainda servia ao transporte da maior parte da população.

Assim, a experiência que tentamos recompor se pautou por evidenciar a presença de um nexo entre ferrovias e desenvolvimento. É dizer, havia uma percepção de que as ferrovias podiam ser compreendidas como instrumento dentro de um projeto de superação do subdesenvolvimento. Esta não é uma história contrafactual, do que poderia ter sido, mas sim a narrativa de um processo histórico que deixou marcas concretas das expectativas que

o conformaram. Esse processo histórico parece ter ficado soterrado pelo acúmulo de sentido atribuído às rodovias e ao “sucateamento das ferrovias” (jargão que circula tanto no imaginário popular como em textos acadêmicos). É preciso dizer, as ferrovias não se tornaram sucata, e o seu reaparelhamento, impulsionado sob o prisma do desenvolvimento, efetivamente, se concretizou. Talvez, em menor medida que o idealizado e certamente com a finalidade diferente do que foi projetado, mas se concretizou.

Este nexo ferrovias-desenvolvimento pode ser visto como uma ramificação do que se pensava para o desenvolvimento da nação. É dizer, o desenvolvimento era o núcleo, norteador da política econômica, que permitia pensar políticas setoriais que se conectavam a esse núcleo. O reaparelhamento das ferrovias é o ramo inicial que uniu a possibilidade do reerguimento do setor ferroviário sob a perspectiva do desenvolvimento nacional. Pensado, porém, numa relação dialética, o olhar “desenvolvimentista” reconheceu que não bastava o reaparelhamento, mas sim a elaboração de uma nova estrutura de funcionamento do setor, que teria por norte a transformação na forma de explorar aquele serviço – a molde do que se pensava para os demais setores, como energia elétrica e o petróleo –, refletido no processo de criação de uma empresa estatal – a Rede Ferroviária Federal S.A..

Tentei remontar a trajetória dessa dialética interna ao Estado identificando três locais de produção desse nexo ferrovias-desenvolvimento, a saber, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e a Assessoria Econômica da Presidência da República.

A primeira constatação que sobressai nos relatórios da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos é a de que a maior parte dos projetos correspondiam ao reaparelhamento de ferrovias. Os projetos eram elaborados em detalhes, a fim de que estivessem prontos para amparar o pedido de financiamento externo, bem como a execução mediante os recursos provenientes do Fundo de Reaparelhamento Econômico – cuja lei, por sua vez, mencionava expressamente a vinculação ao reequipamento de ferrovias. Foi possível ver, também, que, ao contrário de um certo senso comum, as sugestões da delegação norte-americana quanto à organização administrativa das ferrovias não foram integralmente aceitas pela delegação brasileira, especialmente porque o governo Vargas havia designado este tema à uma Comissão Especial fora da Comissão Mista, restringindo, assim, o espaço de influência estrangeira. Identificou-se, ainda, que o conceito de “pontos de estrangulamento” tinha por maior correspondência na realidade as ferrovias a serem reaparelhadas, restando tal relação evidenciada nos exemplos que o relatório geral elenca. Esses indícios serviram de base para situar o nexo entre ferrovias-desenvolvimento.

No âmbito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, os relatórios de atividades dos anos de 1952 a 1956 informam que a maior parte dos financiamentos realizados pela instituição foram destinados ao reaparelhamento de ferrovias. Em realidade, o próprio Banco surge dentro do contexto do Plano de Reaparelhamento Econômico, tendo-lhe sido destinada a responsabilidade por conduzir e acompanhar a sua execução, razão pela qual o título dos seus relatórios era justamente “Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico”. É neste cenário que a instituição procura agregar uma visão global de planejamento, considerando a interação dos diferentes modais de transporte. Sob essa perspectiva, o BNDE aponta que a prioridade dos investimentos deveria seguir sobre o reaparelhamento das estradas de ferro, de modo que a construção do nexos ferrovias-desenvolvimento dentro do Banco acontece como parte da sustentação para a sua própria atividade.

Por fim, identifiquei na Presidência da República e sua Assessoria Econômica o núcleo central da construção do nexos ferrovias-desenvolvimento. Vargas e seus assessores propuseram a alteração da função das ferrovias no Brasil. Com a premissa de integração do mercado interno e ativação dos centros de produção, a expansão da malha ferroviária passou a ser condicionada ao aumento da densidade do tráfego, descartando-se o modelo de “ferrovias pioneiras” – papel esse assumido pelas rodovias. Nesse sentido, a Presidência e sua Assessoria desenvolveram várias frentes simultâneas de trabalho. De um lado, uma tensão com o Ministério da Fazenda, ressignificando a motivação para a obtenção de recursos internos para o Plano de Reaparelhamento Econômico. De outro lado, a cooperação com a CMBEU, orientando a prioridade dos seus esforços para as ferrovias, a fim de obter projetos financiáveis, porém, não lhe concedendo espaço para decidir sobre a reorganização administrativa. E, ainda, de outro lado, talvez a maior das trincheiras, a defesa do projeto de desenvolvimento contra os interesses difusos de fragmentação dos investimentos em transportes, que podemos dizer serem representados pelo que Vargas chamava de “Partido Rodoviário”, com muitos assentos no Congresso Nacional. Assim, na composição entre o político Vargas e os seus “assessores-técnicos” formou-se na instituição da Presidência da República o principal ponto de sustentação do *sentido do desenvolvimento* – para aqui jogar em oposição, com a devida licença, com a expressão de Caio Prado Júnior. Não é por outro motivo que aquele seria o principal alvo a ser atacado, com o final trágico marcado na história do Brasil no dia 24 de agosto de 1954.

O nexos ferrovias-desenvolvimento filia-se, assim, à ideologia que, de modo geral, chamamos de desenvolvimentismo. Este nexos se expressou em termos conceituais nos

relatórios analisados e traduziu-se nos financiamentos de reaparelhamento. A proximidade com as cifras do Plano de Metas – com as suas metas suntuosas e as suas invenções institucionais, como o GEIA –, e a rápida propulsão que esse deu à indústria automobilística e ao rodoviarismo, acabam por fazer sombra àquele período anterior, quando a relação entre ferrovias e desenvolvimento podia ser melhor vista. Porém, o “ostracismo” dado pela historiografia não apagou o nexos que buscamos evidenciar.

Considerados esses elementos, podemos qualificar a observação da historiografia econômica que aponta tanto para as frentes de conflitos internos à burocracia, quanto para as concordâncias entre essas instituições (como a CMBEU, o BNDE e a Assessoria) em alguns pontos. Podemos ver que esse o movimento de conflito e complementariedade, identificado no quadro geral, deu-se também no caso particular das ferrovias. Podemos dizer que a Rede Ferroviária Federal S.A. foi constituída através dessa dialética.

O processo de constituição da RFFSA, que se consumou na Lei n. 3.115/1957, é uma ruptura que erige um novo paradigma na história do transporte ferroviário brasileiro. Entendo que este processo não deve ser analisado como uma mera consequência das condições econômicas – como se a função dessa empresa tivesse sido gerada como reflexo direto da ascensão do rodoviarismo. Também é demasiadamente estreita, nesse caso, a compreensão de que se trataria de uma superestrutura jurídica condicionada por uma infraestrutura material – o que seria dizer que a forma jurídica empresarial de economia mista foi decorrência necessária do acirramento da contradição entre capital e trabalho. Vimos que este processo se deu por *decisões políticas* inseridas dentro da construção de um debate sobre o desenvolvimento e o subdesenvolvimento.

De outro lado, parece-me igualmente equivocado menosprezar o papel da promulgação da lei, relegando-a a mero formalismo. Ficou evidente que tanto as decisões políticas como as condições econômicas dependeram substancialmente da atribuição de uma nova *forma jurídica*. É a mudança de paradigma legal que conforma juridicamente de outro modo as contradições em jogo no setor ferroviário. A partir dali, todas as alterações políticas e econômicas ocorrem dentro de uma matriz jurídica bem definida.

É preciso se ter em mente que as ferrovias foram historicamente constituídas como meios suplementares para o aumento da exportação e, portanto, voltadas a atender os interesses de produtores que prendiam o Brasil a essa vocação de herança colonial. Imaginar que as ferrovias podiam ser vinculadas a um projeto de desenvolvimento, e logo com a interrupção daquela suposta vocação exportadora, é algo “salta” na história como uma ruptura. Que as ferrovias tenham sido reapropriadas por interesses exclusivamente agrário-

exportadores e novamente deslocadas para longe da sua finalidade de contribuição para a superação do subdesenvolvimento; que isso tenho acontecido, diz algo da história interna da RFFSA e não necessariamente da sua concepção inicial. Esta pesquisa mostra que as respostas para essa transformação devem ser buscadas na história dessa empresa estatal, entre 1957-1996, e que ainda está por ser explorada. No entanto, interpretar o rumo que a RFFSA tomou como algo idêntico e já contido na sua origem, nada mais é do que uma retroprojeção.

Por outro lado, iluminar o potencial disruptivo que era atribuído a essa empresa abre-nos uma perspectiva privilegiada para interpretar o que aconteceu durante a desestatização. Como um evento contemporâneo que nos é próximo, a desestatização costuma ser avaliada pelos resultados que produziu e segue produzindo. É dizer, avalia-se a desestatização pelas promessas que cumpriu ou deixou de cumprir. Assim, a terceira parte da pesquisa buscou lançar luz sobre a outra face, aquela que, numa linha histórica, a desestatização procurou ocultar. É nesse contraste com o passado que se desvelam outros sentidos na desestatização presente. Para tanto, a premissa fundamental é a de que o processo de desestatização é mais que o procedimento legal de concessão de serviço público. Trata-se, em realidade, da constituição de um novo paradigma de compreensão e de exploração do serviço de transporte ferroviário.

Dessa forma, a primeira parte do terceiro capítulo buscou acompanhar o desenlace sucessivo do processo de desestatização mediante a reconstrução de dois movimentos: a reordenação da posição do Estado na Economia e a emergência do “Estado Regulador”.

Com base em um discurso que se reivindicava “social-liberal”, o Programa Nacional de Desestatizações iniciou decididamente o rearranjo institucional, visando o deslocamento da atuação do Estado na Economia e sua repercussão na política de financiamento público. Mediante uma combinação de proibição da tomada de empréstimos com bancos públicos e crise econômica, algumas empresas estatais, como a RFFSA, perderam parte do amparo financeiro que lhes era fundamental. Por outro lado, o BNDES deixou de exercer o papel de instituição de planejamento para ser deslocado a uma espécie de gestor de recursos livres majoritariamente oriundos de fundos fiscais (como o FAT), destinando esses recursos à iniciativa privada, com base em uma interpretação discricionária de “desenvolvimento”, totalmente desvinculada de uma compreensão sobre o subdesenvolvimento.

Neste sentido, a desestatização de serviços públicos é idealizada a partir de um paradigma teórico de regulação sem que houvesse previamente, contudo, as instituições para

produzir tal regulação. Com a RFFSA incluída no Programa de Desestatizações desde 1992, o BNDES contratou serviços de consultoria privada que propuseram um novo modelo de exploração do serviço de transporte ferroviário. Dividiu-se a rede ferroviária em seis malhas regionais, acrescida a malha da antiga Fepasa, de modo a conceder a exploração do serviço e o arrendamento dos ativos fixos, restando o transporte de passageiros excluído. Na ausência de um ambiente regulatório, os contratos públicos foram firmados com grupos de empresas privadas, obedecendo a alocação de riscos e definição de metas por critérios e métricas de mercado.

Vimos que o processo de desestatização das ferrovias federais implicou, de um lado, na perda do *controle* do transporte ferroviário e do sistema ferroviário federal. É dizer, desestatização implicou em mais perdas do que a simples transferência da exploração do serviço pelo setor público para a iniciativa privada. De outro lado, internamente ao Estado, promoveu-se uma fase preparatória de “saneamento” da RFFSA, a fim de tornar a concessão mais eficiente e atrativa para o setor privado. Com isso, medidas como a erradicação de ramais anti-econômicos, a descentralização e o desmembramento dos serviços, e a redução em massa do número de empregados, tiveram os seus custos arcados pelo Estado, inclusive com empréstimos financiados pelo Banco Mundial. É neste sentido que a organização jurídica do espaço de acumulação nas ferrovias convergiu com os interesses dos novos concessionários do serviço, especialmente porque esses, na maior parte, também são usuários das malhas que passaram a explorar.

Vimos como o modelo de compreensão de premissa teórica liberal, por um lado, conformou a inserção da lógica privada na prestação do serviço público de transporte ferroviário, sob o argumento de que a maior eficiência levaria a melhores benefícios sociais. Por outro lado, opera-se um deslocamento em que serviço público passa a ser visto como um fim em si mesmo, sob o critério único da adequação à avaliação do seu usuário – agora alçado à condição simultânea de consumidor e de detentor de um “direito fundamental”. Sob essa perspectiva, o Estado regulador fica preso ao presente, sem perspectiva de planejamento do serviço público como um instrumento estruturante de uma política econômica de longo prazo.

Ainda em uma dimensão menos evidente, a resolução dos conflitos deixa de ser do âmbito interno ao Poder Executivo, como um assunto de Estado, e passa a ser “judicializada”, tornando-se a União uma parte atomizada em um contrato, em que o campo de experiência dos tribunais recai não raro em uma “casuística” – sendo este também um dos

motivos pelos quais passa a ser tão importante para os liberais a reforma do judiciário e a admissão de arbitragem em âmbito público.

Foi importante perceber o contexto discursivo dos governos que levaram a cabo as privatizações. Ambos se definiam como governos com preocupação social, Collor como um "social-liberal" e Cardoso como um "social-democrata". Para ambos não foi necessário abrir mão do discurso social para efetuar o maior desmonte do Estado brasileiro – leia-se essa afirmação no sentido literal, pela grandeza das empresas desestatizadas. Com isso quero apontar que o discurso social e um discurso “anti-desenvolvimentista”⁵⁹⁷ podem plenamente conviver, e que, portanto, a preocupação social não implica necessariamente na preocupação com os meios disponíveis para garantir uma estrutura produtiva que permita uma mudança estrutural das condições sociais. Essa parece ser uma questão um pouco esquecida hoje no campo político da esquerda.

Sustento, portanto, que a desestatização só pôde ter início e consolidação com a negação do projeto nacional-desenvolvimentista. Não é à toa, portanto, que um dos seus objetivos mediatos foi a eliminação da experiência da estrutura jurídica que tinha em si, na origem, a inscrição do desenvolvimento na perspectiva de superação do subdesenvolvimento – a RFFSA.

A fim de estabelecer um diálogo com o “paradigma científico” é preciso apontar algumas das inúmeras limitações do trabalho, a fim de, talvez, informar investigações futuras.

Evidentemente a questão de maior relevância que foi deixada de fora do presente trabalho é o período que vai de 1957 a 1990, com especial atenção aos anos de ditadura militar (1964-1985), e, por consequência, o enorme arquivo da RFFSA. Seria importante, neste sentido, verificar como a estrutura jurídica interagiu com as diversas mudanças na orientação político-econômica da empresa – algumas já estudadas pela historiografia.

No processo de constituição da RFFSA ficou faltando integrar a dimensão das contradições entre capital (estatal) e trabalho. Sabe-se que os ferroviários constituíam uma expressiva parcela da classe trabalhadora organizada no Brasil daquela época. É no âmbito deste conflito, também, que surgiram as polêmicas a respeito do termo pejorativo “empreguismo”. Assim, seria de imensa valia uma perspectiva de história social que pudesse compor o diálogo sobre a criação da RFFSA a partir da perspectiva dos ferroviários, categoria central para a transição ao modelo jurídico empresarial.

⁵⁹⁷ “Desenvolvimentista” no sentido dado por uma teoria do subdesenvolvimento, pois, como vimos, a palavra “desenvolvimento” permaneceu, sendo ressignificada no contexto liberal.

Ainda sobre a década de 1950, do ponto de vista institucional existem muitas fontes primárias que não foram consultadas no trabalho, como, por exemplo, os debates no Congresso Nacional – hoje transcritos online –, em que se poderia acompanhar a tramitação e a discussão dos pontos de interesse da lei que criou a RFFSA.

No que tange à década de 1990, imagino que com a abertura dos arquivos da RFFSA (se preservados), seria possível compor em detalhes o processo de desestatização pela perspectiva interna à empresa.⁵⁹⁸ Há, também, a perspectiva jurídica a partir das interpretações adotadas pelo Supremo Tribunal Federal nos julgados sobre o Programa Nacional de Desestatizações – os quais não utilizei, mas que, por dedução, não alteraram o curso dado aos fatos pelo Poder Executivo. Igualmente, aqui, faltou compor o quadro de contradições com a perspectiva da resistência protagonizada pela sociedade civil e por alguns membros do Congresso Nacional em face da desestatização das ferrovias.

Talvez a principal e mais abrangente conclusão deste trabalho pode ser expressa na tentativa de trazer à luz a concepção original da Rede Ferroviária Federal S.A. e insistir que a história dessa empresa estatal é fundamental para entender o setor ferroviário brasileiro contemporâneo. Da mesma forma, tentei apontar que a ausência e o apagamento da história da RFFSA é uma marca determinante do paradigma jurídico que emerge com a desestatização.

Não foi meu intuito, contudo, fazer um romance da história da RFFSA. É muito provável que essa empresa estatal tivesse muitos problemas e que muitas das críticas endereçadas pela literatura são acertadas. É certo também que a contradição entre capital (estatal) e trabalho esteve presente desde o início da empresa, sendo inclusive um dos principais pontos de controvérsia na sua criação. Aqui, portanto, não é o caso de dizer que melhor seria se retornássemos à operação dos serviços por uma empresa estatal. Nossa análise não nos permite fazer essa afirmação. A despeito dessas questões, procurei cingir-me aos pontos mais contrastantes das duas formas jurídicas e os seus contextos, a fim de que das diferenças se possa extrair melhor compreensão de ambas.

Muitos trabalhos, através da história, tentaram dar uma explicação do porquê o Brasil se tornou um país com transporte ferroviário cada vez mais restrito e limitado a alguns usuários privados, afastando-se do âmbito público. Acredito que o presente trabalho buscou iluminar uma outra função que havia sido pensada para as ferrovias e, assim, descrever como

⁵⁹⁸ Como já mencionado, trabalhei apenas com “documentos residuais” que estavam dispersos em três caixas com o rótulo “desestatização”, em meio a um andar inteiro com milhares de caixas e documentos dos mais de cinquenta anos da empresa.

isso se concretizou em um paradigma jurídico que até bem pouco tempo atrás ainda era vigente. Nos tocou também descrever como esse paradigma foi derogado por uma avalanche política que trouxe, novamente, uma outra função para as ferrovias. Além do relato e da crítica dos processos históricos, procurei contribuir em dar uma dimensão do que perdemos, do que poderíamos ter tido, e, ainda, do que podemos vir a construir.

REFERÊNCIAS

FONTES PRIMÁRIAS

ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Entrevista concedida a Ângela Coronel, Aloísio Barbosa e Rui Modenesi em 15 de julho de 1982. *Memórias do Desenvolvimento*. Ano 3, nº. 3. pp. 193-207. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, out. 2007.

ARRAIS, J. da Penha. *As autarquias ferroviárias e a política de fretes*. JSP/ARRAIS, J.P. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 15/04/1945.

ARRAIS, J. da Penha. *O desenvolvimento da rede ferroviária nacional*. JSP/ARRAIS, J.P. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 13/05/1945.

ARRAIS, J. da Penha. *Ainda a expansão da Rede Ferroviária Nacional*. JSP/Arrais, J.P. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 03/06/1945.

BRAGA, Roberto Saturnino. *Entrevista concedida a Walter Marquazan Augusto em 21 de março de 2019*. Rio de Janeiro, Mimeo, 2019.

BRAGA, Roberto Saturnino. Entrevista concedida à Carmem Feijó, David Kupfer, Luiz Carlos Delorme Prado, Ricardo Bielschowsky, Rosa Freire D'Aguiar. *Cadernos do Desenvolvimento*. v. 11, n. 18, pp. 138-157. Rio de Janeiro, jan./jul., 2016.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico. Exercício de 1952*. Rio de Janeiro: Brasil, 1953.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico. Exercício de 1953*. Rio de Janeiro: Brasil, 1954.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *3ª Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico. Exercício de 1954*. 2.ed. Rio de Janeiro: Brasil, [1955] 1960.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico. Exercício de 1955*. Rio de Janeiro: Brasil, 1956.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico. Exercício de 1956*. Rio de Janeiro: Brasil, 1957.

BRASIL. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. GRUPO MISTO BNDE-CEPAL. *Análise e Projeções do Desenvolvimento Econômico*. Rio de Janeiro: Brasil, 1957.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº. PND/A-05/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1995.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº. PND/A-03/96/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1996.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº PND/A-05/96/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1996.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº PND/A-07/96/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1996.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº PND/A-08/96/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1996.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº PND/A-02/97/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1997.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *EDITAL Nº PND/A-02/98/RFFSA*. Rio de Janeiro, 1998.

BRASIL. BNDES. PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. *Anexo XX - Regulamentação*. (R.F.F.S.A.: Aspectos da Regulamentação. Zalberg e Sodré Advogados). Sem Local. Sem Data.

BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS. *Debates sobre o Projeto nº. 1.907-1952, da Câmara dos Deputados, sobre a transformação Empresas Ferroviárias da União em Sociedades Anônimas e a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A.*. Rio de Janeiro, 1953.

BRASIL. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Relatório Geral. vols. 1 e 2*. Rio de Janeiro: Brasil, 1954.

BRASIL. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Estudos Diversos*. Rio de Janeiro: Brasil, 1954.

BRASIL. CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo Informal de Trabalho sobre Transportes Ferroviários - C.D.* Rio de Janeiro, julho de 1956.

BRASIL. CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. *Report on Brazilian Railways. (Document nº. 10)*. Rio de Janeiro, agosto de 1956.

BRASIL. CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO. *Report on Brazilian Railways. Supplement nº. 1. (Document nº. 10)*. Rio de Janeiro, outubro de 1956.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. *Rede Ferroviária Federal S/A.: Exposição relativa aos princípios gerais*. Arquivo pessoal de Jesus Soares Pereira. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 1956.

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Geografia. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

BRASIL. MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *A Rede Ferroviária Federal S.A. Um plano em marcha*. n. 3. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1956.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Catálogo Transportes no Brasil. Exposição Comemorativa da I Semana Nacional dos Transportes*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Serviço de documentação, 1969.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Conselho Nacional de Transportes. *Planos de Viação: Evolução histórica (1808-1973)*. 1974.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES - GEIPOT. *Adequação da estrutura administrativa de governo para desempenho das atribuições constitucionais da União relativas ao subsetor ferroviário: mudanças do papel do Governo no cenário pós-privatização. Relatório Final*. Mimeo. Brasília, julho de 1995.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Carta Consulta à Cofix*. Mimeo. Agosto, 1995.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *A Nova Fase da Privatização*. Brasília: Presidência da República, Assessoria Especial, BNDES, 1995.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *A utopia viável: trajetória intelectual de Fernando Henrique Cardoso*. Brasília: Presidência da República, 1995.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Privatization enters a new phase*. Brasília: Presidência da República, Assessoria Especial, BNDES, 1995.

BRASIL. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *As funções da administração geral face à privatização: proposta para reflexão*. Superintendência Técnica (SUTEC). Mimeo. Novembro, 1994.

BRASIL. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Propostas para a Rede Ferroviária Federal S.A.* Setembro, 1999.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1991*. Brasília, 1992.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1992*. Brasília, 1993.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1993*. Brasília, 1994.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1994*. Brasília, 1995.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1995*. Brasília, 1996.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1996*. Brasília, 1997.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1997*. Brasília, 1998.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1998*. Brasília, 1999.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1990*. Brasília, 1991.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1991*. Brasília, 1992.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1992*. Brasília, 1993.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1993*. Brasília, 1994.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1994*. Brasília, 1995.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1995*. Brasília, 1996.

BRASIL. SISTEMA BNDES. *Relatório de Atividades 1996*. Brasília, 1997.

BULHÕES, Octávio Gouvêa de. *À margem de um relatório. Texto das conclusões da Comissão Mista Brasileiro-Americana de Estudos Econômicos (Missão Abbink)*. Rio de Janeiro: Edições Financeiras S.A., 1950.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Discurso de Despedida do Senado Federal: Filosofia e Diretrizes de Governo*. Brasília: Presidência da República, Secretaria de Comunicação Social, 1995

CARDOSO, Fernando Henrique. *Mensagem ao Congresso Nacional: Na Abertura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 50ª Legislatura*. Brasília: Presidência da República, Secretaria de Comunicação Social, 1995.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Discurso na solenidade para sanção da lei de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos*. Brasília: Presidência da República, 1995.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Mensagem ao Congresso Nacional: Na Abertura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 50ª Legislatura*. Brasília: Presidência da República, Secretaria de Comunicação Social, 1996.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Concessões de Serviços Públicos no Brasil*. Brasília: Presidência da República, Secretaria de Assuntos Estratégicos, 1995.

COLLOR, Fernando. *Brasil: Um projeto de Reconstrução Nacional*. Brasília: Secretaria de Imprensa da Presidência da República, 1991.

COLLOR, Fernando. *Mensagem ao Congresso Nacional: Na abertura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 49ª Legislatura*. Brasília, Presidência da República, 1991.

COLLOR, Fernando. *Mensagem ao Congresso Nacional: Na abertura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 49ª Legislatura*. Brasília, Presidência da República, 1992.

COLLOR, Fernando. *Agenda para o Consenso: Um proposta Social-Liberal*. Brasília: Secretaria de Imprensa da Presidência da República, 1992.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. BRAZIL-UNITED STATES ECONOMIC DEVELOPMENT COMMISSION. *The Development of Brazil*. Institute of Inter-American Affairs, Foreign Operations Administration: Washington, D.C., 1953.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. BRAZIL-UNITED STATES ECONOMIC DEVELOPMENT COMMISSION. *Brazilian Technical Studies*. Institute of Inter-American Affairs, Foreign Operations Administration: Washington, D.C., s.d.

FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DOS ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. FEDERAÇÃO NACIONAL DAS ASSOCIAÇÕES DOS FERROVIÁRIOS – APOSENTADOS E PENSIONISTAS – FENAFAP. *A ferrovia e o projeto de lei 1.615/99*. Dezembro, 1999.

FRANCO, Itamar. *Mensagem ao Congresso Nacional: Na Abertura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 49ª Legislatura*. Brasília, Presidência da República, 1993.

FRANCO, Itamar. *Mensagem ao Congresso Nacional: Na Abertura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 49ª Legislatura*. Brasília, Presidência da República, 1994.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. *A Missão Cooke no Brasil*: Relatório dirigido ao Presidente dos Estados Unidos da América pela missão técnica americana enviada ao Brasil. 1949.

GOMES, Juvenal Osório. Entrevista concedida a Ângela Coronel e Luiz Carlos em 10 de fevereiro de 1982. *Memórias do Desenvolvimento*. ano 3, n. 3. Rio de Janeiro: Centro Internacional celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2009.

LEITE, Cleanto de Paiva. *Cleanto de Paiva Leite (depoimento;1988)*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC - história Oral, 1988.

MELLO, Luiz Vieira de; BRANDÃO, Teixeira. *A nova política ferroviária do Brasil*. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica, 1941.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek. *Mensagem ao Congresso Nacional: remetida pelo Presidente da República por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1956*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1956.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek. *Mensagem ao Congresso Nacional: remetida pelo Presidente da República por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1957*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1957.

PEREIRA, Jesus Soares. *Construções Ferroviárias*. (De um observador econômico). Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 12/04/1946.

PEREIRA, Jesus Soares. *Transportes e concessões*. (De um observador econômico). Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 27/11/1946.

PEREIRA, Jesus Soares. *Coordenação Ferroviária*. (De um observador econômico). Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 01/03/1947.

PEREIRA, Jesus Soares. *Construções Ferroviárias*. (De um observador econômico). Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 03/08/1947.

PEREIRA, Jesus Soares. *Transporte e Produção*. (De um observador econômico). Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 30/11/1947.

PEREIRA, Jesus Soares. *Ligações ferroviárias*. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 1950.

PEREIRA, Jesus Soares (Mercúrio). *Ameaçado o tráfego mútuo pela desordem administrativa*. (Barômetro Econômico). Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 1951.

PEREIRA, Jesus Soares. *Projeto n. 1.907-C de 1952. Substitutivo do Senado ao Projeto n. 1.907-B/1952 que determina a transformação das empresas ferroviárias da União em*

sociedades por ações; autoriza a constituição da Rede Ferroviária Federal, S.A.; e dá outras providências. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 1956.

PEREIRA, Jesus Soares. *Transportes e Comunicações*. (Nota avulsa; esboço). Arquivo Pessoal de Jesus Soares Pereira. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, 1957.

PIMENTA, Demerval José. Rede Ferroviária Federal. *Revista do Clube de Engenharia*. n. 202. Rio de Janeiro, jun./1953.

RANGEL, Ignácio. Serviços públicos, passado e futuro. *Folha de São Paulo*. Julho de 1983.

RANGEL, Ignácio. *Economia: Milagre e Anti-Milagre*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1985.

RANGEL, Ignácio. Ferrovia X Rodovia. *Revista Ferroviária*. pp. 43. Novembro, 1986.

RANGEL, Ignácio. *A chave da questão*. Mimeo. 1987.

RANGEL, Ignácio. *A privatização e a lei*. Mimeo. 1987.

RANGEL, Ignácio. A Norte-Sul. *Folha de São Paulo*. 1987.

RANGEL, Ignácio. Desestatização e planejamento. *Folha de São Paulo*. Novembro, 1987.

RANGEL, Ignácio. Privatização e mudanças institucionais. *Folha de São Paulo*. Mimeo. 1987.

RANGEL, Ignácio. *O caminhão e o trem*. Mimeo. 1988.

RANGEL, Ignácio. *As instituições e a crise*. Mimeo. 1989.

RANGEL, Ignácio. *O trem-bala e sua importância para o país*. Folha de São Paulo. Mimeo. 1989.

RANGEL, Inácio. *Inácio Rangel (depoimento 1987)*. Rio de Janeiro: FGV-CPDOC - História Oral, 1991

Sem autoria. *Obrigações de Reaparelhamento*. Nota analisando o ante-projeto de criação da taxa adicional sobre o imposto de renda para viabilizar a execução do programa de reaparelhamento do sistema de transporte e da indústria. In: VARGAS, Getúlio. (GV c 1951.00.00/28). Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 1951.

Sem autoria. Iniciado o debate sobre a transformação das redes ferroviárias em sociedades anônimas. *Revista do Clube de Engenharia*. n. 190. Rio de Janeiro, jun./1952

Sem autoria. Transformação das ferrovias em sociedades anônimas. *Revista do Clube de Engenharia*. n. 200. Rio de Janeiro, abr./1953.

THE WORLD BANK. *Federal Railways Restructuring and Privatization Project*. Staff appraisal report: Brazil. Maio, 1996.

THE WORLD BANK. OPERATIONS EVALUATION DEPARTMENT. *Report Number: ICRR11522*. Washington D.C., 2003.

VARGAS, Getúlio. *Transporte*. In: *Estudos para discursos sobre viação e obras públicas*. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, ago./1950.

VARGAS, Getúlio. *Mensagem ao Congresso Nacional: apresentada pelo Presidente da República por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1951*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1951.

VARGAS, Getúlio. *Mensagem ao Congresso Nacional: apresentada pelo Presidente da República por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1952*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

VARGAS, Getúlio. *Mensagem ao Congresso Nacional: apresentada pelo Presidente da República por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1953*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1953.

VARGAS, Getúlio. *Mensagem ao Congresso Nacional: apresentada pelo Presidente da República por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1954*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1954.

BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Alzira Alves de. *Plano Nacional de Reaparelhamento Econômico*. In: *Verbete*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.

ABREU, Alzira Alves de. *Assessoria Econômica da Presidência da República*. In: *Verbete*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.

ABREU, Marcelo de Paiva; WERNECK, Rogério L.F. *Estabilização, abertura e privatização, 1990-1994*. pp. 313-330. In: ABREU, Marcelo de Paiva (org.) *A ordem do progresso: dois séculos de política econômica no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

ADAMS, Charles. *Railroads: Their origin and problems*. New York: G.P. Putnam's Sons, 1878.

AGAMBEN, Giorgio. *Signatura rerum. Sobre el método*. Tradução para o espanhol de Flavia Costa e Mercedes Ruvitoso. Buenos Aires: Adriana Hidalgo, 2009.

ALDCROFT, Derek H. A new chapter in transport history: the twentieth-century revolution. *Journal of Transport History*. 2nd Series. v. 3. n. 3. pp. 217-239. s.l. s.ed. 1976.

ALDRIGHI, Dante Mendes, SAES, Flávio A. M. de. “Financing pioneering railways in São Paulo: the idiosyncratic case of the Estrada de Ferro Sorocabana (1872-1919)”. *Estudos Econômicos*. n. 35. pp. 133-168. São Paulo, jan-mar, 2005.

ALMEIDA, José Américo de. *O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação*. 2.ed. [1.ed. 1934]. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982.

ALMEIDA, Monica Piccolo. A reestruturação do setor público estatal brasileiro rumo às privatizações dos anos 1990. *Anos 90*. v. 21. n. 39. pp. 363-397. Porto Alegre, jul./2014.

ANGEVINE, Robert G. *The Railroad and the State: War, Politics, and technology in nineteenth-century America*. Stanford, California: Stanford University Press, 2004.

AUGUSTO, Walter Marquezan. “Forma jurídica, escravidão e ferrovias no Brasil do século XIX”. *Revista Direito e Práxis*. v. 10. n. 02. pp. 1149-1175. Rio de Janeiro, 2019.

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no Sistema de Viação Nacional*. São Paulo: Livraria Martins Editora S.A. [1949] 1950.

BAER, Werner, KERSTENETZKY, Isaac, SIMONSEN, Mário Henrique. Transporte e inflação: um estudo da formulação irracional de política no Brasil. *Revista Brasileira de Economia*, 1962.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. *O Brasil Desenvolvimentista (1946-1964) e a trajetória de Rômulo de Almeida: ensaio de interpretação histórica*. Tese (Livre-Docência). Instituto de Estudos Brasileiros. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. “A construção do Nacional-Desenvolvimentismo de Getúlio Vargas e a dinâmica de interação entre Estado e Mercado nos setores de base”. *Revista Economia*. v.7. n. 4. pp. 239-275. Brasília, dezembro de 2006.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. *Ascensão e crise do projeto nacional-desenvolvimentista de Getúlio Vargas*. In: BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade*. pp. 361-454 São Paulo: Editora Unesp, 2012.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BENJAMIN, Walter. *Sobre o conceito da História*. In: BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 7.ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BERCOVICI, Gilberto. O Estado desenvolvimentista e seus impasses: uma análise do caso brasileiro. *Boletim de Ciências Econômicas*. v. XLVII. Universidade de Coimbra. Faculdade de Direito. Coimbra, 2004.

BERCOVICI, Gilberto; MASSONETTO, Luís Fernando. A Constituição Dirigente Invertida: a blindagem da constituição financeira e a agonia da constituição econômica. *Boletim de Ciências Econômicas*.v.XLIX, pp. 57-77. Universidade de Coimbra, Faculdade de Direito, Coimbra, 2006.

BERCOVICI, Gilberto. *Estado Intervencionista e Constituição Social no Brasil: o silêncio ensurdecedor de um diálogo entre ausentes*. In: SOUZA NETO, Cláudio Pereira de; SARMENTO, Daniel; BINENBOJM, Gustavo. *Vinte Anos da Constituição Federal de 1988*. pp. 725-738. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

BERCOVICI, Gilberto. *O Ainda Indispensável Direito Econômico*. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto & MELO, Claudineu de (orgs.), *Direitos Humanos, Democracia e República: Homenagem a Fábio Konder Comparato*. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

BERCOVICI, Gilberto. Política Econômica e Direito Econômico. *Pensar*. v. 16. n. 2. Fortaleza. jul./dez., 2011.

BERCOVICI, Gilberto. *Direito Econômico do Petróleo e dos Recursos Minerais*. São Paulo: Quartier Latin, 2011.

BERCOVICI, Gilberto. *State Reform in Brazil: more of the same?* In: IANCU, Bogdan; TANASESCU, Elena Simina (orgs.). *Governance and Constitutionalism: Law, Politics and Institutional Neutrality*. London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2019.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. 5.ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004.

BILAC PINTO, Francisco. O declínio das sociedades de economia mista e o advento das modernas empresas públicas. (Conferência pronunciada no Auditório da Fundação Getúlio Vargas, D.F., 1952) *Revista de Direito Administrativo*. v. 32. pp. 1-15. Rio de Janeiro, 1953.

BOGART, Dan. Nationalizations and the Development of Transport Systems: Cross-Country Evidence from Railroad Networks. 1860-1912. *The Journal of Economic History*. v. 69. n. 1. pp. 202-237. Março, 2009.

BOGART, Dan. A global perspective on railway inefficiency and the rise of state ownership, 1880,1912. *Explorations in Economic History*. v. 47. n. 2. pp. 158-178. Abril, 2010.

BOGART, Dan. CHAUDHARY, Latika. Off the rails: Is state ownership bad for productivity? *Journal of Comparative Economics*. v. 43. n. 4. pp. 997-1013. Nov., 2015.

BONAVIA, Michael R. *The Nationalisation of British Transport: The Early History of the British Transport Comission, 1948-53*. New York: St. Martin's Press, Inc., 1987.

BURTON, Anthony. *The Railway Empire: How the British gave Railways to the World*. South Yorkshire: Pen & Sword Books, 2018.

CABRAL, Mário André Machado. *Estado, Concorrência e Economia: convergência entre antitruste e pensamento econômico no Brasil*. Tese (Doutorado). Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

CALDAS, Camilo Onoda. *A teoria da derivação do Estado e do direito*. São Paulo: Outras Expressões, 2015.

CALICCHIO, Vera. *Comissão Mista Brasil – Estado Unidos*. In: *Verbete*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.

CALICCHIO, Vera. *Jesus Soares Pereira*. In: *Biográfico*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.

CALICCHIO, Vera. *Missão Abbink*. In: *Verbete*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.

CALICCHIO, Vera. *Missão Cooke*. In: *Verbete*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Tese (Doutorado). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2012

CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Planejamento do Desenvolvimento Econômico de Países Subdesenvolvidos*. 2.ed. [1.ed. 1952] São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1962.

CAMPOS, Roberto de Oliveira. *A lanterna na popa: memórias*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.

CANO, Wilson. Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional e a política nacional de desenvolvimento. *Revista de Economia Política*. v. 35. n. 3 (140). pp. 444-460. jul./set., 2015.

CARNEIRO, Ricardo. *Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. São Paulo: Editora UNESP, IE – Unicamp, 2002.

CASTRO, João Chrockatt de Sá Pereira de. *Brazilian Railways: Their History, Legislation and Development*. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1893.

CASTRO, Lavínia Barros de. *Privatização, abertura e desindexação: a primeira metade dos anos 90*. pp. 131-164. In: GIAMBIAGI, Fábio (org.). *Economia brasileira contemporânea (1945-2015)*. 3.ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016.

CASTRO, Newton de. Railway Reform in Brazil: Recent Performance and Prospects. *European Business Organization Law Review*. n. 4. pp. 453-476. s.l. s.ed. 2003.

CAVALCANTI, Themistocles Brandão. *Instituições de Direito Administrativo Brasileiro: Parte Especial*. v.II. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora Freitas Bastos, 1938.

CAVALCANTI, Temístocles Brandão. O Estado e a ordem Econômica - problemas de técnica legislativa. (Conferência pronunciada na Faculdade de Ciências Econômicas de São Paulo, em abril de 1951). *Revista de Direito Administrativo*. v.25. pp. 442-453. Rio de Janeiro, 1951.

CIPOLLARI, Pedro. *O problema ferroviário no Brasil*. Tese (Doutorado). Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1968.

COIMBRA, Crésio. *Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974.

COMPARATO, Fábio Konder. *O Indispensável Direito Econômico*. In: *Ensaio e Pareceres de Direito Empresarial*, Rio de Janeiro, Forense, 1978.

COOPER, Martin. *Brazilian Railway Culture*. Tese (Doutorado). Institute for Railway Studies and Transport History. University of York, York, 2008.

CORRÊA, Marcos Sá. O Achador-Geral da República: o obscuro funcionário que procura o patrimônio roubado ou perdido durante as privatizações. *Revista Piauí*. ed. 4. jan., 2007.

COUTINHO, Diogo R. *Direito e economia política na regulação de serviços públicos*. São Paulo: Saraiva, 2014.

CROMPTON, Gerald. 'Good Business for the Nation': The Railway Nationalisation Issue, 1921-47. *The Journal of Transport History*. v. 20, n. 2, pp. 141-159, 1999.

CRUZ, Paulo Roberto Davidoff Chagas. Capitais externos e o financiamento de longo prazo no Brasil. In: SZMERCSÁNYI, Tamás & SUZIGAN, Wilson (orgs.). *História Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Hucitec/FAPESP/ABPHE 1997.

CUÉLLAR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORREA, Lucas Mariani. "Uma aproximación a la historia del ferrocarril em Brasil (1850-1950): legislación, empresas y capitales británicos." *Asociación Española de Historia Económica*. Documentos de Trabajo (DT-AEHE), n. 1602, Fevereiro, 2016.

DAIN, Sulamis. *Empresa Estatal e Capitalismo contemporâneo: uma análise comparada*. Tese (Doutorado). Instituto de filosofia e ciências humanas. Universidade Estadual de Campinas. Rio de Janeiro, 1980.

DALIO, Danilo José; MIYAMOTO, Shiguenoli. O governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. *Idéias*. n. 1. Campinas, São Paulo, 2º.sem., 2010.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. Tradução de Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.

DAYCHOUM, Mariam Tchepurnaya; PRADO, Luiz Carlos Delorme. *Estado e Regulação no Processo de Desestatização do Setor Ferroviário Brasileiro: Uma Breve História do Transporte Ferroviário de Cargas – 1992-2008*. In: V Congresso Latino-americano de História Econômica. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

DAYCHOUM, Mariam Tchepurnaya; SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro. *Regulação e Concorrência no Setor Ferroviário*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

DUNCAN, Julian S. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1932.

DURÇO, Fábio Ferreira (org.). *A regulação do setor ferroviário brasileiro*. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015.

ELLIOTT, Byron K., ELLIOTT, William F.. *A treatise on the Law of Railroads*. v.1 Indianapolis and Kansas City: The Bowen-Marrill Company, 1897.

ESTACHE, Antonio; DE RUS, Ginés (orgs.). *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure: Guidelines for Policymakers and Regulators*. Washington D.C.: The World Bank, 2000.

ESTACHE, Antonio. Privatization and Regulation of Transport Infrastructure in the 1990s. *The World Bank Research Observer*. v. 16. n. 1. pp. 85-107. mar./jun., 2001.

ESTACHE, Antonio. GOLSTEIN, Andrea. PITTMAN, Russel. Privatization and Regulatory Reform in Brazil: The case of Freight Railways. *Journal of Industry, Competition and Trade*. pp. 203-235. Países Baixos: Kluwer Academic Publishers, 2002.

EWBANK DA CÂMARA, José. *Caminhos de Ferro de São Paulo e a Fábrica de Ipanema em Agosto de 1875*. Publicação Oficial. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1875.

FALEIROS, Rogério Nanques; NUNES, Ivanil (orgs.). *Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil & Argentina*. v.1. Vitória: EDUFES, 2016.

FERREIRA NETO, Francisco. *150 anos de Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974.

FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das Ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FONSECA, Edgard Fróes da. *Uma política Nacional de Transportes*. Ministério da Viação e Obras Públicas: Rio de Janeiro, 1955.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *Desenvolvimentismo: a construção do conceito*. Texto para Discussão 2103. Brasília: IPEA, 2015.

FURTADO, Celso. *Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico*. [1967] São Paulo: Abril cultural, 1983.

FURTADO, Celso. *Desenvolvimento e Subdesenvolvimento*. [1961] In: BIELSCHOWSKY, Ricardo (org.). *Cinquenta anos de pensamento na CEPAL*. v. 1. Rio de Janeiro: Record, 2000.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. [1959] 34.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GIL, Otto Eduardo Vizeu. A Rede Ferroviária Nacional como Sociedade Anônima. *Revista de Direito Administrativo*. v. 94. pp. 385-409. Rio de Janeiro, 1968.

GOMES, Nathalia Candido Stutz. *Cooperação técnica e econômica entre Estados Unidos e Brasil no pós-Segunda Guerra Mundial: o caso da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (1951-1953) - uma perspectiva brasileira*. In: 4º Seminário de Relações Internacionais da Associação Brasileira de Relações Internacionais. UNILA, Foz do Iguaçu, Paraná, out., 2018.

GÓMEZ-IBÁÑEZ, José A.; RUS, Ginés de. *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing Limited, 2006.

GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. (orgs.) *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourador: Ed. UFGD, 2011.

GOURVISH, Terence Richard. *Railways and the British economy, 1830-1914*. (Studies in economic and social history). London: The Macmillan Press Ltda., 1980.

GRANDI, Guilherme. *Estado e Capital Ferroviário em São Paulo: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo: Alameda, 2013.

GUMIERO, Rafael. Projetos de desenvolvimento em disputa: o debate entre a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e o Grupo Misto Cepal-BNDE. *Cadernos do Desenvolvimento*. v.8, n. 13, pp. 129-150. Rio de Janeiro, jul./dez., 2013.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. *Regulação do setor de transporte terrestre no Brasil*. In: SCHAPIRO, Mario Gomes (coord.). *Direito e Economia na Regulação Setorial*. pp. 98-132. São Paulo: Saraiva, 2009.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 2.ed. São Paulo: Annablume, 2006.

HARVEY, David. *O neoliberalismo: história e implicações*. Tradução de Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. 2.ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.

HARVEY, David. *Os limites do capital*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.

HESPANHA, António Manuel. *Cultura Jurídica Europeia: síntese de um milênio*. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2005.

HOBSBAWN, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 21. ed. São Paulo: Paz e terra, 2014.

- HADLEY, Arthur Twining. *Railroad Transportation: its History and its Laws*. New York & London: The Knicker Press, 1903.
- HANNA, Thomas M. *Our common wealth: The return of public ownership in the United States*. Manchester: Manchester university Press, 2018.
- KAHN, Si; MINNICH, Elizabeth. *The fox in the Henhouse: How privatization threatens Democracy*. San Francisco: Berret-Koehler Publishers, Inc., 2005.
- KESSIDES, Ioannis N.; WILLIG, Robert D. *Restructuring Regulation of the Rail Industry for Public Interest*. Policy Research Working Paper. The World Bank, September, 1995.
- KLÜGER, Elisa. Técnicos e políticos nos primeiros anos do BNDE. *Cadernos do Desenvolvimento*. v. 9, n. 14, pp.59-81. Rio de Janeiro, jan./jun., 2014.
- KISHIMOTO, Satoko, PETITJEAN, Olivier. *Reclaiming Public Services: how cities and citizens are turning back privatisation*. Amsterdam and Paris: Transnational Institute (TNI), et.all., 2017.
- KOLKO, Gabriel. *Railroads and Regulation 1877-1916*. New York: The Norton Library, 1965.
- KORNIS, Mônica. *Lúcio Meira*. In: *Biográfico*. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.p., s.d.
- KOSELLECK, Reinhart. “*Espaço de experiência*” e “*horizonte de expectativa*”: duas categorias históricas. pp. 308-327. In: KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006.
- KOSTAL, R.W. *Law and English Railway Capitalism, 1825-1875*. Oxford: Clarendon Press, 1997.
- KRAUSE, Robert. *Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands: Ein Beitrag zur Eisenbahngeschichte*. Leipzig: Verlag von Eduard Strauch, 1887.
- LACERDA, Sander Magalhães. *O transporte ferroviário de cargas*. In: SÃO PAULO, Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *50 anos: histórias setoriais*. Rio de Janeiro: DBA, 2002.
- LAFER, Celso. *O planejamento no Brasil – observações sobre o Plano de Metas (1956-1961)*. In: MINDLIN, Betty (org.). *Planejamento no Brasil*. 6.ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias no Brasil 1870-1920. História Econômica & História de Empresas*. v. VIII.1 pp. 7-40. 2005.
- LEITE, Cleantho Paiva. *O Assessoramento da Presidência da República*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1959.
- LIMA, Marcos Costa (org.). *Os boêmios cívicos: a assessoria econômico-política de Vargas (1951-54)*. Rio de Janeiro: E-papers, Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2013.

LOFT, Charles. *Government, the Railways and the Modernization of Britain: Beeching's last trains*. London: Routledge, 2006.

LOPES, Lucas. *Memórias do desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 1991.

LOYD, James. *Lives of Mississippi Authors, 1817-1967*. Jackson: University Press of Mississippi, 1981.

LUCA, Tania Regina de. A produção do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) em acervos norte-americanos: estudo de caso. *Revista Brasileira de História*. v. 31. n. 61. pp.271-296. 2011.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. *Privatização do sistema ferroviário federal*. Texto para discussão nº. 434. IPEA. Brasília: Agosto de 1996.

MARQUES NETO, Floriano Azevedo. *Concessões*. Belo Horizonte: Fórum, 2015.

MARQUESE, Rafael. Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX. *sÆculum - Revista de História*. n.29, pp. 289-321, João Pessoa, jul./dez. 2013.

MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras 1934 a 1956*. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1995.

MASCARO, Alysson Leandro. *Estado e forma política*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MASSONETTO, Luís Fernando. *O direito financeiro no capitalismo contemporâneo: a emergência de um novo padrão normativo*. Tese (Doutorado). Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política. Livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.

MATOS, Lucina. A fragmentação da documentação ferroviária: uma perspectiva legal. *Revista Memória em Rede*. v.7. n.13. pp. 144-156. Pelotas, Jul./Dez. 2015.

MATOS, Lucina Ferreira. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010.

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

MEDEIROS, Lea Vidigal. *Direito econômico e superação do subdesenvolvimento: BNDES e planejamento*. 2016. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Direito. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2016.

MIERZEJEWSKI, Alfred. The German National Railway between the world wars: modernisation or preparation for war? *The Journal of Transport History*. v. 11. n. 1. pp. 40-60. 1990.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *As relações perigosas: Brasil-Estados Unidos (de Collor a Lula, 1990-2004)*. 2.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

- MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *Brasil-Estados Unidos: rivalidade emergente. (1950-1988)*. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- MORAES, Antônio Carlos de. *Plano Brasil Novo*. In: KON, Anita (org.). *Planejamento no Brasil II*. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- MOREIRA, Egon Bockmann. *Direito das Concessões de Serviço Público: inteligência da Lei 8.987/1995, Parte Geral*. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.
- MOTTA, Marly Silva da. *Os "boêmios cívicos" da Assessoria Econômica: saber técnico e decisão política no governo Vargas (1951-54)*. In: *HISTÓRIA Oral: história, cultura e poder*. Juiz de Fora (MG), 2005.
- NASH, Chris. Regulatory reform in rail transport: The UK experience. *Swedish Economic Policy Review*. v. 9. pp. 257-286. jan. 2002.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Tese (Doutorado). Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.
- NATERA, Rafael da Costa. *A questão ferroviária no debate do senado imperial (1835-1889)*. Dissertação (Mestrado). Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.
- NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2005.
- NUNES, Ivanil. *Integração ferroviária Sul-Americana: por que não anda esse trem?* São Paulo: Annablume, 2011.
- NUNES, Ivanil. Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX. *América Latina em la Historia Económica*. v. 23. n. 3. p. 204-235. México, dez. 2016.
- NUNES, Ivanil. "Estatização, desestatização e reestatização no setor ferroviário argentino e brasileiro". *Revista Uruguaya de Historia Económica*. v. VI. n. 9. pp. 49-72. Junho, 2016.
- NUNES, Ivanil. Déficit e nível de emprego ferroviário na segunda metade do século XX. In: *13ª Conferência de História de Empresas*. Niterói, agosto, 2017.
- NUNES, Ivanil. *Ferrovias brasileiras desestatizadas: produtividade marginal decrescente?* In: XVIII congresso de AHILA (Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos). Facultad de Geografía e Historia de la Universitat de València. Valência, set., 2017.
- NUNES, Ivanil. Do público ao privado: a transição do modelo de negócios ferroviários no Brasil 1930-2015. *Revista Transporte y Territorio*. n. 20. jan./jun., 2019, p. 81.
- NUNES, Ivanil. *Trabalhadores ferroviários da RFFSA em tempos de ditadura militar*. Mimeo. s.d.
- NUNES, Ivanil. *As ferrovias-mínimas no Brasil a partir da década de 1990*. Mimeo. s.d.
- OCTAVIANI, Alessandro. *Recursos genéticos e desenvolvimento: os desafios furtadiano e gramsciano*. São Paulo: Saraiva, 2013.
- OCTAVIANI, Alessandro. *Estudos, Pareceres e Votos de Direito Econômico*. v. II. São Paulo: LiberArs, 2017.

OCTAVIANI, Alessandro; NOHARA, Irene Patrícia. *Estatais*. São Paulo: Thomson Reuters, 2019.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORREA, Lucas Mariani. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). *Topoi*, v. 19, n. 38, p. 140-168, Rio de Janeiro, mai./ago. 2018.

OLIVEIRA, Ricardo Wagner Carvalho de. *Direito dos Transportes Ferroviários*. Coleção: Direito Regulatório. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

ORTEGA-ARIEL, Fernando. *Modernización, racionalización, militarización. Políticas de Frondizi ante la crisis ferroviaria argentina (1958-1962)*. In: VI Congreso de Historia Ferroviaria - VI. Trenbidea Historia Batzarra. Vitoria-Gasteiz, 2012.

ORTEGA-ARIEL, Fernando; NUNES, Ivanil. *Un análisis de las políticas implementadas en Argentina y Brasil durante los gobiernos de Frondizi y Kubitschek (1956-1962)*. Mimeo. s.l. s.d.

OTTONI, Christiano Benedicto. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

PANTOJA, Sílvia. ALMEIDA, José Américo de. In: ABREU, Alzira Alves de (Org.). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2001.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense: Niterói, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de Ferrovias no Brasil: Para onde caminha esse trem? *História Revista*. v. 13, n. 1, pp. 45-69. Goiânia, jan./jun., 2008.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*. v. 3. n. 2. pp. 142-156. Rio de Janeiro, jul-dez., 2010.

PAULA, Dilma Andrade de. Passado-presente: A extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar. *Revista HISTEDBR On-line*. n. 56. p.186-201. Campinas, maio, 2014.

PAULANI, Leda. *Brasil Delivery: servidão financeira e estado de emergência econômico*. São Paulo: Boitempo, 2008.

PEREIRA, Jesus Soares. *O Homem e sua Ficha: Depoimento e Reflexões acerca de problemas brasileiros atuais*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.

PIGLIA, Ricardo. *Respiração Artificial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

PINHEIRO, Armando Castelar; OLIVEIRA FILHO, Luiz Chrysostomo de. *Privatização no Brasil: Passado, Planos e Perspectivas*. Texto para Discussão n. 230. Rio de Janeiro: IPEA, 1991.

PINHEIRO, Armando Castelar; GIAMBIAGI, Fábio. *As Empresas Estatais e o Programa de Privatização do Governo Collor*. Texto para discussão n. 261. Rio de Janeiro: IPEA, 1992.

PINHEIRO, Armando Castelar. *A privatização tem jeito*. Texto para discussão nº. 338. Rio de Janeiro: IPEA, 1994.

PINHEIRO, Armando Castelar. *No que deu, afinal, a privatização?* Texto para Discussão n. 40. Rio de Janeiro: BNDES, 1996.

PINHEIRO, Armando Castelar. Impactos microeconômicos da privatização no Brasil. *Pesquisa e Planejamento Econômico* (IPEA). v. 26, n. 3, pp. 357-398. Rio de Janeiro, dez., 1996.

PINHEIRO, Armando Castelar. *Infra-estrutura, crescimento e a reforma do Estado*. Centro de Estudos de Reforma do Estado. Texto para discussão n. 001. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

PINHEIRO, Armando Castelar. *A reforma do Judiciário: uma análise econômica*. Centro de Estudos de Reforma do Estado. Texto para discussão n. 009. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

PINHEIRO, Armando Castelar. *Privatização no Brasil: por quê? Até onde? Até quando?* p. 147-182. In: GIAMBIAGI, Fabio; MOREIRA, Maurício Mesquita (Org). *A economia brasileira nos anos 90*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1999.

PINHEIRO, Armando Castelar. *A experiência brasileira de privatização: o que vem a seguir?* Textos para discussão nº 87. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2000.

PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, Kiichiro (Ed.). *A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2000.

PINHEIRO, Armando Castelar. *Direito e Economia num mundo globalizado: cooperação ou confronto?* Texto para discussão n. 963. Rio de Janeiro: IPEA, 2003.

PINHEIRO, Armando Castelar; RIBEIRO, Leonardo Coelho. *Regulação das ferrovias*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2017.

PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Vanorden e Cia, 1903.

PRESTON, Francis Montagu. *A Manual of Railway Law*. London: Adam and Charles Black, 1892.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Editora UFMS, 1997

QUESSETTE, Laurent. L'aiguillage du marché ferroviaire: La régulation à l'épreuve du chemin de fer. *Jurisdoctoria*. n. 9, pp. 25-56, 2013.

REINHARDT, Winfried. *Geschichte des Öffentlichen Personenverkehrs von den Anfängen bis 2014: Mobilität in Deutschland mit Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus*. Köln, Deutschland: Springer Vieweg, 2015.

RIBEIRO, Leonardo Coelho. O direito administrativo como caixa de ferramentas e suas estratégias. *Revista de Direito Administrativo*. v. 272. pp. 209-249. Rio de Janeiro, maio/ago., 2016.

RIBEIRO JÚNIOR, Amaury. *A privataria tucana*. São Paulo: Geração Editorial, 2011.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *Estradas de Ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900*. p. 177-196. In: SZMRESCSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002.

SCHMOECKEL, Mathias. MAETSCHKE, Matthias. *Rechtsgeschichte der Wirtschaft*. 2.ed. Tübingen: Mohr Siebeck, 2016.

SCHNEIDER, Ben Ross. A privatização no governo Collor: triunfo do liberalismo ou colapso do Estado desenvolvimentista? *Revista de Economia Política*. v.12. n. 1 (45). São Paulo, jan.-mar./1992.

SCHIRATO, Vitor Rhein. *A noção de serviço público em regime de competição*. Tese (Doutorado). Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

SEELAENDER, Airton Cerqueira-Leite. A história do direito contemporâneo: um projeto possível? *Revista da Faculdade de Direito da UFRGS*. n. 36, p. 20-35, Porto Alegre, ago. 2017.

SETTI, João Bosco. *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, Danilo Tavares da. *Desestatização da infraestrutura federal de transportes e financiamento público: alguns pontos de discussão*. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael (coord.). *Elementos de Direito da Infraestrutura*. pp. 241-276. São Paulo: Editora Contracorrente, 2015.

SILVA, Danilo Tavares da. *Transportes terrestres: doutrina, jurisprudência e legislação*. São Paulo: Saraiva, 2013.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. *Geosul*. v. 17, n. 34, pp. 63-86. Florianópolis, jul./dez., 2002.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às Parcerias Público-Privadas. *Geosul*. v. 20, n. 39, pp. 29-42. Florianópolis, jan./jun., 2005.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SONNENSCHNEIN, Sigmund. *Die Eisenbahn-Transportsteuer und ihre Stellung im Staatshaushalte*. Berlin: Springer-Verlag, 1897.

SOUZA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. O processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados. *Revista do BNDES*. n. 8. 1997.

SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

SOUZA, Robério Santos. “*Se eles são livres ou escravos*”: *Escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estrada de Ferro de São Francisco. Bahia, 1858-1863*. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

STAMPA, Inez. *Nos trilhos da privatização: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão*. São Paulo: Annablume, 2011.

SUMMERHILL, William R. Market intervention in a backward economy: railway subsidy in Brazil, 1854-1913. *Economic History Review*. LI, n. 3. pp. 542-568. 1998.

TAVARES, Maria Conceição. *(Des)ajuste global e modernização conservadora*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1993.

TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil: As ferrovias em Alagoas*. Maceió: EDUFAL, 1979.

TENÓRIO, Fernando Guilherme; WANDERLEY, Sérgio Eduardo de Pinho Velho (orgs.). *Peregrinos da Ordem do Desenvolvimento: gestores públicos do Nordeste na Formação do Estado Republicano (1930-1964) - Alberto Guerreiro Ramos, Celso Furtado, Cleantho de Paiva Leite, Jesus Soares Pereira e Rômulo de Almeida*. Ijuí: Ed. Unijuí, 2019.

THE WORLD BANK. *World development report 1997. The State in a changing world*. New York: Oxford University Press, 1997.

THE WORLD BANK. *Between State and Market. Mass Privatization in Transition Economies*. Washington D.C.: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 1997.

VALVERDE, Trajano de Miranda. Sociedades anônimas ou companhias de economia mista. *Revista de Direito Administrativo*. v.1. n. 2. pp. 429-441. Rio de Janeiro, 1945.

VASCONCELLOS, Max; LOBO, Ubaldo. *Vias Brasileiras de Comunicação: A Estrada de Ferro Central do Brasil. Linha de São Paulo*. 1. v. Rio de Janeiro: José Pastor Editor, 1926.

VASCONCELOS NETO, Américo Maia. *A política ferroviária brasileira (1835-1945): 110 anos de acertos e desacertos na construção da malha ferroviária nacional*. v. I e II. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2018.

VENÂNCIO FILHO, Alberto. *A intervenção do Estado no domínio econômico: o direito público econômico no Brasil*. Ed. Fac-similar da de 1968. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

VIANNA, Sérgio Besserman. *A Política Econômica no Segundo Governo Vargas (1951-1954)*. 11°. Prêmio BNDES de Economia. Dissertação (Mestrado). Departamento de Economia. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ), Rio de Janeiro, 1987.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*. v. 2. n. 4. pp. 191-202. Dez. 2010.

WILLIAMSON, John. *What Washington means by Policy Reform*. In: WILLIAMSON, John (org.). *Latin American Adjustment: How much has happened?*. Washington D.C.: Peterson Institute for International Economics, 1990.