



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA

JOÃO VITOR CHAVES DA SILVA

**A AUSÊNCIA DO PATRULHAMENTO OSTENSIVO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA
FEDERAL E SEUS IMPACTOS NA SOCIEDADE E NA SEGURANÇA PÚBLICA
BRASILEIRA**

CAMPINA GRANDE - PARAÍBA

2024

JOÃO VITOR CHAVES DA SILVA

**A AUSÊNCIA DO PATRULHAMENTO OSTENSIVO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA
FEDERAL E SEUS IMPACTOS NA SOCIEDADE E NA SEGURANÇA PÚBLICA
BRASILEIRA**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia)
apresentado ao Centro de Ciências Jurídicas,
Universidade Estadual da Paraíba, como requisito
parcial à obtenção do Título de bacharel em Direito.

Área de Concentração: Violência Urbana e Políticas
Sociais de Manutenção da Ordem.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Aureci Gonzaga Farias.

CAMPINA GRANDE - PARAÍBA

2024

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto em versão impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que, na reprodução, figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586a Silva, João Vitor Chaves da.

A ausência do patrulhamento ostensivo da Polícia Ferroviária Federal e seus impactos na sociedade e na segurança pública brasileira [manuscrito] / João Vitor Chaves da Silva. - 2024.

44 f.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2024.

"Orientação : Prof. Dra. Aureci Gonzaga Farias, Centro de Ciências Jurídicas".

1. Estradas de ferro. 2. Polícia Ferroviária Federal. 3. Legislações. I. Título

21. ed. CDD 345

JOAO VITOR CHAVES DA SILVA

AAUSÊNCIA DO PATRULHAMENTO OSTENSIVO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA
FEDERAL E SEUS IMPACTOS NA SOCIEDADE E NA SEGURANÇA PÚBLICA
BRASILEIRA

Monografia apresentado à
Coordenação do Curso de Direito da
Universidade Estadual da Paraíba,
como requisito parcial à obtenção do
título de Bacharel em Direito

Aprovada em: 22/11/2024.

Documento assinado eletronicamente por:

- **Rosimeire Ventura Leite** (**.543.154-**), em 29/11/2024 20:06:30 com chave 91d0d27aaea611efaefa1a1c3150b54b.
- **Raissa de Lima e Melo** (**.319.584-**), em 29/11/2024 20:11:59 com chave 55c478c6aea711ef81861a1c3150b54b.
- **Aureci Gonzaga Farias** (**.771.384-**), em 29/11/2024 19:58:27 com chave 71e7b970aea511efa9ca1a7cc27eb1f9.

Documento emitido pelo SUAP. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QrCode ao lado ou acesse https://suap.uepb.edu.br/comum/autenticar_documento/ e informe os dados a seguir.

Tipo de Documento: Termo de Aprovação de Projeto Final

Data da Emissão: 29/11/2024

Código de Autenticação: 257d2b



*Ao meu filho primogênito, João Miguel
Cordeiro Chaves, com muito amor,
DEDICO.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, ao Deus altíssimo, pois foi quem abriu as devidas portas e me sustentou até aqui. Sem Ele, com certeza, nada disso seria possível. Que eu possa fazer apenas Sua vontade e que meu futuro seja aquilo que desejou para mim.

Aos meus pais, que me criaram com muito amor e dedicação, fazendo o possível e o impossível para não deixar faltar nada em casa. Obrigado por sempre me incentivarem a estudar e correr atrás dos meus sonhos.

Ao meu irmão e melhor amigo, que sempre me apoiou e, apesar de mais novo, me aconselhou nas escolhas certas a serem tomadas na nossa infância e adolescência.

A minha esposa amada, que me ajuda a ser quem sou desde a infância. Minha melhor amiga no ensino fundamental, sempre está do meu lado, nos momentos bons e ruins, me impulsiona a ser alguém melhor. É você quem torna meus dias coloridos, meu bálsamo no fim do dia.

Ao meu filho, que mesmo tendo apenas dois meses de idade, foi o que me motivou nessa reta final de curso, na esperança de dar um melhor conforto e futuro a ele.

Aos meus familiares, sobretudo meus avós, tios (as) e primos (as), que sempre me incentivaram e torceram por mim.

À Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, especialmente ao Centro de Ciências Jurídicas – CCJ, foi aqui onde consegui realizar o sonho de cursar bacharelado em Direito, fiz amigos, passei por momentos felizes, tristes e até mesmo por uma pandemia. Agradeço aos docentes e técnicos por todo empenho e dedicação pelos alunos.

A minha professora e orientadora, Dr^a Aureci Gonzaga Farias, porquanto me ajudou, de forma imensurável, uma genuína orientação, na produção do presente Trabalho, demonstrando todo o empenho e dedicação. Levarei esse aprendizado para o resto de minha vida.

Por fim, aos meus colegas de classe, pois foram fundamentais para o meu crescimento acadêmico. Em especial, meus amigos Adson Lima; Joelson Ciqueira; Sérgio Costa e Rafael Beserra, os quais a amizade transbordou a sala de aula e chegou ao ciclo familiar.

Os governos passam, as sociedades morrem,

a polícia é eterna.

(Honoré de Balzac).

A AUSÊNCIA DO PATRULHAMENTO OSTENSIVO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL E SEUS IMPACTOS NA SOCIEDADE E NA SEGURANÇA PÚBLICA BRASILEIRA

SILVA, João Vitor Chaves¹

RESUMO

Este Trabalho tem como objetivo central tratar, por uma perspectiva histórica e jurídica, da ausência de regulamentação para o exercício das funções dos integrantes da Polícia Ferroviária Federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destinando-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais. A execução do Trabalho segue uma orientação fundamentada nos objetivos propostos e utiliza os métodos indutivo e observacional. Quanto aos fins, a pesquisa foi exploratória e quanto aos meios de investigação, bibliográfica. O Trabalho está estruturado em dois Capítulos, além da Introdução e das Considerações Conclusivas. O Primeiro Capítulo, intitulado “*Conceitos Fundamentais*” tem como objetivo, abordar, de forma breve, Estado, segurança pública, polícia e poder de polícia. No Segundo Capítulo, “*Evolução das Estradas de Ferro no Brasil e o Contexto Histórico da Polícia Ferroviária Federal*”, trata da evolução das ferrovias no Brasil; do contexto histórico da Polícia Ferroviária Federal e do Projeto de Emenda à Constituição, também denominado de “PEC da Segurança Pública”, de autoria do ministro da Justiça e Segurança Pública, Enrique Ricardo Lewandowski, apresentado pelo Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em 31 de outubro de 2024. Nas Considerações Conclusivas, procura-se apresentar uma visão da situação atual das malhas ferroviárias; os impactos causados pela ausência de patrulhamento ostensivo nas ferrovias federais ao setor ferroviário, a segurança pública e a sociedade como um todo; a necessidade de regulamentação da Polícia Ferroviária Federal; além de apontar algumas sugestões no sentido de valorizar os profissionais da segurança pública, em especial, os policiais ferroviários federais.

Palavras-chave: Estradas de Ferro; Polícia Ferroviária Federal; Legislações.

¹ Graduando em Direito pela Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). Corretor de Imóveis. *E-mail*: <joaovitorchaves15@gmail.com>.

THE ABSENCE OF OSTENSIVE PATROLLING BY THE FEDERAL RAILWAY POLICE AND ITS IMPACTS ON BRAZILIAN SOCIETY AND PUBLIC SECURITY

SILVA, João Vitor Chaves²

ABSTRACT

This study aims to address, from a historical and legal perspective, the lack of regulation concerning the duties of the Federal Railway Police members. The Federal Railway Police is a permanent body, organized and maintained by the Union and structured as a career, intended by law for the ostensive patrolling of federal railways. The study follows a methodology grounded in its proposed objectives and employs inductive and observational methods. In terms of purpose, the research is exploratory, and regarding its investigative approach, bibliographic. The study is structured into two chapters, in addition to the introduction and concluding remarks. The first chapter, titled "*Fundamental Concepts*," briefly discusses the State, public security, police, and police power. The second chapter, "*The Evolution of Railroads in Brazil and the Historical Context of the Federal Railway Police*," explores the development of railroads in Brazil, the historical context of the Federal Railway Police, and the Proposal for a Constitutional Amendment, known as the "*Public Security PEC*," authored by the Minister of Justice and Public Security, Enrique Ricardo Lewandowski, and presented by President Luiz Inácio Lula da Silva on October 31, 2024. In the concluding remarks, the study provides an overview of the current state of railway networks, the impacts of the lack of ostensive patrolling on federal railways for the railway sector, public security, and society as a whole, and highlights the need to regulate the Federal Railway Police. Additionally, it offers suggestions to enhance the recognition of public security professionals, particularly federal railway police officers.

Keywords: Railroads; Federal Railway Police; Legislation.

² Undergraduate Student in Law at Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). Real Estate Agent. Email: joaovitorchaves15@gmail.com.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	09
2	CONCEITOS FUNDAMENTAIS	11
3	EVOLUÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL E O CONTEXTO HISTÓRICO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL	15
3.1	O NASCIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO	15
3.2	A POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL NA CONSTITUIÇÃO DE 1988.....	22
3.3	A AUSÊNCIA DE PATRULHAMENTO OSTENSIVO NAS FERROVIAS FEDERAIS.....	25
3.4	PROJETO DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO E A EXCLUSÃO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL	28
4	CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS	35
	REFERÊNCIAS	37

1 INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado “*A Ausência do Patrulhamento Ostensivo da Polícia Ferroviária Federal e Seus Impactos na Sociedade e na Segurança Pública Brasileira*”, tem como objetivo central tratar, por uma perspectiva histórica e jurídica, da ausência de regulamentação para o exercício das funções dos integrantes da Polícia Ferroviária Federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destinando-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais.

A Polícia Ferroviária Federal está prevista no artigo 144, inciso III, parágrafo 3º, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988 e foi a primeira Corporação policial especializada do Brasil, tendo sido criada³ pelo Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, denominada, na época, de *Polícia dos Caminhos de Ferro*.

A escolha do tema como objeto de estudo, se justifica pelo fato do autor desde a infância sonhar em seguir carreira policial e, ao estudar as disciplinas de Direito Constitucional e Direito Administrativo, notar que a Polícia Ferroviária Federal, na prática não existe, despertando assim, a curiosidade em estudar o assunto com maior profundidade. Ademais, observa-se que na academia, na mídia e no Congresso Nacional, pouco ou nada, se discute sobre a ausência de policiamento especializado nas malhas ferroviárias, tampouco da regulamentação da Polícia Ferroviária Federal. Outrossim, existe escassez de produção científica sobre a temática. Daí a relevância científica e social do tema.

Os resultados da pesquisa contribuirão, de forma significativa, com a sociedade e com a segurança pública brasileira, tendo como público-alvo os operadores do Direito; os acadêmicos; os profissionais da segurança pública, em especial os integrantes da Polícia Ferroviária Federal e a sociedade em geral.

A execução do Trabalho segue uma orientação fundamentada nos objetivos propostos e utiliza os métodos indutivo e observacional. O indutivo consiste em um procedimento do raciocínio que, a partir de uma análise de dados particulares, encaminha-se para noções gerais. Sendo assim, parte-se da análise da ausência de

³ Regulamentada pelo Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857.

regulamentação da Polícia Ferroviária Federal e encaminha-se para as possíveis consequências e impactos na segurança pública e na sociedade em geral. E o método observacional, por servir de base para qualquer área das ciências. Quanto aos fins, a pesquisa foi exploratória, porque é uma área com pouco conhecimento acumulado, visando explorar possibilidades e cenários ainda não debatidos. Quanto aos meios de investigação, foi bibliográfica, porque além de ser base e estratégia necessária para a condução de qualquer pesquisa científica, foi utilizado fontes primárias e secundárias acessíveis ao público em geral.

O Trabalho está estruturado em dois Capítulos, além desta Introdução e das Considerações Conclusivas:

O Primeiro Capítulo, intitulado “*Conceitos Fundamentais*”, tem como objetivo, abordar, de forma breve, o Estado, a segurança pública, a polícia e o poder de polícia.

O Segundo Capítulo, “*Evolução das Estradas de Ferro no Brasil e o Contexto Histórico da Polícia Ferroviária Federal*”, trata da evolução das estradas de ferro no Brasil; do contexto histórico da Polícia Ferroviária Federal, desde a sua criação até os dias atuais; da situação atual das malhas ferroviárias; e do Projeto de Emenda à Constituição, também denominado de “PEC da Segurança Pública”, de autoria do Ministro da Justiça e Segurança Pública, Enrique Ricardo Lewandowski, apresentado pelo Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva⁴, em 31 de outubro de 2024.

Nas Considerações Conclusivas, procura-se apresentar uma visão da situação atual das malhas ferroviárias; os impactos causados pela ausência de patrulhamento ostensivo nas ferrovias federais ao setor ferroviário, a segurança pública e a sociedade como um todo; a necessidade de regulamentação da Polícia Ferroviária Federal; além de apontar algumas sugestões no sentido de valorizar os profissionais da segurança pública, em especial, os policiais ferroviários federais.

Por fim, questiona-se: quais as possíveis consequências e impactos para a sociedade e para a segurança pública brasileira com a ausência do patrulhamento ostensivo nas ferrovias federais?

⁴ Em seu terceiro mandato como presidente, iniciado em 2023 e que vai até 2026.

2 CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Este Capítulo tem como objetivo, abordar, de forma breve, conceitos de Estado, segurança pública, polícia e poder de polícia.

Em regra, o Estado possui um governo, um povo e um território e pode ser conceituado como uma instituição organizada política, social e juridicamente, dotada de personalidade jurídica própria de Direito Público, submetida às normas estipuladas por uma lei máxima escrita e dirigida por um governo que possui soberania reconhecida internamente e externamente. (Carvalho, 2020, p. 33). Portanto, o governo deve ser a expressão do desejo do povo.

É sabido que o Brasil, é um Estado democrático de Direito, um dos seus princípios basilares é a garantia da segurança do seu povo. Assim, a segurança é a garantia “dada ao indivíduo de que sua pessoa, seus bens, e seus direitos não serão objetos de violência e, caso o sejam, a sociedade garantirá, protegendo-os e reparando-os”. (Gusmão, 1994, p. 82). Corroborando esse entendimento, Farias (2003, p. 66) leciona que na segurança, “qualquer que seja a sua aplicação, previnem-se os riscos, resguardam-se os direitos, reparam-se os prejuízos, tomam-se cautela ou determinam-se medidas para remover qualquer possibilidade de dano.”

A segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, e é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos órgãos policiais desses, conforme estabelece o artigo 144, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Costa (2010, p. 131) conceitua a segurança pública como sendo o conjunto integrado e otimizado de instrumentos de coação e justiça, visando garantir a convivência social pacífica e minorando as ameaças de violência. Seu processo se inicia na prevenção de ilícitos e termina na reparação do dano, no tratamento das causas e na reinclusão do autor da infração na sociedade.

Entretanto para se fazer cumprir as leis penais e manter a segurança no Estado, existe a polícia, que ao longo do tempo sofreu mudanças em seu significado, tendo origem na Grécia Antiga, onde etimologicamente, assim como política, vem do vocábulo “*politeia*”, que significa a forma de governo, a constituição política adotada por uma Cidade-Estado. Na Idade Média, esse conceito continuou com o significado

do governo ou administração da comunidade política, porém com uma semântica mais voltada à boa ordem da sociedade civil. (Afonso, 2018 p. 216; 222).

Segundo Farias (2003, p. 43), “a França foi o primeiro país a introduzir na contextura de sua linguagem jurídica o vocábulo polícia para designar o conjunto de instituições, fundadas pelo Estado, para que segundo as prescrições legais e regulamentares estabelecidas, exerçam vigilância”, para que se mantenham a ordem pública, a moralidade, a saúde pública e se assegure o bem-estar coletivo, garantindo-se a propriedade e outros direitos individuais. “Sua missão primordial é a de proteção à sociedade, visando, em tudo, o bem-estar coletivo ou o bem público”. Assim, o vocábulo polícia, “ora se manifesta como instituição de defesa e segurança, cuja principal função consiste em manter a ordem pública, a liberdade, a propriedade e a segurança individuais, ora se mostra como instituição de melhoramento e de proteção”.

Para Cretella Júnior (1985, p. 12), polícia é o “conjunto de poderes coercitivos exercidos pelo Estado sobre as atividades do cidadão mediante restrições legais impostas a essas atividades, quando abusivas, a fim de assegurar-se a ordem pública”.

Mirabete (2000, p. 73) define polícia como sendo uma “instituição de direito público, destinada a manter e a recobrar, junto à sociedade e na medida dos recursos de que dispõe, a paz pública e a segurança individual”. De acordo com o ordenamento jurídico brasileiro, cabe duas funções à polícia: a administrativa e a judiciária. A primeira, de caráter — preventivo —, garante a ordem pública e impede a prática de fatos que possam lesar ou pôr em perigo os bens individuais ou coletivos; A segunda, de caráter — repressivo —, após a prática de uma infração penal recolhe elementos que o elucidem para que possa ser instaurada a competente ação penal contra os autores do fato.

Tratando da temática da segurança pública, pondera Farias (2012, p. 110) que de fato, é difícil definir e medir a eficiência da polícia, mas amplos indicadores tornam claro, por exemplo, que “a polícia, agindo sob o princípio de que é melhor prevenir que remediar, exerce, de fato, as funções de uma verdadeira profilaxia, impedindo, quase sempre discricionariamente, todo crime ou perigo que ameace a sociedade”, visto ser ela instituída para assegurar a execução das leis, garantir a segurança e a liberdade dos cidadãos.

Tratando-se agora, do poder de polícia, na doutrina encontra-se diversos conceitos, esse, porém se fundamenta no princípio da predominância do interesse público sobre o particular, o qual decorre do pacto social, onde o bem coletivo é superior ao bem individual. Nesse sentido, Mazza (2022, p. 696) diz que, o poder de polícia “representa uma atividade estatal restritiva dos interesses privados, limitando a liberdade e a propriedade individual em favor do interesse público”.

Para Meirelles (1988, p. 152), poder de polícia é “a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado.” ou seja, trata-se do mecanismo de frenagem que a Administração Pública detém para conter os abusos do direito individual.

Di Pietro (2023, p. 316), trata o poder de polícia por duas perspectivas, a clássica e a moderna. Pela clássica, ligado à concepção liberal do século XVIII, “o poder de polícia compreendia a atividade estatal que limitava o exercício dos direitos individuais em benefício da segurança”. Pela moderna, adotado no direito brasileiro, “o poder de polícia é a atividade do Estado consistente em limitar o exercício dos direitos individuais em benefício do interesse público”.

Para Carvalho (2020, p. 138), o poder de polícia pode ser tratado no sentido amplo e estrito. O primeiro corresponde a toda e qualquer atuação restritiva do Estado, abrangendo tanto os atos do Poder Executivo, como também do Legislativo em que se condiciona a liberdade e propriedade em prol dos cidadãos; e o segundo, seria o que denominamos de Polícia Administrativa, somente admitindo a atuação concreta da Administração Pública que condiciona direito.

O Código Tributário Nacional também traz no artigo 78 desse uma definição de poder de polícia, estabelecendo que é a atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Entende-se que a polícia utiliza, de maneira legitimada pelo Estado, o poder de polícia, para se fazer cumprir a lei, agindo de forma preventiva, a fim de evitar os

delitos, e quando não evitados, de forma repressiva, investigando sua autoria e remetendo os autos para a Justiça.

3 EVOLUÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL E O CONTEXTO HISTÓRICO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL

O objetivo deste Capítulo é tratar da evolução das estradas de ferro no Brasil; do contexto histórico da Polícia Ferroviária Federal, desde a sua criação até os dias atuais; da situação atual das malhas ferroviárias; e do Projeto de Emenda à Constituição, também denominado de “PEC da Segurança Pública”, de autoria do ministro da Justiça e Segurança Pública, Enrique Ricardo Lewandowski, apresentado pelo Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em 31 de outubro de 2024.

3.1 O NASCIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO

As ferrovias são sistemas de transportes sobre trilhos pelos quais circulam trens que transportam passageiros e cargas, mais conhecidas como estradas de ferro, linhas férreas, linhas, caminhos de ferro, vias férreas etc., que surgiram no Brasil durante o ciclo do café, e durou entre a segunda metade do século XIX até meados de 1930.

Através do Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, o governo autorizou conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro às de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por quarenta anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros.

O Imperador Dom Pedro II, por meio do Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, permitiu a concessão da construção e exploração de ferrovias pelo prazo maior de noventa anos e determinou, logo no artigo 1º do referido decreto, que o governo ficava autorizado à conceder para uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e São Paulo, que mais convenientes forem, providenciando os meios de fiscalização, segurança e polícia do caminho de ferro, bem como estatuinto quaisquer outras medidas relativas à construção, uso, conservação e custeio.

O Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, ficou conhecido como a “Lei de Garantia de Juros” e estabelecia uma série de medidas, sendo a mais

importante, a garantia de uma taxa de retorno de até 5% (cinco por cento) sobre o capital empregado na construção da ferrovia. Para isso, o governo imperial pagaria, com recursos públicos, ao investidor privado, o montante suficiente para garantir a atratividade do empreendimento. Como havia escassez de bens de capital no país e praticamente não existiam indústrias, o decreto isentava do imposto de importação a compra de trilhos, outros equipamentos ferroviários e o carvão de pedra consumido na construção da estrada de ferro. Contudo, proibia a construção de outra ferrovia num raio de cerca de 33 (trinta e três) quilômetros, o que conferia ao administrador privado o monopólio do transporte ferroviário dentro da região. Garantindo assim, uma escala mínima de tonelagem a ser transportada para garantir o retorno do empreendimento. (Andrade, 2013, p. 17).

Segundo Wittmann (2001, p. 33), ainda em 1852, o governo concedeu a Irineu Evangelista de Souza, Barão e posteriormente Visconde de Mauá, o privilégio de construir uma ferrovia, entre a Praia da Estrela e a Raiz da Serra de Petrópolis. Merlo (2008, p. 32) explica que tal iniciativa teve importante significado histórico, sobretudo pelo estabelecimento de um marco de desenvolvimento numa época em que o Brasil vivia grandes expectativas de mudanças em sua economia, até então muito limitada, porém somente no dia 30 de abril de 1854 que foi inaugurado o trecho inicial da primeira ferrovia construída no Brasil, no Estado do Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro Mauá. O primeiro trecho de estrada, “com 14,5 (quatorze vírgula cinco) quilômetros de extensão, estabelecia a ligação entre o Porto de Estrela, no fundo da baía de Guanabara e a Estação Frágoso. Mais tarde seria inaugurado o trecho final, completando a ligação até a Serra de Petrópolis”. Nascendo, assim, “um exemplo perfeito de ligação intermodal”. (Faria, 2001, p. 82).

Quatro anos depois, foi inaugurada a segunda e a terceira ferrovias no Brasil a “Recife-São Francisco”⁵ e a “Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II” respectivamente. Essa terceira ferrovia, inaugurada no dia 29 de março de 1858, com trecho de 47,21 (quarenta e sete vírgula vinte e um) quilômetros, da Estação da Corte a Queimadas, no Estado do Rio de Janeiro, foi considerada uma das mais importantes obras da engenharia ferroviária do país, na ultrapassagem dos 412 (quatrocentos e

⁵ Foi o primeiro tronco da futura *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* — uma empresa ferroviária inglesa que construiu e explorou ferrovias no Nordeste do Brasil. Para mais informações, consultar a obra: “A Gretoeste: A história da rede ferroviária Great Western of Brazil”, de autoria do William Edmundson.

doze) metros da altura da Serra do Mar, com a realização de colossais cortes, aterros e perfurações de túneis. Entre os principais eixos de desenvolvimento do país está o chamado “Túnel Grande”, com 2.236 (dois mil duzentos e trinta e seis) metros de extensão, na época, em 1864, considerado o maior do Brasil. (DNIT, 2016).

Em 16 de fevereiro de 1867 entrou em operação a Estrada de Ferro São Paulo Railway, a primeira ferrovia paulista, concebida para ligar a cidade de Santos à vila de Jundiá e, por conseguinte, aos distritos da província de São Paulo onde a cultura do café expandia-se de forma promissora. (Oliveira, 2021).

Um fato muito relevante na história do desenvolvimento das ferrovias no Brasil, ocorreu no dia 8 de julho de 1877, quando as duas mais importantes cidades do Brasil — Rio de Janeiro e São Paulo — foram unidas através dos trilhos da *Estrada de Ferro São Paulo* com os da *Estrada de Ferro Dom Pedro II*. Além dessas ferrovias históricas citadas, muitas outras foram sendo construídas no Brasil.

Apesar da crescente construção de ferrovias, devido a política de incentivo do governo, não foi criado um órgão regulador para o seu devido funcionamento, o que acarretou num desenvolvimento desordenado e sem planejamento de malha, resultando, por exemplo, na utilização de diferentes tipos de bitolas nos diversos trechos, o que inviabilizava sua integração. No final do Império, em 1889, a malha ferroviária do Brasil já somava 9,5 (nove vírgula cinco) mil quilômetros, mas o governo era proprietário de um terço do total. (Andrade, 2013. p. 17). Ressalta-se que nesse mesmo ano o *Túnel Grande* transformou-se na *Estrada de Ferro Central do Brasil*.

Em 1907, foi criada a Repartição⁶ Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, encarregada de todos os serviços relativos as estradas de ferro dependentes do governo da União, exceto as que se encontravam sob sua administração direta. Segundo Camargo (2019) cabia, ainda, a essa repartição, inspecionar as estradas concedidas ou arrendadas pelo governo federal, “que gozassem de garantia de juros ou fiança de qualquer espécie, subvenção, auxílio ou outro favor, e aquelas declaradas de interesse geral”, além de fornecer ao governo:

informações para a organização do plano geral de viação; aprovar provisoriamente os projetos de tarifas, instruções regulamentares, quadros de pessoal, horários e outros aspectos propostos pelas empresas concessionárias; sistematizar a estatística e o cadastro de todas as estradas de ferro do país, entre outras competências.

⁶ Decreto nº 6.787, de 19 de dezembro de 1907.

Em 1911, essa repartição passou a se chamar de Inspetoria Federal das Estradas (IFE),⁷ ampliando suas atribuições, compreendendo também as estradas de rodagem, e sendo reformulada⁸ oito anos depois, passando a fiscalizar também os serviços eletrônicos relacionados às estradas e as usinas hidroelétricas de concessão federal.

“A partir da década de 1920, a construção de rodovias pavimentadas foi ampliada, passando a competir com as ferrovias por recursos públicos e pelo transporte de carga e passageiros.” (Andrade, 2013, p. 18). Isso acarretou em perda de receita para o modal ferroviário e menos investimentos em infraestrutura para o setor.

No final da década de 1930, o governo de Getúlio Vargas, iniciou processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro e promoção de investimentos, pela encampação de empresas estrangeiras e nacionais, inclusive estaduais, que se encontravam em má situação financeira, incorporando ao patrimônio da União várias estradas de ferro, cuja administração ficou a cargo da Inspetoria Federal de Estradas. (DNIT, 2016).

Posteriormente, a Inspetoria Federal de Estrada (IFE) deu origem ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e ao Departamento⁹ Nacional de Estradas de Ferro (DNEF). Na sequência, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA),¹⁰ com o intuito de integrar, sob a mesma administração, a rede ferroviária pertencente à União, totalizando 37.000 (trinta e sete) mil quilômetros de linhas ferroviárias espalhadas pelo Brasil, trazendo, com isso, o crescimento de toneladas de cargas transportadas e o aumento da produtividade do trabalho. (DNIT, 2016).

Em 1969 as ferrovias pertencentes a União foram agrupadas em quatro sistemas regionais: o Nordeste, com sede em Recife; o Centro, com sede no Rio de Janeiro; o Centro-Sul, com sede em São Paulo; e por fim, o Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre. (Bastos, 2023, p. 3). O DNEF foi extinto em dezembro de 1974 e suas funções foram transferidas à Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes e à RFFSA. (DNIT, 2016).

⁷ Decreto nº 9.076, de 3 de novembro de 1911.

⁸ Decreto nº 13.688, de 9 de julho de 1919.

⁹ Seu regimento foi aprovado pelo Decreto nº 20.351, de 8 de janeiro de 1946.

¹⁰ Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Com a criação do Programa Nacional de Desestatização¹¹ (PND) em 1990, a União iniciou uma série de desestatizações, sendo a RFFSA incluída no programa por meio do Decreto nº 473, de 10 de março de 1992. Entre os anos de 1996 e 1998 houve também a concessão das ferrovias da RFFSA à iniciativa privada, que foram segmentadas em seis malhas ferroviárias, totalizando 22.000 (vinte e dois) mil quilômetros de extensão, sendo 73% (setenta e três por cento) das ferrovias nacionais.

Em 1998, foi autorizada a incorporação da Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA) pela RFFSA,¹² ficando a cargo da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional adotar as providências necessárias. A liquidação da RFFSA, se deu pela realização de seus ativos¹³ não operacionais e pelo pagamento de seus passivos. Seus ativos operacionais,¹⁴ ligados diretamente à operação ferroviária, foram arrendados às concessionárias responsáveis pela operação futura das malhas. (Bastos, 2023. p. 6). Porém em 1999, houve a dissolução, liquidação e extinção da RFFSA.¹⁵ Oito anos depois, foi encerrado o seu processo de liquidação e extinção,¹⁶ através da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

Buscando atrair novos investimentos privados para o setor ferroviário — antes só era possível a sua exploração de forma indireta, — foi promulgada a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, denominada de “Novo Marco Legal das Ferrovias”, determinando seu artigo 7º, que a exploração das ferrovias será executada pela União, pelo Distrito Federal, pelos Estados e Municípios, no âmbito de suas respectivas competências, de forma direta ou indireta. A exploração direta das ferrovias somente deve ser permitida nas hipóteses de que trata o artigo 173 da Constituição de 1988, e deve ser exercida por meio de entidades estatais especializadas. Já o artigo 8º, trata da exploração indireta das ferrovias, que deverá ser exercida por operadora ferroviária, em regime privado, mediante outorga de autorização ou em regime público, mediante outorga de concessão.

¹¹ Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.

¹² Decreto nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998.

¹³ Ações destinadas à conversão do patrimônio em capital.

¹⁴ Locomotivas, vagões, infraestrutura etc.

¹⁵ Através do Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999.

¹⁶ Inicialmente com a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que foi regulamentada pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007.

Ressalta-se que o nome “concessão” é utilizado pela legislação brasileira para designar diversas espécies de contratos ampliativos nos quais a Administração Pública delega ao particular a prestação de serviço público, a execução de obra pública ou o uso de bem público. São exemplos de serviços sob concessão o transporte aéreo de passageiros, a radiodifusão sonora e de sons (rádio) e imagens (televisão), concessão de rodovias etc., conforme determina o artigo 175 da Constituição “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.

Segundo Mazza (2022, p. 595), a permissão é “ato unilateral, discricionário (corrente majoritária) e precário que faculta o exercício de serviço de interesse coletivo ou a utilização de bem público”. Enquanto a autorização, que também é ato unilateral, discricionário, é “constitutivo e precário expedido para a realização de serviços ou a utilização de bens públicos no interesse predominante do particular.”

Observa-se que nos modelos de concessão e permissão, o governo é responsável por elaborar todo o projeto, estruturá-lo e leiloá-lo, além de receber de volta os bens móveis e imóveis constituintes da ferrovia ao final da concessão. Agora, com a nova lei, é possível a exploração por operadoras ferroviárias por meio da autorização. Sendo possível que as empresas apresentem projetos diretamente ao regulador ferroviário, a qualquer tempo, seguindo os moldes dos artigos 25 e de acordo com o 22 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, em regra, os bens constituintes da ferrovia autorizada não são reversíveis ao poder público quando a autorização for extinta.

Ramalho (2023) explica que, quando a autorização é comparada com a concessão ou a permissão, nos moldes do que prescrevem as leis brasileiras, ocorre por meio de um instrumento contratual mais simples, ao passo em que o particular interessado assume maior risco pelo empreendimento. Importante esclarecer que as autorizações ferroviárias podem ser outorgadas por dois caminhos — pelo requerimento do interessado ou pelo chamamento, em processo de iniciativa do Poder Executivo —, em que se oferta a exploração de ferrovias planejadas, mas não implantadas, ou mesmo que tenham baixa ou nenhuma operação.

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, no dia 03 de outubro de 2024, por unanimidade, algumas mudanças na Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, que disciplina os procedimentos de análise para

solicitação dos novos pedidos de exploração de ferrovias mediante autorização do governo federal. Diferentemente das regras anteriores, agora será obrigatório o fornecimento de mais informações técnicas nos contratos de adesão sobre a infraestrutura ferroviária, bem como a apresentação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) pelos interessados, incluindo a obrigatoriedade de os interessados informarem na proposta a capacidade de transporte da futura ferrovia e as condições técnicas e operacionais da infraestrutura ferroviária. (Siqueira, 2024)

Desde o estabelecimento do instituto de outorga por autorização ferroviária, ocorreram 108 (cento e oito) requerimentos, oriundos de 52 (cinquenta e dois) diferentes entes privados. Desse total — excluídos os casos de indeferimento ou arquivamento de requerimento, bem como de extinção de contrato — tem-se 72 (setenta e dois) pedidos em vigor, dos quais foram celebrados e se encontram vigentes 45 (quarenta e cinco) contratos de adesão. A projeção de recursos privados a serem alocados na implantação dos empreendimentos já outorgados somam, aproximadamente, 241 (duzentos e quarente e um) bilhões de reais e são previstos cerca de 12 (doze) mil quilômetros de novas ferrovias. (Toscano, 2024).

A *Polícia dos Caminhos de Ferro* — com 172 anos —, foi a primeira Corporação Policial especializada do Brasil, criada pelo Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, o mesmo decreto que também autorizou a concessão da construção e exploração das ferrovias. Essa polícia foi regulamentada¹⁷ em 1857, possuindo então, diretrizes, área de atuação e todas as regras policiais estabelecidas para as estradas de ferro, devidamente aprovadas, compreenderia também os taludes, cavas, fossos, caminhos laterais, desvios, estações, armazéns, cercas vivas, muros, pontes de embarque, oficinas, depósitos, e quaisquer obras de que dependa o tráfego da linha férrea, com a responsabilidade de cuidar das riquezas do Brasil que eram transportadas pelos trilhos das ferrovias, fazendo também a escolta de passageiros ilustres, de imperadores a presidentes.

Em 1862 os poderes da *Polícia dos Caminhos de Ferro* foram ampliados,¹⁸ com a finalidade de dar maior segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época, e fazendo com que a polícia fiscalizasse os maquinistas ou foguistas que estivessem prejudicando, por má vontade ou negligência. De tal modo,

¹⁷ Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857. (Artigo 30).

¹⁸ Decreto nº 2.913, de 23 de abril de 1862. (Artigo 1º).

os policiais ferroviários agora possuíam autoridade para multar e prender os funcionários que prestassem o serviço designado de má-fé, exceto, “nos casos em que a administração da estrada possuía o direito de demissão”.

Em 1922 foi aprovado o regulamento para a segurança, a polícia e o tráfego das estradas de ferro, tratando da então *Polícia dos Caminhos de Ferro* pela nomenclatura de *Polícia das Estradas*.

Em 1963 é aprovado um novo regulamento da segurança e tráfego, criando-se, assim, “a *Polícia das Estradas de Ferro*¹⁹, Corporação fardada, armada e adestrada para o policiamento interno das estradas de ferro e de suas dependências”. (Farias, 2012, p. 107). Competia às estradas de ferro organizar e estabelecer esse policiamento, incumbido de manter a ordem nos recintos onde se desenvolve o trabalho dos ferroviários e naqueles abertos ao público; proteger o sistema de controle de tráfego, de comunicações e de tração das vias permanentes e fiscalizar os comboios e os veículos.

Farias (2012, p. 107) sustenta que a *Polícia das Estradas de Ferro* teria por atribuições “resguardar o patrimônio das companhias ferroviárias e assegurar o transporte de cargas e passageiros, protegendo a integridade física e moral dos usuários, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.” Ampliam-se, então os poderes do policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar, poderá autorizar, independente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tiverem sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o tráfego.

De resto, a situação atual das ferrovias federais, é de muito desenvolvimento com grande investimento e crescimento em construções, prometendo ser, novamente, no futuro, um dos principais meios de transporte e carga do Brasil.

3.2 A POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL NA CONSTITUIÇÃO DE 1988.

A *Polícia dos Caminhos de Ferro*, também denominada de *Polícia das Estradas* e *Polícia das Estradas de Ferro*, recebeu finalmente em 1988, a nomenclatura de *Polícia Ferroviária Federal*, com a promulgação da atual Constituição da República Federativa do Brasil, acolhida no artigo 144, inciso III, parágrafos 3º e 7º, como um

¹⁹ Decreto nº 2.089, de 18 de janeiro de 1963.

órgão permanente, estruturado em carreira, destinando-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais, devendo a lei disciplinar a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

O governo federal passou então, a instituir várias tentativas no sentido de organizar a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal, criando grupos de trabalhos e comissões interministeriais. Equipes, integradas pelos Ministérios da Justiça; do Planejamento Orçamento e Gestão; dos Transportes e das Cidades; e da Advocacia-Geral da União, emitiram pareceres, recomendações e notas técnicas. Contudo, não houve resultado efetivo para a sua devida regulamentação. Em 1990, a Polícia Ferroviária Federal, passou a ficar diretamente subordinada ao Ministério da Justiça.²⁰

Em 1992, com o Programa Nacional de Desestatização (PND) do governo federal, o transporte da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi transferido para a iniciativa privada, mediante contrato de concessão pelo período de trinta anos, podendo ser prorrogado por igual período. Com isso, o governo passou a se omitir cada vez mais quanto à fiscalização e ao policiamento das atividades que envolvem o transporte ferroviário. Ainda em 1992, o Poder Executivo foi autorizado²¹ a criar o Departamento de Polícia Ferroviária Federal que em 1993, chegou a integrar a estrutura do Ministério da Justiça,²² mas como não houve uma norma correspondente quanto à organização do efetivo de policiais, acabou sendo insuficiente.

Com a Emenda Constitucional nº 19, de 04 de junho de 1998, ficou estabelecido que a Polícia Ferroviária Federal, além de órgão permanente, estruturado em carreira, destinada na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais, agora passa a ser organizada e mantida pela União, mas apesar da alteração na redação do artigo 144, parágrafo 3º, da Constituição da República Federativa do Brasil, houve apenas iniciativas falhas para sua regulamentação.

No ano de 2012, o governo federal instituiu, outra vez, um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), com a finalidade de elaborar uma proposta de criação do

²⁰ Cf. Decreto nº 99.269, de 31 de maio de 1990 e Lei nº 8.028, de 12 de abril 1990.

²¹ Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992.

²² Decreto nº 761, de 19 de fevereiro de 1993.

Departamento de Polícia Ferroviária Federal e de transferência dos profissionais da segurança da malha ferroviária do grupo Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb) para o Ministério da Justiça. Os resultados foram apresentados, mas até a presente data, nenhuma das propostas foram concretizadas. (Silva, 2018). Importante ressaltar que, nesse mesmo ano, 23 (vinte e três) agentes ferroviários foram presos por porte ilegal de arma, por meio da “Operação Platão” da Polícia Federal, com o argumento de que não existe Polícia Ferroviária Federal, uma vez que não foi criada nenhuma estrutura do órgão até o momento, e por esse mesmo motivo, o indivíduo que se diz policial ferroviário federal e porta arma de fogo, está cometendo crime punível com reclusão. (Coutinho, 2013).

Basta, pois, que se atente que já no século XVIII, Beccaria (2000, p. 101) proclamava que “é preferível prevenir os delitos a ter que puni-los.” É obvio, por conseguinte, que “todo legislador sábio deve antes procurar impedir o mal que repará-lo.”

A senadora Rose de Freitas, do partido Movimento Democrático Brasileiro (MDB), do Estado do Espírito Santo, é autora do Projeto de Lei nº 1.786, de 12 de maio de 2021, que dispõe sobre a organização da Polícia Ferroviária Federal. Importante registrar que, a congressista assim o fez, com o intuito de suprir a omissão legal e fazer justiça a categoria, que a muitos anos vem lutando para ter seus direitos reconhecidos, isto é, o exercício de suas atribuições laborais.

Apesar de existir no Brasil dispositivos legais que visam coibir atitudes antissociais, a exemplo do Código Penal, de certo, é impossível evitá-las por completo. A sensação de insegurança é assunto recorrente no cotidiano do brasileiro e debatido entre especialistas e o público em geral. É comum assistir reportagens nos telejornais ou outros meios de comunicação, sobre o aumento das taxas de criminalidade; a violência policial; superlotação em presídios; corrupção; roubos; feminicídios, dentre outros.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no *caput* do artigo 5º, garante a segurança para todo brasileiro e aos estrangeiros residentes no país. No entanto, até os dias atuais, não foi criado o Departamento da Polícia Ferroviária Federal e nem organizada a carreira correspondente, prevista no artigo 144. Assim a Polícia Ferroviária Federal, é a única polícia que na prática não existe. Em virtude da

inexistência de norma regulamentadora, os seus integrantes foram alocados em outros órgãos e afastados de suas funções.

Silva (2018) faz uma breve analogia da Polícia Ferroviária Federal com a Polícia Rodoviária Federal, dizendo que em 1997, o Programa de Concessões de Rodovias concedeu à iniciativa privada alguns trechos de rodovias do Brasil, mas mesmo sob regime de concessão, o serviço de patrulhamento ostensivo realizado pela Polícia Rodoviária Federal, continuou sendo prestado. Razão pela qual a prestação do serviço de transporte ferroviário por empresas particulares não é fundamento para deixar de prestar o serviço de patrulhamento ostensivo nas ferrovias brasileiras, muito pelo contrário, ele deve ser realizado conforme o estabelecido na Constituição, isto é, pela Polícia Ferroviária Federal. É importante ressaltar que, mesmo com a privatização do serviço de transporte ferroviário, o policiamento ostensivo nas ferrovias federais compete somente a Polícia Ferroviária Federal.

A Polícia Rodoviária Federal se encontrava na mesma situação de inexistência de regulamentação que a Polícia Ferroviária Federal, pois em 1990 ainda fazia parte da estrutura do antigo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e, até 1996, os patrulheiros rodoviários possuíam vínculo funcional sob o regime celetista. Todavia, em 1998 a Polícia Rodoviária Federal passou a ser subordinada ao Ministério da Justiça²³, sendo estruturada a carreira correspondente.

Diferentemente da Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Ferroviária Federal, não foi devidamente regulamentada, nem organizada e estruturada a carreira e, por consequência, inexistente também o seu Departamento. Portanto, na prática, ela não existe.

3.3 AUSÊNCIA DE PATRULHAMENTO OSTENSIVO NAS FERROVIAS FEDERAIS

A Polícia Federal deflagrou uma operação denominada de “Fora dos Trilhos” e apurou o desmonte da malha ferroviária do Brasil, fruto da precariedade e omissão na fiscalização da execução do serviço público concessionado. O caso ocorreu em 2008, sendo também investigado pela Comissão Parlamentar de Inquérito do Sistema Ferroviário da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo que constatou a dilapidação de patrimônio público sob a guarda da empresa que possui a concessão

²³ Lei nº 9.654, de 2 de junho de 1998.

da segunda maior malha ferroviária do Brasil. Em 2011, foi realizado um diagnóstico nacional da segurança pública da malha ferroviária federal e a partir das investigações ficou comprovado os gravíssimos prejuízos ao sistema de transporte ferroviário e ao Tesouro Nacional, pois após a desestatização, houve destruição, vandalismo, furto e desvio de bens públicos da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). (Silva, 2018).

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Confederação Nacional de Indústria (CNI), o Brasil possui 30.576 (trinta mil, quinhentos e setenta e seis) quilômetros de extensão de malha ferroviária, com distribuição por todo o país e cerca de 30% (trinta por cento) de todo produto transportado é feito pela locomotiva ferroviária. “Cerca de 30% (trinta por cento) dos trilhos ferroviários do Brasil são inutilizados e 23% (vinte e três por cento) estão sem condições de serem colocados em operação.” (Toscano, 2015; Andrade, 2014 e 2018).

De acordo com os estudos realizados em 2018 pela Confederação Nacional de Indústria (CNI), mais de 500 (quinhentos) milhões de toneladas de produtos são transportadas pelo setor e há previsão de crescimento nos investimentos nas malhas ferroviárias. (Andrade, 2018).

Em 2021, houve a promulgação da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, também conhecida como “Novo Marco Legal das Ferrovias”, com pretensão de ampliar o setor ferroviário com investimentos privados. Em 2022, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou a exploração de ferrovias pela iniciativa privada, com expectativa de gerar investimentos de R\$ 295 (duzentos e noventa e cinco) bilhões. (Toscano, 2022).

Todavia, apesar da privatização da maior parte das malhas ferroviárias federais²⁴, percebe-se que ainda persiste um cenário de abandono, demonstrando, cada vez mais, a real necessidade do patrulhamento ferroviário. Carvalho (2023), afirma que em 2022 foram registrados, nas delegacias do Estado de São Paulo, 150 (cento e cinquenta) ocorrências de roubo de soja, farelo de soja, açúcar e milho, boa parte delas com sabotagem nos trens para obrigá-los a parar. Nos dois primeiros

²⁴ Entre os anos de 1996 e 1998 houve a concessão das ferrovias da RFFSA à iniciativa privada, e em 2007 houve o encerramento da liquidação e extinção da RFFSA pela Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Hoje as ferrovias da União estão sob domínio da iniciativa privada, por concessão, permissão ou autorização.

meses de 2023 esses tipos de ocorrências já alcançaram 244 (duzentos e quarenta e quatro) registros, tendo um aumento significativo. Tomazela (2023) afirma que em fevereiro desse mesmo ano, os trens de empresas ferroviárias que transportam cargas para o Porto de Santos, localizado no Estado de São Paulo, estavam sendo atacados por uma rede criminosa que saqueava os vagões e praticava atos de vandalismo, sendo alvos principais os vagões que transportavam soja, açúcar, carne e combustível.

Em setembro de 2023, o Jornal da Correio 24 Horas noticiou que, dois homens foram presos ao serem flagrados furtando trilhos de trem de uma ferrovia em trecho da BR-407, em Juazeiro, no Norte do Estado da Bahia. No município de Juazeirinho, no Estado da Paraíba, foram apreendidos pelas Polícias, Civil e Militar, três caminhões carregados de trilhos. No local, que fica no Sítio Ana de Oliveira, na divisa do município de Soledade, havia aproximadamente oito homens transportando os trilhos furtados de um caminhão para outro, mas quando avistaram os policiais se aproximando, fugiram. (Lima, 2023). Ainda em 2023, o jornalista Toledo (2023) reporta que em uma mesma cidade na Bahia registrou ao menos três ocorrências de roubo de trilho. No litoral paulista, até em carroça o transporte de trilhos furtados chegou a ser feito. Enquanto isso, no Estado do Espírito Santo apreensões de materiais furtados em ferrovias alcançaram 30 (trinta) toneladas. Os dados trazidos pelo jornalista é que na época havia registros de pelo menos 16 (dezesesseis) casos espalhados pelos Estados do Brasil, sendo que metade deles concentrados nos Estados da Bahia e da Paraíba.

Em julho de 2024, a Polícia Rodoviária Federal, recuperou 28 (vinte e oito) toneladas de trilhos furtados de uma ferrovia em Juazeiro, no Estado da Bahia, os envolvidos fugiram do local encontrado. (Henrique, 2024). Em agosto do mesmo ano, numa operação conjunta entre as Polícias Militares de Açailândia e Buriticupu, do Estado do Maranhão, prenderam uma quadrilha especializada em furto de trilhos da ferrovia Carajás/Ponta da Madeira, da Mineradora Vale. Seis indivíduos foram presos em flagrantes. (Oliveira, 2024).

Em todos esses casos reportados, as Polícias — Civil e Militar — conseguiram intervir. Mas fazer a segurança das ferrovias federais é função da Polícia Ferroviária Federal. Vários outros delitos como esses ocorrem e ficam sem punição, pois além dos roubos de cargas e dos trilhos, também existe o tráfico de drogas em linhas férreas federais, causando sérios problemas para a segurança pública, para a sociedade e para a economia brasileira, que está em risco e sendo prejudicada.

Razão pela qual Farias (2003, p. 34) pondera que” a violência rural é um problema tão complexo quanto a violência urbana, embora com repercussões diferentes na opinião pública, dada a facilidade com que podem ser ocultados os problemas que acontecem no campo”. E nesse sentido o maior exemplo da história brasileira é Canudos, relatado por um dos maiores clássicos da literatura brasileira: Os Sertões (1902), de Euclides da Cunha.

Segundo Bitencourt (2024), a segurança das ferrovias federais, em grande maioria, hoje está sendo feita por empresas privadas, sem o devido poder de polícia. Há também os considerados “agentes de segurança públicos ferroviários” que são os empregados públicos da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e Metrô de Porto Alegre (Trensurb) que prestam o serviço, porém também sem poder de polícia. Sendo insuficiente para proteger mais de trinta mil quilômetros de ferrovias federais existentes no país.

Assim pode-se concluir que um dos grandes motivos da violência nas ferrovias federais é a ausência de patrulhamento ostensivo, que deve ser realizado, constitucionalmente, pelos integrantes da Polícia Ferroviária Federal. Contudo o governo federal vem aumentando os investimentos em linhas férreas. De acordo com reportagem publicada no *Jornal Valor*, de autoria de Rafael Bitencourt, datada em 17 de janeiro de 2024, dentro do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o governo planeja investir R\$ 94,2 (noventa e quatro vírgula dois) bilhões em 35 (trinta e cinco) empreendimentos, sendo R\$ 55,1 (cinquenta e cinco vírgula um) bilhões até 2026 e mais R\$ 39,1 (trinta e nove vírgula um) bilhões nos anos seguintes. A maior parte, em torno de R\$ 88,2 (oitenta e oito vírgula dois) bilhões, virá da iniciativa privada, por meio de 15 (quinze) trechos de concessões novas ou já existentes.

Tratando-se, entretanto da regulamentação da Polícia Ferroviária Federal e da recorrente criminalidade nas ferrovias federais — quais as providências do Presidente da República e do ministro da Justiça? Absolutamente nada [!].

3.4 PROJETO DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO E A EXCLUSÃO DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL

Primeiramente, faz-se necessário explicar que a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, tem maior grau hierárquico entre todas as normas do

ordenamento jurídico. Devido ao princípio da rigidez constitucional, para fazer alterações na Constituição, é exigido um processo legislativo mais elaborado e dificultoso que aquele destinado à aprovação de lei ordinária. Existindo então, apenas duas formas de se elaborar a reforma constitucional: a revisão constitucional e a emenda constitucional. Quanto à revisão, esta tem previsão no artigo 3º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), já a emenda, no artigo 60 da parte permanente da Constituição.

A revisão constitucional não é mais possível, pois poderia ser feita somente uma vez e após cinco anos da promulgação da Constituição de 1988, e o constituinte revisor não esperou mais que o mínimo previsto para elaborar a revisão. Ainda de acordo com a regra deveria ser aprovada em sessão unicameral, que é aquela que reúne as duas Casas do Congresso Nacional (Senado Federal e Câmara dos Deputados), sem fazer distinção entre os votos de deputados ou de senadores. Ou seja, as duas Casas reúnem-se de maneira homogênea, não havendo distinção entre os votos dos parlamentares.

A emenda constitucional, por sua vez, é totalmente possível. Seguindo a regra prevista no artigo 60 da Constituição, pode ser proposta por: pelo menos 1/3 (um terço) dos deputados federais ou dos senadores; pelo Presidente da República; e por mais da metade das assembleias legislativas, pela maioria simples de seus membros. O procedimento para a sua aprovação, deve ser discutido e votado em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, considerando-se aprovada se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos respectivos membros. Não havendo prazo determinado para a discussão, podendo levar poucas semanas ou até décadas. A sua promulgação deve ser feita pelas Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, com o respectivo número de ordem. O seu parágrafo 4º, em específico, trata das cláusulas pétreas, que são aquelas que não podem ser suprimidas da Constituição.

No dia 31 de outubro de 2024, o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva apresentou aos governadores dos Estados um Projeto de Emenda à Constituição (PEC), de autoria do ministro da Justiça e Segurança Pública, Ricardo Lewandowski. Esse projeto trata da segurança pública e prevê um conjunto de medidas para combater a criminalidade no país, entre essas medidas está a inclusão

do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP)²⁵ na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988; a constitucionalização do fundo Nacional de Segurança Pública e Política Penitenciária; as atualizações na competência da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal para “Polícia Ostensiva Federal”, acrescentando outras atribuições, alterando os artigos 21, 22, 23, 24 e, especialmente, o artigo 144, da Constituição.

De fato, houve sensível e importante avanço no Projeto de Emenda à Constituição, mas Lazzarini (1998, p. 31) observa sobretudo, que “as polícias federais foram definidas pela Assembleia Nacional Constituinte, poder constituinte, cujo pacto político é soberano, na qualidade de ‘órgãos permanentes’, verdadeira ‘cláusula pétrea’ a inviabilizar sua extinção.” O autor afirma que, “a Polícia Ferroviária Federal, a rigor, não existe;” acrescenta, porém que como jurista, não pode “ignorar que, quando organizada, ela terá caráter permanente.”

É interessante ressaltar que a Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018, incluiu em seu artigo 9º, parágrafo 2º, inciso III, a Polícia Ferroviária Federal como órgão operacional do SUSP, entretanto o Presidente da República Michel Temer [2016-2018], vetou²⁶, de imediato, o referido artigo, justificando que, apesar do órgão constar como integrante da segurança pública, conforme estabelece o artigo 144 da Constituição, “entende-se que a norma constitucional possui eficácia limitada e atualmente não existe lei específica que regulamente a criação do referido órgão. Por estas razões recomenda-se o veto.”

A ideia desse Projeto de Emenda à Constituição é que o SUSP ganhe patamar constitucional, passando o artigo 21 da Constituição a contar com um novo inciso, o XXVIII, com a seguinte redação:

Compete à União: [...] coordenar o sistema único de segurança pública e defesa social e o sistema penitenciário mediante estratégias que assegurem a integração, cooperação e interoperabilidade dos órgãos que o compõem nos três níveis político-administrativos da Federação. (Lewandowski, 2024).

Na Exposição de Motivos nº 00099/2024 do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), o ministro da Justiça e da Segurança Pública, Ricardo Lewandowski justifica o Projeto de Emenda à Constituição dizendo que, a segurança pública, de

²⁵ Já existe de forma infraconstitucional, através da Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018.

²⁶ Mensagem nº 321, de 11 de junho de 2018.

maneira crescente, vem se tornando um problema de âmbito nacional, especialmente diante da ação do crime organizado, cuja atuação transcende as fronteiras estatais e nacionais. Sendo essa a razão pela qual o enfrentamento desse tipo de criminalidade demanda um planejamento estratégico nacional, a partir de diretrizes estabelecidas pela União de observância obrigatória pelos demais entes federados. Por tal motivo, propõe-se alterar o artigo 21 da Constituição, a fim de que seja possível ao Poder Executivo da União coordenar mais eficazmente o SUSP, bem como o sistema penitenciário nacional, elaborando a política nacional de segurança pública e defesa social, que incluirá o sistema penitenciário, com diretrizes vinculantes para os entes federados, ouvido o Conselho Nacional de Segurança Pública e Defesa Social, integrado por representantes dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. (Lewandowski, 2024).

O Projeto de Emenda à Constituição também sugere acréscimo do parágrafo 11 no artigo 144 da Constituição, criando um fundo nacional de segurança pública e política penitenciária, instituído pelo legislador infraconstitucional, sem prejuízo de outros que se mostrem necessários para o enfrentamento à criminalidade, com a indicação das respectivas fontes, cujos recursos deverão ser direcionados a projetos, atividades e ações previstas nos planos pertinentes, de maneira a conferir mais unidade e eficiência nos combates à criminalidade.

Outro ponto do projeto é a atualização de competência da Polícia Federal, pois hoje em dia para o combate à criminalidade organizada pelo órgão, não raro, depende de uma decisão judicial que determine a federalização do caso ou então, do envolvimento de algum participante com prerrogativa de foro. Assim quer atribuir a Polícia Federal, de forma expressa e inequívoca, a competência para investigar e reprimir infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme. Também se afigura necessário explicitar sua atuação na investigação de ilícitos que afetem bens da União ou estejam no âmbito de seu interesse, tais como matas, florestas, áreas de preservação ou unidades de conservação.

Quanto à Polícia Rodoviária Federal, passaria a chamar-se de *Polícia Ostensiva Federal* e ganharia novas competências, como o policiamento ostensivo de ferrovias e hidrovias federais. O artigo 144, parágrafo 2º da Constituição Federal passaria a ter a seguinte redação: “a Polícia Ostensiva Federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da

lei, ao policiamento ostensivo em rodovias, ferrovias e hidrovias federais.” E ainda seria acrescentado o parágrafo 2º-A, estabelecendo que “desde autorizada pela autoridade da União à qual está subordinada, a Polícia Ostensiva Federal poderá, conforme se dispuser em lei: exercer o policiamento ostensivo na proteção de bens, serviços e instalações federais; e prestar auxílio, emergencial e temporário, às forças de segurança estaduais ou distritais, quando requerido por seus governadores”.

Conseqüentemente, o projeto revoga o artigo 144, inciso III e parágrafo 3º, extinguindo a Polícia Ferroviária Federal da Constituição, posto que suas atribuições passam para a Polícia Rodoviária Federal, que receberá a nomenclatura de *Polícia Ostensiva Federal*. O ministro da Justiça e Segurança Pública, Lewandowski, afirmou que a Polícia Ferroviária Federal é praticamente inexistente, e a Polícia Rodoviária Federal, com um histórico de quase 100 anos de atuação, cumpre suas atribuições com observância aos princípios da “disciplina e da hierarquia”, composta atualmente por um efetivo de quase treze mil agentes, contando com veículos, aeronaves, armamentos e equipamentos modernos e sofisticados, que comporta a ampliação das atribuições da Polícia Ferroviária Federal. (Lewandowski, 2024).

Contudo, um ponto está sendo bastante alvo de críticas: a alteração do artigo 22, onde quer se incluir o inciso XXXI, que tornaria competência privativa da União legislar sobre normas gerais de segurança pública, defesa social e sistema penitenciário.

O governador do Estado de Goiás, Ronaldo Caiado, do Partido União Brasil (PUB), criticou a proposta, afirmando que o texto transfere competências que atualmente são dos Estados à União e que isso é inadmissível, e que o papel do governo federal deve ser de apoio, e não de “imposição de regras” e que se trata de uma usurpação de poder, uma invasão de prerrogativas que já são asseguradas aos governadores. (Manfrin, 2024).

Entidades representativas das forças de segurança pública brasileira, estaduais e federais, também foram contrárias ao Projeto de Emenda Constitucional (PEC), assinando e publicando um manifesto à nação, intitulado “*Porque o Brasil Não Precisa de PEC Sobre Segurança Pública*”, tratando a proposta como inadequada e desnecessária.

Inadequada, porque a proposta não foi amplamente debatida com as forças de segurança pública e as associações que representam seus integrantes. O enfrentamento da criminalidade organizada demanda solução dialogada, estudada e

amparada em dados quantitativos e qualitativos que permitam a construção de um modelo tangível e robusto, que possibilite uma atuação concertada em todos os níveis de atuação – Federal, Estadual e Municipal.

Desnecessária porque o ordenamento jurídico brasileiro já contempla muitas ferramentas de enfrentamento efetivo à criminalidade organizada, tais quais a Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018, que instituiu o SUSP; a Lei nº 12.850, de 2 de agosto de 2013, que define organização criminosa e dispõe sobre os meios de obtenção de prova; a Lei nº 14.735, de 23 de novembro de 2023, Lei Orgânica Nacional das Polícias Civis; a Lei nº 14.751, de 12 de dezembro de 2023, Lei Orgânica Nacional das Polícias Militares e Bombeiros Militares; a Lei nº 13.022, de 8 de agosto de 2014, Estatuto das Guardas Municipais, dentre outras. (Prado, 2024)

Farias (2012, p. 112), uma admiradora do direito policial, resume sua crítica, de forma exemplar, ao ponderar que “em junho do ano 2000, o governo instituiu o Plano Nacional de Segurança Pública, com o objetivo de aperfeiçoar o sistema de segurança pública brasileiro, vindo a assegurar um dos direitos fundamentais do cidadão: o direito à segurança — por meio de propostas que integram políticas de segurança, políticas sociais e ações comunitárias, de forma a prevenir e reprimir o crime e reduzir a impunidade, entretanto apesar de a Polícia Ferroviária Federal ser, constitucionalmente, um dos órgãos que compõem o sistema de segurança pública, subordinada diretamente ao Ministério da Justiça, esta não foi citada em nenhum dos compromissos e ações do referido plano [!].”

Observa-se assim, pela análise do Plano Nacional de Segurança Pública, que acontece igualmente, com o Projeto de Emenda à Constituição, 24 anos depois, mais uma vez, a Polícia Ferroviária Federal é excluída nos planos do governo federal.

Como escreveu Farias (2012, p. 112), “as ferrovias interestaduais — que como as rodovias facilitam a circulação de riquezas e, infelizmente, as oportunidades para ações criminosas — não dispõem de cobertura policial. O descaso para com a Polícia Ferroviária Federal demonstra que tal deficiência afeta diretamente a segurança pública do país. De resto, os serviços de transporte ferroviário são serviços públicos que, a teor do artigo 175 da Constituição, incumbem ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, através de licitação.”

Recorda Lazzarini (2003, p. 305) que a Administração Pública “se sujeita, entre outros, ao *princípio da eficiência*, e ineficiente é uma ferrovia sucateada, como ocorre no Brasil da atualidade, o que é cediço.”

A regulamentação da Polícia Ferroviária Federal, depende apenas da aprovação de uma lei ordinária, que é mais simples do que a aprovação de uma proposta de emenda constitucional. Resolvendo, de forma efetiva a falta de policiamento ostensivo especializado nas ferrovias federais.

Conclui-se, assim, que a criminalidade — existente em todos os recantos do país —, e por consequência, também nas ferrovias federais, é uma situação que pouco ou nada se discute na mídia, tampouco o Congresso Nacional trata da regulamentação da Polícia Ferroviária Federal. Apesar da crescente relevância nacional do setor ferroviário, em razão dos investimentos do governo, essa criminalidade impacta diretamente no setor ferroviário e na sociedade como um todo. Logo, é necessário que essa omissão legislativa seja sanada o quanto antes.

4 CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS

Relembra-se, aqui, que a *Polícia dos Caminhos de Ferro*, com 172 anos desde sua criação, foi a primeira Corporação Policial especializada do Brasil, criada pelo Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, o mesmo decreto que também autorizou a concessão da construção e exploração das ferrovias.

Contudo, a Polícia dos Caminhos de Ferro, hoje denominada de *Polícia Ferroviária Federal*, até a presente data, não foi devidamente regulamentada, organizada e nem estruturada a carreira. Portanto, na prática, essa polícia não existe.

Os resultados da pesquisa mostram que, diante da ausência de patrulhamento ostensivo nas ferrovias federais, que deve ser realizado, constitucionalmente, pelos integrantes da Polícia Ferroviária Federal, traz inúmeras consequências para a sociedade e para a segurança pública brasileira, pois a sobrecarga de outros órgãos policiais, faz com que muitos dos crimes — recorrentes e diversificados — cometidos nas ferrovias não sejam evitados ou devidamente punidos, tais como vandalismo, furto, roubo, descaminho, tráfico de drogas etc.; além da desordem pública no ambiente ferroviário; da facilitação da ação do crime organizado; do aumento da sensação de insegurança dos usuários do transporte ferroviário; da deterioração das estradas de ferro, entre outros. De resto, a situação atual das ferrovias federais, é de muito desenvolvimento com grande investimento e crescimento em construções, prometendo ser novamente no futuro, um dos principais meios de transporte e carga do Brasil.

Importante enfim, reconhecer que a criminalidade — existente em todos os recantos do país — e por consequência, também nas ferrovias federais, é um assunto que, pouco ou nada, se discute tanto na mídia quanto no Congresso Nacional. Apesar da crescente relevância nacional do setor ferroviário, em razão dos investimentos do governo federal, a criminalidade recorrente impacta diretamente, não só no setor ferroviário, mas também na segurança pública e na sociedade como um todo.

Por fim, ainda caberia apontar como sugestão, no sentido de valorizar os profissionais da segurança pública, em especial, os policiais ferroviários federais, o oferecimento de treinamentos, especializações, formações continuadas, armamentos, fardamentos, entre outros; devendo, também, ser realizado todos os meios necessários para a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal, obrigação do Poder Legislativo; bem como concurso público para aumentar o efetivo da

Corporação; e maior proteção das malhas ferroviárias federais com o patrulhamento ostensivo especializado.

REFERÊNCIAS

AFONSO, João José Rodrigues. Polícia: etimologia e evolução do conceito. **Revista Brasileira de Ciências Policiais**. Volume 9, p. 213-260. Brasília: Academia Nacional de Polícia, 2018.

ANDRADE, Clésio (Pres.). **O sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: CNT, 2013.

ANDRADE, Robson Braga (Pres.). **A ferrovia norte-sul e a integração nacional**. Brasília: CNI, 2014.

_____. **Transporte ferroviário: colocando a competitividade nos trilhos**. Brasília: CNI, 2018. — (Propostas da Indústria Eleições 2018; v. 23).

BASTOS, Jorge Luiz Macedo (Dir.). **História das ferrovias brasileiras**. Vol. II. Brasília: Infra S.A., 2023. Artigo Técnico nº 10 do Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL.

BECCARIA, Cesare. **Dos delitos e das penas**. Tradução Torrieri Guimarães. São Paulo: Martin Claret, 2000. — (Coleção “A Obra-Prima de Cada Autor”).

BITENCOURT, Rafael. O que é e quais são os planos para a era dos trens prometida por Lula? **Jornal Valor**, 2024. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2024/01/17/lula-era-dos-trens-no-brasil.ghtml>. Acesso em: 14 mar. 2024.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição**: República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 2022.

_____. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acesso em 09 nov. 2024.

_____. Decreto nº 473, de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0473.htm#:~:text=DECRETO%20No%20473%2C%20DE,Engenharia%2C%20Constru%C3%A7%C3%B5es%20e%20Ferrovias%20S.A.. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

_____. Decreto nº 761, de 19 de fevereiro de 1933. Dispõe sobre a criação, por transformação, de cargos em comissão e funções de confiança, aprova a Estrutura Regimental do Ministério da Justiça e dá outras providências. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1993/decreto-761-19-fevereiro-1993-336552-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 20 out. 2023.

_____. Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857. Aprova o Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e polícia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do Art. 1º do Decreto nº 641 de 26 de Junho de 1852. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dim/dim1930.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

_____. Decreto nº 2.913, de 23 de abril de 1862. Amplia algumas das disposições do Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e polícia das estradas de ferro, aprovado pelo Decreto nº 1.930 de 26 de Abril de 1857. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2913-23-abril-1862-555502-publicacaooriginal-74751-pe.html>. Acesso em: 06 mar. 2024.

_____. Decreto nº 2.089, de 18 de janeiro de 1963. Aprova o Regulamento da Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro. Brasília: **Senado Federal**. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/375185/publicacao/15678955>. Acesso em: 06 mar. 2024.

_____. Decreto nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998. Autoriza a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2502.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.502%2C%20DE%2018,vista%20o%20disposto%20no%20art. Acesso em: 08 nov. 2024.

_____. Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277compilado.htm. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007. Regulamenta a Medida Provisória no 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6018.htm. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Decreto nº 6.787, de 19 de dezembro de 1907. Aprova o regulamento para o serviço de fiscalização das estradas de ferro federaes. Brasília: **Câmara dos**

Deputados. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6787-19-dezembro-1907-527678-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Decreto nº 9.076, de 3 de novembro de 1911. Approva o regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-9076-3-novembro-1911-528037-republicacao-100963-pe.html>. Acesso em 05 nov. 2024.

_____. Decreto nº 13.688, de 9 de julho de 1919. Approva o novo regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13688-9-julho-1919-529072-republicacao-95735-pe.html>. Acesso em 05 nov. 2024.

_____. Decreto nº 15.673, de 7 de setembro de 1922. Approva o regulamento para a segurança, policia e trafego das estradas de ferro. Brasília: **Senado Federal**. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/429619/publicacao/15691573>. Acesso em: 06 mar. 2024.

_____. Decreto nº 20.351, de 8 de janeiro de 1946. Approva o Regimento Nacional de Estrada de Ferro do Ministério da Viação e Obras Públicas. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20351impresao.htm. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Decreto nº 99.269, de 31 de maio de 1990. Dispõe sobre a organização e o funcionamento de órgãos do Ministério da Justiça e dá outras providências. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99269-31-maio-1990-334878-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 16 nov. 2024.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. Brasília: DNIT, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias/historico>. Acesso em: 04 nov. 2024.

_____. Emenda Constitucional nº 19, de 04 de junho de 1998. Modifica o regime e dispõe sobre princípios e normas da Administração Pública, servidores e agentes políticos, controle de despesas e finanças públicas e custeio de atividades a cargo do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc19.htm. Acesso em: 14 out. 2023.

_____. Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm#:~:text=LEI%20No%203.115%20%2C%20DE%2016%20DE%20MAR%C3%87O%20DE%201957.&text=Determina%20a%20transforma%C3%A7%C3%A3o%20das%20empr%C3%AAsas,S.A.%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias. Acesso em: 06 mar. 2024.

_____. Código Tributário Nacional. Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

_____. Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8028.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.028%2C%20DE%2012%20DE%20ABRIL%20DE%201990.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20da,Minist%C3%A9rios%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias. Acesso em: 16 nov. 2024

_____. Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. Brasília: **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1990/lei-8031-12-abril-1990-375980-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 05 nov. 2024.

_____. Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8490.htm. Acesso em: 13 out. 2023.

_____. Lei nº 9.654, de 2 de junho de 1998. Cria a carreira de Policial Rodoviário Federal e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9654.htm. Acesso em: 12 out. 2023.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018. Disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, nos termos do § 7º do art. 144 da Constituição Federal; cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS); institui o Sistema Único de Segurança Pública (Susp); altera a Lei Complementar nº 79, de 7 de janeiro de 1994, a Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, e a Lei nº 11.530, de 24 de outubro de 2007; e revoga dispositivos da Lei nº 12.681, de 4 de julho de 2012. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13675.htm. Acesso em: 08 nov. 2024.

_____. Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14273.htm. Acesso em: 07 nov. 2024.

_____. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm. Acesso em: 05 nov. 2024.

_____. Mensagem nº 321, de 11 de junho de 2018. Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público e inconstitucionalidade, o Projeto de Lei nº 19, de 2018 (nº 3.734 /12 na Câmara dos Deputados), que “Disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, nos termos do § 7º do art. 144 da Constituição Federal; cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS); institui o Sistema Único de Segurança Pública (Susp); altera a Lei Complementar nº 79, de 7 de janeiro de 1994, a Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, e a Lei nº 11.530, de 24 de outubro de 2007; e revoga dispositivos da Lei nº 12.681, de 4 de julho de 2012”. Brasília: **Portal da Legislação**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Msg/VEP/VEP-321.htm. Acesso em 08 nov. 2024.

_____. Projeto de Lei nº 1.786, de 12 de maio de 2021. Dispõe sobre a organização da Polícia Ferroviária Federal. Autoria da Senadora Rose de Freitas. Brasília: **Senado Federal**. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/148380>. Acesso em: 12 out. 2023.

_____. Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022. Disciplina o processo administrativo de requerimento para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização, nos termos do art. 25 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Brasília: **ANTT Legis**, 2022. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00005987&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=DG/ANTT/MI&codTipo=&desltem=&desltemFim=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true. Acesso em: 07 nov. 2024.

CAMARGO, Angélica Ricci. **Repartição federal de fiscalização das estradas de ferro**. Brasília: Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, 2019. Disponível em: <https://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-primeira-republica/768-reparticao-federal-de-fiscalizacao-das-estradas-de-ferro>. Acesso em: 05 nov. 2024.

CARVALHO, Cleide. Quadrilha especializada em sabotar trilhos faz roubos a trens dispararem em SP: já são 244 ataques em dois meses. **O Globo**, 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2023/05/com-sabotagens-roubos-a-trens-de-carga-se-multiplicam-em-sao-paulo.ghtml>. Acesso em: 08 nov. 2024.

CARVALHO, Matheus. **Manual de direito administrativo**. 4. ed., Bahia: JusPODIVM, 2020.

CRETELLA JÚNIOR, José. Polícia e poder de polícia. **Revista de Direito Administrativo**. Volume 162: 10-34. Rio de Janeiro: FGV, 1985.

COUTINHO, Katherine. 'Não existe policial ferroviário federal', explica a PF-PE, sobre prisão de 23. **G1 PE**, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/noticia/2013/02/nao-existe-policial-ferroviario-federal-explica-pf-pe-sobre-prisao-de-23.html>. Acesso em: 14 mar. 2024.

CORREIA, Renata (Dir.). Dois homens são presos furtando trilhos de trem em Juazeiro. Bahia, 07 de julho de 2023. **Jornal Correio 24 Horas**. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/minha-bahia/dois-homens-sao-presos-furtando-trilhos-de-trem-em-juazeiro-0723>. Acesso em: 15 out. 2023.

COSTA, Marcos Antônio. Segurança pública. **Revista Núcleo de Criminologia**. Volume 7. p. 129-139. Minas Gerais: UniAtenas, 2010.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense Ltda, 2023.

FARIA, Sérgio F. S. **Fragmentos da história dos transportes**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

FARIAS, Aureci Gonzaga. **A polícia e o ideal da sociedade**. Campina Grande: EDUEP, 2003.

_____. **Os direitos de liberdade sindical dos servidores da polícia civil brasileira**. 2012. Tese (Doutorado) — Universidade de Salamanca. Faculdade de Direito. Departamento de Direito Administrativo, Financeiro e Processual. Programa Passado e Presente dos Direitos Humanos. 438f. Salamanca – Espanha, 2012.

GUSMÃO, Paulo Dourado de. **Filosofia do direito**. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

HENRIQUE, Mário (Ass.). **PRF recupera quase 30 toneladas de trilhos furtados de uma ferrovia em Juazeiro (BA)**. Bahia: PRF, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/estaduais/bahia/2024/maio/prf-recupera-quase-30-toneladas-de-trilhos-furtados-de-uma-ferrovia-em-juazeiro-ba>. Acesso em: 08 nov. 2024.

LAZZARINI, Álvaro. Reforma administrativa – segurança pública – desconstitucionalização. In: **A Força Policial**. São Paulo: Polícia Militar do Estado de São Paulo, 1998. — (Trimestral nº 19).

_____. **Temas de direito administrativo**. 2. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003.

LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo. **Projeto de Emenda Constitucional e Exposição de Motivos nº 00099/2024 MJSP**. Brasília: Ministério de Justiça e Segurança Pública, 2024.

LIMA, Heleno. **PC e PM prendem acusados de furtar trilhos da rede ferroviária federal em Juazeirinho**. Paraíba, 2023. Disponível em:

<https://helenolima.com/noticia/3487/pc-e-pm-prende-acusados-de-furtar-trilhos-da-rede-ferroviaria-federal-em-juazeirinho>. Acesso em: 16 out. 2023.

MANFRIN, Juliet. governo quer PEC da segurança para atropelar Estados, mas governadores pedem autonomia sobre leis. **Gazeta do Povo**, 2024. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/governo-quer-pec-da-seguranca-para-atropelar-estados-mas-governadores-pedem-autonomia-sobre-leis/>. Acesso em: 08 nov. 2024.

MAZZA, Alexandre. **Manual de direito administrativo**. 12. ed., São Paulo: SaraivaJur, 2022.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 23. ed., São Paulo: RT, 1998.

MERLO, Marlon Cunha. **O transporte ferroviário brasileiro com destaque para o Estado de Santa Catarina**. Monografia (Curso de Comércio Exterior) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí, 2008.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Processo Penal**. 10. ed., São Paulo: Atlas, 2000.

OLIVEIRA, Dema. Quadrilhas especializadas em furto de trilhos da ferrovia Carajás/Ponta da Madeira é presa. **O Progresso Net**, 2024. Disponível em: <https://oprogressonet.com/noticia/40588/quadrilha-especializada-em-furto-de-trilhos-da-ferrovia-carajas-ponta-da-madeira-e-presa>. Acesso em: 08 nov. 2024.

OLIVEIRA, Otávio Alexandre J. (Coord.). **A abertura da primeira ferrovia paulista, a São Paulo Railway**. Rio de Janeiro: BNDigital Memória, 2021. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/memoria-a-abertura-da-primeira-ferrovia-paulista-a-sao-paulo-railway/#content>. Acesso em 05 nov. 2024.

PRADO, Tania (Dir.). **Manifesto à Nação**: porque o Brasil não precisa de PEC sobre segurança pública. Brasília: ADPF, 2024. Disponível em: <https://web.adpf.org.br/noticia/adpf/manifesto-a-nacao-porque-o-brasil-nao-precisa-de-pec-sobre-seguranca-publica/>. Acesso em: 07 nov. 2024.

RAMALHO, Paulo Roberto Azevedo Mayer. **O novo marco regulatório das ferrovias brasileiras**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conjur/o-novo-marco-regulatorio-das-ferrovias-brasileiras>. Acesso em: 07 nov. 2024.

SILVA, Magne Cristine Cabral. Por que o governo federal insiste em não colocar policiamento no transporte ferroviário? **Estadão**, 2018. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/politica/blog-do-fausto-macedo/por-que-o-governo-federal-insiste-em-nao-colocar-policiamento-no-transporte-ferroviario/>. Acesso em: 11 out. 2023.

_____. Ministério da Segurança Pública, sem Polícia Ferroviária Federal, é inconstitucional. **Estadão**, 2018. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/politica/blog-do-fausto-macedo/ministerio-da-seguranca-publica-sem-policia-ferroviaria-federal-e-inconstitucional/>. Acesso em: 11 out. 2023.

SIQUEIRA, Luiz (Coord.). **Aprovadas novas regras para pedidos de autorização ferroviária**: interessados devem demonstrar viabilidade da proposta. Brasília: Ministério dos Transportes, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2024/10/aprovadas-novas-regras-para-pedidos-de-autorizacao-ferroviaria-interessados-devem-demonstrar-viabilidade-da-proposta>. Acesso em: 07 nov. 2024.

TOLEDO, Marcelo. Furtos de trilhos são feitos até com carroça e se espalham pelo país. **Folha de São Paulo**, 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/blogs/sobre-trilhos/2023/11/furtos-de-trilhos-sao-feitos-ate-com-carroca-e-se-espalham-pelo-pais.shtml>. Acesso em: 08 nov. 2024.

TOMAZELA, José Maria. Saques, incêndio e mortes: trens de carga viram alvo de criminosos em São Paulo. **Estadão**, 2023. Disponível em: https://www.estadao.com.br/sao-paulo/saques-incendio-e-mortes-trens-de-carga-viram-alvo-de-criminosos-em-sp/?srsltid=AfmBOoq1ThADNIQ2apZnZ78S4wWN7OC5TGjDo_qXh6xO05Al1jA_BNxf. Acesso em: 15 out. 2023.

TOSCANO, Roberta Ramaldes (Coord.). **Autorizações Ferroviárias**. Brasília: ANTT, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/autorizacoes-ferroviarias-1>. Acesso em: 07 nov. 2024.

_____. **ANTT altera resolução que regulamenta o processo administrativo para a exploração de novas ferrovias**. Brasília: ANTT, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-altera-resolucao--que-regulamenta-o-processo-administrativo-para-a-exploracao-de-novas-ferrovias>. Acesso em: 06 nov. 2024.

_____. **ANTT propõe novos rumos ao setor de ferrovias para 2023**. ANTT, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-propoe-novos-rumos-ao-setor-de-ferrovias-para-2023#:~:text=Previs%C3%A3o%20%E2%80%93%20At%C3%A9%20o%20momento%2C%20o,empregos%20em%20todo%20o%20pa%C3%ADs>. Acesso em: 16 out. 2023.

_____. **Ferrovia**. Brasília: ANTT, 2015. Disponível em: <http://anuario.antt.gov.br/index.php/content/view/4751/Ferroviaria.html>. Acesso em: 11 out. 2023.

WITTMANN, Angelina C. R. **A estrada de ferro no Vale do Itajaí**: resgate do trecho Blumenau – Warnow. Blumenau: Edifurb, 2001.