

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión V. La historiografía y las privatizaciones de ellos
ferrocarriles de Iberoamérica: un balance de autores,
temas y acervos.

La Red Ferroviaria Federal Sociedad Anónima (RFFSA):
¿símbolo de la modernidad en el nordeste brasileño?

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

Comité Brasileño para la Conservación del Patrimonio Industrial, TICCIH*
jaciaraazevedorodrigues951@gmail.com

TELMA BESSA SALES

Universidade Estadual Vale do Acaraú*
telma_bessa@uvanet.br

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Este artículo analiza la trayectoria del sistema ferroviario en el noreste de Brasil, haciendo hincapié en el estado de Ceará durante la gestión de la Rede Ferroviária Federal S.A. En este sentido, aborda el proceso de privatización que tuvo lugar en la década de 1990 y el desmantelamiento de la red ferroviaria en Brasil, en contraste con la continuidad de las inversiones y los avances tecnológicos observados en otros países. La investigación combina el análisis bibliográfico y la historia oral, a partir de los relatos de antiguos ferroviarios, con el fin de comprender los impactos de este proceso histórico en el contexto brasileño.

Palabras clave: história oral; privatización; ferroviarios

** Esta indicación se incluirá siempre que el/la autor/a de la comunicación no haya expresado su oposición a la difusión de su trabajo a través de la página web del Congreso. Esta indicação será

incluída sempre que o autor da comunicação não tiver manifestado a sua oposição à divulgação do seu trabalho através do site do Congresso. This indication will be included provided that the author of the paper has not expressed opposition to the dissemination of their work via the Congress website.

INTRODUCCIÓN

Desde su instalación, el ferrocarril en el Nordeste brasileño alternó entre el control estatal y el privado, llegando incluso a ser administrado por empresas extranjeras. El primer ferrocarril, la Estrada de Ferro Mauá (1854), fue construido con financiamiento y tecnología británica, lo que introdujo ingenieros extranjeros y modelos de concesión privada. Durante algunos años, compañías extranjeras, como la Railway Company, administraron tramos del ferrocarril en Brasil.

El análisis de este artículo se centra específicamente en los tiempos de administración de la RFFSA. Según el sitio oficial del Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT), la Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA) fue creada por la Ley nº 3.115, de 16 de marzo de 1957, mediante la consolidación de 18 ferrocarriles regionales, promoviendo un mayor control sobre el transporte ferroviario en el país. Con su creación, se produjo la nacionalización del ferrocarril en el Nordeste, aunque muchos puentes ferroviarios y otras construcciones aún dependían de herramientas y tecnologías importadas. No obstante, con el paso de los años, se modificó el proceso de inversión en la economía, y la construcción de carreteras pasó a ser el foco principal y la prioridad, especialmente a partir de la década de 1960, durante el gobierno del presidente Juscelino Kubitschek.

Con el avance de la privatización de la RFFSA y la consecuente desactivación de ramales y retiro de rieles, la realidad brasileña contrasta con la de otros países, que continúan invirtiendo fuertemente en la expansión ferroviaria y acompañando la globalización tecnológica. Este trabajo tiene como objetivo analizar que diferentes del desarrollo de los ferrocarriles en países extranjeros —marcados por la continuidad de las inversiones y la modernización tecnológica— a realidad brasileña é caracterizada por la estagnación y el desmantelamiento progresivo del sistema ferroviario. El análisis bibliográfico será complementado con la metodología de la Historia Oral, incorporando narradores que vivieron las décadas de funcionamiento de la RFFSA.

1. LA MODERNIDAD LLEGA AL INTERIOR DE BRASIL

El mundo moderno está repleto de innovaciones derivadas de la Revolución Industrial, y uno de los elementos que marcó un avance significativo en la sociedad fue la aparición de los ferrocarriles. (Rodrigues, 2020) El historiador Eric Hobsbawm, en su obra clásica *La era de las revoluciones (1789-1848)*, señala que la Primera Revolución Industrial, “desde cualquier punto de vista, fue probablemente el acontecimiento más importante de la historia del mundo, al menos desde la invención de la agricultura y las ciudades”. (Hobsbawm, 1917: 60).

En 1854, el ferrocarril llegó a Brasil por iniciativa de Irineu Evangelista de Sousa, conocido como el vizconde de Mauá, uno de los empresarios más importantes del Imperio brasileño, que destacó como industrial y banquero con un proyecto orientado a la modernización económica del país. En estrecha relación con el capital y la tecnología ingleses, desempeñó un papel relevante en la introducción y expansión del ferrocarril en Brasil. Recibió el título de barón en 1854 y el de vizconde en 1874.

Caldeira (1995) analiza su trayectoria y afirma que el Barón de Mauá fue propietario de bancos ferrocarriles, compañías navieras y servicios públicos, sus empresas traspasaron las fronteras nacionales, llegando a otros países. El banquero tenía mucha influencia en el panorama político brasileño. Gracias a ello, el empresario contó con el apoyo del emperador para la instalación de las primeras vías férreas que recibió Brasil.

La llegada del ferrocarril al interior de Brasil supuso un hito histórico y cultural para la historiografía ferroviaria, ya que cada estación de tren existente en los municipios brasileños se considera un símbolo de aquella época ferroviaria en la zona. “Las estaciones de tren eran las puertas de la ciudad moderna. Proporcionaban la primera y la última impresión a los viajeros; revelaban la prosperidad del país, incentivando la iniciativa de sus ciudadanos”. (Mont’alverne, 2015: 55). En consonancia con la autora, la estación de tren se fue constituyendo como un espacio de llegadas y partidas que permitía a estas personas (re)conocer la llegada de diferentes culturas al espacio que les pertenecía, (des)construyendo así historias.

Al analizar la historia del ferrocarril en Ceará, destaca un momento especialmente significativo, sobre todo para los agentes directamente implicados en su implantación: el periodo marcado por la insistencia en la necesidad de construir las vías férreas. En este contexto, Alencar (2021) afirma que se esgrimían diferentes argumentos —de carácter económico, patriótico y social—, incluida la idea de socorrer a la población durante los periodos de sequía, entre otros elementos que contribuían a legitimar este proyecto.

Se partía, pues, de la premisa de que el ferrocarril promovería el «desarrollo» de la sociedad. Sin embargo, un análisis más crítico sugiere que los beneficios de ese progreso se concentraron, en gran medida, en manos de determinados grupos empresariales. Esta situación se agravó en el contexto de la privatización, que, lejos de democratizar los beneficios, acabó favoreciendo a una minoría ya privilegiada.

En este sentido, la privatización puede entenderse no solo como un intento de reestructuración del sector, sino también como un mecanismo que contribuyó al mantenimiento —e incluso a la profundización— de las desigualdades. Mientras que determinados empresarios se beneficiaron, la población trabajadora, especialmente aquellos que dependían del tren como principal medio de transporte, sufrió pérdidas significativas, lo que puso de manifiesto las asimetrías generadas por este proceso.

2. SE HA IDO QUIEN TANTO SE MARCHABA: EL COMIENZO DEL FIN DE LA RFFSA

Lo que en su día fue símbolo de progreso y modernidad pasó a asociarse con el atraso, y a menudo se percibe como algo obsoleto. El descontento de la población ante la privatización del sistema ferroviario se hizo evidente en la sociedad brasileña, especialmente en el Nordeste. Este proceso, que se intensificó tras la desactivación de los trenes de pasajeros, dejó profundas huellas, sobre todo entre las clases más populares, que utilizaban el tren como principal medio de transporte.

Desde esta perspectiva, cabe destacar el testimonio del señor Rodrigues, un antiguo ferroviario del interior de Ceará que vivió ese momento de la privatización: “Acabaron con la RFFSA, pero no acabaron

con los ferroviarios” (Rodrigues, 9 de may. 2023). Es decir, aunque la privatización de la RFFSA supuso la rescisión de los contratos de trabajo, quedando una empresa subcontratada para gestionar el ferrocarril, por otro lado, los ferroviarios, los trabajadores que construyeron el ferrocarril, siguen vivos para contarnos el proceso.

Al igual que las vías férreas se construyeron con fines lucrativos, la desaparición de la RFFSA estuvo relacionada con la búsqueda de una gestión más rentable y eficiente del sistema ferroviario brasileño. Así pues, ambos momentos se centraron en una política lucrativa para el Gobierno. Por lo tanto:

A pesar de que contamos con una legislación laboral de las más avanzadas del mundo, conseguida gracias a diversas formas de lucha que culminaron en la Constitución de 1988, el periodo de recesión económica de los años noventa y la victoria política de las fuerzas liberalizadoras propiciaron la reducción del Estado, la apertura económica al capital extranjero, así como la externalización, las privatizaciones y la flexibilización de los derechos sociales. (Decker e Kneipp, 2011: 146)

A pesar de contar con una legislación laboral reconocida internacionalmente, la coyuntura económica y política de la década de los noventa impulsó transformaciones en el mercado laboral y en las relaciones laborales, lo que a menudo dio lugar a situaciones de precariedad, recorte de derechos e inseguridad para los trabajadores. Sin embargo, al reflexionar sobre este proceso, Santos, en su investigación defendida recientemente (2023), señala que «el principio del fin» se produjo incluso antes de 1990.

La sociedad brasileña fue testigo de grandes cambios con la llegada de los años noventa; tras las elecciones de 1989 y la victoria del candidato Fernando Affonso Collor de Mello, la economía de Brasil sufriría ajustes basados principalmente en la apertura comercial y las privatizaciones. (Santos, 2023: 77-78)

La llegada de Collor de Mello a la presidencia de Brasil trajo consigo un conjunto de políticas conocidas como el Plan Collor,¹ cuyo objetivo era una serie de reformas y medidas destinadas a reestructurar la economía brasileña. Entre estas medidas se encontraban la apertura comercial y las privatizaciones, consideradas instrumentos clave para la modernización y la reorganización del panorama económico del país. Por ello, los relatos de las personas que vivieron ese contexto son fundamentales para comprender el impacto que tuvo ese momento en sus vidas.

3. LAS NARRACIONES ORALES Y EL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN

Resulta fundamental comprender el proceso de privatización a la luz de las reflexiones de Maurice Halbwachs (1990), quien acuñó el concepto de «marcos sociales de la memoria». El autor se refiere a las estructuras sociales que orientan la construcción de las narrativas a través de la rememoración, entendiéndolas como contextos o escenarios de la vida social. Para Halbwachs, dichos marcos corresponden a memorias moldeadas por los contextos colectivos, que funcionan como ámbitos de significado que actúan como puntos de referencia para los individuos.

En este sentido, “la memoria del trabajo se caracteriza por ser individual, ya que se vincula a las experiencias y vivencias de ese sujeto que es único, aunque contiene aspectos de la memoria de un grupo” (Ferreira, 2021: 111). Por lo tanto, la memoria del trabajo ferroviario es una intersección entre aspectos individuales y colectivos, donde las experiencias personales se entrelazan con la cultura organizativa y las interacciones sociales, dando lugar a un entramado complejo de recuerdos que son tanto personales como compartidos con el grupo.

En esta dimensión, “el trabajo con las fuentes orales requiere un análisis capaz de percibir cómo los acontecimientos históricos interfieren en la vida de las personas y, en particular, en la de la gente común” (Leite, Silva e Lima, 2020: 256). En el proceso de entrevistas con ferroviarios de

¹ O Plano Collor foi um conjunto de medidas econômicas adotadas no início do governo de Fernando Collor de Mello, em 1990, com o objetivo principal de combater a hiperinflação que atingia o Brasil naquele período.

la categoría de trabajo manual del interior de Ceará, se constató la falta de conocimiento de este proceso a principios de la década de los 90, aunque en la capital del estado ya circulaban esos rumores. El señor Ribeiro, un testigo ocular, relata que:

En mis primeros años de trabajo aún no se hablaba de privatización. El tema empezó a estar en boca de los empleados años después de 1990, pero cuando surgieron esos comentarios, nadie se lo creía. Tenía en mente que me jubilaría en la RFFSA; al ser una empresa pública, pensaba que no desaparecería. (Ribeiro, 14 de ago. 2023)

El señor Ribeiro comenzó a trabajar en 1980, cuando la empresa aún se encontraba en plena prosperidad. Para los trabajadores que formaban parte del colectivo de mano de obra no cualificada, la información tardó más en difundirse. La historiadora Paula (2008) afirma que “el proceso de desmantelamiento de la RFFSA abarca los gobiernos de los presidentes Fernando Henrique Cardoso y Luiz Inácio Lula da Silva, en un proceso de continuidad y profundización de las medidas”. (Paula, 2008: 61). Sin embargo, Santos (2023) demuestra lo contrario, cuando narra que:

Hubo tres fases principales de privatización en los años 90: la primera tuvo lugar durante el Gobierno de Collor, el presidente que inició el proceso legal de privatizaciones; la segunda fase se produjo durante el Gobierno de Itamar Franco, que dio continuidad al proceso iniciado por Collor, y la tercera y más importante, durante el gobierno de FHC, que perfeccionó el plan iniciado por Collor de Melo; entre las empresas privatizadas por Fernando Henrique se encuentran Vasp, Vale do Rio Doce, Usiminas, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Telebrás, Rede Ferroviária Federal [...]. (Santos, 2023: 86)

A pesar de que se había instaurado el proceso legal de privatización, se estaba desarrollando un contexto informal. Así pues, se puede afirmar que el presidente Fernando Henrique no solo dio continuidad al plan iniciado por Collor, sino que también lo perfeccionó y lo intensificó de manera significativa, adoptando explícitamente una postura neoliberal. En este pasaje, la autora revela el desmantelamiento a partir de 1990; sin embargo, se puede señalar, por el contrario, a través de

las fuentes utilizadas, que el desmantelamiento ya se producía antes de 1990. Este desmantelamiento se reflejaba en las especulaciones de quienes formaban parte del ferrocarril. Estas conversaciones se centraban en una categoría más «privilegiada» de la jerarquía, como es el caso de los ingenieros.

La empresa se encontraba sumida en una crisis financiera crónica y necesitaba una gran cantidad de recursos para sanear sus deudas, llevar a cabo el mantenimiento adecuado de sus activos operativos y realizar las inversiones indispensables para satisfacer la demanda de transporte. Además, la RFFSA contaba con una plantilla sobredimensionada y su privatización exigiría sin duda una reducción drástica de dicha plantilla, lo que podría causar un gran revuelo en el proceso, al igual que ocurrió en algunos países que privatizaron sus empresas. (Sousa e Prates, 1997: 120)

En un intento por explicar las razones del desmantelamiento del ferrocarril, el señor Ferreira, un obrero que se encargaba del mantenimiento de la línea, cuenta que uno de los motivos fue la falta de autoridades más responsables que gestionaran los beneficios obtenidos y no los utilizaran en beneficio propio. Así, relata

La RFFSA se privatizó debido al descuido y a la falta de liderazgo de una administración sólida. Los ingresos fueron quedando por debajo de los beneficios. Es como si la oferta fuera inferior a la demanda, los gastos superaran los ingresos, y se llegó al punto en que el Gobierno tuvo que tomar esta medida. (Ferreira, 10 de may. de 2023)

Al analizar el fragmento anterior, es posible reflexionar, con base en Barroso (2021) que las experiencias del señor Ferreira se plasman tanto en los recuerdos como en las narrativas que estos generan en sus actos de habla. De este modo, sus opiniones y percepciones pueden incorporar sus recuerdos. Según lo que cree este narrador, las empresas, al igual que la RFFSA, influidas por el neoliberalismo, funcionaban con un número excesivo de empleados, remunerándolos por encima de la media de productividad y, como resultado, registrando pérdidas debido a una gestión inadecuada. Por lo tanto, muestra una postura indignada ante el desmantelamiento que se produjo, describiendo de forma incisiva y con gran acierto lo que estaba contando. Su semblante en ese momento se caracteriza por el temor, lo que nos lleva a reflexionar a partir de la expresión “y si”: ¿Y si hubieran cuidado mejor de la empresa?

Lo que describe el señor Ferreira puede haber contribuido a una serie de dificultades financieras y operativas a las que se enfrentó la RFFSA a lo largo de sus últimos años de gestión. En este sentido, es posible pensar, con Stampa (2011) que se hizo evidente la necesidad de privatizar bienes y servicios de carácter público, lo que supuso enormes sacrificios para las clases trabajadoras. Así, a medida que se alimentaba la creencia de que la privatización podría conducir a una mayor eficiencia y a una mejora en la gestión de los recursos, se entendía que también podría acarrear consecuencias sociales negativas.

Santos (2023) coincide con la socióloga Inez Stampa al señalar a los individuos como los más perjudicados en este proceso de desmantelamiento. “Los procesos de privatización de la década de 1990 provocaron una serie de perjuicios para la población brasileña; los más perjudicados fueron las personas con bajos ingresos y, en el caso de los ferrocarriles, especialmente los trabajadores operarios” (Santos, 2023: 92). Así, la transferencia al control privado provocó despidos masivos, la precarización de las condiciones laborales y la reducción de los servicios ofrecidos.

Hay nuevas cuestiones que resultan fundamentales para comprender los procesos de privatización en Brasil en la década de 1990, especialmente cuando se analizan a partir del diálogo con antiguos trabajadores. La entrevista, en este contexto, se configura como un espacio privilegiado para la construcción del conocimiento, ya que, como señala Alessandro Portelli (1996), se trata de un momento en el que se encuentran diferentes experiencias de vida, tejiendo relaciones que amplían la comprensión histórica.

Al aplicar estas reflexiones al proceso de privatización de la Rede Ferroviária Federal S.A., llevado a cabo en 1997, se pone de manifiesto que tales transformaciones no pueden entenderse únicamente a través de documentos oficiales o análisis económicos. Los relatos de los trabajadores permiten acceder a dimensiones subjetivas de este proceso, revelando impactos sociales, afectivos e identitarios que a menudo quedan silenciados en los discursos institucionales.

De este modo, al incorporar la historia oral como metodología, es posible cuestionar las versiones hegemónicas sobre la privatización, poniendo de manifiesto no solo sus implicaciones estructurales, sino también sus repercusiones en la vida cotidiana y en las trayectorias vitales de quienes vivieron directamente ese proceso. Así, más que un cambio administrativo, la privatización de la RFFSA surge, en los recuerdos de los trabajadores, como una profunda ruptura en las formas de trabajo, de pertenencia y de relación con el universo ferroviario.

CONCLUSIONES

Las consecuencias de los “vientos neoliberales” (Decker e Kneipp: 2011) han afectado al funcionamiento del ferrocarril en Ceará. En términos de eficiencia e impacto económico, la privatización ha sido objeto de análisis y debates a lo largo del tiempo, con diferentes interpretaciones sobre sus resultados.

La trayectoria de Rede Ferroviária Federal S.A. demuestra que el proceso de privatización no se limitó a una reconfiguración administrativa, sino que supuso el desmantelamiento progresivo de una política de integración territorial y movilidad social, históricamente vinculada a los ferrocarriles.

A lo largo de este estudio, se ha podido observar que la retirada de servicio de los trenes de pasajeros y la supresión de ramales no solo alteraron la lógica del transporte en el país, sino que también provocaron cambios significativos en las experiencias vitales de los trabajadores y las comunidades que dependían directamente de ese sistema. En este sentido, el ferrocarril deja de entenderse únicamente como infraestructura y pasa a considerarse un espacio de sociabilidad, memoria e identidad.

Sabemos que la investigación es una interpretación de la realidad y que pensar la historia a través de las narrativas de los propios entrevistados significa también ampliar el campo de la investigación histórica y las formas de interpretación; así, buscamos comprender cómo estos sujetos sociales actúan en sus tiempos y sus espacios, y los problemas de representación a partir de sus memorias.

REFERENCIAS

FUENTES ORALES

FERREIRA, José Edilson de Sousa, 67 años, trabajador de vía permanente de la RFFSA, Reriutaba, Ceará, 2023.

RIBEIRO, Manoel de Moraes, 64 años, trabajador de vía permanente, Reriutaba, Ceará, 2023.

RODRIGUES, Antonio Marques, 66 años, trabajador de vía permanente de la RFFSA, Reriutaba, Ceará, 2023.

BIBLIOGRAFÍA

Alencar, Igor Carlos Feitosa (2021). O Ceará enferrujado: a ferrovia e os trilhos da modernização do território. Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade Federal da Paraíba.

Barroso, Eloísa Pereira (2021). "Reflexões sobre a velhice: identidades possíveis no processo de envelhecimento na contemporaneidade". *Revista História Oral*, 24, pp. 9-27. Disponível <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/1128> [28/3/2026]

Caldeira, Jorge (1995). *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Companhia das letras.

Decker, Elton Luiz y Kneipp, Katia Teixeira (2011) "Nos trilhos da memória": construindo uma memória visual dos trabalhadores ferroviários". *Revista História Oral*. 14, pp. 9-27. Disponível <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/227> [20/3/2026]

Halbwachs, Maurice (1990). *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice: Editora Revista dos Tribunais.

- Leite, Valéria de Jesus, Silva, Rosane Marçal da y Cíntia Fiorotti Lima (2020). “Experiências de pesquisa com trabalhadoras e trabalhadores por meio de fontes orais na História Social: caminhos e possibilidades”. *Revista História Oral*, 23, pp. 7-18 Disponível <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/1081> [28/1/2026]
- Mont’alverne, Glória Giovana Saboya (2015). *A Ferrovia e a Cidade: desafios da modernidade em Sobral. (1870-1920)*, Ecoa, Sobral.
- Paula, Dilma Andrade de (2008). “154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem?”. *História Revista (UFG)*, 13, pp. 45-69. DOI: <https://doi.org/10.5216/hr.v13i1.5413>
- Pereira, José Hamilton y Muniz, Túlio (2011). *Os descaminhos de Ferro do Brasil*. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora.
- Portelli, Alessandro (1996). “A Filosofia e os fatos”. *Revista Tempo*. 1, pp. 59-72. Disponível em <https://www2.historia.uff.br/tempo/v-1-n-2/> [28/3/2026]
- Rodrigues, Silva, Sousa, y Lara lutife (2020). A história não perdeu o trem: o advento da ferrovia na região Norte do Ceará. *Brazilian Journal of Development*, 6, pp. 75274–75285. DOI: <https://doi.org/10.34117/bjdv6n10-088>
- Santos, Jessica Kaline Oliveira (2021) Entre ruínas e memórias: declínio, privatização e abandono da Estação Ferroviária de Campina Grande-PB (1998-2019) Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal de Campina Grande.
- Sousa, Raimunda Alves de y PRATES, Haroldo Filho (1997) “O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados”. *Revista da BNDES*, 4, pp-119-142. Disponível [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/13817/2/RB%2008%20O%20processo%20de%20desestatiza%C3%A7%C3%A3o%20da%20RFFSA%20\[...\]_P_BD.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/13817/2/RB%2008%20O%20processo%20de%20desestatiza%C3%A7%C3%A3o%20da%20RFFSA%20[...]_P_BD.pdf) [20/3/2026]
- Stampa, Inez (2011) *Nos trilhos da privatização: Ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão*. São Paulo: Annablume.

LA RED FERROVIARIA FEDERAL SOCIEDAD ANÓNIMA (RFFSA): ¿SÍMBOLO DE LA MODERNIDAD EN EL NORDESTE BRASILEÑO?

13