

Patrimônio ferroviário e Política Nacional: Paradoxos da Modernidade brasileira: vestígios das paisagens históricas da produção do Estado do Rio de Janeiro

Patrimonio ferroviario y política nacional: paradojas de la modernidad brasileña: vestigios de los paisajes históricos de la producción del Estado de Río de Janeiro

SIMPÓSIO: Eixo 6 – Representações, memórias e figurações

Mônica Regina Silva Hermano Caldas

Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense / UFF, Bolsista da CAPES, Brasil
e-mail: monica.planejamento@gmail.com

Marcia Regina da Silva Ramos Carneiro

Professora Doutora Associada do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional / Docente do Mestrado Profissional de Ensino de História - ProfHistória da Universidade Federal Fluminense / UFF, Brasil
e-mail: marciarrcarneiro@gmail.com

Resumo: A construção de Ferrovias brasileiras teve impulso em contexto de crise política durante a transição do regime colonial à Monarquia Constitucional, posta em suspenso pela ausência do monarca Pedro I. Setores da classe senhorial agrária brasileira assumiram a direção do Estado, pondo em ação projeto modernizador de interesse industrializante do imperialismo inglês, paradoxalmente, escravocrata. Atividades de montagem e operação, recursos materiais e técnicos da Ferrovia brasileira do século XIX atendiam aos interesses monopolistas do capitalismo inglês. No Segundo Reinado, setores hegemônicos mantiveram-se atrelados a um ideal de progresso industrial dependente, como aspecto “complementar” da economia brasileira em sua integração ao mercado mundial capitalista com permanência e intensificação da exploração escravista. A partir da segunda metade do século XIX os empreendimentos ferroviários na Província do Rio de Janeiro, que continham concepção de urbanidade civilizatória na Capital do Império e da República, a cidade do Rio de Janeiro, promoveram a criação e uso das Linhas Férreas: D. Pedro II e Dona Leopoldina. O ano de 1960 marcou a mudança do eixo geopolítico brasileiro para Brasília. As Histórias das Linhas Férreas serão abordadas neste trabalho levando em consideração a composição classista do Estado brasileiro nos Períodos Imperiais e Republicanos considerando o

uso das Ferrovias fluminenses como espaços de disputa econômica, política e cultural na perspectiva de construções de Patrimônio de uso econômico e de Patrimônio cultural destinado à uma memória coletiva nostálgica que, comumente, é compreendida como irrecuperável, como vestígio na paisagem, diante dos projetos econômicos governamentais que priorizam, desde a década de 1950, o uso de combustíveis fósseis como modelo energético. A proposta de análise, utilizando-se de documentações estatais, pretende abarcar reflexão dialética gramsciana acerca dos paradoxos presentes em projetos modernizadores de políticas públicas que, a longo prazo, demonstram-se limitadas e limitadoras de projeto patrimonial democrático e participativo.

Palavras-chave: Modernização; Estado; Ferrovias fluminenses; Patrimônio; Cidade do Rio de Janeiro.

Resumen: *La construcción de ferrocarriles brasileños cobró impulso en el contexto de una crisis política durante la transición del régimen colonial a la Monarquía Constitucional, que fue suspendida por la ausencia del rey Pedro I. Sectores de la clase agraria terrateniente brasileña asumieron el control del Estado, implementando un proyecto de modernización de interés industrial para el imperialismo británico, paradójicamente, esclavista. Las actividades de montaje y operación, así como los recursos materiales y técnicos del ferrocarril brasileño del siglo XIX, sirvieron a los intereses monopolísticos del capitalismo británico. Durante el Segundo Reinado, los sectores hegemónicos permanecieron atados a un ideal de progreso industrial dependiente, como aspecto "complementario" de la economía brasileña en su integración al mercado mundial capitalista, con la permanencia e intensificación de la explotación esclavista. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, las iniciativas ferroviarias en la provincia de Río de Janeiro, que contenían una concepción de urbanidad civilizadora en la capital del Imperio y la República, Río de Janeiro, promovieron la creación y el uso de las líneas ferroviarias Dom Pedro II y Dona Leopoldina. El año 1960 marcó el desplazamiento del eje geopolítico brasileño hacia Brasilia. En este trabajo se abordarán las Historias de las Líneas Ferroviarias, considerando la composición de clase del Estado brasileño en los períodos imperial y republicano, considerando el uso de los ferrocarriles de Río de Janeiro como espacios de disputa económica, política y cultural desde la perspectiva de la construcción de un patrimonio para uso económico y un patrimonio cultural destinado a una memoria colectiva nostálgica, comúnmente entendido como irrecuperable, como un vestigio en el paisaje, frente a los proyectos económicos gubernamentales que, desde la década de 1950, priorizaron el uso de combustibles fósiles como modelo energético. El análisis propuesto, basado en documentación estatal, busca abarcar una reflexión dialéctica gramsciana sobre las paradojas presentes en los proyectos de modernización de políticas públicas que, a largo plazo, resultan limitados y limitantes para un proyecto patrimonial democrático y participativo.*

Palabras clave: Modernización; Estado; Ferrocarriles de Río de Janeiro; Patrimonio; Ciudad de Río de Janeiro.

Introdução

As políticas de infraestrutura e transportes foram decisivas na formação do território brasileiro, notadamente no âmbito da economia de mercado capitalista. Tendo o sistema ferroviário atendido à Economia brasileira por quase um século, a escolha do modal rodoviário em detrimento da ferrovia na matriz de transportes brasileira, na segunda metade do século XX, acarretou consequências na forma da urbanização do território que acabou por prevalecer, e é visível em seus contornos atuais. Prevaecem, ainda, as desigualdades socioespaciais impostas pela crescente produção do espaço urbano onde o capital imobiliário e a indústria automobilística interferiram, mesmo que indiretamente, na determinação dos investimentos. Esses, frutos de decisões políticas, muitas vezes se fazem em locais estratégicos, beneficiando minorias, grupos com maior poder aquisitivo, deixando de lado os de menor renda, necessitados de melhores condições de habitação, saneamento, transporte e outras infraestruturas.

Desde a década de 1950, o transporte ferroviário, um transporte econômico, pontual, eficaz, passou gradativamente a perder sua importância para o transporte rodoviário e, pelo fato de seus ramais serem extintos, houve degradação de seus bens móveis e imóveis, como material rodante e prédios de estações. A falta de uma política habitacional, federal, estadual e municipal, acarretou assentamentos informais nas áreas abandonadas em muitos municípios brasileiros, além de ter se refletido na economia das cidades e bairros periféricos, que tinham no transporte ferroviário o centro de sua relação com as metrópoles.

Os vestígios das ferrovias encontram-se tomados pelo descaso. No entanto, em algumas cidades, velhos edifícios e trechos do caminho de ferro, com seus dormentes, ainda mostram pistas de um sistema econômico que integrava, no antigo Estado do Rio, as Usinas do Norte e Noroeste Fluminense à capital Niterói, através da Estrada de Ferro Leopoldina. A partir da Estação Central do Brasil, outros caminhos de ferro integravam a economia do Sul Fluminense, a dos Estados de São Paulo e Minas Gerais.

O exame das transformações e permanências materiais dos objetos na paisagem e sua historicidade, como aponta Araújo (2019), ao pesquisar as paisagens geográficas do Norte e Noroeste fluminense, com das Usinas sucroalcooleiras, demonstra àqueles que passam e ao que investigam, os trajetos de um sistema econômico traçado pelas linhas férreas, que se traduz hoje em patrimônio histórico, industrial e afetivo/cultural.

Neste sentido, a análise de Antonio Gramsci (2000) contribui para a reflexão acerca das complexidades das relações políticas e econômicas que acerbam as disputas de poder e a produção da cultura ligada à presença material de patrimônio ferroviário, tratado como “nostalgia” e as adequações culturais ao uso do transporte rodoviário servido por rodovias transmunicipais e pelas estradas de terra.

No sentido da reflexão gramsciana, ressalta-se que as decisões políticas estão atreladas aos interesses dos setores economicamente hegemônicos e que as escolhas a partir das sucessões hegemônicas estabelecem tanto econômica quanto culturalmente, o que “deve” ser lembrado.

Entre fins do século XIX e até a atualidade, os interesses econômicos foram modificados e, com as mudanças, as políticas estatais acompanharam esses interesses buscando fomentar, por meios políticos, as demandas dos grupos econômicos brasileiros.

Neste artigo busca-se discutir a evolução do transporte ferroviário no Brasil, enfatizando a importância da Rede Ferroviária Federal S.A. no desenvolvimento das cidades e na estruturação do Estado do Rio de Janeiro até a década de 1940, quando por decisão do Estado, os investimentos em ferrovias passaram gradativamente a cair com incentivo ao transporte rodoviário. A pesquisa relaciona a atual malha ferroviária brasileira com a de outros países emergentes na atualidade e aponta a degradação do patrimônio ferroviário nas cidades brasileiras, destacando o caso do Rio de Janeiro, demonstrando que a falta de incentivo neste modal de transportes apresenta reflexos na economia e no desenvolvimento das cidades brasileiras.

Trata-se, ainda, de apontar como os vestígios das antigas redes ferroviárias permanecem nas paisagens e como as representações destes vestígios são interpretadas, ora como decadência, ora como nostalgia de desenvolvimento pacífico e bucólico que não absorve a formação de uma classe ferroviária combativa, deste a organização mutualista no século XIX e durante anos de luta sindical por conquistas trabalhistas e pela democracia brasileira, conforme indica pesquisa de Emerick (2026) sobre sindicalismo ferroviário e repressão durante a Ditadura Empresarial Militar.

Assim, se busca demonstrar contradições explícitas entre projetos sistêmicos de infraestrutura urbana democrática e as relações superestruturais que abarcam Política Pública e Direitos Sociais e Trabalhistas que cercam a História da malha ferroviária brasileira e sua alienação patrimonial.

O transporte ferroviário ao longo dos governos

No Brasil, o sistema ferroviário constituiu desde seu início um importante instrumento para o desenvolvimento e a estruturação territorial do país, com relevante função para o crescimento de bairros e cidades. No Estado do Rio de Janeiro, os ramais ferroviários contribuíram para o deslocamento do principal eixo de circulação de mercadorias e passageiros, das vias fluviais e da Baía de Guanabara para as vias terrestres e a Baixada da Guanabara e permitiram a interiorização do território, transpondo os obstáculos das serras fluminenses.

No entanto, as políticas governamentais voltadas para o rodoviarismo, principalmente, a partir da década de 1950, fizeram com que o transporte ferroviário entrasse em decadência. Vários ramais foram desativados e grande parte do patrimônio degradou-se com a depreciação de estações ferroviárias de valor histórico e com o abandono de imensas glebas, como os pátios de estações

Assim, podemos constatar que ao longo dos diversos governos, o Brasil experimentou modelos econômicos que definiram as estratégias do desenvolvimento do país.

No período colonial (1500/1822), a economia brasileira era uma extensão portuguesa na América e a má situação econômica de Portugal, somada à falta de interesse em gastos com a colônia refletiram no seu lento desenvolvimento. Nesse período, o transporte terrestre era feito em caminhos precários, por tração animal e se fazia conforme as necessidades da economia açucareira, mineradora e demais interesses dos colonizadores.

Durante o Império (1822/1889), contudo, podemos perceber a realização de investimentos no Brasil. Apesar da abertura dos Portos e a vinda da Corte Portuguesa terem acontecido em 1808, grande parte dos investimentos realizados no Brasil se fizeram após a sua independência. Visavam melhores condições de vida na colônia, com obras de saneamento básico para

eliminação de epidemias e a construção das primeiras ferrovias e estradas calçadas, permitindo o crescimento das vilas e cidades.

Para o desenvolvimento das estradas de ferro havia necessidade da expansão da indústria ferroviária no país ou da importação desses produtos, já que a ferrovia envolvia tecnologia e mão de obra especializada que o país não dispunha. Além disso, o fato do Brasil apresentar pequena faixa de litoral seguida de escarpas de serra, aumentava as dificuldades para a interiorização do território, e para transpor essa barreira, a construção da ferrovia deveria envolver grandes inovações e desafios.

Capitais brasileiros, através de instituições bancárias e do Estado, somados aos capitais e tecnologias ingleses, possibilitaram o surgimento do transporte ferroviário no território brasileiro no segundo quinquênio do século XIX. Este transporte contribuiu para o desenvolvimento da indústria, fazendo escoar sua produção e também criou uma relação de interdependência entre os bairros e entre as cidades. A ferrovia contribuiu para que se iniciasse o processo de suburbanização, com as moradias se deslocando para longe dos locais de trabalho e posteriormente iniciou o processo das “cidades-dormitório” com moradia e trabalho em diferentes cidades.

Segundo informações do I Centenário das Ferrovias Brasileiras (IBGE, 1954), quando a monarquia extinguiu a extensão ferroviária total no país era de 9.583 km e ao encerrar o século XIX, a extensão ferroviária era de 14.915,5 km.

Durante a República Velha (1889/1930) iniciou-se o controle público das ferrovias que antes só se fazia pelo setor privado, com o fluxo do transporte de passageiros, de produtos agrícolas e da indústria que se iniciava no país. Entre 1889 e 1930, houve um incremento de 22.894 km na malha ferroviária brasileira, que atingiu 32.478 km de extensão em 1930, sendo esse período considerado o de maior crescimento de ferrovias no território nacional (IBGE, 1954).

Entre 1930 e 1960, do primeiro governo Vargas até o final do governo Juscelino Kubitschek, com a transferência da capital para Brasília, percebe-se uma fase de pouco crescimento da malha ferroviária brasileira, quase uma estagnação.

Segundo dados do IBGE constantes na publicação do I Centenário das Ferrovias Brasileiras (1954), de 1931 até 1952, a extensão das ferrovias aumentou 4.539 quilômetros. Observa-se nesse período um crescimento maior em consequência de ter sido estabelecido oficialmente, em 1934, um plano geral ferroviário, o “Plano Geral de Viação Nacional”¹, aprovado pelo Decreto nº 24.497 de 29 de junho de 1934, resultado das intenções de desenvolvimento do governo Getúlio Vargas.

O desenvolvimentismo², no final dos anos 1940, atribuía ao Estado um papel estratégico para realizar parte substancial dos investimentos na infraestrutura e na indústria de base. Embora

¹ No “Plano Geral de Viação Nacional”, as construções das linhas férreas passaram a ter como objetivo as ligações ferroviárias, com a articulação das várias estradas de ferro, de forma a construir uma rede nacional.

² O desenvolvimentismo pode ser considerado uma reação à crise dos anos 1930, já que os países precisavam adotar ações que promovessem o desenvolvimento para superar as dificuldades causadas pela Grande Depressão (Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2012). No entanto, no caso do Brasil e de outros países periféricos, o desenvolvimentismo não promoveu o desenvolvimento igualitário, com a universalização dos direitos sociais e econômicos.

houvesse um desempenho superior em termos de taxas de crescimento do PIB, da criação de emprego, aumento de salários reais e incremento na economia, quanto aos investimentos no setor de transportes foi dada maior ênfase ao transporte rodoviário, principalmente no governo Juscelino Kubitschek.

Apesar de terem existido algumas iniciativas para aumentar a malha ferroviária brasileira, esta ainda era considerada insuficiente em face da dimensão territorial do país. A pequena extensão das ferrovias, além da falta de interligação entre elas, num país com dimensões continentais como o Brasil, evidenciava o fato de não ter sido priorizado o investimento nesse modal de transporte. Além disso, a mudança da matriz de transporte brasileiro do ferroviário para o rodoviário que vinha ocorrendo desde a década de 1940 intensificou-se e os custos de manutenção não estavam sendo suportados pelas companhias ferroviárias.

No início da década de 1950, o Governo Federal decidiu unificar a administração das 22 estradas de ferro que totalizavam 37 mil quilômetros estando espalhadas por todo país. Em 16 de março de 1957, através da Lei 3.115/2007, foi constituída a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) com o objetivo de administrar o tráfego das estradas de ferro da União. A RFFSA, com a unificação, administrava ferrovias com bitolas diferenciadas, o que gerava grandes custos de manutenção, além de deficitárias, pois alguns ramais operavam com prejuízos.

No início dos anos 1960 as ferrovias brasileiras se encontravam com grandes dificuldades financeiras, com seu passivo depreciado e material rodante incapaz de suportar as condições mínimas exigidas para o funcionamento ferroviário nacional. Durante a Ditadura Militar (1964/1985), houve uma decadência do transporte ferroviário. Contudo, o trem não só fazia o transporte de longas distâncias, mas também era transporte de massa fazendo parte da vida dos trabalhadores que residiam nos subúrbios e trabalhavam no centro das cidades. Contribuíram para a estruturação das cidades e foram decisivos para a expansão para o interior do Estado do Rio de Janeiro.

Por outro lado, o transporte ferroviário também explicitava as tensões e os conflitos. Silva (1992, p.18) afirma que na década de 1950, o próprio Estado³, entendendo o transporte como área política estratégica, interveio, seja com a força, seja com as medidas de abrandamento de tensões.

No período compreendido entre 1990 e 2003, do governo Collor até o governo de Fernando Henrique Cardoso, houve a privatização da malha ferroviária e a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, através do Decreto n.º 473/92, que propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Esse processo também resultou na liquidação da RFFSA, a partir de 07/12/99. A Rede Ferroviária Federal continuou em crise financeira, culminado com a sua extinção no ano de 2007, por meio da Lei nº 11.483/2007 que encerrou o processo de liquidação.

³ Durante o período populista, o Estado subsidiou mais amplamente as tarifas de trem e de barcas; em 1956, dialogou com os estudantes, em plena greve contra o aumento dos bondes; em 1959, ao mesmo tempo em que dialogou, utilizou forças da Marinha para sufocar a revolta contra os carreteiros. Em 1974, usou a força para acabar com os quebra-quebras de trens para, em seguida, estabelecer um plano de modernização do sistema ferroviário suburbano (Silva, 1992, p.18).

Com a extinção da Rede Ferroviária Federal S. A.⁴, em 2007, seus bens foram transferidos para a União. Os bens imóveis não operacionais foram transferidos para a União, sendo administrados pela Secretaria do Patrimônio da União, os bens móveis e imóveis operacionais foram transferidos para o DNIT, e coube ao IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural (BRASIL, 2007). Com a soma desse grande patrimônio às áreas da União, houve a necessidade de resguardar esses bens de invasão e ocupações irregulares e também de promover a sua melhor destinação, porém a falta de documentação e delimitação das áreas tornaram-se obstáculos para sua gestão.

De 2003 até a data atual, as principais ações em relação ao transporte ferroviário foram a criação da VALEC – empresa pública controlada pela União com o objetivo de construir e explorar a infraestrutura ferroviária, conforme a Lei nº 11.772/2008, e o aumento das concessões de ferrovias (BRASIL, 2008). Entretanto a malha ferroviária ainda é muito reduzida para as dimensões do país. Atualmente, o Brasil possui cerca de 29.000 km de estradas de ferro, tendo reduzido sua malha ferroviária para a quilometragem que possuía na década de 1920.

Verificando a necessidade de investimentos na área de infraestrutura de transportes, o Governo Federal criou em 15 de agosto de 2012, o Programa de Investimentos em Logística, com previsão de investimentos na ordem de R\$133 bilhões, sendo R\$42 bilhões em rodovias e R\$ 91 bilhões em ferrovias, com previsão de construção de 10 mil quilômetros de ferrovias no país (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2012).

A Lei nº 14.273/2021, conhecida como “Marco Legal das Ferrovias” estabeleceu um novo modelo regulatório para atrair investimentos privados para o setor, diminuir a burocracia e expandir a malha ferroviária nacional. Uma das principais prerrogativas da lei, segundo Klein (s.d.) é a diminuição da regulação no setor ferroviário de forma a eliminar os desequilíbrios existentes, retirando a exigência de concessão e introduzindo o sistema de autorização de forma a simplificar as regras, eliminar a burocracia e neutralizar a morosidade da Agência Nacional de Transportes (ANTT). A lei facilita a entrada de novas empresas investidoras no setor ferroviário por reduzir a regulação, oferecendo maior segurança jurídica para o capital privado investir na infraestrutura ferroviária no país, que há mais de 70 anos vem dependendo majoritariamente do modal rodoviário. Com este marco legal o governo pretende expandir a capilaridade da malha ferroviária possibilitando a reativação de ramais que estão atualmente inoperantes, intenciona reabilitar ramais existentes e ainda construir novos trechos de forma a otimizar o transporte de cargas a longa distância. Além disso, destaca-se que a ampliação do transporte ferroviário deverá proporcionar a redução dos custos logísticos do transporte de cargas, além de ser um modal mais eficiente e menos poluente. O Decreto nº 11.245/2022 regulamentou a Lei nº 14.273/2021 no âmbito da administração pública federal para estabelecer a forma de investimento pelo usuário investidor e pelo investidor associado, os procedimentos e os requisitos para a exploração de ferrovias, mediante outorga por autorização (Brasil, 2022)

⁴ A Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007, dispôs sobre o término do processo de liquidação e extinção da RFFSA, tendo sido convertida posteriormente na Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007.



Figura 1 – Malha Ferroviária do Estado do Rio de Janeiro (2008) Fonte: Inventariança da Extinta RFFSA/ Ministério dos Transportes (2009) Elaboração: Aloísio Gandarely e Klepper Pires Freire

Na década de 1990, o impulso desestatizante refletiu a intenção da Ditadura empresarial militar (Dreifuss, 1981 / Campos, 2022), quanto ao investimento da iniciativa privada consoante com as necessidades locais em relação às economias regionais (Moura Junior *et alii*, 2018).

De acordo com Agnaldo Oliveira Moura Junior e outros (2018), o transporte ferroviário, no Brasil, está aquém da sua capacidade territorial e das respostas às demandas econômicas. Para os autores, a malha ferroviária nacional, entre 1890 e 2016, decaiu a proporções concorrencialmente nefastas à economia brasileira.

O transporte ferroviário, sua operacionalização e o Estado do Rio de Janeiro

As primeiras estradas de ferro no Brasil foram realizadas pelo sistema de concessão para empresas particulares, as quais operavam numa área de privilégios concedidos pelo Estado. As Companhias Ferroviárias em sua maioria atuavam com equipe de técnicos estrangeiros, geralmente ingleses e muitas dessas companhias tinham sede fora do país.

O Decreto nº 100 de 1835, concedeu a uma ou mais companhias que construíssem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro até Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilégio exclusivo para o transporte de gêneros e passageiros pelo prazo de 40 anos. Outras concessões foram feitas durante o período imperial, mas a que efetivamente originou a primeira estrada de ferro do Brasil, foi a realizada através do Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852, concedendo a Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, o privilégio para a construção de uma Estrada de Ferro ligando o Porto de Mauá, no fundo da Baía de Guanabara à Raiz da Serra de Petrópolis.

Deste modo o Brasil ingressou na era ferroviária, com uma pequena estrada de ferro de 14, 5 km de extensão entre o Porto de Mauá e Fragoso (ambos no Município de Magé), inaugurada em 30

de abril de 1854, a qual foi estendida até a Raiz da Serra de Petrópolis em 1856, totalizando 16,32 km (Rodriguez, 2004, p.18). Campos (2021) anuncia que nesta primeira ferrovia do Brasil, havia um píer que se destacava por ser um prodígio da engenharia de ferro para sua época, avançando 150 metros na Baía de Guanabara, onde desembarcavam passageiros e mercadorias vindos da cidade do Rio de Janeiro, para pegar o trem na primeira estação: Guia de Pacobaíba (figura 2).

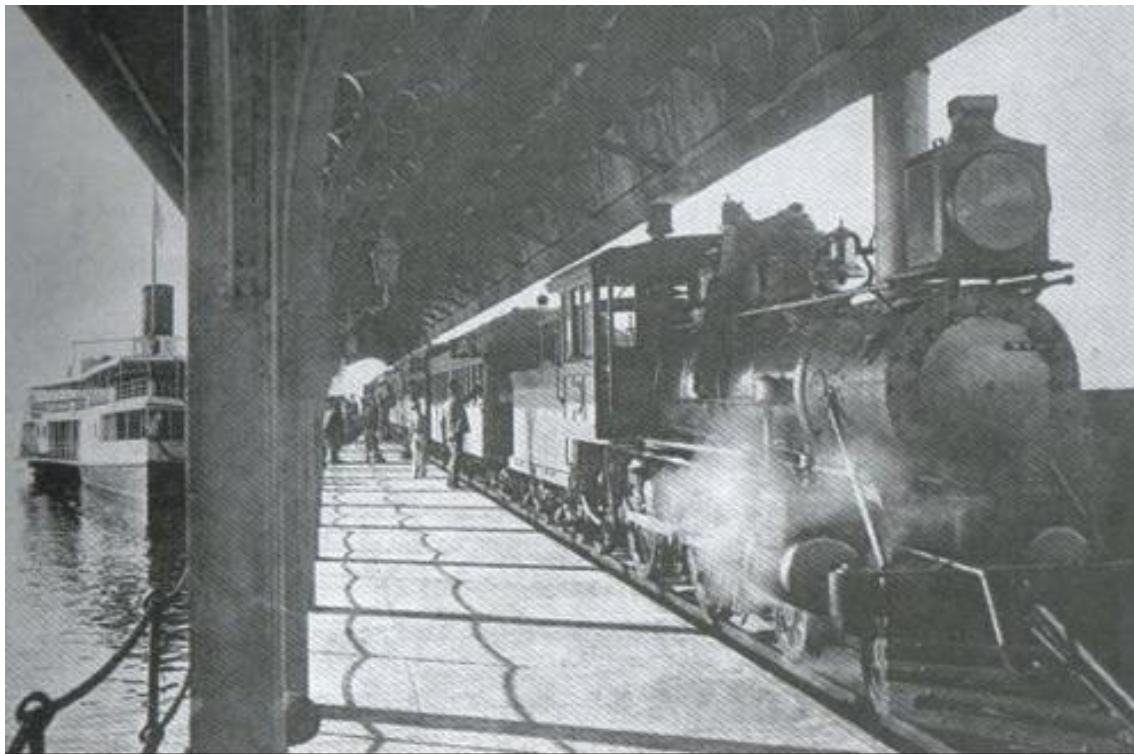


Figura 2 – Estação de Guia de Pacobaíba e Porto de Mauá, Município de Magé/RJ (s. d.)
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/guia.htm

Para realizar uma viagem da Corte até Petrópolis, havia a necessidade de se utilizar três modais de transporte: o primeiro era feito trajeto por uma linha de navegação pela Baía de Guanabara, do Porto da Prainha (atual Praça Mauá) até o Porto de Mauá (antigo Município de Estrela, atual Magé), o segundo trajeto era realizado pela Estrada de Ferro Mauá, do Porto de Mauá até Frágoso; e o terceiro percurso se fazia por transporte animal pelos caminhos existentes, de Frágoso até Petrópolis.

Segundo Rodriguez (2004, p.18), logo nos primeiros tempos, a Estrada de Ferro Mauá apresentou grandes resultados em sua arrecadação. Até 1867, esta ferrovia obteve lucros, e apenas após a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II e da Rodovia União e Indústria registrou-se um progressivo declínio da transferência de cargas para os novos concorrentes.

Em 1872, o Barão de Mauá foi contratado para executar o prolongamento da estrada de ferro até o Alto da Serra de Petrópolis e assim surgiu a “Companhia Estrada de Ferro Grão Pará”. e, em 20 de fevereiro de 1883, os trilhos chegaram a Petrópolis.

Pode-se observar que o desenvolvimento das principais estradas de ferro fluminenses contribuiu decisivamente para o deslocamento do principal eixo de circulação de mercadorias e passageiros, das vias fluviais e da Baía de Guanabara para as vias terrestres e a Baixada da Guanabara. O início

do transporte ferroviário no Estado do Rio de Janeiro contribuiu, ainda, para desenvolvimento de alguns municípios, como Petrópolis e Vassouras, porém também levou à decadência de outros, como os extintos municípios Iguaçu e Estrela.

As principais ferrovias que se desenvolveram no Estado do Rio de Janeiro foram a Estrada de Ferro Mauá (Estrada de Ferro Petrópolis), a Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro de Cantagalo e a Estrada de Ferro de Niterói a Campos. Essas ferrovias foram essenciais para o desenvolvimento do estado, e pela transformação de freguesias que até então se mantinham como exclusivamente rurais.

A Estrada de Ferro Petrópolis foi importante como transporte de pessoas e também de cargas, sendo marco para interiorização do estado, com sua extensão até o Estado de Minas Gerais.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada em 1858, permitiu o crescimento dos subúrbios ferroviários e também escoou a produção das indústrias no Rio de Janeiro. Foi inaugurada com um trecho inicial de 47,21 km, da Estação da Corte a Queimados no Rio de Janeiro.

Segundo Barbosa (2008, p.67) essa ferrovia se constituiu em uma das mais importantes obras da engenharia ferroviária do país, devido à ultrapassagem dos 412 metros de altura da Serra do Mar, com a realização de colossais cortes, aterros e perfurações de túneis, entre os quais o Túnel Grande, com 2.236m de extensão, na época, o maior do Brasil, aberto em 1864. Essa estrada de ferro transformou-se mais tarde na Estrada de Ferro Central do Brasil.

Cechin (1978, p.30) afirma que a característica mais importante do conjunto de ferrovias que compreendiam o norte fluminense e sudeste mineiro é o contínuo processo de integração horizontal que transformaria a proprietária de um mero prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II, na companhia com maior quilometragem de linhas ao fim do século – a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina ou Leopoldina Railway, que foi comprada por ingleses em 1898.

A Estrada de Ferro de Cantagalo afetou profundamente as atividades econômicas, com a interiorização do estado, levando o desenvolvimento para localidades que antes dependiam do transporte marítimo ou fluvial (Rodriguez, 2004, p.53). Já a Estrada de Ferro de Niterói - Campos ligaria a Baía de Guanabara ao Rio Paraíba do Sul passando pela Baixada Fluminense, possibilitando o transporte da produção agrícola, principalmente voltada para a exportação.

Essas quatro ferrovias (Estrada de Ferro Mauá, Estrada de Ferro D. Pedro II, Estrada de Ferro Cantagalo e Estrada de Ferro Niterói- Campos) parcialmente viabilizariam a integração do Estado do Rio de Janeiro, a qual foi completada com o transporte rodoviário.

A decadência das ferrovias e do patrimônio histórico ferroviário e ocupações informais em áreas ferroviárias

No início de sua implantação no Brasil, as companhias ferroviárias seguiam a lógica de construção da moradia operária junto ao local de trabalho, facilitando a logística do trabalho e evitando o absenteísmo.

A moradia operária era uma preocupação dos proprietários das indústrias e empresas, desde as primeiras fábricas durante o século XVII e XVIII na Inglaterra. Durante a construção das primeiras ferrovias inglesas era costume não só a construção de casas para engenheiros, como as

casas de turmas e casas para funcionários, que operavam na manutenção dos trens. A proximidade com a linha férrea permitia melhor operacionalização e evitava desperdícios de tempo e capital.

A RFFSA possuía várias áreas onde anteriormente existiam vilas com casas para funcionários da empresa que, com o passar dos anos foram se expandindo com ocupações informais nas áreas adjacentes. Geralmente a ocupação começava com os familiares dos trabalhadores ferroviários e depois se expandia para outros ocupantes até surgirem grandes áreas de assentamentos precários.

O abandono das áreas ferroviárias que vinha ocorrendo desde a década de 1950, se intensificou com a extinção da RFFSA (2007), com a deterioração de prédios de importância histórica, antigas estações, casas de turmas, casas de engenheiros e funcionários. Os leitos ferroviários dos ramais inoperantes e vários bens imóveis foram também ocupados com construções informais.

As estruturas das cidades refletiram a nova realidade no traçado baseado no transporte de automóveis e caminhões, e tiveram como consequência o deslocamento das empresas e atividades e construção dos novos bairros da cidade. Ao invés do transporte rodoviário se interligar ao traçado da ferrovia existente, construíam rodovias paralelas às ferrovias, levando à decadência as linhas férreas.

Com a privatização da malha ferroviária na década de 1990, as concessionárias receberam a concessão dos bens ferroviários necessários para a operação das linhas e também pátios de manobra, em cujos terrenos se encontravam prédios de estação. No entanto, terrenos e edificações são considerados bens independentes pela RFFSA, fazendo com que vários prédios não operacionais localizados nessas áreas operacionais ficassem abandonados pelo seu difícil acesso, já que as concessionárias mantinham a posse dos terrenos, dificultando o uso alternativo dessas edificações (INEPAC, 2006, p.5).

A Rede Ferroviária Federal no ato de sua constituição incorporou não só as faixas ferroviárias das antigas companhias ferroviárias, mas também os seus bens imóveis, edificações e terrenos. Esses terrenos muitas vezes eram imensas glebas, sem delimitação precisa nas certidões cartoriais, fato que dificultava a identificação dos mesmos e também a fiscalização de modo a evitar a sua ocupação.

Cabe ressaltar, que muitas cidades brasileiras se desenvolveram por intermédio da ferrovia e as áreas ferroviárias ocupavam zonas centrais e valorizadas, providas de comércio e infraestrutura no seu entorno. O abandono dessas áreas, somado ao grande déficit habitacional do país e alto custo da terra urbanizada, contribuíram para que surgissem aglomerados informais.

Com a extinção da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) através da Lei nº 11.483/2007, cerca de 52 mil bens patrimoniais correspondentes a terrenos e edificações foram transferidos para a União, sendo aproximadamente 10.400 desses bens imobiliários localizados no Estado do Rio de Janeiro (Ministério do Planejamento, 2009).

Estas áreas podem ser destinadas para vários empreendimentos: de interesse artístico, histórico e cultural (neste caso cedidos ao IPHAN); de infraestrutura urbana, e de transportes; voltados para educação e cultura; de habitação de interesse social, de desenvolvimento local, como os empreendimentos do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, Minha Casa Minha Vida, etc.

A decadência da ferrovia causou a perda do poder aquisitivo de parte da população. Muitos trabalhadores não conseguiram se recolocar no mercado ou se recolocaram em funções com baixas remunerações. Com a degradação das vilas operárias e com o alto valor da terra, parte dessa população passou a residir na informalidade, onde os custos com a habitação eram irrisórios.

Essas áreas abandonadas contribuíram para o aparecimento de assentamentos informais em áreas da extinta RFFSA, em diversos formatos: ocupações lineares em torno da linha férrea, ocupações que surgiram de moradias funcionais e que com o passar dos anos, se ampliaram.

O transporte ferroviário foi responsável pelo crescimento e estruturação do território brasileiro e com a extinção da RFFSA, as áreas ferroviárias perderam a sua função na cidade consolidada. Vazios urbanos foram ocupados informalmente e o patrimônio ferroviário foi depreciado, realidade que evidenciou a necessidade de se refletir sobre o uso dessas áreas.

Entretanto, a riqueza e diversidade do patrimônio ferroviário permitem variadas formas de destinação, possibilitando a recuperação das áreas degradadas e subutilizadas, inclusive para fins habitacionais para os grupos de menor renda. Além disso, o fato de as áreas ferroviárias ocuparem, na sua maioria, áreas centrais das cidades, podem ser utilizadas para projetos de desenvolvimento local, podem ter seu patrimônio edificado preservado e utilizado com novas funções como para instalação de órgãos da administração pública, para uso cultural e outros usos de benefício público de forma a contribuir para a vitalidade dos centros urbanos.

Grande parte das áreas ferroviárias se situa nos centros de vários municípios brasileiros, os quais tiveram no trem, como meio de transporte, parte de sua história. Ainda assim, observa-se a existência de assentamentos informais que surgiram em áreas ferroviárias inoperantes, mas que poderiam ter surgido em qualquer outra área vazia na região central das cidades, próxima a serviços públicos, evidenciando uma ausência de políticas públicas voltadas para a habitação de interesse social.

Para a regularização dessas áreas, contudo, tendo em vista que as linhas férreas interligavam diversos municípios, seria necessária uma ação conjunta dos diversos agentes: União, pelo fato dos bens não operacionais da RFFSA terem sido transferidos para este ente federativo; os Estados, pelo fato das áreas muitas vezes ocuparem mais de um município; os municípios envolvidos; o DNIT e a Concessionária, no caso de áreas operacionais.

Patrimônio Ferroviário: passado e presente.

Tomando por conceito “patrimônio ferroviário”, este é compreendido a partir do entendimento enquanto patrimônio cultural. Esta abordagem advém dos documentos produzidos pelo Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH): a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011).

De acordo com as decisões do TICCIH, a noção de Patrimônio Cultural/Industrial deve abranger a preservação de valores históricos, arquitetônicos, tecnológicos e científicos, o que considera a dimensão urbana e territorial.

A patrimonialização industrial visa a promoção do uso educativo de sítios industriais, como fábricas e museus, para conscientização pública. Seguindo Freire e Lacerda (2017),

O patrimônio ferroviário se projeta como paisagem industrial, como seus elementos e estruturas em relações socioespaciais; tecnologia e técnicas de trabalho; equipamentos de sinalização, manobra e comunicação, infraestruturas e superestruturas da via permanente, maquinarias e ferramentas, e *know-how* da técnica e do saber ferroviário compreendidos a partir de uma visão sistêmica. (Freire e Lacerda, 2017, p. 560).

Conforme a reflexão apresentada, conclui-se que as representações patrimoniais da História das Ferrovias brasileiras, marcadamente a que se refere aos vestígios encontrados nas paisagens urbanas e rurais do Estado do Rio de Janeiro podem ser interpretadas a partir de vieses conflitantes que abrangem relações de classe e geracionais. Entre a alternância de uso da terra e a escolha da matriz energética dos combustíveis.

Entre o progresso que se define como enriquecimento de alguns setores econômicos e políticas públicas que beneficiem a economia popular, opta-se pela maximização da exploração capitalista, nos marcos da dependência econômica em relação aos países centrais.

Aos jovens, restam as memórias dos avós que contam, com nostalgia, as suas viagens e paisagens vistas da janela de um trem.

O paradoxo da Modernidade, concebida como progresso, apresenta-se na dicotomia entre os interesses públicos e privados. E, aí, cabe a questão: quais interesses hegemônicos ditam os projetos econômicos nacionais?

Em tempos de explícita crise ambiental global, aponta-se para a necessidade de reflexão sobre o uso de matrizes energéticas renováveis e para projeção racional dos sistemas viários nacionais. Portanto, os estudos sobre a História ferroviária brasileira tornam-se urgentes e necessários.

Referências

BARBOSA, Fábio de Macedo Tristão. **Ferrovias e organização do espaço urbano em Araguari -MG (1896-1976)**. Dissertação de Mestrado em Geografia da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2008

BROME, Fernando Ribeiro Gonçalves. 2004. O Império sobre trilhos: a estrada de ferro como agente de desarticulação socioespacial da Área Metropolitana do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF.

BRASIL. Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022. Regulamenta a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/d11245.htm. Acesso em: 14 de dezembro de 2025.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 21 de maio de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm. Acesso em: 11 de outubro de 2012.

BRASIL. Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11772.htm. Acesso em: 11 de outubro de 2012.

BRASIL. Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Estabelece a Lei das Ferrovias. Brasília/DF: Presidência da República – Secretaria-Geral - Subchefia para Assuntos Jurídicos: 2021. Disponível em:



https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14273.htm. Acesso em: 26 de novembro de 2025.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A Rede Desenvolvimentista e o Novo Desenvolvimento**. Intervenção no Seminário "Desenvolvimento e Crise Global: impactos no Brasil e na América Latina", da Rede Desenvolvimentista, UNICAMP, 2012.

CENTRO INTERNACIONAL CELSO FURTADO DE POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO. **O desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: CICEF, 2012. Disponível em: http://www.centrocelsofurtado.org.br/interna.php?ID_S=72. Acesso em: 12 de outubro de 2025.

CASTELLO BRANCO, José Eduardo. **Cronologia Histórica Ferroviária. Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários**. ANTF: 2012. Disponível em: <http://www.antf.org.br/index.php/cronologia-historica-ferroviaria>. Acesso em: 11 de setembro de 2025.

CECHIN, José. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX**. Tese de Mestrado do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas: UNICAMP, 1978.

EMERICK, Hugo G. R. **Clube Ypiranga, memória e esquecimento: uma análise sobre a Comissão Municipal da Verdade de Macaé-RJ e o passado ainda presente da Ditadura Empresarial-Militar (1964–1985)**. 2026. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política). Campos: UENF, 2026.

FERREIRA, Leonardo Antônio Silvano Ferreira. **O papel do Estado brasileiro e o “novo-desenvolvimentismo”: mais do mesmo ou uma nova sociedade? Análise preliminar a partir da experiência histórica e as relações de classe**. In: Anais do XV Encontro Regional de História da ANPUH – RIO. São Gonçalo: UERJ, 2012.

FREIRE, & LACERDA. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais In **Urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana** 9 (3) • Sep-Dec 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL – INEPAC. **O transporte ferroviário no Estado do Rio de Janeiro**. In Inventário de Identificação de Bens Culturais do Estado do Rio de Janeiro – Linha Centro. Robert Anderson de Miranda Magalhães (coordenador). Rio de Janeiro: INEPAC, 2006 Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/modules/InventarioFerro/pdf3_o_transporte_ferroviario_no_est_do_rio_de_janeiro.pdf. Acesso em: 29 de outubro de 2025.

KLEIN, Mateus. **Ferrovias: marco legal, seus impactos e potencial para investimentos e desenvolvimento**. Artigo disponível no site FEDERASUL s. d. Disponível em: <https://federasuldivisaojuridica.com.br/ferrovias-marco-legal-seus-impactos-e-potencial-para-investimentos-e-desenvolvimento/>. Acesso em: 14 de janeiro de 2026.

LISBOA, Raul Maurício Cahet; NASCIMENTO, Fabrício Torres. **Elementos básicos para a normatização da faixa de domínio ferroviária urbana**. Artigo do 16º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Maceió: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2007.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para apoio ao Desenvolvimento Local. Orientação aos Municípios e Entidades Privadas sem fins lucrativos**. Brasília: SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO, 2009.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **O Programa de Investimentos em Logística destina R\$ 133 bilhões para rodovias e ferrovias.** Brasília: MT, 2012. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/noticia/conteúdo/id/65391>. Acesso em: 20 de agosto de 2025.

MIRANDA, Elis & PINHEIRO DA SILVA, Rodrigo Pereira. Transformações na Paisagem da região Norte Fluminense As Ruínas da Usina de Cana de Açúcar e Álcool de Pureza em São Fidélis (RJ) In **Terra Brasilis Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica 12 - Geografia Histórica em questão**, 2019.

PAULA, Aloísio Lélis de. **O papel da ferrovia na configuração do território de Barra Mansa – RJ.** Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2009.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória.** São Paulo: RR Donnelley, 2004.

SILVA, Maria Laís Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural Divisão e Editoração, 1992.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil.** Tese de Doutorado da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente: UNESP, 2003.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema Ferroviário e o uso do território brasileiro. Uma análise do movimento de produtos agrícolas.** Dissertação de Mestrado em Geografia. Campinas: UNICAMP, 2006.