Cadernos do Desenvolvimento Fluminense - ISSN: 2317-6539
Rio de Janeiro | n. 27 | Jul-dez. 2024
ARTIGO

FERROVIA E CIDADE: DE PASSADO HARMONIOSO A HORIZONTE CONTURBADO EM BARRA DO PIRAÍ

THE RAILWAY AND THE CITY: FROM HARMONIOUS PAST TO TROUBLED HORIZON IN BARRA DO PIRAÍ

Jéssica de Fátima Rossone Alves
https://orcid.org/0000-0002-9921-3158
Correspondência: jessica_rossone@outlook.com

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ), Rio de Janeiro, Brasil.

DOI: 10.12957/cdf.2024.86786
Recebido em: 26 ago. 2024 | **Aceito em:** 04 nov. 2024.

RESUMO

A relação entre cidade e ferrovia move este artigo. Partimos do histórico da cidade de Barra do Piraí, expondo a sua intrínseca relação com a implantação das vias férreas no século XIX; abordamos esta relação no decorrer do século XX; e trazemos o debate para o século XXI, objetivando discutir as relações de poder engendradas na gestão privatizante desta infraestrutura que atravessa o território barrense. Trata-se de pesquisa qualitativa, de caráter descritivo e exploratório, através da qual apontamos conflitos entre a conformação do espaço urbano e as operações empreendidas na ferrovia na atualidade, em decorrência da gestão privatizante da infraestrutura.
Palavras-chave: Barra do Piraí; infraestrutura ferroviária; Malha Regional Sudeste; gestão privatizante; controle territorial.

ABSTRACT

The relationship between city and railway drives this article. We start with the history of the city of Barra do Piraí, exposing its intrinsic relationship with the implementation of railways in the 19th century; we address this relationship throughout the 20th century; and we bring the debate into the 21st century, aiming to discuss the power relations engendered in the privatizing management of this infrastructure that crosses the Barrense territory. This is qualitative research, of a descriptive and exploratory nature, through which we reveal conflicts between the conformation of urban space and the operations undertaken on the railway today, identifying power relations between the concessionaire, the granting power and other public agents in management of infrastructure.
Keywords: Barra do Piraí; railway infrastructure; Malha Regional Sudeste; privatizing management; territorial control.

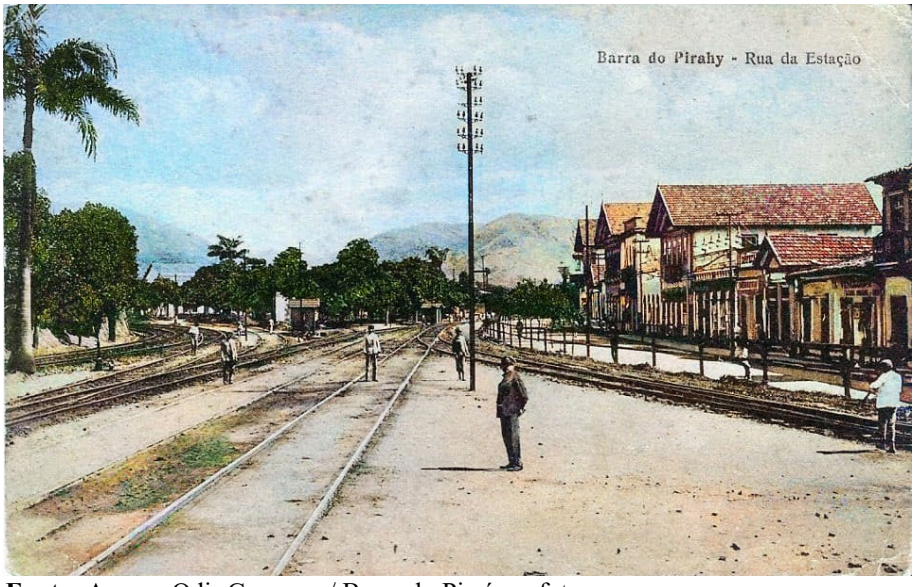
Este é um artigo de acesso aberto distribuído sob os termos da Licença Creative Commons BY 4.0, que permite uso, distribuição e reprodução para fins não comercias, com a citação dos autores e da fonte original e sob a mesma licença.

1 INTRODUÇÃO

Barra do Piraí é um município que compõe a Região do Médio Paraíba fluminense, juntamente a outros onze municípios. Faz divisa com Mendes e Vassouras, sendo estes municípios da Região Centro-Sul Fluminense, e Barra Mansa, Pinheiral, Piraí, Valença e Volta Redonda, de sua mesma região. Na conformação territorial do sul do estado, Barra do Piraí é um dos municípios que possui mais divisas, o que contribui para o seu caráter de centralidade regional. E ainda, pela presença das rodovias BR-393, RJ-137 e RJ-145 em seu território, constitui-se como rota entre o Sul de Minas e a Zona da Mata Mineira à capital fluminense e ao estado de São Paulo.

O município é composto pelo distrito sede, homônimo, e mais outros cinco: Dorândia, Vargem Alegre, São José do Turvo, Ipiabas e Califórnia da Barra, dos quais apenas a sede e Vargem Alegre são cortados pela ferrovia. A população é estimada em pouco mais de 92 mil habitantes em seus 582,10 km2 (IBGE, 2022) que, todavia, se concentram na sede. Neste distrito, cerca de trinta quilômetros de ferrovias convergem ao cerne de seu espaço urbano, onde está o entroncamento e a antiga estação ferroviária, ao redor dos quais as movimentações comerciais têm sido, historicamente, as principais.

Figura 1 – Postal Barra do Pirahy - Rua da Estação no século XIX. Colorizada.



Fonte: Acervo Odir Gonzaga / Barra do Piraí em fotos.

A relação entre cidade e ferrovia move este artigo. Partimos do histórico da ferrovia em Barra do Piraí, expondo a intrínseca relação da cidade com a implantação das vias férreas no século XIX; abordamos o desenvolvimento e a estagnação da cidade, e a

sua relação com a ferrovia no decorrer do século XX; e trazemos o debate para o século XXI, indicando as consequências, impactos e conflitos, decorrentes da gestão privatizante da infraestrutura ferroviária que atravessa o território barrense.

Trata-se de pesquisa qualitativa, de caráter descritivo e exploratório. Além das pesquisas bibliográfica e documental, que se justificam para uma abordagem histórica, concebemos e realizamos uma pesquisa-ação de base empírica – consideramos que importa analisar também as subjetividades, o experienciado, o sentido, posto que parte do território barrense se encontra sujeito à gestão privatizante da ferrovia, ao longo da qual estamos suscetíveis aos impactos cotidianos das operações empreendidas na ferrovia.

A discussão é feita a partir da literatura marxista sobre a produção capitalista do espaço e as infraestruturas. Observamos a organização de uma *coerência estruturada* (Harvey, 2005) para que as relações capitalistas atinjam a *anulação do espaço pelo tempo* (Marx, 2014), de modo que a territorialidade se ajusta à inserção internacional da infraestrutura, e isso reproduz, no espaço, heterogeneidades e assimetrias (Werner; Oliveira, 2022). Além disso, notamos privilégios empresariais na expansão das frentes de mineração que caracterizam o *neoextrativismo* (Svampa, 2019), e seu aspecto de insustentabilidade que ignora direitos humanos e produz situações de conflito, uma vez que a privatização dos setores responsáveis pela infraestrutura tem como consequência a privatização dos processos de planejamento e de controle territorial (Vainer, 2007).

Por outro lado, devido à singularidade da ferrovia em questão, com longo histórico, as suas vias férreas e edificações são entendidas como *permanências*, já que "do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse o significado a dar às permanências: elas são um passado que ainda experimentamos" (Rossi, 2011, p.52, tradução nossa). Ao mesmo tempo, são como um *emaranhado de coisas para trazer de volta a vida* (Ingold, 2012), instigando a memória ferroviária e o resgate do patrimônio cultural ferroviário.

Nessa perspectiva, ao percebermos as políticas empresariais sobre o território barrense na atualidade, viemos observando que a condição emocional, e mesmo psicológica, dos sujeitos impactados é relevante, assim como os elementos conjunturais e estruturais, indicando o papel dos afetos nos processos de legitimação empresarial e do controle territorial, ainda que do ponto de vista metodológico, isso se constitua um desafio. Vemos que, assim como as emoções são essenciais na mobilização dos sujeitos afetados (Losekann, 2016), elas também podem ser na sua desmobilização.

2 CONSTITUIÇÃO DA RELAÇÃO INTRÍNSECA ENTRE O ENTRONCAMENTO E A CIDADE

> "Não sei se você sabe, mas Barra do Piraí era o maior entroncamento ferroviário da América Latina!" Essa frase, dita sempre com um misto de saudosismo e orgulho envergonhado, é um recurso muitas vezes utilizado pelo morador da pequena cidade do interior fluminense para falar de si a qualquer visitante desavisado. Para aquele que nasceu e cresceu em terras barrenses (como caracteriza o gentílico), a afirmação já é naturalizada com um certo desgosto, quase que buscando revelar, de algum recôndito lugar da memória coletiva, um passado glorioso, cheio de potência geopolítica, por assim dizer (Barbosa, 2019, p. 15).

O marco natural constituído pelo encontro entre os rios Piraí e Paraíba do Sul e a boa condição geoclimática para a agricultura foram essenciais para o povoar da região na qual se encontra Barra do Piraí, às margens dos rios que, a princípio, forneciam água potável para o cultivo e, em seguida, também escoavam o que na região fosse produzido. Entretanto, determinantes para a delimitação territorial e produção do caráter de centralidade do então povoado de Barra do Pirahy seria o desenvolvimento de rotas e meios de transporte: o transporte fluvial, principalmente pelo rio Paraíba do Sul; assim como o transporte terrestre, que se espraiou pelo Vale do Paraíba, a princípio em caminhos abertos entre as fazendas e os pontos de venda e troca, por onde trilhavam tropas com mulas e carroças, em seguida, em ferrovias, sendo estes impulsionados predominantemente em torno do escoamento do café produzido na região.

Barra do Piraí se tornaria o maior entroncamento ferroviário da América Latina em 1864, quando o Imperador Dom Pedro II, num trem de passageiros conduzido pela locomotiva Baroneza, inaugurou a Estação Central da Barra (Baumgratz, 1980). A construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDP II), grande projeto com muito sentido econômico, transformaria a conformação socioespacial do povoado, conformaria a cidade e desenvolveria a região. Envolvendo os de fora das classes já consolidadas cujo principal atributo era que "possuíam, ou podiam possuir, para qualquer finalidade, escravos", abrangeria "uma pequena parte da população, desprezada e marginal, de homens brancos, negros, mestiços, todos eles pobres e por isto sem direito a voto, mas mesmo assim considerados como 'homens livres' (Melo, 2010, p. 10-11). Isto já era notado na abertura dos caminhos da ferrovia, já que os ferroviários

> se organizavam politicamente de maneira autônoma. Em cada cidade, elegiam algumas lideranças que organizavam os movimentos grevistas. Não havia sindicato, e sim grupos de mobilização travestidos em

> associações beneficentes ou clubes ferroviários. [...] Não se tratava mais de ajudar-se mutuamente para sobreviver. O objetivo era reivindicar e uma das formas de atuação passou a ser a greve. A primeira greve de que se tem notícia na história da ferrovia no Brasil data de 1863. O movimento grevista dos ferroviários ocorreu na Estrada de Ferro D. Pedro II e recebeu a adesão dos operários que trabalhavam na construção dessa ferrovia, em Barra do Piraí. Foi de tal amplitude, que o governo foi obrigado a enviar a essa cidade um reforço de 400 soldados da Guarda Nacional (Maia, 2009, p. 98-9, grifo nosso).

A partir da implantação da ferrovia, por Barra do Pirahy, passaria a

> desfilar toda a cultura mineira e aos milhões de arrobas de café das fazendas de café de rio-acima, as quais já cultivando todo o vale fluminense, também sacudiam a zona superior paulista adormecida desde os tempos da mineração. Desde quando ali chega a ponta dos trilhos uma súbita agitação comercial movimenta o embrionário povoado. Em barcos, em tropas, em carroças e em carros de boi o grosso da produção de café de vasta zona começa a ser dirigido para um novo centro de expedição. [...] De toda a banda lhe chegam torrentes de café. Os velhos caminhos coloniais da descida da Serra começam a esvaziar-se. Surge na cordilheira uma nova mentalidade. Uma nevrótica aceleração de atividades (Lamego, 2007, p. 178).

Além disso, a estrada de ferro tornaria mais variada a procedência dos imigrantes. "Os que desciam no Rio de Janeiro, com razão temiam as febres que ainda assolavam a capital. Enveredavam então serra acima pela ferrovia e muitos ficavam em Barra do Piraí para sempre, porque aqui já encontravam emprego, num povoado acolhedor e otimista, que estava em óbvio progresso e rápido crescimento" (Melo, 2010, p. 7).

As transformações advindas com a implantação da ferrovia se refletiriam em variados aspectos, dentre os quais na própria conformação da cidade que, no decorrer do tempo, consolidou distintas culturas em seu território. À época, estruturas imprescindíveis ao funcionamento da ferrovia fixaram-se no espaço, e, no seu entorno consolidaram-se heterogêneas configurações socioespaciais. A princípio, foram construídos a Estação Santana de Barra e Casa do Chefe de Estação, o Túnel 14, a Ponte do Andrade, e a Estação Central da Barra, inaugurados em 1864, com a linha que chegava da capital, Rio de Janeiro. Estes estariam relacionados à origem dos bairros Santana de Barra, Parque Santana e Ponte do Andrade, e impulsionariam o desenvolvimento ao longo do rio Piraí até o Centro da cidade, junto à conformação de outros bairros. Logo em seguida, em 1865, era inaugurada a ponte ferroviária sobre o rio Piraí, e estabelecia-se a bifurcação nas direções de Minas Gerais e São Paulo, determinando o Centro de Barra do Piraí.

A configuração do povoado, em 1869, já era em torno da bifurcação. Constituía-se, então, um complexo ferroviário, ao passo que o cerne da emergente cidade era por ele determinado, com oblíquas vias férreas e edificações ferroviárias arraigadas no espaço.

Figura 2 – Planta topographica da povoação da Barra do Pirahy (1869). Adaptada. Bifurcação (1), Hotel Pirahy (2), estação ferroviária (3), girador de locomotivas (4) que, na época, situava-se no Largo da Independência (5), atual Praça Nilo Peçanha.

Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

Figuras 3 e 4 – Pontes sobre o rio Piraí, 1885. Panorama de Barra do Pirahy, 1881.

Fonte: Coleção Gilberto Ferrez. Instituto Moreira Salles.

Pouco depois da efetiva implantação do entroncamento, nos anos 1880, trafegavam por aí trens vindos de distintas províncias de São Paulo e Minas Gerais, além da capital, Rio de Janeiro. À época, o pequeno povoado já vislumbrava a sua autonomia, haja vista a publicação do Manifesto dos Autonomistas, em 1880. A partir deste movimento, logo depois da Proclamação da República, Barra do Piraí tornou-se o primeiro município emancipado do regime, em 10 de março de 1890.

Pela relevância do entroncamento ferroviário em seu território, Barra do Piraí se tornou, em 1891, sede de uma das Rotundas da ferrovia, edificação de arquitetura distinta com espaços para administração e assistência aos trabalhadores, depósito e oficina, além do girador de locomotivas e caixa d'água. "Sua importância para o complexo ferroviário se baseava em sua posição estratégica pois era considerada como ponto de convergência de três linhas de grande importância e muito bem localizadas com relação ao comércio ao qual serviam" (Gerodetti; Cornejo, 2005, p. 26). A sua implantação ocasionou o desenvolvimento dos bairros Carvão e Santo Cristo, nos quais um conjunto de ferroviários fundaria, em 1908, a tradicional e centenária Banda União dos Artistas.

Já no início do século XX a cidade constituía-se com diversidade cultural e complexidade socioeconômica, com toda a agitação do complexo que se conformava. Ao passo que o cerne de seu desenvolvimento passava por uma considerável reforma urbana, que lhe conferiu o alargamento e a pavimentação de vias e passeios, e a implantação de sistemas de abastecimento de água e de energia elétrica, instalavam-se diferentes instituições. Já nas primeiras décadas haviam se instalado a Loja Maçônica e o Grêmio Espírita de Beneficência, além da sede regional do Bispado e diferentes templos católicos, dos quais se distinguiam a Catedral de Sant'Ana e as igrejas de São Benedito e Santo Cristo. Por conseguinte, constatamos a presença de variadas práticas religiosas. Havia também diferentes hotéis e comércios, principalmente nos arredores da Estação Central. À época, eram fundadas as primeiras instituições escolares, de saúde, comunicação e lazer, como jornais e clubes (Baumgratz, 1980), dentre os quais destacamos o popular e centenário Central Sport Clube, fundado por ferroviários em 1922, e o Cine São José, que funcionou em uma pequena construção, nos arredores da Rotunda, no início daquele século. Além disso, Barra do Piraí era sede de pequenas indústrias cujas produções eram ali absorvidas e escoavam pela ferrovia.

> Podemos então considerar Barra do Piraí, com seu depósito ferroviário que chegou a ocupar cerca de oitocentos operários, a primeira grande

> experiência de industrialização no país. Isto também porque, ao longo da linha férrea, os imigrantes recém-chegados começavam a instalar pequenas indústrias, que no Brasil até então não tinham existido. Indústrias de alimentação, fabricação de veludos e fitas, cortumes etc (Melo, 2010, p. 34).

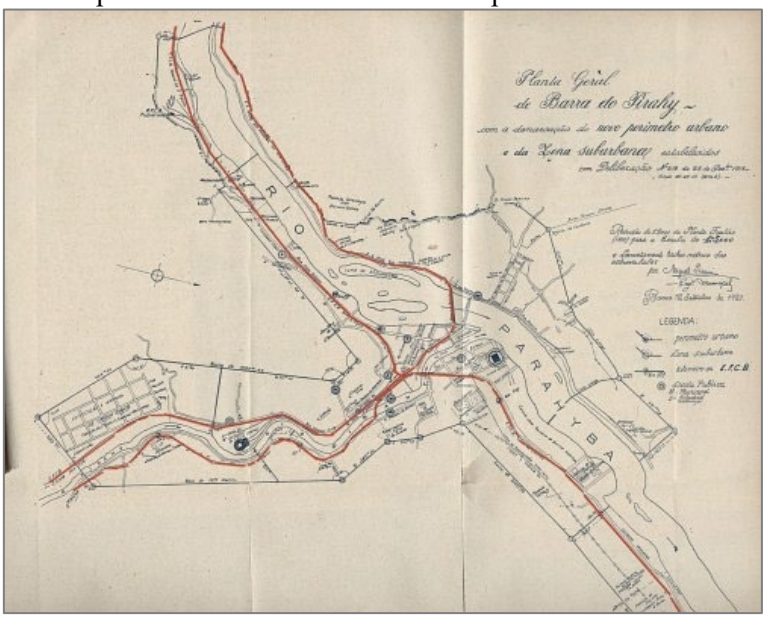
A primeira indústria da cidade, cuja finalidade era o beneficiamento do café e a produção de açúcar e álcool, foi o Engenho Central, fundado em 1886 pela Cia. Lavoura Indústria e Colonização, pertencente ao Barão do Rio Bonito. Possuía máquinas modernas e uma linha férrea própria que se ligava com a Estrada de Ferro Santa Isabel. Com o advento da República, foi adquirido e depois arrendado à Viação Férrea Sapucahy, que instalou ali a sua nova oficina, funcionando no local até meados do século XX. À época, tal viação deixou as suas instalações no antigo Bairro dos Ferroviários, que se transformou no atual bairro Oficina Velha. Outro exemplo é a Fábrica de Fitas Suíssa Brasileira fundada, em 1912, por Charles Kiefer e Custódio Magalhães, como Fábrica de Veludo e Seda Suíssa Brasileira. Instalada às margens da ferrovia, possuía vila operária, que corresponde ao atual bairro Vila Suíça. Em 1935, foi vendida a Francisco Klinger e Willy Tobler permanecendo com a família até fechar, em 1997. Com mais de cem operários, foi a primeira indústria na cidade a admitir mulheres. Funcionou por 85 anos, produzindo fitas que eram encomendadas por todo o Brasil. Há também a S.A. Martuscello, fundada em 1919, por Carmine Martuscello, Agnelo e Gilberto Ciótola, que fabricava diversos produtos alimentícios, como massas, linguiça, salsicha e açúcar refinado. Por muito tempo foi a maior fonte de empregos da cidade, cresceu e passou a ser conhecida nacionalmente como Belprato. A princípio ocupava um quarteirão no Centro da cidade, mas posteriormente transferiu-se para um bairro mais afastado, com desvio ferroviário próprio em suas instalações. Faliu nos anos 1990, deixando cerca de 2.000 desempregados (Barra do Pirahy, 2021).

Além disso, no momento em que conflitos e guerras mundiais se refletiam nas ferrovias brasileiras, Barra do Piraí integrava a história com um episódio ainda pouco conhecido: a tentativa de se usar carvão em pó para movimentar as máquinas. “A idéia era de se misturar carvão importado com carvão nacional, pulverizar e injetar nas fornalhas, quase no mesmo esquema de óleo combustível com a intenção de tentar melhorar o rendimento” (Iório, 2007, p. 77). Sendo assim, a Estação de Pulverização, aberta em 1917 na usina experimental, funcionou por dez anos abastecendo as locomotivas a vapor equipadas para queimar carvão pulverizado, e depois tornou-se depósito armazenador de carvão (Buzellin; Coelho; Setti, 2002).

Por conseguinte, em um momento no qual acontecia o auge da implantação das ferrovias no Brasil, entre 1870 e 1920 (Barat, 1978), Barra do Piraí configurava-se como um polo industrial e um verdadeiro complexo ferroviário. Recebia trens em variadas rotas, com diferentes cargas e passageiros, convergindo de muitas localidades ao entroncamento, e dali partindo. Em 1930, estavam aí os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), anterior EFDP II, com a Linha do Centro e o Ramal de São Paulo, e da Rede Mineira de Viação (RMV), junção das ferrovias Santa Isabel do Rio Preto, Santana e Carril Pirahyense, que integravam a Viação Férrea Sapucahy e, em seguida, a RMV. A cidade despontava no interior fluminense como centro convergente

> de todos os ramais da via férrea Central do Brasil, que ali tem a sua mais importante Estação e ainda da linha férrea Sapucaí e do ramal de Engenho Central Rio Bonito [integrados à RMV], [...] essa localidade tem se tornado uma das mais importantes do interior. [...] Primeira Comunidade criada pelo Regime Republicano Brasileiro, a influir consideravelmente na história da Pátria, quando participaria da rápida transformação dos meios de transportes, com a expansão do complexo ferroviário, já implantado, a construção e abertura das estradas rodoviárias, testemunhando o uso do automóvel, da eletricidade, do telégrafo e do telefone; as primeiras experiências do cinema, do gramofone e da televisão. Desde então o comércio expandiu-se e a população barrense uniu-se mais ainda pelo surto cultural, intelectual e artístico (Baumgratz, 1980, pp. 115-119).

Figura 5 – Planta geral de Barra do Pirahy com demarcação de perímetro urbano, zona suburbana e ferrovias operantes no território barrense na primeira metade do século XX (1927).



Fonte: Giesbrecht, 2022.

Desse modo, a presença da rede ferroviária condicionou a maneira como o cerne de seu espaço urbano se conformou – nos espaços entre os rios e os trilhos e no entorno das edificações da ferrovia – bem como os bairros e os distritos se originaram e desenvolveram, sempre às margens das linhas férreas e nos arredores das estações, oficinas, depósitos e pátios ferroviários. Isto condicionou também o modo como a estrutura produtiva da cidade se organizava, sempre se adaptando à ferrovia e aos aspectos sociais, econômicos e mesmo culturais, que por ela chegavam.

3 DE CONVERGÊNCIA A CIDADE-DORMITÓRIO

Com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em 1941, em Volta Redonda, na época ainda distrito de Barra Mansa, as atenções começaram a se desviar de Barra do Piraí para o local de implantação da Usina – localização estratégica e privilegiada no eixo Rio-São Paulo, entre estas cidades que já estavam a frente em termos de concentração de população e de urbanização do território (Santos, 1993), o que concorreria com uma industrialização intensiva e pesada do território logo em seguida.

Por outro lado, era preciso considerar as condições de deslocamento de uma região específica de Minas Gerais, o Quadrilátero Ferrífero, de onde viria parte das riquezas naturais empregadas às atividades siderúrgicas, em particular, o minério de ferro. Nesta perspectiva, consideramos que em tal eixo já existia relevante infraestrutura, com atributos que remetiam diretamente ao histórico privilegiado da região do Vale do Paraíba em relação às demais, dotada de ferrovias desde meados do século anterior. Tal infraestrutura, composta principalmente pelas linhas da EFCB, em particular pela Linha do Centro, partia do interior mineiro e alcançava o território fluminense, sendo o principal entroncamento ferroviário do país localizado justamente em Barra do Piraí, nos arredores da instalação da Usina, o que permitiria o transporte dos insumos para a atividade siderúrgica e dos produtos siderúrgicos que ali fossem produzidos.

Quando começou a funcionar, em 1946, muitos barrenses foram lá empregados. Entretanto, a partir de então, Barra do Piraí se tornaria uma espécie de cidade-dormitório para os trabalhadores da grande siderúrgica (Melo, 2010), enquanto a sua Estação Central e o seu entroncamento perderiam, pouco a pouco, a essência de ponto de convergência para tornarem-se apenas passagem. No caso do entroncamento, porém, este se tornaria parte imprescindível de um corredor logístico. Aí já podem ser observados os primeiros

sinais da estagnação que viriam a acometer a cidade dali em diante. Nem mesmo o aperfeiçoamento da malha da EFCB cuja eletrificação ali chegaria em 1949, com a inauguração da Subestação, melhoraria a situação.

Diante disto, o município de Barra do Piraí reagiu tentando atrair industriais para que se instalassem em seu território argumentando ser ponto de convergência, o que tinha relação com a presença do seu entroncamento ferroviário, embora a partir daquele momento já fosse perceptível a decadente condição de algumas linhas ferroviárias que atravessavam a cidade e a crescente movimentação acerca da implantação de rodovias.

Figura 6 – Circular produzido pelo Serviço de Propaganda Municipal, por volta de 1940/1950.

Fonte: Barra do Pirahy / Acervo Vera Camerano.

Nos anos 1950, Barra do Piraí recebia e direcionava o tráfego das linhas da EFCB e as da RMV, que somavam cerca de sessenta quilômetros em território barrense, onde havia nove estações ferroviárias (IBGE, 1959). A ferrovia ainda consistia em um elemento importante, tanto para o transporte de passageiros como para o escoamento da produção local e, a partir de 1957, passou a se organizar de acordo com a instituição da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), correspondendo à Superintendência Regional (SR) 3 da Rede. Por outro lado, a partir daqueles anos a relação entre ferrovia e cidade foi se transformando. Em 1952, a estação que recebia os trens que vinham do sul de Minas no Centro da cidade foi desativada e passou a funcionar em um bairro mais afastado, o

Bairro dos Ferroviários. Dez anos mais tarde, apesar de muita resistência[1], a linha da Rede Mineira foi desativada, juntamente com a já distante estação, e o bairro tornou-se o atual Oficina Velha. A cidade perdeu cerca de metade das vias férreas que a serviam e viu seu comércio esvaziar-se pela falta dos trens, que traziam também os fregueses.

A partir de então, Barra do Piraí se desenvolveria com ritmo e engrenagens diferentes. O transporte rodoviário passou a ser estimulado, sobretudo com a inauguração do trecho Rio-São Paulo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), que despontou como alternativa para o transporte terrestre na região ainda nos anos 1950. Mesmo fora dos limites territoriais de Barra do Piraí, a rodovia conferiu outro meio, além dos trens, para alcançar as capitais Rio de Janeiro e São Paulo. Juntamente às rodovias estaduais construídas na época, a RJ-137 e a RJ-145, que ligou a cidade à BR-116, em Piraí e propiciou a consolidação do transporte rodoviário na cidade e na região. E ainda, com a inauguração da Rodovia Lúcio Meira (BR-393), nos anos 1970, Barra do Piraí estaria finalmente atendida por uma extensa estrada de rodagem nas adjacências de seu Centro urbano, cujo aspecto geral era:

> Cêrca de 80 logradouros públicos calçados, edificados (aproximadamente 7000 residências particulares), arborizados, abastecidos de água (3 406 prédios) e esgotados (1 641 prédios) constituem [constituíam] o conjunto urbano e suburbano. A extensão da rede de abastecimento de água é [era] 19 845 metros e da de esgotos, 4 120. Há [Havia] 1 580 aparelhos telefônicos instalados. A iluminação da cidade é [era] fornecida pela Rio Light, havendo 6 080 ligações elétricas de luz e fôrça (IBGE, 1966, série B, n. 90) [2].

Todavia, apesar de exibir uma infraestrutura razoável que compunha os planos de urbanização da época, o Centro de Barra do Piraí havia sido produzido extremamente vinculado as vias férreas e, até mesmo restringido por elas, motivo pelo qual a estagnação em seu âmago já era sentida, ao passo que se originavam e desenvolviam outros bairros e distritos mais afastados. Notadamente, naquela época as coisas começaram a acontecer cada vez mais distantes dali, conforme avançavam as estradas de rodagem. Constitui-se um exemplo a instalação da primeira instituição de ensino superior no município, a

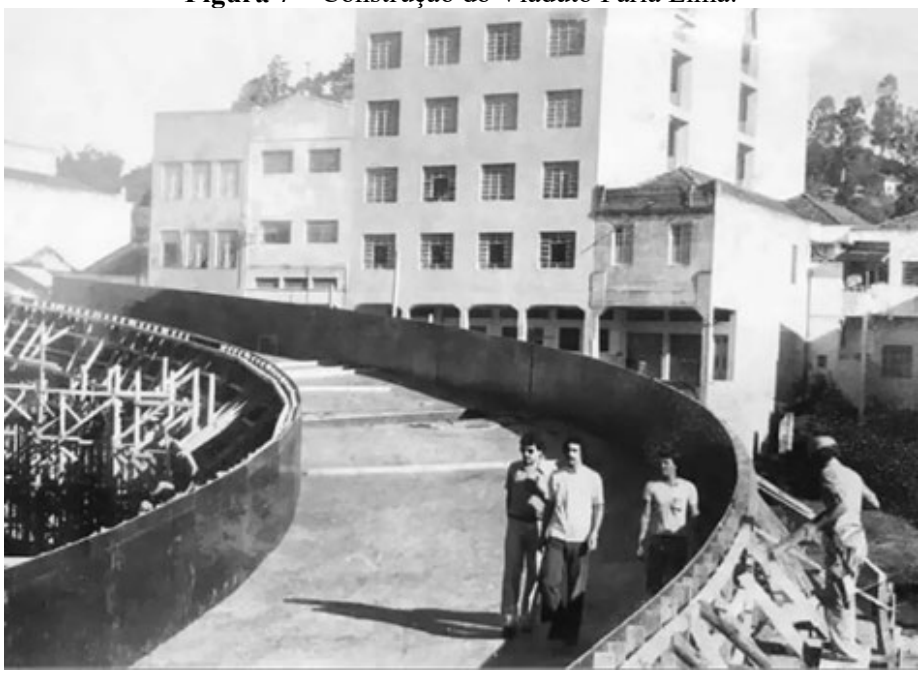
[1] A manchete do Jornal Luta Democrática em 06 de outubro de 1961 relatava a ocasião: “Mulheres postaram-se na linha para impedir a saída do trem. Moradores do Bairro dos Ferroviários, em Barra do Piraí, revoltados com a supressão do ramal”.

[2] Evidenciamos que apesar de a instalação da Barragem e Usina Elevatória Santa Cecília do rio Paraíba do Sul na cidade ter permitido a ampliação do seu abastecimento de energia elétrica a partir de 1954, esta esteve relacionada principalmente com a construção de um sistema de abastecimento de água potável para região metropolitana do estado do Rio de Janeiro naquela época. Tal sistema funciona até a atualidade.

Fundação Educacional Rosemar Pimentel, atual Universidade Geraldo di Biasi (FERP/UGB), em 1967, a treze quilômetros ao norte dali, às margens da RJ-145. As indústrias também passaram a se instalar em locais afastados do Centro e próximos das rodovias embora, em parte dos casos, fosse imperativo trafegar pelo Centro para escoar a produção pelo modal rodoviário. O caso da Thyssenkrupp Fundições que se instalou, nos anos 1970, a cerca de sete quilômetros a oeste do Centro, exemplifica[3].

A cidade expressava então uma dicotomia entre os modais: o ferroviário cuja infraestrutura condicionou o espaço desde a sua origem e, por isso, se impôs, e o rodoviário que, tendo sido implantado com ênfase depois, precisou ajustar-se para cruzar e, até certo ponto, transpor e as vias férreas. Uma das expressões mais contundentes deste momento foi a construção do Viaduto Governador Faria Lima, nos anos 1970, proporcionando ao modal rodoviário transpor a linha férrea, ainda que com uma via curta, estreita e em curva acentuada. Com a sua inauguração, em 1976, duas passagens em nível (PNs)[4], foram fechadas ao tráfego rodoviário. Como o viaduto, demasiado estreito, já não comportava o trânsito direcionado a ele, ambas foram reabertas pouco tempo depois.

Figura 7 – Construção do Viaduto Faria Lima.



Fonte: Barra do Pirahy / Acervo Vavá Constando.

[3] A sede da metalúrgica foi instalada no bairro Santa Cecília, local afastado do Centro, mas próximo da BR-393 e às margens da ferrovia, por onde durante muito tempo escoou sua produção. O percurso entre as instalações industriais e a rodovia era possível somente pelo Centro da cidade, já que entre ambos está o rio Paraíba do Sul e não havia pontes nas adjacências.

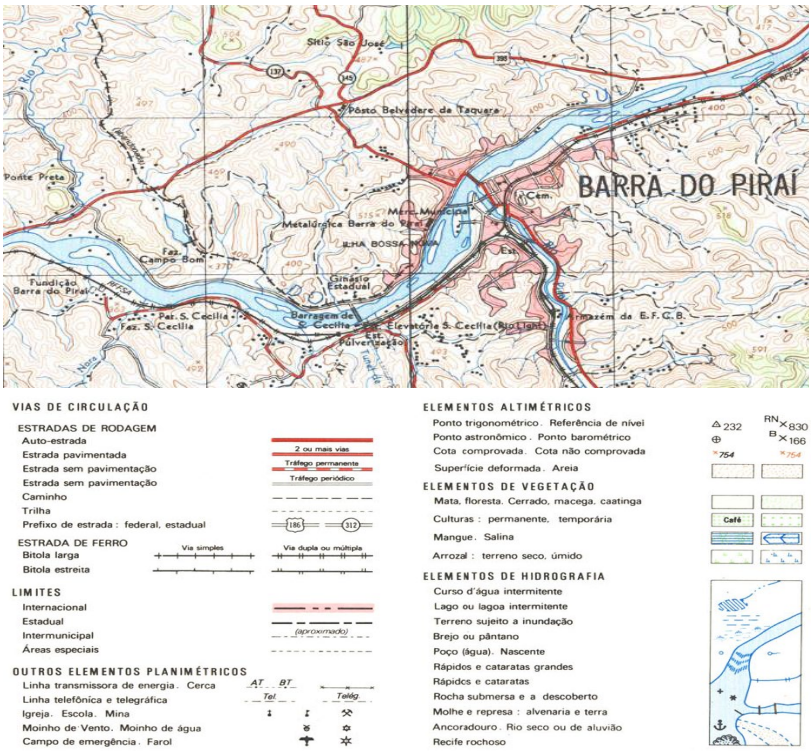
[4] A PN Rodoviária, entre a Rua Aureliano Garcia, conhecida como Rua da Estação, e a Praça Nilo Peçanha; e a PN Tiradentes, entre a Praça Oliveira Figueiredo e a Rua Tiradentes, ambas no Centro.

Figuras 8 e 9 – PN Tiradentes, fechada ao tráfego rodoviário, nos anos 1970.

Fonte: Coletivo Barra do Pirahy / Acervo Vera Camerano.

Desse modo, na segunda metade do século XX, a dicotomia entre infraestrutura rodoviária e ferroviária deu lugar, pouco a pouco, à hegemonia daquela. Até a virada do século, as estradas de rodagem eram as mesmas, mantendo os sentidos e aproveitamento público, e recebiam pavimentação como melhoramento. Já as vias urbanas eram paulatinamente estendidas e pavimentadas. Por outro lado, houve a supressão de metade da extensão ferroviária em território barrense, sobretudo das vias que partiam do entroncamento a noroeste, havendo o desmonte de parte da infraestrutura ferroviária na cidade. Eis a configuração territorial da cidade na época:

Figura 10 – Mapa de Barra do Piraí. Produto da cobertura executada em 1956, do campo e do desenho realizados entre 1960 e 1981 pelo IBGE. Impressão de 1991.



Fonte: IBGE.

Nos anos 1980, ao passo que o modal rodoviário, cada vez mais abrangente, se consolidava no território, a crise do modal ferroviário se intensificava e, como consequência, a relação entre ferrovia e cidade era transformada. À época, algumas linhas já eram temporariamente desativadas, haja vista o seu quadro deficitário que envolvia, o mau estado de conservação de vias e material rodante e inconstâncias nos serviços. Sendo assim, nos anos seguintes, os barrenses assistiriam, pouco a pouco, ao fim das linhas de passageiros que atendiam a cidade, mantendo-se, todavia, as linhas de cargas.

Foi o caso da extinção dos trens Santa Cruz e Vera Cruz que partiam do Rio de Janeiro e iam até São Paulo e Belo Horizonte, respectivamente, passando por Barra do Piraí. O Vera Cruz, que já sofria interrupções desde 1970, foi extinto em 1990, e o Santa Cruz, em 1991. Já a extinção do Trem Barrinha que ligava Barra do Piraí a Japeri, em 1996, aconteceu logo após o trágico acidente envolvendo a composição nos arredores da estação de Japeri. Por fim, houve a extinção do requintado Trem de Prata, em 1998, que fazia viagens entre o Rio de Janeiro e São Paulo, passando por Barra do Piraí.

Destes, o que impactaria mais a cidade – e não somente, mas a região que o trem servia – seria o fim do Barrinha. De caráter popular, com trajeto mais curto, a linha fazia parte da vida de muitas pessoas que se deslocavam frequentemente entre o interior e a capital do estado. Além disso, o modo como se deu o processo impactou bastante, com muitas questões em torno do acidente. Ainda em pauta, as discussões sobre o fim e o possível retorno do Barrinha não cessam desde então.

> Após o acidente, circularam boatos sobre algum tipo de sabotagem, como se o acidente tivesse sido uma justificativa para que o governo federal batesse o martelo sobre a privatização da estatal, embora veementemente descartada por diversos interlocutores. Para além disso, o estado de conservação dos trens e as condições de trabalho dos ferroviários vinham sendo alvo de denúncias havia décadas, sobretudo por parte dos dirigentes do sindicato, ficando claro o processo de sucateamento da malha ferroviária, desencadeado pelo subinvestimento do poder público. Este incidente brevemente narrado, entretanto, representa um caso dramático de um processo político econômico mais amplo, do qual Estado, ferroviários, sindicatos, empresas multinacionais e nacionais (mineradoras, de transporte, rodoviárias etc.) protagonizam de maneira decisiva para um desfecho trágico (Barbosa, 2019, pp. 85-87).

4 REFLEXOS DA GESTÃO PRIVATIZANTE DA FERROVIA NO TERRITÓRIO

Além dos processos já elencados, a concessão da malha ferroviária que atravessa a cidade e o arrendamento dos bens operacionais da RFFSA, em 1996, seria determinante para que a relação entre Barra do Piraí e ferrovia se transformasse. Conformada como Malha Regional Sudeste (MRS) – junção das antigas SR 3 e SR 4 da RFFSA com a Ferrovia do Aço, implementada no final dos anos 1980 – e concedida para o conglomerado MRS Logística por trinta anos a partir de então, a ferrovia se consolidou como corredor logístico especializado. Por ele trafegam apenas trens cargueiros, carregados predominantemente com minério de ferro para a exportação, do Quadrilátero Ferrífero aos portos fluminenses e paulista, processo este que concorre com a expansão das frentes mineradoras no Brasil, com um pungente teor neoextrativista (Svampa, 2019).

Como consequência, a princípio, vimos que o processo de privatização da infraestrutura desvinculou a ferrovia e os trens como meio de transporte e de desenvolvimento socioeconômico da cidade. Uma vez que o seu desenvolvimento sempre estivera relacionado à dinâmica ferroviária, era previsível que a estagnação e o fim da ferrovia como um bem público afetassem a cidade. Não à toa, muitas empresas encerraram suas atividades ou transferiram-se dali no fim do século XX. As confecções Nagib Abrimery, Began, Fábrica de Fitas Suissa e Cukier; os cinemas Cine Brasília e Cine-Theatro Speranza; a Belprato, do setor alimentício; a Química Industrial Barra do Piraí e a Carbocálcio, do setor químico; todas encerraram suas atividades. Outras transferiram-se do município, como o caso da FERP/UGB, que levou parte dos seus cursos para Volta Redonda (Dias, 2009). Os comércios e serviços ao redor da Estação Central foram seriamente impactados na época, precisando ressignificarem-se.

E ainda, algumas edificações da ferrovia tiveram seus fins decretados, como as estações e plataformas ferroviárias e os seus bens integrados, que perderam o sentido sem os passageiros. Até mesmo a Estação Central foi esvaziada temporariamente a partir da transferência da estrutura administrativa da ferrovia para Juiz de Fora, em Minas Gerais. Sendo assim, no decorrer do século XXI, manifestam-se reflexões pertinentes acerca do porvir das mesmas, aqui entendidas como permanências (Rossi, 2011), muitas das quais entraram em processo de deterioração quando em desuso, transformando-se em uma sorte de coisas para trazer de volta a vida (Ingold, 2012).

Observamos um conjunto de impactos e conflitos decorrentes da gestão privatizante da ferrovia no território que se intensificam na atualidade, assim como a frequência e a velocidade dos trens nos trechos que cortam a cidade, na perspectiva de anulação do espaço pelo tempo (Marx, 2014) inerente à produção capitalista do espaço (Harvey, 2005). Viemos observando que as operações empreendidas na ferrovia determinam condições complexas para o habitar no Centro de Barra do Piraí, tendo como principais consequências: i) poluições atmosférica, sonora e visual, com múltiplos impactos socioambientais; ii) o impedimento do tráfego de pessoas e veículos por intervalos consideráveis, transformando a ferrovia em uma barreira à fluidez na cidade; e iii) o frequente risco de acidentes, como atropelamentos e abalroamentos.

A sujeição ao encadeamento global que envolve a MRS poderia ser observada em diferentes localidades ao longo de seus 1.821 quilômetros de extensão compartimentados entre os estados Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, mas Barra do Piraí é um dos territórios mais afetados. Uma vez fixado no espaço, o entroncamento ferroviário que aí se encontra conferiu certa importância para a cidade, não apenas do ponto de vista das operações ferroviárias, mas do desenvolvimento territorial no qual, ao longo dos anos, adquiriu notável inserção regional. Entretanto, a presença deste mesmo entroncamento faz com que Barra do Piraí seja a cidade onde passa o maior número de trens na MRS, por dia, na atualidade (ANTT, 2019). Deste modo, as relações em torno dele intensificadas no presente reúnem um conjunto de razões para que a gestão da infraestrutura e a atuação empresarial no território barrense sejam questionadas.

Os conflitos envolvendo ferrovia e cidade tem se intensificado nos últimos anos, com o processo de renovação antecipada deste modelo de gestão, pleiteada pela concessionária em 2015 e autorizada pelo governo federal em 2022. Naquele mesmo ano, 2022, em um evento promovido pela concessionária da malha em Barra do Piraí, houve uma referência ao modelo de concessão como um casamento entre a empresa e a cidade, no qual a lei do divórcio não existiria (Informação verbal)[5]. Diante da resignação ou impotência da população barrense a esta perspectiva, é imprescindível entendermos como chegamos às bodas de pérola e de que modo vamos rumo às bodas de diamante, posto que o prazo de concessão da infraestrutura foi renovado para sessenta anos, até 2056.

No decorrer dos anos de concessão, até então, observamos políticas empresariais de controle territorial expressas na atuação da concessionária, sendo que nos últimos anos

[5]Fala da Gerente de Relações Institucionais da empresa MRS Logística, no Evento Espaço Aberto, Barra do Piraí, 08 dez. 2022.

há uma escalada destas políticas, impulsionadas pelo processo de renovação da concessão da infraestrutura. Temos visto ações alicerçadas nas noções de identidade e memória ferroviária e preservação do patrimônio cultural ferroviário, aproveitando o apelo afetivo que envolve a ferrovia. Como exemplo está a recuperação de edificações antigas, como foi o caso do prédio da antiga estação ferroviária de Barra do Piraí, entre 2020 e 2022, a partir de renúncia fiscal da concessionária. Além disso, está o Trem de Natal, artifício afetivo e simbólico envolvendo o tráfego de um trem iluminado com motivos natalinos que, em 2022 e 2023, transportou funcionários da empresa e seus familiares por cidades estratégicas, como Barra do Piraí. Ambas as iniciativas ainda podem exemplificar as relações entre empresa e agentes públicos e privados locais que, de acordo com seus próprios interesses, privilegiam a lógica empresarial. Nestas experiências, a preservação de elementos ferroviários resgatou os afetos e favoreceu a resignação frente a atuação empresarial amalgamada ao poder público local. Tencionamos que estas políticas, entre outras, impulsionaram a legitimação empresarial no território, esvaziaram o debate público e produziram consenso (Acselrad, 2015) neste primeiro trintênio de concessão.

Por outro lado, viemos observando que, com a extinção do transporte de passageiros, a visão das gerações que vivenciaram e vivenciam a transformação da relação Barra do Piraí e ferrovia foi alterada, posto que desde a privatização, a infraestrutura tem se tornado cada vez mais inacessível em termos materiais e memoriais. Isto tem refletido nas interpretações e debates acerca da cidade, como no Plano Diretor do Município (BARRA DO PIRAÍ, 2018), que transparece uma perspectiva da ferrovia como algo a transpor, sendo as passagens em nível no Centro da cidade indicadas como pontos de conflito. Esta leitura condiz com a visão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que neste ínterim analisou os corredores logísticos com o mais alto volume de tráfego no país, dos quais dois são trechos da MRS e atravessam Barra do Piraí, e recomendou o fechamento das passagens em nível junto a intervenções intransigentes como contornos, viadutos e passagens alternativas nas cidades atravessadas pela ferrovia (ANTT, 2014). Esta visão é aproveitada como uma postura oficial complacente ao ensejo empresarial de controle do território: no conjunto de intervenções que constam nas obrigações contratuais da concessionária referentes à renovação da concessão, estão obras de grande impacto, algumas já em marcha, como a implantação de pontes, passarelas, viaduto e estrada. Já havia sido constatado que a privatização dos setores responsáveis pela infraestrutura tem como consequência a privatização dos processos de planejamento e de controle territorial (Vainer, 2007). A conjuntura na qual

Barra do Piraí está imersa exemplifica esta constatação, de modo que presenciamos o ajuste da territorialidade à inserção internacional da infraestrutura (Werner; Oliveira, 2022), com a instauração de heterogeneidades e assimetrias no espaço urbano que poderão ser melhor observadas no andamento de sua concessão.

No decorrer do século XXI, Barra do Piraí adquire consciência e memória de si mesma: permanecem os motivos originários de sua conformação e, ao mesmo tempo, transformam-se as razões de seu desenvolvimento. Entretanto, impulsionada pelo capitalismo exportador de commodities que se desenvolve na América Latina a partir dos anos 2000, a gestão da infraestrutura ferroviária que atravessa a cidade tem produzido condições de desregulação que se intensificam na atualidade. Ao influenciar no ordenamento da cidade em questão, contribui para a submissão da escala local à global, posto que o desenvolvimento que se tem como modelo corresponde a um encadeamento global de valores no qual a ferrovia é transformada em mero corredor de exportação. Deste modo, antevemos um horizonte conturbado, de sujeição ao habitar a cidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos a constituição da intrínseca relação entre cidade e ferrovia no caso do Centro de Barra do Piraí. A princípio, esta relação era próspera, tanto que instigou a autonomia do então povoado de Barra do Pirahy no final do século XIX e, em seguida, propiciou o desenvolvimento socioeconômico da cidade. No início do século XX, ali já estavam instituições religiosas, recreativas, escolares, além de indústrias, comércios e serviços, principalmente de hotelaria, no entorno das vias e edificações ferroviárias, onde se conformaria um centro urbano. Barra do Piraí era um ponto de convergência regional.

Entretanto, a partir da metade do século XX constituiu-se uma dicotomia entre as infraestruturas rodoviária e ferroviária, sendo que esta deu lugar, pouco a pouco, à hegemonia daquela. Ao passo que o modal rodoviário, cada vez mais abrangente, se consolidava no território, a crise do modal ferroviário se intensificava e, como consequência, a relação entre ferrovia e Barra do Piraí se transformava. A condição deficitária de algumas ferrovias se refletiu na estagnação da cidade. Ao mesmo tempo, a reorientação de parte das linhas para um funcionamento especializado – o transporte de minério de ferro – junto da implementação de abrangentes rodovias atravessando o território afetaram a organização do tecido urbano, implicando no seu desenvolvimento.

A privatização da malha ferroviária que atravessa a cidade foi determinante para que a relação entre Barra do Piraí e ferrovia se transformasse a partir do fim do século XX. Sendo assim, ao passo que no decorrer do presente século a MRS se consolidava como um corredor logístico especializado, o seu fim como um bem público contrariava fortemente a essência da cidade. Na atualidade, viemos observando que o caráter de centralidade de Barra do Piraí na região em que se insere e em relação ao eixo Rio-São Paulo, permanece. Porém, a cidade não tem mais o prestígio de antigamente no que se refere à infraestrutura de transportes – o serviço de transporte fluvial é inexistente; já no transporte terrestre, o modal rodoviário predomina, ainda que com inadequações e inseguranças, ao passo que o ferroviário, restrito, apenas atravessa a cidade. Se antes entre ferrovia e cidade havia harmoniosa convivência, agora uma vê a outra como interferência. Por conseguinte, observamos as consequências da tensão originada no controle territorial exercido ao longo da via férrea e vivenciamos uma realidade na qual lutamos pelo direito fundamental de ir e vir pela cidade.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. Vulnerabilidade social, conflitos ambientais e regulação urbana. **O Social em Questão**. Ano XVIII. n. 33, p. 57-68, 2015. Disponível em:https://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=376&sid=44. Acesso em: 12 abr. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Proposições para solução de conflitos ferroviários**. Brasília, DF: ANTT, 2014. Disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/relatorio-proposicoes-para-solucao-de-conflitos-ferroviarios-urbanos/relatorio-proposicoes-para-solucao-de-conflitos-ferroviarios-urbanos.pdf. Acesso em: 12 abr. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Prorrogação antecipada da malha sudeste MRS Logística S.A. Relatório Final e Anexos.** Brasília, DF: ANTT, 2019. Disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/mrs-logistica-prorrogacao-antecipada. Acesso em: 12 abr. 2024.

ANTT. **Malha Regional Sudeste. Contrato de Concessão e Aditivos.** Disponível em: https://bit.ly/3US7BDZ. Acesso em: 12 abr. 2024.

ANTT. **Relatórios Anuais (2006-2023)**. Disponíveis em: bit.ly/3uWZbQX. Acesso em: 12 abr. 2024.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BARBOSA, G. **A ferrovia é uma cachaça.** 149 f. Tese (Doutorado em Antropologia) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: http://ppgantropologia.sites.uff.br/?page_id=4235. Acesso em: 12 abr. 2024.

BARRA DO PIRAHY. **Dia da indústria**. Barra do Piraí, 25 maio 2021. *Instagram:* Barra do Pirahy. Disponível em: instagram.com/barradopirahy Acesso em: 25 ago. 2024.

BARRA DO PIRAHY. **Viaduto Faria Lima**. Barra do Piraí, 06 mar. 2024. *Instagram:* Barra do Pirahy. Disponível em: instagram.com/barradopirahy. Acesso em: 25 ago. 2024.

BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001/2018. Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.** Diário Oficial Eletrônico 958, Ano 14, 26 de abril de 2018. Disponível em: https://doweb.rio.rj.gov.br/. Acesso em: 12 abr. 2024.

BAUMGRATZ, G. **Barra do Piraí, Antiga e Média.** Volume I. Barra do Piraí: Editora Jornal Centro Sul, 1980.

BUZELLIN, J. COELHO, E, SETTI, J. **A ferrovia de Minas, Rio e São Paulo**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2002.

DIAS, J. **Subsídios para o desenvolvimento municipal: O caso de Barra do Piraí – RJ**. 2009. 111p. Dissertação (Mestrado em Gestão e Estratégia em Negócios) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica. Disponível em: file:///C:/Users/ggrangeiro/Downloads/2009%20-%20Julio%20Cesar%20Sobral%20Pinto%20Dias.pdf. Acesso em: 12 abr. 2024.

GERODETTI, J, CORNEJO, J. **As ferrovias do Brasil**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GIESBRECHT, R. **Mapa Barra do Piraí**. Estações Ferroviárias do Brasil. [*S.l.*]. 28 nov. 2022. Disponível em: https://bit.ly/3yR5Yhg. Acesso em: 25 ago. 2024.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Enciclopédia municípios brasileiros**. Barra do Piraí. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1959. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/barra-do-pirai.html. Acesso em: 12 abr. 2024.

IBGE. **Coleção de monografias dos municípios:** Barra do Piraí, Rio de Janeiro. Série B, n. 90. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1966. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=31711&view=detalhes. Acesso em: 12 abr. 2024.

IBGE. **Censo Demográfico de 2022**. Disponível em: https://bit.ly/4g0SIHC. Acesso em: 25 ago. 2024.

INGOLD, T. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Horizontes Antropológicos**, [*S.l.*], ano 18, n. 37, p. 25-44, 2012. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/horizontesantropologicos/issue/archive. Acesso em: 12 abr. 2024.

IÓRIO, J; IÓRIO, J. L. **Terceiro Barão do Rio Bonito.** Juiz de Fora: DI Gráfica e Editora, 2007.

LAMEGO, A. **O Homem e a Serra**. v. 4, IBGE, Rio de Janeiro, 2007.

LOSEKANN, Cristiana. A política dos afetados pelo extrativismo na América Latina. **Revista Brasileira de Ciência Política**, [*S. l.*], n. 20, p. 121–164, 2016. Disponível em: https://periodicos.unb.br/index.php/rbcp/article/view/2388. Acesso em: 12 abr. 2024.

MAIA, A. **Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas.** Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MARX, K. **O Capital**. Crítica da Economia Política. Livro 2. O Processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

MELO, O. **Reflexões sobre a História de Barra do Piraí.** Crônica de minha família e minha formação nesta cidade. Barra do Piraí. 2010.

ROSSI, A. **L'Architettura della città**. Macerata: Quodlibet Abitare, 2011.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993.

SVAMPA, M. **Las fronteras del neoextractivismo en América Latina**. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias. Bielefeld, Alemanha: Universidad de Guadalajara/Calas. 2019.

VAINER, C. Fragmentação e projeto nacional: Desafios para o planejamento territorial. *In*: **Seminário Internacional Políticas de desenvolvimento regional:** desafios e perspectivas à luz da experiência da União Européia e do Brasil. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2007.

WERNER, D.; OLIVEIRA, F. L. P. Infrastructure in Brazil: From Marketization to Emancipation. **Journal of Latin American Geography**, [*S.l.*], v. 21, n. 3, p. 22-48, 2022. Disponível em: https://repository.lsu.edu/jlag/vol21/iss3/1/. Acesso em: 12 abr. 2024.

Os artigos assinados são de inteira responsabilidade dos autores, bem como no que se refere ao uso de imagens.