

## OS DESAFIOS DO REARRANJO FERROVIÁRIO NO RIO DE JANEIRO: ENTRE INTERESSES PRIVADOS E O PLANEJAMENTO ESTATAL PARA A INTEGRAÇÃO E DEMOCRATIZAÇÃO DOS TRILHOS

### THE CHALLENGES OF RAILWAY REORGANIZATION IN RIO DE JANEIRO: BETWEEN PRIVATE INTERESTS AND PUBLIC PLANNING FOR INTEGRATION AND RAIL DEMOCRATIZATION

**André Luiz do Nascimento Germano**

 <https://orcid.org/0000-0003-4265-4320>

**Correspondência:** [andreabcgermano@gmail.com](mailto:andreabcgermano@gmail.com)

Doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas e Formação Humana (PPFH) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, com bolsa CAPES, e Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGGEO) da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

**DOI:** 10.12957/cdf.2025.88767

**Recebido em:** 20 dez. 2024 | **Aceito em:** 16 jan. 2025

#### RESUMO

O artigo tem como objetivo analisar as recentes movimentações públicas relacionadas ao rearranjo ferroviário no estado do Rio de Janeiro, com foco no Plano Estratégico Ferroviário e nos impactos do Novo Marco Legal das Ferrovias. Como desdobramento imediato da nova legislação, a pesquisa também discute o projeto de ligação ferroviária de alta velocidade entre Rio de Janeiro e São Paulo, evidenciando os conflitos entre os interesses privados e as necessidades coletivas de mobilidade, integração e desenvolvimento no estado. A análise crítica apresentada destaca os desafios e as oportunidades da infraestrutura ferroviária no Rio de Janeiro, levando em conta as implicações socioeconômicas, a desarticulação de projetos e as pressões da globalização, que demandam aceleração dos fluxos econômicos e a compressão do espaço-tempo. Nesse contexto de aceleração, as redes de transporte tornam-se fundamentais para a circulação global de mercadorias, pessoas e informações. No entanto, observa-se uma contradição no Rio de Janeiro: enquanto as ferrovias são eficientes para a exportação de commodities, persistem problemas de mobilidade urbana e integração dos sistemas de transporte regionais, por falta de planejamento estatal. Essa situação reflete a lógica neoliberal predominante, que prioriza o rodoviarismo para o transporte interno e as ferrovias para atender aos interesses exportadores, negligenciando a democratização dos trilhos, a integração inter-regional, a mobilidade urbana e, conseqüentemente, a qualidade de vida da população e o direito à circulação.

**Palavras-chave:** circulação; ferrovias; democratização dos trilhos; novo marco legal das ferrovias.



## ABSTRACT

The article aims to analyze the recent public movements related to the railway rearrangement in the state of Rio de Janeiro, focusing on the Strategic Railway Plan and the impacts of the New Legal Framework for Railways. As an immediate consequence of the new legislation, the research also discusses the high-speed railway connection project between Rio de Janeiro and São Paulo, highlighting the conflicts between private interests and the collective needs for mobility, integration, and development in the state. The critical analysis presented emphasizes the challenges and opportunities of railway infrastructure in Rio de Janeiro, considering the socioeconomic implications, the disarticulation of projects, and the pressures of globalization, which demand the acceleration of economic flows and the compression of space-time. In this context of acceleration, transport networks become crucial for the global circulation of goods, people, and information. However, a contradiction is observed in Rio de Janeiro: while railways are efficient for commodity exports, urban mobility issues and the integration of regional transportation systems persist due to a lack of state planning. This situation reflects the predominant neoliberal logic, which prioritizes road transportation for internal movement and railways to serve export interests, neglecting the democratization of railways, inter-regional integration, urban mobility, and, consequently, the population's quality of life and the right to circulation. **Keywords:** circulation; railways; democratization of railway access; new railway legal framework.

## 1 INTRODUÇÃO

As redes técnicas são uma intrincada teia de infraestruturas que abrange uma ampla gama de elementos, desde complexos sistemas de comunicação com cabos de fibra ótica e satélites até extensas estruturas de transporte, como portos, pontes, rodovias e ferrovias, que se estendem por todo o planeta. Esses sistemas interligados desempenham um papel fundamental no que Marx (2014) denominou como "indústria dos transportes", possibilitando a fluidez e a eficiência da circulação do capital. Essa fluidez espacial é essencial para concretizar o circuito do capital em suas diversas fases, garantindo a rápida circulação das mercadorias e de pessoas. Portanto, é imprescindível reconhecer que as redes técnicas desempenham um papel crucial na interconexão global e na dinamização da economia globalizada do século XXI.

A globalização, caracterizada pela crescente integração e interdependência das economias mundiais, foi impulsionada, em grande parte, por essa aceleração dos fluxos possibilitados pelas redes técnicas. Esses avanços expandiram a lógica e a velocidade do capital por todo o globo, promovendo a compressão do espaço-tempo (Harvey, 2008). Inovações científicas e tecnológicas permitiram uma maior conectividade global e a formação de uma rede de interações comerciais e financeiras. Autores como Milton

Santos (2014) e David Harvey (2016) destacam as transformações espaciais e temporais que marcam esse novo contexto, enfatizando as implicações dessas dinâmicas para a organização do espaço. As redes técnicas emergem, assim, como centrais no processo de mundialização da economia, intensificando os fluxos e ampliando o circuito do capital.

No estado do Rio de Janeiro, localizado na chamada Região Concentrada (Santos e Silveira, 2014) do Brasil, essa integração de redes logísticas revela uma contradição. Enquanto enfrenta graves problemas de mobilidade urbana, falta de integração e articulação, suas ferrovias são altamente eficientes para o transporte de *commodities* voltadas à exportação, especialmente de minério de ferro<sup>1</sup>. Essa lógica econômica, historicamente favorecida no Brasil, a partir de interesses privados, prioriza o rodoviarismo e a exportação de produtos de baixo valor agregado nos chamados corredores de exportação, resultando em investimentos limitados na infraestrutura ferroviária voltada ao transporte interno de passageiros e mercadorias (Castilho, 2020).

Observando essa contradição, que na prática impede investimentos industriais estratégicos e melhorias na qualidade de vida, percebe-se que o Rio de Janeiro enfrenta sérios problemas de infraestrutura e logística, em grande parte devido à ausência de um planejamento coordenado pelas autoridades estaduais. Estas, por sua vez, são frequentemente guiadas por políticas transitórias de governos, em vez serem estruturadas por políticas públicas consistentes de ordenamento territorial e planejamento estratégico (Oliveira, 2022). Essa desarticulação reflete as dinâmicas do neoliberalismo, que predomina no país desde os anos 1990, comprometendo a estabilidade econômica a longo prazo e prejudicando o desenvolvimento do estado. Apesar do potencial existente no território fluminense, a falta de integração e planejamento entre os setores e agentes essenciais impede o aproveitamento pleno dessas oportunidades, algo que deveria ser promovido com centralidade pelo poder estatal, com foco no bem-estar coletivo e no ordenamento territorial.

Assim, este trabalho, fundamentado em uma análise crítica pautada na economia política e na geografia econômica, examina o possível rearranjo ferroviário no Estado do Rio de Janeiro a partir de 2021, com foco nas recentes movimentações públicas. Aborda também as implicações socioespaciais desse processo e a pressão exercida por empresários sobre os governos e legislações para modernizar a infraestrutura ferroviária e atender às crescentes demandas por circulação de mercadorias, em especial de

---

<sup>1</sup>ANTF – Associação Nacional dos Transportes Ferroviários. **Informações Gerais**, 2024. Disponível em: <https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>. Acesso em: 08/07/2024.

*commodities*, em contraste com a baixa integração voltada para a mobilidade metropolitana e a garantia do direito à circulação.

## 2 PLANO ESTRATÉGICO FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO: UMA PROVOCAÇÃO A PARTIR DO OESTE METROPOLITANO

Recentemente, por toda demanda por circulação em escala mundial, as questões ferroviárias têm ganhado destaque em diversas instâncias do Estado brasileiro, e não é diferente no Rio de Janeiro. Um exemplo relevante foi a apresentação do Plano Estratégico Ferroviário (PEF)<sup>2</sup>, conduzida pela Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro. Este plano foi exposto durante o evento intitulado “1º *Workshop* - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro”, no qual tivemos a oportunidade de participar, elaborando perguntas ao então Secretário de Transportes, Delmo Pinho. O evento reuniu representantes do governo, empresários, técnicos, pesquisadores e outros interessados no futuro das ferrovias fluminenses e nacionais.

Durante o *Workshop*, foram apresentados diversos projetos logísticos e ferroviários voltados para diferentes regiões do estado. A iniciativa foi amplamente elogiada por representantes governamentais e empresariais, que destacaram a ausência de planejamento estratégico desse porte em décadas. Como resultado, foi produzido um documento final<sup>3</sup> – que era seu objetivo fim e consolidava as propostas apresentadas e debatidas no evento.

Dentre os projetos destacados no documento, sobressaiu-se o PROCARGA, um conjunto de 27 projetos voltados para a circulação de cargas, abrangendo principalmente a circulação de *commodities*. Entre os projetos de maior relevância, destacam-se melhorias no Corredor Ferroviário Rio-São Paulo da MRS Logística, a modernização das ferrovias que atendem ao complexo portuário de Itaguaí e a implantação do Tramo Atlântico da EF-354, que conectaria o Pacífico ao Atlântico por meio da Ferrovia Transoceânica. Outro projeto é a EF-118, este muito significativo, que visa ligar o Oeste Metropolitano Fluminense ao Espírito Santo.

---

<sup>2</sup>1º *Workshop* - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://abrir.link/oPuyX>. Acesso em 10/12/2024.

<sup>3</sup>Plano Estratégico Ferroviário Do Estado Do Rio De Janeiro. Disponível em: <https://abrir.link/PDeMi>. Acesso em 24/11/2021.

EF-118 tem gerado debates intensos, especialmente pela pressão de entidades como a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), que defende a execução desse projeto como contrapartida à devolução da malha ferroviária da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) pela concessionária VLI. Recentemente, em julho de 2024, o Governo do Estado do Espírito Santo recebeu o projeto básico de engenharia da ferrovia Kennedy, o primeiro trecho da Estrada de Ferro 118 (EF-118), que conectará Anchieta a Presidente Kennedy, na divisa com o Rio de Janeiro<sup>4</sup>. Cedido pela mineradora Vale S.A, a partir de decisões judiciais, o projeto detalha 92,8 km de extensão da ferrovia, que será interligada à malha ferroviária federal, conectando-se ao Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país.

Entretanto, para que o projeto atenda plenamente às demandas logísticas e sociais, é fundamental que sua extensão fluminense não seja negligenciada. Restrito ao Porto do Açu, no Norte do Estado, o traçado atenderia prioritariamente aos interesses da Vale na exportação de minérios, sem trazer benefícios significativos para a população do Rio de Janeiro como um todo. Por outro lado, uma interligação ferroviária que conecte o Espírito Santo ao Porto do Açu e ao Porto de Itaguaí passaria por diversas cidades do Rio, cortando inclusive o Oeste Metropolitano, e poderia gerar impactos econômicos e sociais<sup>5</sup>. Essa expansão, aliás, ampliaria a integração com a malha da MRS Logística, beneficiando o complexo portuário-industrial de Itaguaí. Além disso, ao incorporar trens de passageiros, o projeto poderia democratizar o acesso aos trilhos, integrar o estado, melhorando a circulação na metrópole e além, favorecendo populações locais e garantido direito de mobilidade.

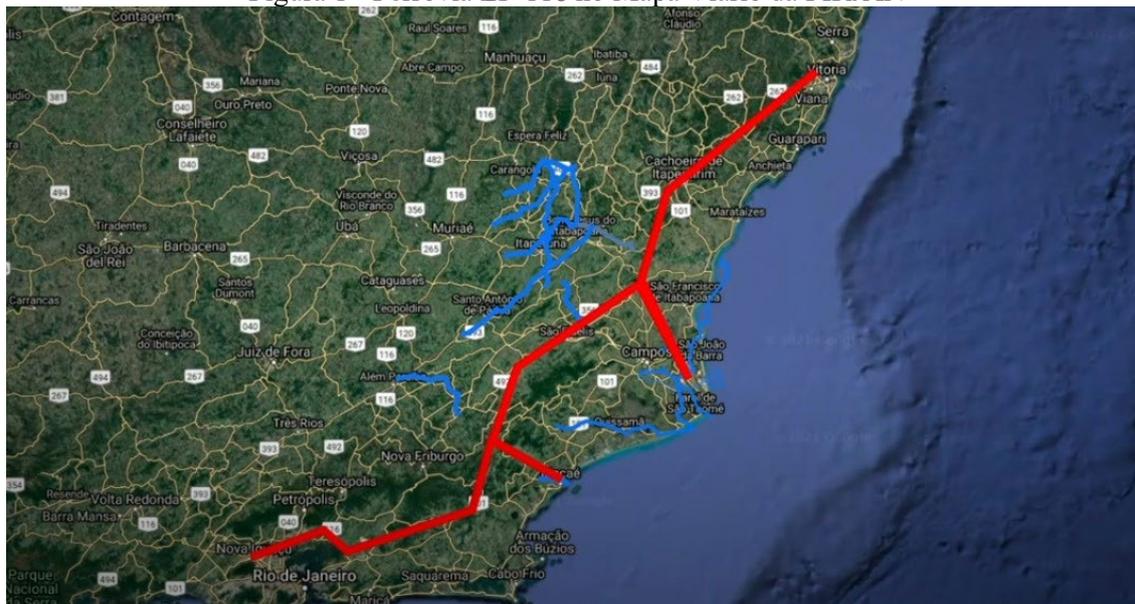
Observe a figura a seguir, que destaca a EF-118 no Mapa Viário do Norte e do Noroeste Fluminense, da FIRJAN.

---

<sup>4</sup>JB NEWS. Firjan: ferrovia abandonada no RJ poderá viabilizar projeto da Estrada de Ferro 118 no Porto do Açu. Disponível em: <https://abrir.link/pAHyt>. Acesso em 11/12/2024.

<sup>5</sup>Nos traçados divulgados da EF-118, observa-se que evita-se atravessar os perímetros urbanos, afastando-se deliberadamente das áreas mais densamente povoadas. Essa escolha, embora facilite a circulação do capital e a logística de cargas, acaba por restringir o acesso da população aos trilhos, comprometendo uma integração mais ampla entre as cidades e reduzindo o potencial de conexão urbano-metropolitana.

Figura 1 - Ferrovia EF-118 no Mapa Viário da FIRJAN



Fonte: FIRJAN. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HXOzqZM249c>.

Além do PROCARGA, o Plano Estratégico Ferroviário também apresentou o PROMOB, composto por sete projetos voltados para a mobilidade urbana, com destaque para iniciativas como os trens regionais de passageiros da EF-118, a ligação ferroviária entre Santa Cruz e Itaguaí, a conexão ferroviária entre Duque de Caxias, Honório Gurgel e Deodoro, e o trem de passageiros entre Macaé e Campos dos Goytacazes. Outro programa destacado foi o PROMTREM, que incluía 22 iniciativas relacionadas ao turismo ferroviário, como a possível reativação do antigo Ramal Santa Cruz em direção a Mangaratiba, atualmente utilizado apenas para o transporte de minério de ferro. Apesar de os projetos não terem sido organizados em ordem de prioridade ou relevância, conforme admitido pelos organizadores, o evento e seu consequente plano apresentado representou um esforço de reposicionar o Rio de Janeiro no cenário ferroviário nacional, estabelecendo um ponto de partida para a integração econômica e territorial por meio de estratégias logísticas planejadas poder do Estado.

Após a apresentação dos representantes do governo, o evento abriu espaço para perguntas do público, que se concentrou especialmente na disparidade entre os projetos voltados para a circulação de cargas e aqueles destinados à mobilidade urbana. A integração metropolitana, atualmente realizada de forma desarticulada e com infraestrutura insuficiente para atender à demanda, foi um ponto amplamente debatido. Houve questionamentos sobre a necessidade de uma maior integração ferroviária em todas as regiões do estado, com destaque para o Norte Fluminense, em função dos debates

sobre a impactante EF-118, e o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense (Oliveira, 2015), frequentemente citado durante as intervenções.

Nesse contexto, apresentamos uma provocação voltada para a integração da borda oeste metropolitana por meio de um sistema ferroviário que conectasse os municípios de Paracambi, Japeri, Seropédica, Itaguaí, Mangaratiba e Santa Cruz. Essa integração poderia ter uma estação estratégica em Seropédica, onde está localizada a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). A sugestão foi embasada em nossa vivência prática com a circulação rodoviária na região e no histórico ferroviário local, atualmente voltado quase exclusivamente para o transporte de minério de ferro pela MRS Logística. Chamamos atenção para a ferrovia que atravessa a UFRRJ e segue em direção ao complexo portuário-industrial de Santa Cruz e Itaguaí – este que já aparecia no Plano e que poderia ser adaptada para atender também à mobilidade de passageiros, aliviando os gargalos da circulação rodoviária, especialmente no transporte público<sup>6</sup>.

Reativar o transporte de passageiros por trilhos seria essencial para a região oeste da metrópole, resgatando um modelo de mobilidade que já existiu e garantiria o direito de se deslocar com dignidade. A proposta – ver figura a seguir – conectaria as linhas ferroviárias de Japeri e Santa Cruz, hoje desarticuladas após a Estação de Deodoro, criando um eixo de integração que atenderia diretamente os trabalhadores das áreas industriais, ao mesmo tempo em que reduziria os custos do transporte rodoviário para os empreendimentos locais. Além disso, ao proporcionar uma alternativa eficiente e acessível ao transporte rodoviário – marcado por sobrecarga e precariedade – o projeto reforçaria a circulação de pessoas e ampliaria a funcionalidade da mobilidade na borda metropolitana, promovendo maior integração e qualidade de vida para a população.

---

<sup>6</sup>O próprio O Plano Estratégico Ferroviário ressaltou que o Distrito Industrial de Santa Cruz abriga duas importantes siderúrgicas conectadas à malha ferroviária da MRS Logística por um ramal de 16 km em bitola larga (1,60 m). Esse trecho, no entanto, opera em via singela, sem sinalização, com capacidade limitada para 5,43 pares de trens diários e uma taxa de ocupação de 78%, e, segundo os representantes do estado presentes, demanda modernização. O ramal, ligado à Mangaratiba pelo pátio de Brisamar, desempenha um papel estratégico ao conectar as siderúrgicas aos mercados. Entre esses destinos estão a Zona da Mata, o Quadrilátero Ferrífero e a Região Metropolitana de Belo Horizonte, em Minas Gerais, passando por Seropédica, Japeri e Paracambi; o Médio Paraíba e os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí; além do Vale do Paraíba, a Região Metropolitana de São Paulo e a Baixada Santista.

Figura 2 - Por uma Integração no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense (traçados ilustrativos)



Em sua resposta à provocação, disponível na gravação do evento no YouTube<sup>7</sup>, o então Secretário de Transportes, destacou-se a relevância e a viabilidade da provocação apresentada. No entanto, sua abordagem limitou-se ao trecho entre Santa Cruz e Itaguaí, sugerindo a possível instalação de um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), sem avançar na discussão sobre a conexão com Paracambi, Japeri e Seropédica. Delmo Pinho desviou o foco da integração de todo o Extremo Oeste Metropolitano

Fluminense, mencionando apenas a reativação das linhas ferroviárias na área como parte dos compromissos da MRS Logística no processo de renovação de sua concessão.

Em sua explicação, o Secretário priorizou detalhar a liberação de uma faixa de domínio ferroviário entre o Distrito Industrial de Santa Cruz, Itaguaí e a Estação de Brissamar, ressaltando os desafios do trecho – este já aparecia no Plano Estratégico Ferroviário apresentado. Ele apontou problemas como a ocupação irregular das áreas ferroviárias, especialmente em Santa Cruz, onde parte da faixa de domínio foi transformada em habitações. Apesar dessas dificuldades e das barreiras burocráticas, afirmou que estudos já haviam sido conduzidos para viabilizar o VLT nesse trecho. O modelo proposto seria mais simples, integrando-se ao tráfego local, de forma distinta do sistema utilizado na Avenida Rio Branco, no Centro do Rio de Janeiro.

<sup>7</sup>1º Workshop - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://abrir.link/oPuyX>. Acesso em 10/12/2024.

Após o evento organizado pela Secretaria de Transportes do Governo do Estado, diversas matérias publicadas na imprensa do Rio de Janeiro destacaram a importância estratégica da ligação ferroviária de passageiros entre Itaguaí e Santa Cruz, mesmo que por VLT<sup>8</sup>. Essa conexão foi considerada essencial não apenas para beneficiar os moradores da região<sup>9</sup>, mas também para fortalecer o complexo portuário-industrial de Itaguaí e Santa Cruz, facilitando a chegada de trabalhadores industriais e impactando positivamente outras cidades ao redor<sup>10</sup>.

No contexto do evento, Leandro Dias de Oliveira, professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRRJ), que também participou como ouvinte, levantou a questão da implantação de uma estação ferroviária em Seropédica. Juntamente com Heitor Soares de Farias e Tiago Badre Martino, já em 2023, Oliveira elaborou um artigo (2023) propondo a criação de uma linha ferroviária de passageiros conectando Seropédica à Estação Japeri. Com aproximadamente 15 km de extensão, o projeto sugere a construção de um trecho paralelo à ferrovia de carga operada pela MRS Logística e o aproveitamento do ramal Japeri-Paracambi. O estudo destaca a importância dessa conexão para ampliar a acessibilidade da população local e da comunidade acadêmica da UFRRJ, promovendo maior integração territorial e fortalecendo a mobilidade urbana na Baixada Fluminense.

Essa proposta dos pesquisadores da UFRRJ reflete uma continuidade prática da discussão iniciada no evento, respondendo à lacuna deixada pelo então Secretário de Transportes, que se ateu apenas no trecho entre Itaguaí e Santa Cruz. Ao apresentar um mapa demonstrando a viabilidade do projeto neste trecho específico entre Japeri e Seropédica, Oliveira, Farias e Martino (2023) reforçam a necessidade de uma articulação metropolitana que contemple a circulação de pessoas, indo além das demandas logísticas voltadas para a exportação de *commodities* pelos portos e dos interesses privados normalmente considerados nesses projetos como prioridades máximas.

---

<sup>8</sup>REVISTA FERROVIÁRIA. Trem entre Itaguaí e Santa Cruz volta a ser mencionado como solução urbana para a região. Disponível em: <https://abrir.link/LLQcJ>. Acesso em 19/05/2021.

<sup>9</sup>ATUAL. Governo do Estado lista desafios para volta da ligação ferroviária entre Itaguaí e Santa Cruz. Disponível em: <https://abrir.link/ITBbo>. Acesso em 10/12/2024.

<sup>10</sup>BAND. Reativação de trens Itaguaí X Santa Cruz é discutida no Governo do Rio. Disponível em: <https://abrir.link/CWVJJ>. Acesso em 10/12/2024.

### 3 NOVO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

Pouco tempo após o evento de divulgação do Plano Estratégico Ferroviário do Rio de Janeiro, em 2021, a Medida Provisória do Novo Marco Legal das Ferrovias brasileiras foi aprovada<sup>11</sup> e, em 2022, recebeu aprovação definitiva<sup>12</sup>.

Este novo marco legal refletiu um foco das instâncias do Estado brasileiro no setor ferroviário, respondendo ao cenário global de fluxos intensificados e grandes investimentos, especialmente chineses, em projetos para atender à crescente demanda do capital na economia globalizada (Germano, 2023). Conforme destacado pelo então Governo brasileiro<sup>13</sup>, a medida provisória “desburocratiza o procedimento de autorização para a construção de novas ferrovias e facilita a atração de investimentos privados para o setor”. Isso resultou em uma grande movimentação de projetos visando aprimorar a capacidade de circulação de mercadorias e impulsionar o crescimento ferroviário no país, despertando inclusive projetos no Estado do Rio de Janeiro.

O Novo Marco Legal das Ferrovias trouxe atenção crescente ao setor ferroviário no Brasil, mesmo em meio a desafios políticos e econômicos e às contradições inerentes. Diversas iniciativas foram desencadeadas em diferentes regiões do país. Com o novo marco, o poder público não precisa mais organizar leilões para selecionar operadores; basta que uma empresa apresente um projeto e o governo o autorize. Segundo Castilho (2020), como as principais concessionárias do país têm priorizado os eixos troncais, que são corredores de exportação, o novo marco visa revitalizar os ramais menores que estão inativos. As grandes concessionárias terão mais liberdade para planejar e executar a ampliação de suas linhas, graças ao regime de autorização, promovendo uma autorregulação que tende a acentuar ainda mais a concentração de poder e a especialização das linhas ferroviárias do país, portanto, dos territórios.

O papel central do Estado na construção e gestão da infraestrutura de transporte no Brasil é claro, a partir de uma economia dependente (Oliveira, 2003; Fernandes, 2009) marcada pela espoliação (Harvey, 2013), refletindo os interesses das frações burguesas que dominaram a produção de políticas públicas historicamente. Como Raffestin (1993) explicou, as redes não são apenas uma exibição de poder, mas são moldadas à imagem

---

<sup>11</sup>BRASIL. Medida Provisória Nº 1.065, De 30 De Agosto De 2021. Disponível em: <https://abrir.link/cZUgw>. Acesso em: 09/07/2024.

<sup>12</sup>BRASIL. O Novo Marco Regulatório das Ferrovias Brasileiras. Disponível em: <https://abrir.link/GjCHp>. Acesso em 09/07/2024.

<sup>13</sup>BRASIL. Presidente Bolsonaro institui o novo marco legal do transporte ferroviário. Disponível em: <https://abrir.link/qpQQz>. Acesso em 25/11/2021.

do poder. Economia, política, técnica e normatização do território são instâncias necessárias para entender a circulação em todas suas nuances. Arroyo (2015) contribui para essa compreensão, destacando que a construção de certas infraestruturas e normas para garantir fluidez e regular a porosidade do território envolve tanto empresas quanto governos no comércio internacional, participando ativamente nos processos de competição, cooperação e controle territorial. Essa análise ressoa com as discussões de Milton Santos (2014) sobre o território nacional na economia internacional, destacando as lógicas da globalização sobre os territórios.

“A porosidade territorial refere-se àquela qualidade dos territórios nacionais que facilita sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional e normativa incumbida de regulação do movimento” (Arroyo, 2015, p.45). Existe um conjunto de instituições que desenha normas operacionais, às vezes estimulando, outras vezes obstruindo a abertura do território, uma ação política exercida nos diferentes níveis da escala nacional, tanto por governos quanto por empresas. Isso ocorreu desde o século XIX, com a primeira lei sobre ferrovias, até o atual marco regulatório das ferrovias no Brasil. Arroyo (2015) destaca que houve ações institucionais públicas que, por meio de leis, regras, medidas, programas, acordos e estratégias, facilitaram a relação do território nacional com o mercado externo. Simultaneamente, houve ações institucionais privadas, exercidas em câmaras empresariais, associações setoriais e práticas de lobby, muitas vezes interagindo com ações públicas e formulação de legislações. “Ora como norma, ora como ações institucionais diretas, essa base criada pelos agentes públicos e privados tem uma participação ativa nos processos de competição, cooperação e controle do território” (Arroyo, 2015, p.45).

#### **4 O TREM DE ALTA VELOCIDADE ENTRE RIO E SÃO PAULO E A ESTAÇÃO TERMINAL NO RIO DE JANEIRO: DESARTICULAÇÃO**

Diante da crescente atenção voltada para o setor ferroviário no país, claramente materializado pelo Novo Marco Legal das Ferrovias<sup>14</sup>, mesmo em meio a desafios políticos e econômicos, com todas as contradições inerentes, iniciativas começaram a se destacar. Entre elas, a apresentação de um novo projeto ferroviário – que é desarticulado

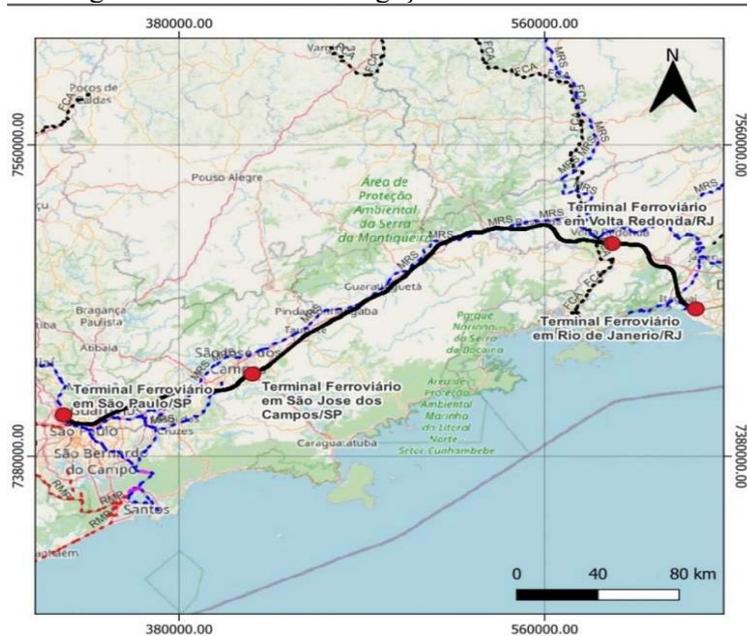
---

<sup>14</sup>BRASIL. Presidente Bolsonaro institui o novo marco legal do transporte ferroviário. Disponível em: <https://abrir.link/qpQQz>. Acesso em 25/11/2021.

dos anteriormente apresentados no Plano Estratégico Ferroviário fluminense – com o objetivo de conectar o Rio de Janeiro a São Paulo, em alta velocidade.

Após a promulgação da lei do novo marco ferroviário, a Empresa Brasileira de Trens de Alta Velocidade (TAV Brasil)<sup>15</sup> submeteu e recebeu a autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a construção e exploração por 99 anos do trecho Rio x São Paulo, o que pode ser uma importante conexão entre duas das metrópoles nacionais do Brasil<sup>16</sup> (ver figura a seguir). O requerimento da empresa foi submetido ao Ministério dos Transportes e, em fevereiro de 2023, início do terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (Partido dos Trabalhadores), foi aprovado pela ANTT<sup>17</sup>, marcando este momento de busca por melhorias nas conexões da megarregião Rio de Janeiro e São Paulo (Lencioni, 2015).

Figura 3 - Trecho de divulgação em fevereiro de 2022



Fonte: TAV Brasil.

Essa autorização dada pela ANTT ressuscitou a ideia do trem-bala, originalmente idealizado durante o primeiro mandato do presidente Lula da Silva (PT), porém

<sup>15</sup>A TAV Brasil foi fundada em fevereiro de 2021 e tem capital social de R\$ 100 mil. Seus sócios são: Marcos Joaquim Gonçalves Alves, João Henrique Sigaud Cordeiro Guerra e as empresas Global Ace e Infra S.A Investimentos e Serviços. Apesar do nome, essa última empresa não é a estatal vinculada ao Ministério dos Transportes.

<sup>16</sup>G1. ANTT autoriza que empresa TAV Brasil construa e explore trem de alta velocidade entre SP e RJ. Disponível em: <https://abrir.link/RKHiu>. Acesso em: 21/05/2023.

<sup>17</sup>TERRA. Trem-bala SP-Rio está previsto para 2032. Disponível em: <https://abrir.link/odUnM>. Acesso em: 02/09/2024.

interrompido pelo Tribunal de Contas da União (TCU) devido à inviabilidade econômica e controvérsias, inclusive ambientais, em torno do então projeto orçado em R\$ 50 bilhões, com previsão de conclusão em 2014. O Ministro dos Transportes do Governo Federal, Renan Filho, em fevereiro de 2023, explicou que, após a aprovação da agência reguladora, a empresa teria até três anos para elaborar um projeto de engenharia e obter as necessárias licenças, incluindo as ambientais, para tornar o projeto ferroviário uma realidade.

Segundo explicações do ministro em entrevista aos meios de comunicação, a nova legislação possibilitou diretamente que a TAV Brasil obtivesse essa autorização, pois concede ao setor privado a autonomia para construir suas próprias linhas de ferro e explorar os serviços ferroviários por um período específico<sup>18</sup>. Portanto, a construção será feita por meio do modelo de autorização viabilizado pelo novo marco regulatório das ferrovias brasileiras.

O projeto divulgado em fevereiro de 2023 tinha previsão para iniciar as operações ferroviárias em junho de 2032 – ver cronograma oficial na figura a seguir – e traçava sua rota por várias cidades, incluindo a Zona Norte de São Paulo (SP), Guarulhos (SP), São José dos Campos (SP), Guaratinguetá (SP), Resende (RJ), Volta Redonda (RJ), Itaguaí (RJ), Seropédica (RJ) e Rio de Janeiro (RJ), tendo sua estação terminal no bairro carioca de Santa Cruz, na borda oeste da Metrópole fluminense, que tem sua zona industrial conurbada com o complexo portuário-industrial de Itaguaí. Aliás, embora seja destinado à circulação de pessoas e não de cargas, o trajeto demonstra conexões com as demandas econômicas da região. Nota-se, por exemplo, que o percurso interliga regiões com atividades industriais de relevância para ambos os estados da federação envolvidos, uma vez que as paradas ocorrem precisamente em trechos com adensamento industrial.

---

<sup>18</sup>O GLOBO. 'Não temos interesse no momento', diz Renan Filho sobre projeto de trem-bala SP-Rio. Disponível em: <https://abrir.link/hncRa>. Acesso em: 27/05/2023.



A TAV Brasil forneceu informações ao site Melhores Destino<sup>20</sup> esclarecendo que foram estabelecidas novas estações intermediárias para o projeto, incluindo cinco cidades no estado de São Paulo e duas no Rio de Janeiro. A escolha dessas localidades foi baseada em um estudo de demanda e em consultas com as prefeituras dos municípios ao longo do trajeto. Segundo a empresa nesta entrevista, "o estudo de demanda teve como ponto de partida o Plano Nacional de Logística, que analisou a demanda total de passageiros no país. Os dados foram aprimorados por meio de pesquisa de preferência declarada com os usuários de todos os modos de transporte". A extensão total da ferrovia será de 417 quilômetros, conforme a TAV Brasil, diferindo dos 378 km inicialmente divulgados. As estações planejadas incluem Água Branca (SP), São Paulo (SP), Guarulhos (SP), Jacareí (SP), São José dos Campos (SP), Taubaté (SP), Aparecida (SP), Resende (RJ), Volta Redonda (RJ) e Estação Leopoldina, no Rio de Janeiro (RJ).

Recentemente, a União e a Prefeitura do Rio de Janeiro celebraram um acordo para restaurar a Estação Leopoldina<sup>21</sup>, prevista para ser o novo ponto de chegada do Trem de Alta Velocidade (TAV) na capital fluminense, conforme estas novas informações. No entanto, a empresa TAV Brasil esclareceu ao site Melhores Destinos que o acordo da Prefeitura com a União contempla exclusivamente a parte histórica da estação, e a utilização desse espaço pelo TAV ainda não foi definida. "Atuaremos na área não utilizada da Leopoldina, incluindo o pátio e as oficinas abandonadas, que não possuem valor histórico, bem como nas áreas adjacentes."

Essa possível mudança da estação terminal de Santa Cruz, na Zona Oeste, para a Leopoldina, embora ainda não oficial, é o aspecto mais notável dessa entrevista. Embora Santa Cruz seja uma região de adensamento industrial, relevante para atividades empresariais de destaque no âmbito estadual e nacional, se encontra a cerca de 60 km do Centro do Rio de Janeiro. Embora haja uma conexão ferroviária suburbana fornecida pela Supervia, a viagem é lenta, durando aproximadamente uma hora e trinta minutos – sem contar o tempo de espera – o que, evidentemente, tornaria inviável o projeto do Trem de Alta Velocidade com parada nesse bairro. Aliás, são 34 estações de Santa Cruz à região central do Rio.

<sup>20</sup>MELHORES DESTINOS. Projeto de trem de alta velocidade entre Rio e São Paulo prevê estações em 9 cidades. Disponível em: <https://abrir.link/xsdNp>. Acesso em 17/12/2024.

<sup>21</sup>G1. Obra na Estação Leopoldina inclui 'museu' com trens quase centenários; gare e vagões serão recuperados. Disponível em: <https://abrir.link/ZDgAb>. Acesso em 02/09/2024.

A escolha da histórica Estação Leopoldina, caso confirmada, parece ser uma solução mais apropriada que o bairro Santa Cruz. No entanto, é fundamental considerar o contexto da cidade e da região metropolitana do Rio de Janeiro de forma integrada, especialmente no que se refere ao transporte público. É importante contemplar a integração dos diferentes modais, incluindo o rodoviário, ferroviário (como metrô e trem), hidroviário e aeroviário. Atualmente, a Estação Leopoldina é acessível apenas por ônibus ou táxi – incluindo serviços de transporte por aplicativo. Para atender adequadamente aos usuários do TAV, é necessário estabelecer uma conexão eficiente com o metrô ou trem suburbano, ou, ao menos, um serviço similar ao BRT que ligue o Terminal Gentileza ao Aeroporto Galeão. Isso requer uma abordagem que transcenda os interesses privados que novo marco legal ferroviário evoca, garantindo uma circulação inter-regional e urbana que atenda às necessidades coletivas de mobilidade, rompendo com a lógica de controle corporativo do território e priorizando o interesse público pelo poder estatal.

Fato é que TAV Brasil, responsável pelo projeto, está em fase final de elaboração dos estudos de viabilidade, que devem ser submetidos à ANTT ainda em dezembro de 2024. Somente após essa submissão o traçado oficial será divulgado, com a expectativa de que incorpore as alterações mencionadas pelo site Melhores Destinos. Devido à alta velocidade prevista, o traçado precisa ser reto ou conter curvas suaves, o que implica na necessidade de obras substanciais para transpor a Serra do Mar, incluindo viadutos e túneis. Embora as novas tecnologias possam mitigar esses desafios, os obstáculos ambientais e sociais permanecem significativos, além dos elevados custos envolvidos.

A empresa está buscando investidores para viabilizar essas obras. De acordo com o site Poder360, a TAV Brasil já firmou seis acordos com empresas interessadas em financiar o projeto, com um enfoque declarado no desenvolvimento imobiliário para lidar com os altos custos. Conforme reportado pelo site MetroCPTM<sup>22</sup>, a TAV Brasil promete a expansão de estruturas anexas, como estacionamentos, shoppings, hotéis e espaços de convivência, utilizando o direito de laje, o que evidencia a tentativa de transformar as estações em centros regionais de comércio e serviços e impulsionar os mercados imobiliários, o que também merece ser acompanhando com atenção e criticidade.

---

<sup>22</sup>METRÔ CPTM. Trem de Alta Velocidade entre Rio e São Paulo deve ter estudo de viabilidade finalizado em 2024. Disponível em: <https://abrir.link/IbNGX>. Acesso em: 02/09/2024.

Figura 6 - Slide de apresentação na 29ª Semana de Tecnologia Metroferroviária sobre direito de laje



Fonte: Foto de Jean Carlos (METROCPTM)

Até o momento, as informações divulgadas e os procedimentos adotados indicam que delegar essa tarefa ao mercado resulta claramente na marginalização do interesse social. Os responsáveis pelo empreendimento estão focados na viabilização de negócios, quando o transporte inter-regional por trilhos deveria ser uma questão estratégica a ser planejada e gerida pelo Estado brasileiro, em conexão com outros projetos ferroviários e logísticos da região. Essa contradição nos remete ao debate sobre as condições gerais de produção, discutido por Sandra Lencioni (2007). A autora argumenta que a gestão e a produção dos equipamentos técnicos que facilitam a fluidez do capital, seja por meio do Estado ou de empresas privadas, trazem diversas consequências para as dinâmicas socioespaciais, mas tendem a ser elaborados a partir da lógica do lucro capitalista.

A prioridade invariavelmente recai sobre o objetivo de garantir a fluidez e gerar mais valor, em detrimento de demandas sociais ou de condições gerais indiretamente conectadas à geração do lucro. Na nova onda neoliberal do século XXI, particularmente no Brasil, observa-se uma tendência de priorizar a aceleração da circulação de mercadorias, mesmo que isso seja inteiramente confiado à iniciativa privada. Paralelamente, há cortes significativos nos gastos públicos essenciais e uma renúncia ao planejamento coletivo de longo prazo, com efetividade para além de planos que são facilmente esquecidos. Esse imediatismo desarticulado, orientado pelo lucro empresarial isolado, acaba ditando o ritmo dos acontecimentos, enquanto os impactos sociais são negligenciados e a busca por soluções coletivas é comprometida – o que pode ser

percebido pela questão ainda não decidida da Estação terminal do Trem de Alta Velocidade no Rio de Janeiro.

## 5 PLANEJAMENTO ESTATAL E INTEGRAÇÃO: CONSIDERAÇÕES

Ao longo da história, as decisões sobre as redes de transporte no Rio de Janeiro e no Brasil têm sido guiadas por uma lógica de acumulação por espoliação, priorizando interesses econômicos específicos em detrimento das demandas sociais mais amplas. Essa dinâmica, marcada pelo controle privado das infraestruturas, persiste como elemento central das políticas públicas, moldando o território de maneira a atender principalmente aos grandes conglomerados econômicos. No caso das ferrovias fluminenses, empresas como MRS Logística e VLI concentram suas operações no transporte de *commodities* agrícolas e minerais, ligando regiões interiores aos principais portos e deixando de lado demandas locais de mobilidade e integração territorial.

Essa configuração reflete escolhas políticas e econômicas que não apenas consolidam a circulação de capitais específicos, mas também aprofundam desigualdades territoriais e prejudicam a qualidade de vida da população. O controle concentrado dessas redes, frequentemente dominadas por grandes corporações como a mineradora Vale S.A., exemplifica a influência desproporcional do poder econômico sobre as decisões de infraestrutura e mobilidade. Nesse contexto, o Novo Marco Legal das Ferrovias, ao flexibilizar o regime de concessões e permitir que empresas privadas proponham projetos diretamente ao governo, agrava esse cenário. Embora traga agilidade aos investimentos, essa abordagem autorregulatória reforça a concentração econômica e territorial, especializando as ferrovias no transporte de cargas, geralmente voltada à exportação, e negligenciando seu potencial contribuição para a mobilidade integrada da população.

Conforme Raffestin (1993), as redes não apenas refletem relações de poder, mas também as reproduzem e intensificam. Nesse sentido, Arroyo (2015) observa que a construção de infraestruturas resulta de articulações complexas entre empresas e governos, gerando dinâmicas que moldam o território por meio da competição, cooperação e controle. Os projetos analisados neste trabalho deixam evidente como a expansão das redes técnicas, especialmente das redes ferroviárias, ainda é pautada pela aceleração da circulação de capitais específicos, frequentemente orientados para o mercado externo e desarticulados de um planejamento integrado e inclusivo.

Para superar essas limitações, é imprescindível reativar e fortalecer o sistema ferroviário como elemento estruturante do território fluminense, guiado por um planejamento público que democratize o acesso aos trilhos e promova a integração inter-regional. É imprescindível que os projetos ferroviários sejam concebidos a partir de uma visão integrada, que considere não apenas os interesses econômicos imediatos, mas também os impactos socioeconômicos e territoriais a longo prazo. Somente assim será possível atender às crescentes demandas de circulação em um mundo cada vez mais marcado pela compressão do espaço-tempo, sem comprometer o bem-estar coletivo e o direito fundamental à mobilidade.

No caso do Rio de Janeiro, como destaca Oliveira (2022), o desenvolvimento econômico e social depende de um planejamento estatal robusto e estratégico. Embora o Plano de Recuperação Fiscal e o aumento da arrecadação com royalties representem avanços, na visão do autor, esses fatores são insuficientes sem uma atuação consistente do Estado em áreas como infraestrutura, logística e ordenamento territorial. O modelo neoliberal, que privilegia decisões de mercado e minimiza o papel do planejamento estatal, é inadequado para enfrentar os desafios estruturais da economia fluminense, como fica evidente ao perceber a desarticulação dos projetos ferroviários.

Cabe ao Estado identificar gargalos econômicos, investir em setores estratégicos e assegurar as condições gerais de produção, promovendo a integração logística e social no território. Aliás, as questões ferroviárias e os gargalos logísticos do Rio de Janeiro evidenciam a necessidade de tratar as políticas públicas como funções permanentes do Estado, e não como instrumentos transitórios de governos. Sendo assim, apenas um planejamento territorial estratégico, por parte do Estado fluminense, comprometido com a democratização do uso das ferrovias e capaz de romper com a predominância de interesses privados vinculados à lógica de exportação de *commodities*, poderá renovar as perspectivas para um Rio de Janeiro mais justo, assegurando o direito à circulação não só às empresas ligadas às exportações.

## REFERÊNCIAS

ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. de C. A. da (Org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015. p. 37-50.

CASTILHO, Denis. Rede ferroviária brasileira e inovação seletiva. In: GOMES, M. T. S.; TUNES, R. H.; OLIVEIRA, F. G. (Org.). **Geografia da Inovação: Território, redes e finanças**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020. p. 237-261.

FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. 4. ed. rev. São Paulo: Editora Globo, 2009.

GERMANO, André Luiz do Nascimento. Circulação do capital e redes técnicas: as ferrovias no capitalismo contemporâneo. **Revista Continentes**, n. 23, 2023. Disponível em: <https://revistacontinentes.com.br/index.php/continentes/article/view/451>. Acesso em: 12 mai. 2024.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 2008 [1989].

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Revista Electrônica de Geografía Y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, Barcelona, 2007. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2475028>. Acesso em: 12 mai. 2024.

LENCIONI, Sandra. **Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. e-metropolis**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 22, 2015. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/002782127>. Acesso em: 12 mai. 2024.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política: Livro II: o processo de circulação do capital**. Edição Friedrich Engels; tradução e seleção de textos extras Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Uma agenda para o desenvolvimento do Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 22, edição especial, 2022. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/cdf>. Acesso em: 12 mai. 2024.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Espaço e Economia [online]**, Rio de Janeiro, ano IV, n. 7, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814>. Acesso em: 12 mai. 2024.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; FARIAS, Heitor Soares de; MARINO, Tiago Badre. O projeto de implantação da linha ferroviária de passageiros Seropédica (UFRRJ) x Japeri: uma contribuição da geografia à mobilidade urbana. **Revista Continentes**, n. 23, 2023. Disponível em: <http://revistacontinentes.com.br/index.php/continentes/article/view/478>. Acesso em: 12 mai. 2024.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 8. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 18. ed. São Paulo: Record, 2014 [2001].

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