


FERROVIAS, ESTADO E TERRITÓRIO: A DISPUTA PELO FUTURO DO RIO DE JANEIRO E AS ELEIÇÕES DE 2026

RAILWAYS, STATE, AND TERRITORY: THE DISPUTE OVER THE FUTURE OF RIO DE JANEIRO AND THE 2026 ELECTIONS

FERROCARRILES, ESTADO Y TERRITORIO: LA DISPUTA POR EL FUTURO DE RÍO DE JANEIRO Y LAS ELECCIONES DE 2026

AUTOR

¹ André Luiz do Nascimento Germano 

FILIAÇÃO INSTITUCIONAL

¹ UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

E-MAIL

andreabcgermano@gmail.com

DATA DE SUBMISSÃO: 24/04/26

DATA DE APROVAÇÃO: 11/06/26

DOI: 10.12957/GEOUERJ.2026.98535



E-ISSN 1981-9021

ESTE É UM ARTIGO DE ACESSO ABERTO DISTRIBUÍDO SOB OS TERMOS DA LICENÇA CREATIVECOMMONS BY-NC-SA 4.0, QUE PERMITE USO, DISTRIBUIÇÃO E REPRODUÇÃO PARA FINS NÃO COMERCIAIS, COM A CITAÇÃO DOS AUTORES E DA FONTE ORIGINAL E SOB A MESMA LICENÇA.

// RESUMO

Este texto parte da ideia de que crise do sistema ferroviário no estado do Rio de Janeiro é expressão de um padrão histórico de organização territorial subordinado à lógica da circulação do capital. A partir da economia política e da geografia econômica, percebe-se que as ferrovias brasileiras foram progressivamente especializadas no transporte de commodities, em detrimento da mobilidade da população e da integração regional. No período recente, essa lógica se manifesta tanto na degradação do sistema ferroviário urbano, marcado pela recente crise da SuperVia, quanto na modelagem de projetos como a EF-118, orientados prioritariamente à exportação. O Oeste Metropolitano Fluminense é apresentado como espaço emblemático dessas contradições, onde redes técnicas eficientes para o capital coexistem com a precariedade da mobilidade cotidiana. O texto sustenta que essa configuração resulta da fragilidade do Estado em planejar e coordenar o território de forma integrada, articulando política ferroviária, industrial, urbana e regional. Diante desse quadro, propõe-se recolocar as ferrovias no centro do debate eleitoral de 2026 como eixo estratégico de desenvolvimento. Em última instância, neste texto, está em disputa o sentido das redes ferroviárias: sua mera permanência como suporte da exportação de commodities ou sua transformação em instrumento de integração territorial e garantia dos direitos no estado do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: ferrovias; Rio de Janeiro; circulação do capital; redes técnicas; planejamento territorial; eleições 2026.

// ABSTRACT

This paper is grounded in the idea that the crisis of the railway system in the state of Rio de Janeiro is an expression of a historical pattern of territorial organization subordinated to the logic of capital circulation. Drawing on political economy and economic geography, it argues that Brazilian railways have been progressively specialized in the transportation of commodities, to the detriment of population mobility and regional integration. In the recent period, this logic is evident both in the degradation of the urban railway system – marked by the recent crisis of SuperVia – and in the design of projects such as EF-118, primarily oriented toward export activities. The West Metropolitan Region of Rio de Janeiro is presented as an emblematic space of these contradictions, where efficient technical networks for capital coexist with the precariousness of everyday mobility. The paper contends that this configuration results from the weakness of the State in planning and coordinating the territory in an integrated manner, articulating railway, industrial, urban, and regional policies. In light of this scenario, it proposes repositioning railways at the center of the 2026 electoral debate as a strategic axis of development. Ultimately, the text frames a dispute over the very role of railway networks: their continued function as mere support for commodity exports, or their transformation into instruments of territorial integration and the guarantee of rights in the state of Rio de Janeiro.

Keywords: railways; Rio de Janeiro; capital circulation; technical networks; territorial planning; 2026 elections.

// RESUMEN

Este texto parte de la idea de que la crisis del sistema ferroviario en el estado de Río de Janeiro es una expresión de un patrón histórico de organización territorial subordinado a la lógica de la circulación del capital. Desde la economía política y la geografía económica, se observa que los ferrocarriles brasileños han sido progresivamente especializados en el transporte de commodities, en detrimento de la movilidad de la población y de la integración regional. En el período reciente, esta lógica se manifiesta tanto en la degradación del sistema ferroviario urbano – marcada por la reciente crisis de SuperVia – como en el diseño de proyectos como la EF-118, orientados prioritariamente a la exportación. El Oeste Metropolitano Fluminense se presenta como un espacio emblemático de estas contradicciones, donde redes técnicas eficientes para el capital coexisten con la precariedad de la movilidad cotidiana. El texto sostiene que esta configuración resulta de la fragilidad del Estado para planificar y coordinar el territorio de manera integrada, articulando políticas ferroviarias, industriales, urbanas y regionales. Ante este panorama, se propone recolocar a los ferrocarriles en el centro del debate electoral de 2026 como un eje estratégico de desarrollo. En última instancia, el texto plantea una disputa sobre el sentido de las redes ferroviarias: su mera permanencia como soporte de la exportación de commodities o su transformación en un instrumento de integración territorial y de garantía de derechos en el estado de Río de Janeiro.

Palabra Clave: ferrocarriles; Río de Janeiro; circulación del capital; redes técnicas; planificación territorial; elecciones 2026.

INTRODUÇÃO: O RIO DE JANEIRO NA ENCRUZILHADA DE 2026

O ano de 2026, tão importante para o futuro do Rio de Janeiro e do Brasil, evidencia a repetição de um padrão estrutural de crise institucional na política fluminense, marcado por escândalos e mais uma interrupção de mandato no Governo do Estado, algo que se arrasta e se repete desde a década de 1990. Dessa vez, a condenação do ex-governador Cláudio Castro, do Partido Liberal (PL), pelo Tribunal Superior Eleitoral, ocorreu após ele ser considerado culpado por abuso de poder político e econômico na eleição de 2022, em um caso que envolveu contratações irregulares e uso de recursos públicos, resultando em sua inelegibilidade por oito anos (Richter, 2026). A cassação do mandato não chegou a se concretizar porque Castro renunciou ao cargo um dia antes do julgamento final, mas a condenação consolidou sua saída do governo e o incluiu em uma longa lista de governadores do Rio atingidos por decisões judiciais ou processos políticos nos últimos 30 anos.

Nesse período, segundo matéria d'O Globo (2026), o estado do Rio de Janeiro acumulou um histórico que evidencia a profundidade dessa crise: todos os governadores eleitos passaram por prisão, cassação, impeachment ou afastamento. Entre eles estão Wilson Witzel, do PSC, que sofreu impeachment em 2021 por denúncias de corrupção na área da saúde; Luiz Fernando Pezão, do MDB, preso enquanto ainda ocupava o cargo em novembro de 2018; Sérgio Cabral, do MDB, também preso e condenado por corrupção; Anthony Garotinho, do PDT, e Rosinha Garotinho, do PSB, ambos alvos de prisões e processos; além de Moreira Franco, do PMDB, que também enfrentou acusações e chegou a ser preso. Evidentemente que esse encadeamento de crises não apenas compromete a estabilidade institucional, como fragiliza a capacidade do Estado de formular e executar políticas de longo prazo, principalmente num contexto de expansão do neoliberalismo (Harvey, 2005).

No momento de escrita deste texto, em abril de 2026, o presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, Ricardo Couto, assumiu de forma provisória o cargo de governador, em meio a uma desarticulação inédita da linha sucessória estadual. O vice-governador, Thiago

Pampolha, do União Brasil, tornou-se conselheiro do Tribunal de Contas do Estado, enquanto o então presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, Rodrigo Bacellar, também do União Brasil, foi afastado após operação da Polícia Federal. Após a recomposição parcial da Assembleia, os deputados realizaram, em 17 de abril de 2026, nova eleição interna, que resultou na escolha de Douglas Ruas, do PL, para a presidência da Alerj. Apesar disso, a condução do Poder Executivo permanece provisoriamente sob responsabilidade do Tribunal de Justiça, enquanto se consolidam as condições institucionais para a realização da eleição indireta que definirá o governador do chamado mandato-tampão até o fim do ano, com possibilidade de participação dos candidatos no pleito direto de outubro (G1, 2026).

É evidente que a recorrência desse quadro institucional tão dilacerante não pode ser interpretada como simples coincidência ou como resultado de desvios individuais. É sintoma estrutural de um modelo de Estado neoliberal (Dardot; Laval, 2016) que tem se mostrado incapaz de planejar, integrar e coordenar seu território de forma estratégica. A instabilidade política, portanto, não é apenas um problema institucional, mas a expressão de uma ausência mais profunda: a inexistência de um projeto consistente de desenvolvimento territorial. É justamente nesse ponto que este texto propõe deslocar o debate eleitoral de 2026. Mais do que discutir nomes, alianças ou escândalos, torna-se necessário tensionar qual projeto de Estado está em disputa e, sobretudo, qual projeto de território, de circulação e integração regional será efetivamente implementado. A ausência desse debate tem sido, historicamente, um dos principais mecanismos de reprodução da crise do Estado neoliberal fluminense.

Nesse contexto, a produção do espaço no estado do Rio de Janeiro, historicamente marcada por desigualdades territoriais profundas e por uma fragmentação institucional, se encontra em uma verdadeira encruzilhada política e econômica às vésperas das eleições de 2026. A infraestrutura ferroviária, longe de constituir um tema meramente técnico ou restrito a especialistas em gabinetes, surge como um elemento central na disputa entre diferentes projetos de sociedade, pois dela dependem a organização da mobilidade, a dinâmica do trabalho e as possibilidades de integração regional no estado. Aliás, a análise da rede ferroviária fluminense deixa bem evidente um padrão de subordinação do território à lógica da acumulação

global, no qual os trilhos foram progressivamente convertidos em corredores exclusivamente voltados ao escoamento de *commodities*. Esse processo de especialização produtiva retirou as pessoas da malha ferroviária e aprofundou a exclusão das bordas metropolitanas, dificultando a integração.

O resultado é a consolidação de um conjunto de redes técnicas altamente eficiente para o capital exportador, mas profundamente excludente do ponto de vista social e territorial. Os trilhos permanecem ativos, mas não para todas as atividades. Circulam toneladas de riqueza, mas não circulam pessoas numa lógica de integração regional fora do eixo suburbano que existe na precariedade. Esse cenário se agrava diante da crise política recente e da desarticulação das instâncias de planejamento do Estado, o que impõe uma provocação incontornável aos candidatos ao *Palácio Guanabara* em 2026:

É possível recuperar os trilhos e o próprio Estado para o povo fluminense?

A NÃO NEUTRALIDADE DAS REDES: CIRCULAÇÃO DO CAPITAL, PODER E TERRITÓRIO

A compreensão do sistema ferroviário em sua totalidade exige, inicialmente, o resgate das categorias de circulação formuladas por Karl Marx (2014), no Livro II de *O Capital*. O ciclo do capital monetário se desdobra em três estágios fundamentais: a conversão do dinheiro em mercadoria, o consumo produtivo dessas mercadorias no processo de produção e, por fim, a metamorfose da mercadoria produzida novamente em dinheiro. Para o capitalista, o tempo em que o valor permanece na forma de mercadoria aguardando a venda constitui um tempo improdutivo, que limita a valorização da riqueza. Nesse sentido, a redução do tempo de circulação se torna uma necessidade sistêmica, impulsionando o desenvolvimento de técnicas e infraestruturas capazes de acelerar os fluxos e reduzir as barreiras espaciais.

Sendo assim, é nesse contexto que a indústria dos transportes assume uma função produtiva única. O transporte não se restringe ao deslocamento físico de objetos, mas altera a própria existência espacial da mercadoria, viabilizando a realização de seu valor de uso no consumo. O efeito útil do transporte é inseparável de sua execução, e o valor gerado nesse

processo, que envolve tanto a transferência do valor dos meios técnicos quanto o trabalho excedente, é incorporado ao preço final das mercadorias. No capitalismo contemporâneo, marcado pela intensificação dos fluxos e pela compressão do espaço-tempo (Harvey, 2008), as redes técnicas tornam-se elementos centrais da organização territorial, funcionando como suportes materiais indispensáveis à circulação ampliada do capital em escala global.

No entanto, essas redes estão longe de serem neutras. Autores como Claude Raffestin (1993) e Milton Santos (2014) demonstram que as redes expressam relações de poder, sendo concebidas, implantadas e operadas por agentes que disputam o controle do território e dos fluxos. No caso do estado do Rio de Janeiro, observa-se uma clara seletividade na distribuição dessa densidade técnica. De um lado, há uma rede altamente eficiente que conecta as áreas de produção mineral de Minas Gerais aos complexos portuários da Baía de Sepetiba e da cidade do Rio de Janeiro, atendendo prioritariamente aos interesses de grandes corporações, como a mineradora Vale S.A.. De outro, os espaços de reprodução da força de trabalho são marcados por uma rarefação técnica, evidenciada na precarização dos trens de passageiros e no abandono de ramais regionais.

Essa desigualdade territorial não deve ser compreendida como um desajuste pontual, mas como resultado direto de escolhas políticas que orientam a organização das redes técnicas. Ao priorizar a fluidez do capital corporativo, o Estado contribui para aprofundar a dissociação entre circulação de mercadorias e circulação de pessoas, reforçando padrões históricos de exclusão e fragmentação do território, como evidenciado na tese de Germano (2025), intitulada de *“Circulação do capital, Estado e redes técnicas no capitalismo contemporâneo: as ferrovias no Rio de Janeiro”*.

CRISE HISTÓRICA E DEGRADAÇÃO FERROVIÁRIA: OS LIMITES ESTRUTURAIS DO DEBATE ELEITORAL DE 2026

A configuração atual do sistema ferroviário fluminense é herdeira de uma longa trajetória histórica marcada pela lógica extrativista e pela subordinação do território às demandas externas. Desde o século XIX, a implantação das ferrovias no Brasil esteve profundamente

vinculada à dinâmica do capitalismo internacional, em especial à influência do capital britânico e aos interesses da elite agrária exportadora. No período imperial, o Estado brasileiro não atuou como planejador autônomo da integração territorial, mas como garantidor das condições gerais de produção (Lojikine, 1997; Lencioni, 2007) para esses grupos, oferecendo subsídios, garantias de juros e isenções fiscais para viabilizar empreendimentos ferroviários, conforme explica Juruá (2012). Esse arranjo institucional permitiu a rápida expansão de linhas férreas, mas condicionou sua lógica de implantação a critérios estritamente econômicos, voltados à exportação.

É nesse contexto que surgem as primeiras grandes ferrovias que estruturariam o território fluminense, como a Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente denominada Central do Brasil, e a *Leopoldina Railway*. Ambas foram concebidas prioritariamente para conectar áreas produtoras ao litoral, estabelecendo o modelo das chamadas ferrovias de penetração. Esse modelo não buscava integrar o território, mas criar corredores eficientes entre zonas de produção e portos exportadores. O resultado foi uma malha fragmentada, com baixa articulação interna, que reforçou desigualdades regionais e limitou a formação de um mercado nacional integrado.

Embora o discurso oficial do Império evocasse a integração territorial, na prática a expansão ferroviária esteve subordinada às demandas imediatas do mercado externo, sobretudo à exportação de café, no Sudeste, e da cana de açúcar, no Nordeste. A ferrovia, nesse período, não foi pensada como instrumento de coesão social ou mobilidade da população, mas como infraestrutura estratégica para a circulação de mercadorias bem específicas. Essa lógica se consolidou ao longo do tempo, sendo incorporada como padrão estrutural da organização do espaço brasileiro.

Já no século XX, especialmente a partir da década de 1930, o Estado brasileiro passou a assumir um papel mais ativo na organização da infraestrutura, buscando superar a fragmentação herdada do período imperial. Esse movimento culminou na criação da Rede Ferroviária Federal S.A. em 1957, que representou o auge de uma tentativa de planejamento estatal integrado do sistema ferroviário. A RFFSA reuniu diversas companhias regionais sob uma única estrutura administrativa, permitindo avanços na coordenação da malha e na ampliação de serviços, inclusive de passageiros. No entanto, esse esforço foi rapidamente interrompido por uma

inflexão decisiva na política de transportes brasileira. A partir da segunda metade do século XX, consolidou-se a opção pelo rodoviarismo como eixo estruturante da circulação nacional. Incentivado pela indústria automobilística, pelo capital internacional e por uma concepção desenvolvimentista (Fonseca, 2004) baseada na expansão das rodovias, o Estado passou a direcionar seus investimentos prioritariamente para o transporte rodoviário, relegando as ferrovias a um papel secundário (Paula, 2008; Silveira, 2003).

Durante o regime militar, é importante destacar, esse processo se aprofundou de forma significativa. O Estado assumiu as dívidas acumuladas pelas ferrovias e, ao mesmo tempo, reduziu progressivamente os investimentos no setor, promovendo um processo de sucateamento que não pode ser compreendido como mera negligência, mas como parte de uma estratégia de reestruturação. Milhares de quilômetros de trilhos foram desativados, especialmente aqueles voltados à integração regional e ao transporte de passageiros, enquanto se mantinham operacionais os trechos considerados economicamente viáveis para o escoamento de cargas (Barat, 1978).

Esse movimento preparou o terreno para as transformações ocorridas na década de 1990, quando, sob a égide das reformas neoliberais e novas concepções sobre atuação do Estado, o sistema ferroviário brasileiro foi concedido à iniciativa privada. Esse processo pode ser interpretado à luz do conceito de acumulação por espoliação, formulado por David Harvey (2005), no qual ativos públicos são transferidos para o setor privado em condições altamente favoráveis. No caso das ferrovias, isso resultou na entrega de uma vasta infraestrutura construída ao longo de mais de um século a grupos empresariais que passaram a operá-la com base em critérios estritamente econômicos. A consequência direta desse processo foi a intensificação da especialização das ferrovias no transporte de *commodities*, especialmente minério de ferro, consolidando um padrão logístico voltado à exportação e à integração subordinada do território brasileiro à economia global (Castilho, 2014). Paralelamente, houve a exclusão quase completa do transporte de passageiros na maioria das rotas nacionais, aprofundando a dissociação entre circulação de mercadorias e circulação de pessoas.

No estado do Rio de Janeiro, esse processo histórico se materializa de forma evidente. A malha ferroviária que atravessa o território permanece ativa e altamente eficiente para o transporte de cargas, mas profundamente precarizada quando se trata de atender às necessidades da população. Essa contradição se agrava justamente nesse contexto contemporâneo marcado por uma crise institucional profunda que compromete a capacidade do Estado de formular e executar políticas públicas estruturantes. Sobre o papel do Estado em cada momento da expansão e da estagnação ferroviária no Brasil, observe o quadro a seguir.

Quadro 1. Ferrovias no Brasil e o papel do Estado em cada momento

Período Histórico	Papel do Estado na Malha Ferroviária	Características da Circulação
Império (1854-1889)	Provedor e Garantidor de Juros	Foco na agroexportação (café); ferrovias fragmentadas conectando o interior aos portos.
República Velha (1889-1930)	Consolidação e Nacionalização Progressiva	Expansão de ramais; início da crise financeira das companhias estrangeiras.
Era Vargas e JK (1930-1960)	Planejamento Estatal e Criação da RFFSA	Tentativa de unificação nacional; início da priorização do rodoviarismo como projeto de modernização.
Regime Militar (1964-1985)	Sucateamento e Erradicação de Ramais	Opção radical pelo caminhão; fechamento de linhas de passageiros sob o pretexto de "antieconomicidade".
Neoliberalismo (1990-2022)	Desestatização e Especialização em Cargas	Entrega de ativos públicos; foco exclusivo em commodities e abandono da função social.

Fonte: Germano (2025).

O debate para as eleições de 2026 ocorre, portanto, sob a convergência de duas trajetórias de degradação: de um lado, a crise política e institucional do Estado; de outro, a deterioração e a especialização excludente do sistema ferroviário ao longo das últimas décadas. Esses episódios da crise recente, como os escândalos envolvendo estruturas paralelas de contratação em órgãos públicos e o uso político da máquina estatal por políticas que adotam discursos e práticas neoliberais, evidenciam não apenas práticas de corrupção, mas a erosão das capacidades

técnicas e administrativas necessárias ao planejamento de longo prazo. A desorganização da linha sucessória do governo estadual e o enfraquecimento das instâncias de decisão política ampliam esse quadro de incerteza, impactando diretamente a condução de projetos estratégicos absolutamente necessários para a construção de um outro Estado, que busque justiça social e integração. A Assembleia Legislativa, que deveria desempenhar papel central na formulação e fiscalização de políticas de infraestrutura, se vê também fragilizada pelo mesmo *modus operandi*, enquanto agências reguladoras enfrentam limitações deste modelo de Estado privatizado para exercer controle efetivo sobre concessionárias e serviços.

ESTADO, CORRELAÇÃO DE FORÇAS E A POLÍTICA FERROVIÁRIA NO RIO DE JANEIRO

Esse cenário pode ser interpretado à luz da formulação de Nicos Poulantzas (1980) sobre o Estado como uma condensação material de correlações de forças, na qual interesses específicos se institucionalizam e passam a orientar a ação estatal. No caso fluminense, observa-se a predominância de frações do capital vinculadas à lógica extrativa e exportadora, que subordinam a função pública de planejamento e regulação a estratégias de valorização privada. Como consequência, a infraestrutura ferroviária permanece estruturada por lógicas fragmentadas, setoriais e de curto prazo, incapazes de responder de forma articulada às demandas sociais e territoriais do estado.

Essa limitação não é apenas técnica, mas profundamente política. A ausência de uma política ferroviária consistente, por exemplo, impede o Rio de Janeiro de avançar em direção a formas mais integradas de desenvolvimento, nas quais o Estado desempenharia papel ativo na coordenação de investimentos e na organização do território. Nesse sentido, os trabalhos de Elias Jabbour (2021) sobre a nova economia do projetamento ajudam a deixar evidente a importância de um Estado capaz de projetar o futuro, articulando infraestrutura, planejamento e estratégia nacional de desenvolvimento. Experiências internacionais recentes, inclusive da China, reforçam esse argumento, demonstrando que o planejamento de longo prazo e a centralidade das redes técnicas são elementos decisivos para a integração territorial e o

dinamismo econômico, como exemplifica a *Belt and Road Initiative* (Gualberto Do Nascimento; Bruckmann Maynetto, 2019).

Portanto, o debate eleitoral de 2026 não pode se restringir a propostas pontuais ou à execução de obras isoladas. O que está em questão é a própria reconstrução da capacidade estatal de planejar e executar projetos estratégicos, especialmente no campo ferroviário. Trata-se de compreender as ferrovias não apenas como infraestrutura de transporte, mas como eixo estruturante de um novo projeto de desenvolvimento para o estado do Rio de Janeiro. Um projeto que, ao promover a integração territorial, seja capaz de dinamizar a economia e, simultaneamente, garantir o direito à metrópole. Mais do que discutir a expansão física da malha, é necessário redefinir o papel do Estado e das ferrovias, recolocando-as no centro de uma política pública comprometida com a mobilidade, a coesão territorial e a ampliação do acesso à metrópole integrada.

Há, portanto, uma incapacidade estrutural do estado do Rio de Janeiro de integrar suas bases logísticas e de infraestrutura, mesmo em um contexto global marcado pela expansão de investimentos e pela multiplicação de grandes projetos de transporte, especialmente no setor ferroviário, simbolizado pelos projetos chineses. O território fluminense apresenta, assim, uma contradição que a essa altura do texto já está evidente: ao mesmo tempo em que convive com graves problemas de mobilidade em seu espaço metropolitano, abriga redes ferroviárias altamente eficientes voltadas para a exportação de *commodities*, sobretudo minério de ferro – inclusive contraditoriamente para a China. Essa contradição revela um padrão de organização territorial que limita tanto o desenvolvimento industrial quanto a melhoria das condições de vida da população, além de restringir a própria fluidez da circulação de capital em bases mais diversificadas.

Essa contradição torna-se ainda mais evidente ao se observar as movimentações recentes no estado do Rio de Janeiro e no Brasil entre 2021 e 2025. Nesse período, houve uma intensificação do interesse de governos e grandes empresas nas redes técnicas, em especial nas ferrovias, justamente a partir dessa centralidade que as redes técnicas têm assumido na dinâmica contemporânea do capitalismo com intensa circulação. Um símbolo desse momento,

no Rio de Janeiro, foi a apresentação do Plano Estratégico Ferroviário (Rio de Janeiro, 2021), conduzida pela Secretaria de Estado de Transportes do estado, em 2021, em conjunto com Câmara Setorial de Infraestrutura e Logística do Fórum da Alerj de Desenvolvimento do Estado. Este plano foi exposto durante o evento “1º Workshop - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro”¹, no qual inclusive tivemos a oportunidade de participar, elaborando perguntas ao então Secretário de Transportes.

Tal movimento expressa a busca contínua pela aceleração da circulação do capital, conforme formulado por Karl Marx (2014), e se traduz em pressões concretas sobre o poder público e os agentes econômicos para ampliar a capacidade logística do território. No entanto, essa pressão não se resolve por meio de investimentos genéricos ou pontuais em infraestrutura, principalmente quando é dominada pelos mesmos agentes hegemônicos que já controlam os investimentos logísticos voltados à exportação. Ela exige uma reconfiguração mais profunda do sistema ferroviário, recolocando-o como elemento central da organização territorial sob coordenação do Estado. Nesse sentido, o fortalecimento das ferrovias não deve ser compreendido apenas como uma resposta técnica às demandas por circulação dos grandes conglomerados exportadores, mas como uma condição estratégica para enfrentar os desafios impostos pela crescente circulação de riqueza em múltiplas escalas, do local ao global.

Como demonstrado por Marx (2014), a indústria dos transportes não apenas facilita a troca, mas integra o próprio processo de produção, agregando valor às mercadorias ao realizar seu deslocamento espacial. No contexto fluminense, entretanto, é observável uma mutilação das condições gerais de produção, na qual o Estado prioriza investimentos voltados à fluidez dos fluxos hegemônicos, como o minério de ferro e os grãos, ao mesmo tempo em que negligencia os equipamentos coletivos de consumo, o que foi discutido e apresentado por Lojikine (1997) e Lencioni (2007). Essa seletividade aprofunda a dissociação entre a circulação de mercadorias e

¹ FÓRUM DA ALERJ DE DESENVOLVIMENTO DO RIO. 1º Workshop - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Fórum da Alerj de Desenvolvimento do Rio, 20 maio 2021. 1 vídeo (2h 6min 42s). Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=7LBdB7wtXQI>>. Acesso em: 24 de nov. 2021.

a mobilidade da população, evidenciada na precarização do transporte urbano e no abandono de conexões regionais.

É justamente a partir dessa contradição que este texto propõe recolocar o debate sobre o papel do Estado na organização das redes ferroviárias no centro da agenda política fluminense em 2026. Mais do que reconhecer a importância das ferrovias, trata-se de disputar o seu sentido. Sendo assim, projetos como a EF-118, a utilização da malha da MRS Logística para o transporte de passageiros e a reestruturação da operação ferroviária urbana, hoje associada à antiga SuperVia e sua precarização, devem ser compreendidos como pilares de um projeto de soberania territorial a partir da integração. Um projeto que não se limite à circulação de mercadorias, principalmente de *commodities*, mas que seja capaz de garantir, de forma concreta, o direito à metrópole integrada e a dignidade no estado do Rio de Janeiro.

A EF-118 COMO PROJETO EM DISPUTA: EXPORTAÇÃO OU INTEGRAÇÃO REGIONAL

É nesse contexto que os projetos contemporâneos de expansão ferroviária no estado do Rio de Janeiro precisam ser analisados como parte central do debate político-eleitoral. Entre eles, a Estrada de Ferro 118 se destaca como um dos principais eixos logísticos projetados para o Sudeste brasileiro. No entanto, conforme discutido por Germano (2025), sua concepção atual está profundamente condicionada aos interesses das grandes corporações, especialmente dos setores mineral e portuário, reproduzindo a lógica histórica de uso seletivo das ferrovias no território nacional. Planejada para conectar Nova Iguaçu a Vitória ao longo de aproximadamente 571 quilômetros, a EF-118 constitui hoje um dos exemplos mais evidentes da desarticulação territorial contemporânea no estado do Rio de Janeiro. Embora apresentada pelo próprio Estado brasileiro como vetor estratégico de desenvolvimento para o Sudeste, sua modelagem institucional, debatida em audiências públicas ao longo de 2025², revela uma fragmentação que

² Em 2025, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) organizou a Audiência Pública nº14/2024, em três momentos, para discutir a EF-118 e seu modelo de concessão, realizadas em Brasília, Vitória e Rio de Janeiro. Todas as sessões foram gravadas e estão disponíveis no canal da ANTT na plataforma YouTube. De acordo com a agência, o objetivo oficial da audiência foi “colher sugestões para aprimorar editais e

atende prioritariamente aos interesses das corporações exportadoras. A divisão do projeto em trechos com diferentes níveis de prioridade explicita o uso corporativo do território, com protagonismo, mais uma vez, de grandes agentes como a Vale S.A. e operadoras logísticas voltadas ao transporte de carga.

Os estudos técnicos elaborados pela consultoria Syfer (2025) e apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres na audiência, formalizam essa fragmentação ao dividir a ferrovia em dois grandes segmentos: uma Malha Norte e uma Malha Sul. A Malha Norte, que conecta o Porto do Açu ao município de Anchieta, foi definida como investimento obrigatório e imediato, voltado ao escoamento de minério de ferro e produtos do agronegócio. Em contrapartida, a Malha Sul, responsável por conectar o Porto do Açu à Baixada Fluminense e ao Oeste Metropolitano, que seriam vitais para a integração regional, foi classificada como investimento contingente, subordinado a gatilhos de demanda pouco claros e a decisões futuras do poder concedente.

contratos, garantindo que a construção e operação atendam às demandas logísticas e fomentem a competitividade e sustentabilidade no Sudeste e no Brasil" (Brasil, 2025). A primeira sessão ocorreu em formato híbrido na sede da ANTT, em Brasília, com transmissão ao vivo pelo YouTube. As duas demais foram realizadas presencialmente e gravadas: a segunda, em Vitória, no Espírito Santo, aconteceu em 29 de janeiro de 2025, às 09h30, na Federação das Indústrias do Espírito Santo (FINDES); e a terceira, no Rio de Janeiro, em 31 de janeiro de 2025, às 14h00, na Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN).

Figura 1. Trechos Central e Sul (Apresentação da ANTT)

2.3 FASEAMENTO DO PROJETO – TRECHOS CENTRAL E SUL

TRECHO CENTRAL (extensão 170 km):

Compreendido entre o município de **São João da Barra/RJ** e o município de **Anchieta/ES**. Investimento obrigatório dentro da concessão, objeto desta Audiência Pública.

TRECHO SUL (extensão 325 km):

Compreendido entre os municípios de **São João da Barra/RJ** e **Nova Iguaçu/RJ**. Investimento contingente com implementação associada ao reequilíbrio econômico do contrato, conforme diretrizes constantes da modelagem jurídica proposta.

Ramal de Anchieta:

Compreendido entre o município de Anchieta/ES e o município de Santa Leopoldina/ES, com extensão prevista de 80 km.

Trecho ferroviário a ser inserido na EFVM. Será prevista reserva de capacidade de transporte no contrato de concessão da EFVM para atender o Direito de Passagem da EF-118.



Fonte: Apresentação da ANTT na Audiência Pública nº14/2024.

Essa diferenciação não é meramente técnica, mas profundamente política. Ao condicionar a execução do trecho responsável pela integração interna do estado, o projeto compromete seu potencial total e reforça a histórica fragmentação do território fluminense. Sem a ligação obrigatória entre o Norte do estado e a Região Metropolitana, a EF-118 tende a operar como um corredor logístico voltado para fora, funcionando, na prática, como extensão da dinâmica econômica do Espírito Santo, enquanto o interior do Rio de Janeiro permanece desconectado de sua própria metrópole.

Mesmo setores tradicionalmente alinhados à agenda de concessões, como a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, apontaram as fragilidades dessa modelagem nas sessões da audiência pública. A ausência de critérios objetivos para o acionamento dos investimentos contingentes foi duramente criticada, evidenciando o risco concreto de que a Malha Sul não se concretize nos prazos necessários. Caso esse desenho se mantenha, o resultado será a consolidação de uma ferrovia altamente eficiente para a exportação, mas incapaz de cumprir qualquer função integradora no território fluminense. Seria deixar uma oportunidade de integração ser esvaziada por interesses privados.

Sendo assim, essa forma de estruturação reforça o padrão de especialização das ferrovias no transporte de cargas voltadas ao mercado externo. O traçado da EF-118 prioriza a articulação entre áreas produtivas e complexos portuários, inserindo-se em uma rede logística orientada à aceleração da circulação de mercadorias e ao aumento da competitividade do território no mercado global de *commodities*. No entanto, a mesma infraestrutura carrega uma possibilidade distinta, que permanece em disputa e que precisa ser evidenciada no debate eleitoral: a de se constituir como eixo de integração regional e de mobilidade para a população. E o futuro Governador do Rio de Janeiro precisa ter essa demanda por integração uma de suas agendas centrais.

Defender a incorporação do transporte de passageiros na EF-118, nesse sentido, não é um detalhe técnico, mas uma escolha de projeto de Estado. Trata-se de romper com a lógica de enclave logístico e afirmar a ferrovia como instrumento de coesão territorial. Isso conectaria o Norte Fluminense, historicamente marcado por ciclos econômicos e relativa desconexão, ao Oeste Metropolitano, uma das regiões mais populosas e carentes de infraestrutura de transporte de qualidade. Mais do que isso, essa conexão possui um potencial estratégico frequentemente negligenciado: ao articular o Oeste Metropolitano, o Norte Fluminense e o eixo até Vitória, a ferrovia pode contribuir para a reorganização da base produtiva do estado, criando condições para a interiorização de atividades industriais, a diversificação econômica e a redução da dependência de ciclos extrativos. Ao integrar regiões com diferentes características produtivas e disponibilidade territorial, a EF-118 pode atuar como vetor de reindustrialização e dinamização econômica, ampliando a circulação de insumos, bens intermediários e força de trabalho, e não apenas de *commodities* destinadas à exportação.

No entanto, é importante destacar que esse potencial permanece bloqueado pela própria modelagem do projeto como foi apresentado pela ANTT. Outra questão crítica é a ausência de previsão obrigatória para o transporte de passageiros. Ao transferir essa decisão para a futura concessionária, o poder público abdica de orientar a ferrovia como instrumento de política territorial. Mais essa omissão ignora tanto o potencial de transformação da mobilidade regional

quanto a realidade de municípios densamente povoados ao longo do traçado, hoje dependentes de rodovias saturadas e inseguras.

Diante desse quadro, portanto, o debate eleitoral de 2026, tanto em escala estadual, quanto nacional, precisa enfrentar diretamente os termos em que a EF-118 vem sendo concebida. Não se trata apenas de defender sua construção, mas de disputar seu conteúdo. A obrigatoriedade da execução integral da linha, sem mecanismos que adiem indefinidamente os trechos de interesse público, e a incorporação do transporte de passageiros como diretriz central devem ser colocadas como condições fundamentais. Sem isso, a ferrovia tende a reproduzir o padrão histórico das infraestruturas no estado do Rio de Janeiro: eficiente para a circulação do capital, mas incapaz de promover integração territorial, dinamização econômica interna e ampliação efetiva do direito à metrópole.

ENTRE A FLUIDEZ DO CAPITAL, A FRAGMENTAÇÃO DO TERRITÓRIO E A DESARTICULAÇÃO: O OESTE METROPOLITANO FLUMINENSE

O Oeste Metropolitano Fluminense (Oliveira, 2015), que abrange municípios como Itaguaí, Seropédica, Paracambi e o bairro de Santa Cruz, por exemplo, constitui hoje um dos espaços mais expressivos das contradições entre o desenvolvimento técnico e a vida urbana no estado do Rio de Janeiro. Trata-se de um território profundamente atravessado por infraestruturas estratégicas para a circulação do capital, mas que, ao mesmo tempo, revela de forma contundente os limites sociais e espaciais dessa mesma lógica. A presença da malha ferroviária operada pela MRS Logística sintetiza esse paradoxo: integrada de maneira eficiente aos fluxos globais de mercadorias, ela materializa, no cotidiano local, aquilo que Harvey (2005) e Castilho (2014) discutem como acumulação por espoliação.

Os trilhos que cortam o Oeste Metropolitano transportam, com elevada capacidade técnica e regularidade operacional, milhões de toneladas de minério de ferro e placas de aço, direcionando essa produção ao mercado externo. No entanto, essa mesma infraestrutura que garante fluidez ao capital atua como um elemento de fragmentação territorial, funcionando como barreira física e simbólica à circulação da população local. Ao invés de integrar, a ferrovia

segrega. Ao invés de ampliar a integração regional, reforça a exclusão. A eficiência na circulação de minério de ferro pela MRS Logística, nesse sentido, convive com a precariedade da mobilidade cotidiana, evidenciando que a técnica, longe de ser neutra, é orientada por interesses seletivos que definem quem pode e quem não pode se apropriar de seus benefícios (Germano, 2025).

É nesse contexto que a situação da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, localizada em Seropédica, ganha centralidade analítica. A universidade, um dos principais polos de produção de conhecimento do interior fluminense, está literalmente atravessada por uma infraestrutura de alta capacidade voltada à circulação de cargas, sem, contudo, se beneficiar dela em termos de mobilidade. Trilhos da MRS cruzam o campus da Universidade, depois de passar por Japeri, em direção à Santa Cruz, no Rio de Janeiro. Enquanto os trens de minério cruzam a Universidade, estudantes, trabalhadores e professores permanecem dependentes de uma rede rodoviária saturada, marcada por congestionamentos, insegurança e baixa oferta de transporte público de qualidade. A coexistência entre uma ferrovia altamente eficiente para o capital minerador e uma mobilidade precária para a vida cotidiana explicita a seletividade espacial do Estado e suas prioridades históricas. A partir dessa contradição, aliás, Germano (2025) construiu seu projeto que culminou com a tese de doutorado citada anteriormente.

Oliveira, Farinas e Marino (2023), em estudos desenvolvidos no âmbito da própria UFRRJ, indicam que a reativação de uma linha de passageiros conectando Seropédica à estação de Japeri seria não apenas tecnicamente viável, mas também economicamente acessível (ver figura a seguir). A proposta prevê o uso da faixa de domínio já existente, com a necessidade de implantação de aproximadamente 15 quilômetros de trilhos paralelos, reduzindo significativamente custos e conflitos fundiários. Ainda assim, não há qualquer movimento da MRS ou do Estado para que o transporte de passageiros nesse trecho se concretize. Essa inércia, portanto, não se explica por limitações técnicas, mas por uma escolha política reiterada ao longo do tempo: a priorização dos chamados equipamentos diretos de produção, associados à circulação de mercadorias, em detrimento dos equipamentos indiretos, vinculados à reprodução da vida social, como o transporte de passageiros (Lojikine, 1997; Lencioni, 2007).

Figura 2. Linha Ferroviária Seropédica (UFRRJ) x Japeri



Fonte: Oliveira, Farias, Marino, 2023.

Essa lógica torna-se ainda mais evidente quando se observa o processo de renovação antecipada da concessão da MRS Logística, no âmbito do chamado Projeto 2056 (Brasil, 2022). A comparação com o caso paulista revela uma distorção na capacidade de articulação política e na definição de prioridades territoriais. Na Região Metropolitana de São Paulo, os investimentos realizados possibilitaram a segregação de trilhos para a implementação do Trem Intercidades, criando condições para a ampliação do transporte de passageiros em coexistência com o transporte de cargas. Já no estado do Rio de Janeiro, as contrapartidas concentraram-se

majoritariamente em acessos portuários e melhorias voltadas à logística de exportação, enquanto propostas relacionadas ao transporte de passageiros permaneceram no campo das intenções, sem cronograma definido ou garantias orçamentárias, como no caso do VLT entre Santa Cruz e Itaguaí, que também estava presente no Plano Estratégico Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 2021).

Aliás, esse debate sobre a reativação do eixo ferroviário entre Santa Cruz e Itaguaí, deve ser compreendida para além de uma questão estritamente logística. Trata-se de uma disputa pelo direito à metrópole, entendido aqui como a possibilidade real de acesso aos serviços urbanos, às oportunidades de trabalho e aos equipamentos públicos, além de integração nas bordas da metrópole em conexão com o que Oliveira, Farias e Marino (2023) apontaram para o trecho entre Japeri e Seropédica. Atualmente, o Distrito Industrial de Santa Cruz opera com uma força de trabalho que depende, em grande medida, de sistemas de fretamento rodoviário ineficientes e pouco integrados, enquanto a infraestrutura ferroviária existente poderia ser destinada ao transporte de passageiros.

Nesse contexto, se faz necessária uma provocação centrada na integração da borda oeste metropolitana, em sua totalidade, por meio da reestruturação de um sistema ferroviário capaz de articular os municípios de Paracambi, Japeri, Seropédica, Itaguaí e Mangaratiba ao bairro de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro. A proposta parte tanto da vivência empírica com as condições de circulação rodoviária na região quanto da análise do histórico ferroviário local, hoje praticamente restrito ao transporte de cargas, especialmente minério de ferro, operado pela MRS Logística. A ferrovia que atravessa o campus da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, em Seropédica, e se estende até o complexo portuário-industrial de Santa Cruz e Itaguaí é claramente subutilizada em termos de mobilidade de passageiros.

A reativação do transporte de passageiros nesse trecho se apresenta como uma alternativa estratégica para o Oeste Metropolitano Fluminense, ao resgatar uma lógica de mobilidade mais eficiente, capaz de garantir à população condições dignas de deslocamento. Atualmente, o sistema rodoviário nessa região é marcado por congestionamentos, baixa previsibilidade e

precariedade estrutural, revelando uma incapacidade crônica de atender adequadamente às demandas cotidianas dos trabalhadores e estudantes da região.

A proposta, apresentada pela primeira vez como tensionamento nosso no 1º Workshop - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro, prevê a conexão entre os eixos ferroviários de Japeri e Santa Cruz, hoje desarticulados após a estação de Deodoro no sistema da SuperVia. A consolidação desse eixo transversal ao longo da borda metropolitana permitiria não apenas a integração territorial, mas também a ampliação do acesso a oportunidades urbanas e serviços. Seus impactos seriam diretos sobre a dinâmica do trabalho regional, beneficiando tanto a comunidade acadêmica quanto os trabalhadores do Distrito Industrial de Santa Cruz.

Esse distrito constitui um exemplo emblemático de demanda reprimida por transporte de qualidade. Na ausência de alternativas eficientes, empresas são levadas a arcar com elevados custos de fretamento por ônibus executivos para garantir o deslocamento de seus funcionários. A reativação ferroviária tenderia a reduzir esses custos logísticos, ao mesmo tempo em que ampliaria a acessibilidade para os trabalhadores, evidenciando que a melhoria da mobilidade pode, simultaneamente, atender às necessidades da reprodução social e da própria dinâmica do capital. Além disso, ao oferecer uma alternativa estruturante ao transporte rodoviário, contribuiria para a redução de gargalos viários, fortalecimento da mobilidade metropolitana e maior integração entre diferentes porções do território. Trata-se, portanto, de uma intervenção que ultrapassa a dimensão técnica, inserindo-se no debate mais amplo sobre o direito à mobilidade e a necessidade de reorientação das redes técnicas em favor de um desenvolvimento territorial mais equilibrado.

Figura 3. Mapa com traçados ilustrativos – Por uma Integração no Extremo Oeste
Metropolitano Fluminense



Fonte: Concepção própria; Elaboração de Alexandre Barreiros Martins, a partir de dados do IBGE e do IPP.

A integração plena desse eixo, especialmente se articulada a projetos de maior escala como a futura EF-118, tem potencial para redefinir a lógica territorial da metrópole fluminense. Ao conectar o Extremo Oeste metropolitano a outras centralidades urbanas e redes de serviços, a ferrovia poderia contribuir para a superação do padrão excludente que historicamente organiza a mobilidade no Rio de Janeiro. Mais do que aliviar gargalos viários em importantes corredores, como a BR-101 e a Avenida João XXIII em Santa Cruz, além do KM32 da Estrada Rio São Paulo, por exemplo, trata-se de criar condições para uma circulação mais democrática, em que a técnica deixe de operar exclusivamente como suporte da acumulação e passe a incorporar, de forma efetiva, as demandas da vida urbana e do povo fluminense em sua totalidade.

CRISE E RECONFIGURAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO URBANO NO RIO DE JANEIRO

O sistema ferroviário urbano do Rio de Janeiro, operado pela SuperVia desde o processo de desestatização ocorrido em 1998, chegou, em 2025, ao seu estágio mais avançado de degradação estrutural e operacional. Longe de representar uma ruptura eficiente com o modelo estatal anterior, a concessão consolidou, ao longo de mais de duas décadas, um padrão crônico de precarização do serviço e perda progressiva de centralidade do transporte ferroviário na dinâmica metropolitana. A crise recente não é, portanto, um evento isolado, mas a culminância de um processo histórico marcado pela transferência de responsabilidades ao setor privado sem a correspondente garantia de condições estruturais e regulatórias adequadas, característica de uma hegemonia neoliberal (Dardot; Laval, 2016).

Sob recuperação judicial e acumulando dívidas da ordem de R\$ 1,2 bilhão, a concessionária anunciou sua saída formal do sistema em meio a um cenário de colapso operacional caracterizado por interrupções frequentes, falhas técnicas recorrentes, superlotação, vandalismo e um ambiente generalizado de insegurança nas estações e nos trens (Rio de Janeiro, 2024). A queda acentuada da demanda no período pós-pandemia agravou ainda mais esse quadro, ao reduzir a principal fonte de receita do modelo anterior, baseado na remuneração por passageiro transportado (O Globo, 2023). Esse desenho contratual expôs a fragilidade estrutural do sistema, ao atrelar sua sustentabilidade financeira a um fluxo de usuários que já vinha sendo degradado por anos de perda de qualidade do serviço e pela concorrência com modais rodoviários igualmente precários, porém mais flexíveis.

Nesse contexto, o acordo firmado entre o Governo do Estado e o Consórcio Nova Via Mobilidade (Bazani, 2026), liderado pelo grupo português Barraqueiro, para assumir a operação a partir de 2026, inaugura uma nova etapa na gestão do sistema ferroviário fluminense. No entanto, as marcas são de uma transição com incertezas e tensões, que desloca o centro da discussão da eficiência empresarial para o papel do Estado como garantidor do funcionamento mínimo de um serviço essencial. O novo modelo contratual estabelece a remuneração da

concessionária com base no quilômetro rodado, e não mais no número de passageiros transportados. Essa alteração busca mitigar o risco de demanda, transferindo ao poder público a responsabilidade por assegurar a viabilidade econômica do sistema, independentemente do nível de ocupação dos trens. Na prática, o Estado assume um ônus financeiro elevado para evitar a paralisação completa da rede, socializando riscos enquanto mantém a operação e o lucro sob gestão privada.

Essa reconfiguração explicita uma mudança mais profunda na natureza da concessão. O modelo anterior, estruturado como concessão de longo prazo, transferia formalmente à empresa a responsabilidade pelos investimentos e pela gestão integral do sistema. Já o novo arranjo, baseado em uma permissão de curto prazo de cinco anos, prorrogáveis por mais cinco, reduz o horizonte de planejamento e desloca para o Estado a responsabilidade direta por aportes iniciais estimados em R\$ 600 milhões em infraestrutura. Essa contradição revela o reconhecimento de que o sistema ferroviário urbano, nas condições atuais, não se sustenta como negócio, exigindo forte intervenção pública para sua manutenção. Sendo assim, não faz sentido manter o modelo calcado na concessão à lógica privada e não deixar que o Estado assuma o planejamento e a execução, garantindo o serviço. Sem esses investimentos, o risco é a reprodução de um ciclo de gestão focado na manutenção mínima da operação, sem enfrentar as causas profundas da degradação, com a empresa assumindo os lucros e o Estado os riscos e futuros prejuízos.

Além disso, a crise do sistema ferroviário é indissociável das dinâmicas territoriais e sociais da metrópole do Rio de Janeiro. A questão da segurança pública nas estações e nos ramais permanece como um dos principais entraves à melhoria do serviço. Em áreas como os ramais de Santa Cruz, Belford Roxo e Japeri, a presença de grupos armados, sejam vinculados ao tráfico ou a milícias, impõe dificuldades concretas à operação e à circulação de passageiros, configurando um cenário em que o controle territorial fragmentado compromete a própria lógica de funcionamento de uma rede de transporte de massa. Portanto, novamente a eficiência operacional deixa de ser apenas uma questão técnica e passa a depender diretamente da capacidade do Estado de garantir condições mínimas de governabilidade sobre o território – o que é evidentemente impactado pela forma de ser do Estado neoliberal.

A degradação do sistema ferroviário urbano está inserida, assim, em um quadro mais amplo de crise do transporte público no Rio de Janeiro, marcado pela predominância histórica do modal rodoviário, pela fragmentação institucional e pela ausência de planejamento integrado de longo prazo do Estado em sua totalidade, que é consequência da própria crise do capital e suas tentativas neoliberais de sobrevivência. A perda de qualidade dos trens suburbanos contribuiu para reforçar a dependência de ônibus e transportes informais, ampliando os tempos de deslocamento e aprofundando as desigualdades socioespaciais na metrópole. Mais uma vez, fica claro a seletividade na produção do espaço urbano, em que os territórios periféricos, principais dependentes do transporte ferroviário, são os mais penalizados pela precarização do serviço.

A partir destas questões, o novo modelo de operação que se inicia em 2026 deve ser analisado não apenas como uma solução emergencial para evitar o colapso do sistema, mas como parte de uma disputa mais ampla sobre o futuro da circulação de pessoas no Rio de Janeiro e da própria concepção de Estado. A centralidade do transporte ferroviário na estrutura urbana exige que ele seja tratado como um serviço público estratégico, impactando diretamente o acesso ao trabalho, à educação e aos serviços urbanos. A superação da crise atual dependerá, portanto, não apenas de ajustes contratuais, mas de uma redefinição do papel do Estado, da articulação entre políticas de transporte e ordenamento territorial e da incorporação efetiva do direito à mobilidade e à integração regional como dimensão fundamental da garantia de direito à circulação.

POLÍTICA FERROVIÁRIA E POLÍTICA INDUSTRIAL NO RIO DE JANEIRO: O CIBS E OS LIMITES NA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

Floriano Oliveira (2022, p.4), discutindo possíveis caminhos para uma reestruturação da economia fluminense na terceira década do século XXI, destaca que, durante a pandemia do novo coronavírus, a partir de 2020, surgiram possibilidades concretas para reestruturar a economia fluminense partindo de setores estratégicos. Ele chama atenção, como exemplo, para o Distrito Industrial de Santa Cruz, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, onde se encontra em construção o Complexo Industrial de Biotecnologia em Saúde (CIBS) da Fiocruz, que, na

perspectiva do autor, poderia servir como eixo de dinamização da indústria estadual, pela possível cadeia produtiva decorrente do complexo. No entanto, Oliveira (2022) aponta que a ausência de redes técnicas adequadas, sobretudo para plena circulação pela região, como o abandono da infraestrutura ferroviária, a precariedade das vias internas do Distrito Industrial de Santa Cruz e a falta de integração com o sistema de transportes urbanos, deve comprometer severamente o pleno funcionamento do empreendimento e sua cadeia produtiva potencial nas redondezas.

É evidente que a política ferroviária e de transportes, no contexto contemporâneo da metrópole fluminense, não pode mais ser concebida de forma isolada, restrita à lógica da circulação de cargas ou à gestão operacional de sistemas suburbanos. Ela deve ser compreendida como parte constitutiva de uma estratégia mais ampla de desenvolvimento, articulada à política industrial, à reorganização territorial e à produção de novas centralidades econômicas. Portanto, essa conflituosa e lenta implantação do Complexo Industrial de Biotecnologia em Saúde de Bio-Manguinhos/Fiocruz (CIBS), no Distrito Industrial de Santa Cruz, coloca em evidência tanto as potencialidades quanto as contradições estruturais do atual modelo de organização das redes técnicas no estado do Rio de Janeiro.

O CIBS se apresenta como um dos mais importantes projetos recentes na área de biotecnologia na América Latina, voltado à produção de vacinas, biofármacos e insumos estratégicos para o sistema de saúde (O Globo, 2025). Sua localização no Oeste Metropolitano não é por acaso: está em um distrito industrial da borda da metrópole, às margens da Baía de Sepetiba e próximo a importantes eixos rodoviários e a outros investimentos industriais. Expressa uma possibilidade de avanço das forças produtivas e da soberania científica nacional, mas se encontra contraditoriamente imersa em uma organização territorial marcada por profundas contradições. Sob a hegemonia de um modelo de gestão territorial orientado por princípios neoliberais, as redes técnicas da região permanecem voltadas prioritariamente à fluidez dos fluxos de exportação, reproduzindo uma espacialidade seletiva que privilegia a circulação de *commodities*.

O resultado é um descompasso estrutural: um complexo com previsão de alta densidade tecnológica, voltado à produção de valor estratégico, inserido em uma infraestrutura fragmentada e precarizada, que dificulta sua consolidação e expansão. Portanto, o isolamento logístico do CIBS, comentado por Oliveira (2022) como um problema existencial, não se configura como uma falha pontual, mas como a expressão concreta de uma aberração característica do capitalismo fluminense, em que o investimento produtivo inicial não foi acompanhado pela universalização das condições materiais necessárias à sua plena realização social e territorial – o que gera inclusive um abandono.

As precárias condições das vias internas do Distrito Industrial de Santa Cruz, conforme apontado em matéria de O Globo (2025) e discutido por Oliveira (2022), constituem um primeiro indicativo concreto desse abandono. Marcadas pela degradação, pela baixa capacidade de escoamento e pela ausência de manutenção adequada, as vias comprometem não apenas a eficiência da circulação, mas também a segurança no próprio transporte de insumos sensíveis. No caso específico da biotecnologia, essa limitação assume caráter ainda mais crítico, já que envolve a movimentação de materiais de alto valor agregado, frequentemente perecíveis e que demandam rigoroso controle de tempo, temperatura e integridade. A inexistência de uma conexão ferroviária dedicada agrava esse quadro ao impor ao transporte rodoviário uma função para a qual ele não é estruturalmente adequado.

Esse cenário explicita um problema mais amplo. De um lado, o Estado e instituições públicas já investiram recursos significativos na constituição de um polo de ciência e tecnologia de ponta. De outro, a rede técnica existente, especialmente a ferroviária, permanece orientada quase exclusivamente à exportação de *commodities*, como minério de ferro e produtos siderúrgicos, pois é mais lucrativo e confortável para a empresa que detém a concessão da malha ferroviária. A estrutura operada pela MRS Logística atravessa o território onde se instala o CIBS, mas não estabelece qualquer conexão funcional com ele, reproduzindo uma lógica que também se manifesta na ausência de integração com a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro e com as próprias populações do Oeste Metropolitano.

Sendo assim, retoma-se à provocação central deste texto: superar essa desconexão exige tensionar a própria concepção histórica das ferrovias no território brasileiro. A proposta anteriormente mencionada, de criação de um ramal ferroviário voltado à integração do Oeste Metropolitano, a partir do aproveitamento da infraestrutura já existente da MRS Logística, permitiria não apenas a circulação de pessoas, mas também abriria possibilidades logísticas para o próprio Polo de Biotecnologia de Santa Cruz. Mais do que uma solução técnica, seria uma decisão política e estratégica, capaz de reorientar fluxos de pessoas e mercadorias e redefinir o papel do Oeste Metropolitano na economia fluminense. Ao conectar o complexo às redes ferroviárias existentes e potenciais, seria viável, com planejamento integrador, garantir maior segurança e eficiência no transporte de insumos e trabalhadores, ao mesmo tempo em que se reduziriam custos e transformaria a produção industrial em todo o estado do Rio de Janeiro, com a produção altamente tecnológica do complexo.

Essa perspectiva ganha ainda mais relevância quando articulada a projetos de maior escala, como a EF-118 e o projeto de implantação de um trem de alta velocidade – TAV Brasil – entre Rio de Janeiro e São Paulo (Brasil, 2023) – justamente a megarregião discutida por Lencioni (2015) – que também vem sendo tratado de forma desintegrada dos outros projetos existentes, mesmo os ferroviários, tanto no Rio de Janeiro, quanto em São Paulo³. O possível trem de alta velocidade seria uma infraestrutura voltada à compressão do espaço-tempo no principal eixo econômico do país, com potencial para reconfigurar fluxos de pessoas, serviços e atividades produtivas de maior valor agregado. No entanto, quando concebido apenas como um corredor entre metrópoles, desconectado das redes regionais e metropolitanas e sem ser pensado por

³ A partir da Medida Provisória nº 1.065/2021, foi inaugurado no Brasil um novo marco legal voltado à autorização para construção e operação de ferrovias pela iniciativa privada, que sinalizou uma mudança significativa no modelo de expansão da malha ferroviária nacional. Durante a vigência dessa MP, a ANTT recebeu 80 requerimentos, dos quais 27 resultaram em contratos de autorização, totalizando cerca de 9.923 quilômetros de novas ferrovias planejadas, com um potencial de investimento estimado em R\$ 133 bilhões, segundo a agência (Brasil, 2023). Esse novo marco legal foi consolidado com a promulgação da Lei nº 14.273/2021, posteriormente regulamentada pela Resolução ANTT nº 5.987/2022. Já no primeiro mês de vigência da resolução, foram protocolados 15 novos requerimentos e regularizadas as documentações de mais de 20 pedidos anteriores, conforme informado pela própria ANTT. O modelo de autorização, defendido pela agência como uma estratégia para fomentar a competitividade, reduzir o custo do frete e gerar empregos, transfere de forma clara ao setor privado a responsabilidade pela construção e operação das linhas ferroviárias. A partir dessa lógica de autorização possibilitada pelo novo marco legal, a Diretoria Colegiada da ANTT aprovou a celebração de Contrato de Adesão com a empresa TAV Brasil Empresa Brasileira de Trens de Alta Velocidade SPE LTDA., para a construção e exploração da ferrovia entre as cidades de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), com prazo de concessão de 99 anos.

um planejamento do Estado para o território, demonstra evidentes fragilidades que impossibilitam sua própria realização.

O mesmo ocorre com o comentado caso do Complexo Industrial de Biotecnologia em Saúde, em que a elevada densidade tecnológica e importância estratégica contrastam com seu isolamento logístico e sua baixa integração com as redes de transporte existentes. Tanto o TAV quanto o CIBS expressam, em escalas distintas, formas avançadas de produção e circulação que, no entanto, permanecem subordinadas a uma organização territorial fragmentada, característica do padrão neoliberal de ordenamento territorial autárquico, e por isso parecem inviabilizadas e travadas como permanentes projetos.

Se fossem pensados de forma integrada, esses projetos poderiam constituir a base de uma dinâmica territorial completamente transformadora no Rio de Janeiro. Uma futura articulação entre o TAV, a EF-118, a malha da MRS Logística e o sistema ferroviário urbano-metropolitano abriria a possibilidade de construção de uma rede multiescalar, na qual fluxos de longa distância, regionais e locais se complementariam. Sem essa integração, o risco é a reprodução do padrão histórico brasileiro, no qual infraestruturas de alta tecnologia operam de forma desarticulada do território, isso se conseguirem se efetivar em meio às amarras institucionais e fragmentadas do neoliberalismo, servindo prioritariamente à fluidez de fluxos seletivos. Por outro lado, quando articulados, esses projetos podem se efetivar e sustentar uma reorganização do espaço fluminense, conectando a metrópole às dinâmicas produtivas regionais e às novas fronteiras de desenvolvimento nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante desse quadro, o debate eleitoral de 2026 assume centralidade estratégica. Mais do que uma disputa conjuntural, se está de frente de um momento de inflexão potencial na própria definição do papel do Estado na organização do território no Rio de Janeiro. A ausência histórica de um projeto integrado para as ferrovias não é apenas um problema técnico, mas uma escolha política que precisa ser explicitada e confrontada. Trazer a política ferroviária para o centro do debate eleitoral significa, portanto, tensionar os limites do modelo atual e abrir espaço para a

construção de alternativas reais para o ordenamento territorial e para a melhora da vida do povo deste estado – sobretudo das classes subalternizadas. Isso implica recolocar as ferrovias como eixo estruturante de um projeto de desenvolvimento, articulando transporte de cargas e de passageiros, integração regional e política industrial. Projetos como a EF-118, a reconfiguração da malha da MRS e a reestruturação do sistema urbano não devem ser analisados de forma isolada, mas como componentes de uma estratégia territorial mais ampla, capaz de conectar o Oeste Metropolitano, o Norte Fluminense e as centralidades urbanas do estado, além de dar vida a novas dinâmicas industriais, exemplificadas pelo caso do CIBS.

Em última instância, a disputa em torno das ferrovias expressa um conflito mais profundo sobre o próprio sentido do território fluminense. De um lado, a continuidade de um modelo voltado à aceleração da circulação de *commodities* e à integração subordinada ao mercado global. De outro, a possibilidade de construção de uma infraestrutura orientada à integração territorial, à mobilidade da população e à ampliação do direito à metrópole. Reorganizar os trilhos, nesse contexto, não é apenas uma questão técnica ou de gestão, mas implica redefinir o papel do Estado, reorientar as redes técnicas e disputar os fundamentos das políticas públicas de desenvolvimento no Rio de Janeiro.

O que torna esse debate ainda mais urgente é o fato de que ele permanece, historicamente, marginal tanto nas eleições estaduais quanto no debate nacional, apesar de seu impacto direto sobre a vida cotidiana das populações e sobre a própria dinâmica de circulação do capital no país. Raramente a questão da mobilidade urbano-regional é tratada como elemento estruturante, sendo geralmente reduzida a propostas pontuais ou soluções de curto prazo, fragmentadas e/ou simplesmente eleitoreiras que não se traduzem em reais políticas públicas após as eleições. No entanto, é vital que os debates sobre organização dos transportes, com centralidade nas ferrovias, esteja presente em qualquer consideração sobre integração econômica, distribuição de oportunidades e reprodução da vida social nas grandes metrópoles. Portanto, a ferrovia precisa estar no centro dos projetos para o estado do Rio de Janeiro e para o Brasil. Sendo assim, que fique claro que a estruturação da circulação a partir das ferrovias não pode ser compreendida apenas como uma alternativa técnica, mas como uma necessidade

estratégica, sobretudo neste contexto econômico e geopolítico do século XXI, marcado por exigências crescentes de eficiência energética, redução de custos logísticos, ampliação da capacidade de transporte e mitigação dos impactos ambientais.

Apesar dessas evidências, o Brasil consolidou, ao longo do século XX, uma dependência estrutural do rodoviarismo, que se expressa na centralidade do transporte por caminhões e automóveis, estando diretamente conectado com congestionamentos crônicos, precarização dos deslocamentos cotidianos e aprofundamento das desigualdades territoriais. Esse processo foi acompanhado pelo esvaziamento progressivo do transporte de passageiros sobre trilhos, especialmente para além dos grandes eixos metropolitanos. Em contraste, diversos países trataram a questão ferroviária como política de Estado, fazendo articulações com estratégias de desenvolvimento de longo prazo que integram mobilidade, dinamização econômica e coesão territorial, com destaque recente para a experiência chinesa, que reposiciona as ferrovias como elemento central de planejamento – inclusive como estratégia geopolítica. No caso fluminense e a hegemonia neoliberal do planejamento, o que se viu, sobretudo nos últimos 30 anos, foi o movimento inverso: mesmo diante de projetos e planos pontuais, prevaleceu uma lógica fragmentada e desarticulada, que resulta na “retirada” de passageiros dos trilhos e na ainda crescente especialização das ferrovias no transporte de *commodities*. Esse padrão evidencia, de forma contundente, a subordinação do território aos interesses do grande capital.

É nesse terreno que se inscreve o desafio político de 2026, que exige, por parte dos candidatos ao *Palácio Guanabara*, comprometidos com as classes subalternizadas e com a superação do atual quadro de deterioração institucional e econômica do estado do Rio de Janeiro, não apenas diagnósticos genéricos sobre gestão, mas a explicitação de estratégias concretas de transformação e aproveitamento do momento eleitoral para a construção de um bloco histórico, nos termos de Antonio Gramsci (2000), capaz de disputar e consolidar uma nova hegemonia e de alterar as correlações de força no interior do Estado. Tal processo está indissociável da produção de um novo senso comum sobre as ferrovias, articulando conhecimento técnico, ação política e formação social, bem como a consolidação de uma coalizão capaz de pressionar o Estado em sua totalidade a reassumir seu papel de planejador e coordenador do

desenvolvimento, sem renunciar à garantia de direitos. Transformar o estado do Rio de Janeiro, dando centralidade às classes subalternizadas e a totalidade do povo fluminense, não é apenas um desafio, mas uma urgência material e histórica. É preciso dar um jeito!

REFERÊNCIAS

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

BAZANI, Adamo. **Governo do Rio de Janeiro assina com Nova Via Mobilidade dando início a período de transição para saída da SuperVia**. Diário do Transporte, São Paulo, 13 mar. 2026.

Disponível em: <https://diariodotransportes.com.br/2026/03/13/governo-do-rio-de-janeiro-assina-com-nova-via-mobilidade-dando-inicio-a-periodo-de-transicao-para-saida-da-supervia/>. Acesso em: 16 abr. 2026.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **ANTT abre audiência pública sobre a implantação e concessão da Ferrovia EF-118**. Brasília, DF, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-abre-audiencia-publica-sobre-a-implantacao-e-concessao-da-ferrovia-ef-118>. Acesso em: 28 de out. de 2025.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Autorização ferroviária da TAV Brasil é a 39ª autorizada pela ANTT**. Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/autorizacao-ferroviaria-da-tav-brasil-e-a-39a-autorizada-pela-antt>. Acesso em: 8 abr. 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Caderno de demanda MRS: pós TCU (assinatura)**. Brasília, DF: ANTT, [2022]. Disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/mrs-logistica-prorroqacao-antecipada/arquivos-para-download/estudos-de-viabilidade/caderno_de_demanda_mrs_pos_tcu_assinatura.pdf. Acesso em: 16 abr. 2026.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Gênese e precursores do desenvolvimentismo no Brasil**. Pesquisa & Debate, São Paulo, v. 15, n. 2 (26), 2004. p. 225-256.

G1. **Eleição para a presidência da Alerj**: entenda os próximos passos e as articulações políticas. G1, Rio de Janeiro, 17 abr. 2026. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2026/04/17/eleicao-presidencia-da-alerj.ghtml>. Acesso em: 17 abr. 2026.

GERMANO, André Luiz do Nascimento. **Circulação do capital, Estado e redes técnicas no capitalismo contemporâneo**: as ferrovias no Rio de Janeiro. Tese (Doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Centro de Educação e Humanidades, 2025. Disponível em: <https://www.bdttd.uerj.br:8443/handle/1/25223>. Acesso em: 24 abr. 2026.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere, volume 3**: Maquiavel, notas sobre o estado e a política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

GUALBERTO DO NASCIMENTO, L.; BRUCKMANN MAYNETTO, M. E. **One Belt, One Road**: a iniciativa chinesa de infraestrutura e a sua repercussão no BRICS. Brazilian Journal of International Relations, Marília, SP, v. 8, n. 1, 2019. p. 117-141. DOI: 10.36311/2237-7743.2019.v8n1.07.p117.

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

HARVEY, David. **O Neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008 [2005].

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis; VADELL, Javier. **Da nova economia do projeto à globalização instituída pela China**. Estudos Internacionais, Belo Horizonte, v. 9, n. 4, 2021. p. 90-105.

JABBOUR, Elias; GABRIELE, Alberto. **China: o socialismo do século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2021.

JURUÁ, Ceci Vieira. **Estado e construção ferroviária**: quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852-1867. 2012. Tese (Doutorado em Políticas Públicas e Formação Humana) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2012.

LENCIONI, Sandra. **Condições Gerais de Produção**: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2007.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

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

O GLOBO. **Entenda o escândalo que levou à condenação de Cláudio Castro**. O Globo, Rio de Janeiro, 24 mar. 2026. Política. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/noticia/2026/03/24/entenda-o-escandalo-que-levou-a-condenacao-de-claudio-castro.ghtml>. Acesso em: 16 abr. 2026.

O GLOBO. **Empresa japonesa que controla SuperVia entrega concessão de trens ao estado**. 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/04/supervia-deixara-de-operar-trens-no-rio.ghtml>. Acesso em: 21 de mar. 2025.

O GLOBO. **Terreno da maior fábrica de vacinas do Brasil ainda é só mato, apesar de R\$ 1,2 bi gastos em 16 anos**. 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2025/04/20/terreno-da-maior-fabrica-de-vacinas-do-brasil-ainda-e-so-mato-apesar-de-r-12-bi-gastos-em-16-anos.ghtml>. Acesso em 30 de abr. 2025.

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/article/view/69036>. Acesso em: 24 abr. 2026.

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], n. 7, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814>. Acesso em: 24 abr. 2026.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; FARIAS, Heitor Soares de; MARINO, Tiago Badre. **Anteprojeto de Implantação da Linha Ferroviária de Passageiros Seropédica (UFRRJ) X Japeri / Relatório Técnico de Viabilidade Geográfica da Linha Ferroviária de Passageiros Seropédica (UFRRJ) X Japeri**. Seropédica-RJ, IGEO-UFRRJ, 2023. Disponível em: <https://portal.ufrj.br/wp-content/uploads/2023/11/Relatorio-Ferrovia-Seropedica-UFRRJ-X-Japeri.pdf>. Acesso em: 13 apr. 2026.

PAULA, Dilma Andrade de. **154 anos de ferrovias no Brasil: por onde caminha esse trem?** História Revista, Goiânia, v. 13, 2008. p. 45-69.

POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder e o socialismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1980.

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

RICHTER, André. **TSE condena Cláudio Castro e ex-governador fica inelegível até 2030**. Agência Brasil, Brasília, 24 mar. 2026. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2026-03/tse-condena-claudio-castro-inelegibilidade-ate-2030>. Acesso em: 16 abr. 2026.

RIO DE JANEIRO (Estado). SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES (SETRANS). **Plano Estratégico Ferroviário (PEF, 2021): Consolidação da Carteira Preliminar de Projetos: Revisão Final – Produto P5**. Rio de Janeiro: SETRANS, 2021. Disponível em: https://arquivo.proderj.rj.gov.br/setrans_pelc_imagens/SCSEditalImprensa/arquivo/upload/Relatorio%20P5%20%20Revisao%20Final.pdf. Acesso em: 24 de nov. 2021.

RIO DE JANEIRO. Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANS). **Governo do Estado assina acordo com a SuperVia para transição da operação dos trens**. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://www.agetransp.rj.gov.br/noticias/governo-do-estado-assina-acordo-com-a-supervia-para-transicao-da-operacao-dos-trens-1732807869>. Acesso em: 21 de mar. 2025.

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. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 27. ed. Rio de Janeiro: Record, 2017 [2000].

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SYSFER CONSULTORIA E SISTEMAS. **Caderno de Engenharia**: EF-118 – Rio-Vitória: Anteprojeto e Modelagem Operacional. 3 v. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://sysfer.com.br/>. Acesso em 27 de mar. 2025.