

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO GEOGRAFIA

DISSERTAÇÃO

**A Retomada do Trem Barrinha entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro ao
Vale do Paraíba: desafios e potencialidades.**

Matheus Santos da Silva

2024



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO GEOGRAFIA

**A RETOMADA DO TREM BARRINHA ENTRE A REGIÃO
METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO AO VALE DO PARAÍBA:
DESAFIOS E POTENCIALIDADES.**

MATHEUS SANTOS DA SILVA

Sob a orientação do Professor

Andrews Jose de Lucena

E Coorientação do Professor

Leandro Dias de Oliveria

Dissertação submetida como
requisito parcial para obtenção do
grau de Mestre, no Curso de
Pós-Graduação em Geografia.

Seropédica, RJ

Março de 2024

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

SS586r
r Silva, Matheus Santos da, 1995-
A RETOMADA DO TREM BARRINHA ENTRE A REGIÃO
METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO AO VALE DO PARAÍBA:
DESAFIOS E POTENCIALIDADES. / Matheus Santos da
Silva. - Nilópolis, 2024.
67 f.: il.

Orientadora: Andrews Jose de Lucena.
Coorientadora: Leandro Dias de Oliveira.
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal
Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em
Geografia, 2024.

1. Planejamento . 2. Transporte Regional. 3. Trem
Barrinha. 4. Mobilidade . I. Lucena, Andrews Jose de,
1978-, orient. II. Oliveira, Leandro Dias de, 1979-
coorient. III Universidade Federal Rural do Rio de
Janeiro. Programa de Pós Graduação em Geografia. IV.
Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS



HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO Nº 20/2024 - IGEO (11.39.00.34)

Nº do Protocolo: 23083.015392/2024-10

Seropédica-RJ, 21 de março de 2024.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MATHEUS SANTOS DA SILVA

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 20/03/2024.

Identificar membros da banca:

Andrews José de Lucena. Doutor (UFRRJ)

(Orientador e presidente da banca)

Leandro Dias de Oliveira. Doutor (UFRRJ)

(Co-Orientador)

Victor Tinoco de Souza. Doutor (Ministério do Desenvolvimento Agrária e Agricultura

Familiar)
(membro da banca)

André Santos da Rocha. Doutor. (UFRRJ)

(membro da banca)

Heitor Soares de Farias. Doutor. (UFRRJ)

(membro da banca)

(Assinado digitalmente em 21/03/2024 21:44)

ANDRE SANTOS DA ROCHA
COORDENADOR CURS/POS-GRADUACAO
PPG GEO (12.28.01.00.00.35)
Matrícula: ###326#9

(Assinado digitalmente em 21/03/2024 15:12)

ANDREWS JOSE DE LUCENA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeGEOIA (11.39.39)
Matrícula: ###526#6

(Assinado digitalmente em 26/03/2024 09:04)

HEITOR SOARES DE FARIAS

PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR

DeGEOIA (11.39.39)

Matrícula: ###242#7

(Assinado digitalmente em 24/03/2024 14:05)

LEANDRO DIAS DE OLIVEIRA

PRO-REITOR(A) ADJUNTO(A)

PROPPG (12.28.01.18)

Matrícula: ###863#8

(Assinado digitalmente em 25/04/2024 15:35)

VICTOR TINOCO DE SOUZA

ASSINANTE EXTERNO

CPF: ###.###.837-##

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **20**, ano: **2024**, tipo: **HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**, data de emissão: **21/03/2024** e o código de verificação: **fd0f6a9cdf**

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha profunda gratidão a todos que contribuíram para a realização desta dissertação. Primeiramente, agradeço aos meus orientadores, cujo conhecimento, paciência e orientação foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho. Aos meus colegas de pesquisa, por suas valiosas contribuições e pelo apoio constante durante esta jornada acadêmica.

Agradeço também à minha família e amigos, pelo incentivo contínuo e pela compreensão durante os momentos desafiadores. Suas palavras de encorajamento foram essenciais para a conclusão deste projeto.

Por fim, sou grato à instituição de ensino e aos professores que, ao longo dos anos, proporcionaram um ambiente de aprendizado enriquecedor e inspirador. A todos, meu sincero muito obrigado.

"O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001" e "This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001".

RESUMO

DA SILVA, Matheus Santos. **A Retomada do Trem Barrinha entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba: desafios e potencialidades.** 2023. 71p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências. Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2023.

A partir da necessidade de circular no território e entre regiões do estado do Rio de Janeiro, para reprodução da vida, este trabalho busca debater a importância, os desafios, as potencialidades e os entraves relacionados a retomada do Trem Barrinha, um serviço ferroviário público de passageiros que garantia mobilidade entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o Centro-Sul Fluminense e o Médio Vale do Paraíba. Através da combinação de metodologias qualitativas, este trabalho buscou dar voz as pessoas que, direta e/ou indiretamente foram e são afetadas pelo fim do Barrinha. Estruturada em três capítulos, o primeiro remete ao passado, busca debater a questão ferroviária no estado do Rio de Janeiro desde o momento de construção das ferrovias à operação do Barrinha, destacando sua importância na vida das pessoas. O segundo capítulo debate a importância e as potencialidades do Barrinha partindo do estado de precarização e desmonte em que se encontram os serviços públicos de transporte ao longo do ‘percurso Barrinha’. O terceiro capítulo trata sobre os desafios e entraves relacionados a retomada do Barrinha, um patrimônio da população fluminense que foi desativado em função de questões apresentadas neste trabalho, impactando de forma negativa a vida da população fluminense.

Palavras-chave: Planejamento; Transporte Regional; Trem Barrinha; Mobilidade;

ABSTRACT

DA SILVA, Matheus Santos. **The Resumption of the Barrinha Train between the Metropolitan Region of Rio de Janeiro at Paraíba Valley: challenges and potential.** 2023. 71p. Dissertation (Mester in Geography). Instituto de Geociências. Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2023.

Based on the need to circulate within the territory and between regions of the state of Rio de Janeiro, to reproduce life, this work seeks to debate the importance, challenges, potential and obstacles related to the resumption of the Trem Barrinha, a public railway service passengers that guaranteed mobility between the Metropolitan Region of Rio de Janeiro, the Center-South of Fluminense and the Médio Vale do Paraíba. Through the combination of qualitative methodologies, this work sought to give a voice to people who, directly and/or indirectly, were and are affected by the end of Barrinha. Structured into three chapters, the first refers to the past, seeking to debate the railway issue in the state of Rio de Janeiro from the moment the railways were built to the operation of Barrinha, highlighting its importance in people's lives. The second chapter discusses the importance and potential of Barrinha starting from the state of precariousness and dismantling of public transport services along the 'Barrinha route'. The third chapter deals with the challenges and obstacles related to the resumption of Barrinha, a heritage of the population of Rio de Janeiro that was deactivated due to issues presented in this work, negatively impacting the lives of the population of Rio de Janeiro.

Key words: Planning; Regional Transport; Barrinha Train; Mobility;

LISTA DE ABREVIACÕES E SÍMBOLOS

ALERJ - Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro

ANPTrilhos - Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

APA - Área de Proteção Ambiental

CEDAE - Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro

CEPERJ - Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro

COPPE - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa em Engenharia

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

E.F. - Estrada de Ferro

E.F.C.B. - Estrada de Ferro Central do Brasil

FLUMITRENS - Companhia Fluminense de Trens Urbanos

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PEF - Plano Estratégico Ferroviário do Rio de Janeiro

PIB - Produto Interno Bruto

PROCARGA - Programa de Carga sobre Trilhos

PROMOB - Programa de Mobilidade sobre Trilhos

PROTREM - Programa de Trens Turísticos

RFFS/A - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Evolução ferroviária fluminense	15
Figura 2 – Mapa de localização da área de estudo	36
Figura 3 – Percurso do trem Barrinha	37
Figura 4 – Regionalização do estado do Rio de Janeiro	39
Figura 5 – Estação Mário Belo	40
Figura 7 – Esquema de geração de viagens entre as áreas de influência direta e indireta do Barrinha	44
Figura 8 - Esquema da distribuição de viagens entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a Região do Médio Paraíba e a Região Centro-Sul Fluminense	44
Figura 9 – Paisagem do mirante em Engenheiro Gurgel (Paracambi), vista para a bacia do Rio Guandu	56
Figura 10 - Paisagem do mirante em Engenheiro Gurgel (Paracambi), vista para a bacia do Rio Santana	57

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
II A QUESTÃO FERROVIÁRIA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: O CASO BARRINHA	5
III TREM BARRINHA: SUA IMPORTÂNCIA E POTENCIALIDADES	32
IV A RETOMADA DO TREM BARRINHA: UMA SOLUÇÃO POSSÍVEL?	47
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	65

1 INTRODUÇÃO

As redes exercem um papel fundamental na organização da economia global e na interconexão dos lugares ao redor do globo. As redes de comunicação, transporte e informação são os principais facilitadores da globalização, permitindo a rápida circulação de mercadorias, informações e pessoas em escala global (SANTOS, 2012). As redes são uma característica central do processo de globalização, mas essas redes frequentemente serviam aos interesses das nações mais desenvolvidas e das empresas globais em detrimento das nações menos desenvolvidas. Santos argumentava que as redes eram frequentemente controladas por atores poderosos e contribuíam para a concentração de poder e recursos em certas áreas do mundo, enquanto deixavam outras áreas marginalizadas. Ele defendia uma abordagem mais inclusiva e humanista da globalização que considerasse as necessidades e aspirações das comunidades locais e das nações menos desenvolvidas.

A ferrovia é um modal de transporte terrestre que constitui redes no espaço, inventada no século XIX o desenvolvimento da tecnologia ferroviária passa por um momento ímpar no século XXI, a atual potência industrial global, a China, está executando a construção de um ambicioso projeto, a Nova Rota da Seda¹, que envolve um investimento robusto nas ferrovias chinesas e internacionais, incluindo as de alta velocidade.

Na América do Sul, a Argentina, através da empresa pública “Trenes Argentinos” tem resgatado diversos trechos ferroviários para o transporte de passageiros através do seu Plano de Modernização do Transporte Ferroviário de Passageiros².

Em meados de 2023 o Brasil concluiu a Ferrovia Norte-Sul³, um feito inédito da história do País, pois, ela funcionará como uma espinha dorsal, viabilizando o transporte ferroviário direto entre as regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, promovendo uma iteração espacial inédita para a logística de transporte brasileira.

Os trens de passageiros desempenham um papel fundamental na promoção de um transporte mais sustentável, uma vez que, se trata de um transporte de massa, que possui acesso a centros urbanos, impulsiona o desenvolvimento econômico através da interação regional e

¹ Ver também: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cmj544lg205o>. Acessado em: 08/11/2023.

² Ver também: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes/plan-modernizacion/pasajeros>. Acessado em: 08/11/2023.

³ Ver também: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2023/06/presidente-inaugura-ferrovia-norte-sul-que-impulsiona-desenvolvimento-do-interior>. Acessado em: 29/12/2023.

internacional. Os trens podem desempenhar um papel importante na melhoria da qualidade de vida da população e na construção de uma sociedade mais eficiente e sustentável.

De certa forma, há em curso em todo o mundo um movimento de resgate ferroviário, neste sentido, pensar a retomada dos trens no estado do Rio de Janeiro perpassa por debater o Trem Barrinha, suas potencialidades e os desafios para a sua volta.

O debate sobre a retomada ferroviária fluminense é fundamental para os desafios atuais, sobretudo, na implantação de uma agenda verde, menos agressiva ao ambiente. Os trens de passageiros são geralmente considerados meios de transporte mais sustentáveis em comparação com o automóvel, especialmente quando são alimentados por fontes de energia renováveis. O que ajuda a reduzir a poluição do ar e as emissões de gases de efeito estufa, contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Nos municípios de Japeri, Paracambi, Engenheiro Paulo de Frontin, Mendes e Barra do Piraí, a ferrovia está diretamente relacionada a uma questão histórica, essa relação é tão profunda ao ponto de elementos relacionados aos trens constituírem parte dos signos institucionais. Os brasões dos municípios de Barra do Piraí e Engenheiro Paulo de Frontin constam uma locomotiva a vapor. No de Paracambi os trilhos. Japeri possui a estação ferroviária, um patrimônio cultural fluminense. Apenas Mendes que não possui um símbolo ferroviário no brasão municipal.

São evidências da importância que a ferrovia teve para a criação e desenvolvimento desses municípios, faz parte da identidade local e o trem de passageiros tem papel fundamental neste processo, uma vez que, ele era a principal forma de transporte. Enquanto uma rede de circulação espacial, o seu controle atrai grandes interesses, uma vez que, ao se controlar a circulação, seja de pessoas ou objetos, no espaço, se obtém meios para pleitear o controle do território.

Em 1996 ocorreu um trágico acidente ferroviário na passagem de nível em Japeri envolvendo o Trem Barrinha, o que justificou sua extinção, que ocorreu de forma repentina e a população não estava se preparando para ela, o que impactou diretamente o cotidiano das pessoas, onde a população de diversos povoados rurais ficaram sem alternativa de mobilidade.

Esta dissertação visa contribuir para o debate acerca da reativação do Trem Barrinha, um trem regional de passageiros que conectava o Vale do Paraíba ao Centro-Sul e à Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O Trem Barrinha desempenhava um papel crucial na integração de

cidades, distritos, vilas e comunidades rurais, funcionando como principal meio de transporte cotidiano para a população. Sua desativação, portanto, impactou significativamente a vida em diversas localidades do interior fluminense que dependiam do trem para o acesso à educação, saúde, trabalho e lazer. A reativação do Barrinha não apenas impulsionaria o desenvolvimento regional, mas também representaria o resgate de uma política pública fundamental e histórica para o Brasil e o estado do Rio de Janeiro, a qual priorizava o transporte ferroviário de passageiros. Esta pesquisa busca apresentar argumentos sólidos para a reativação da linha, com base em uma análise aprofundada da história do Barrinha, do processo de sua desativação, da política ferroviária fluminense e da demanda local-regional por sua reativação.

Esta pesquisa se propôs a resgatar a importância do trem Barrinha, desde sua criação até sua desativação, abrangendo sua importância social, econômica e cultural para o estado do Rio de Janeiro. Compreender seu processo de desativação, analisando os fatores e as motivações que levaram à sua extinção. Analisar a política ferroviária fluminense, com foco nas políticas públicas implementadas para o setor ao longo do tempo e propor um modelo de reativação da linha férrea que seja sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Este trabalho foi construído através de metodologia qualitativa, combinando pesquisa bibliográfica, documental e saídas de campo. Com isso foi possível coletar dados através de: Levantamento e análise de diversos materiais como livros, dissertações, teses e artigos científicos; Documentos técnicos, como o do Programa de Engenharia de Transporte da COPPE/UFRJ intitulado ‘PROJETO BARRINHA: Trem para a Integração Geoeconômica entre as Regiões Metropolitana e Sul Fluminense’; Documentos oficiais que tratam sobre o Barrinha e/ou a questão ferroviária no Brasil, onde priorizou-se a ótica geográfica. Realizou-se pesquisas em arquivos públicos, como o Arquivo Nacional, e privados como a ‘SuperVia’. Entrevistas previamente guiadas com: Especialistas no transporte ferroviário representantes da Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER); Autoridades públicas, como os titulares dos órgãos municipais responsáveis pela pasta do transporte em Japeri, Paracambi e Mendes; Representantes do setor privado como a “MRS” e a ‘ADR Lider Vale’; antigos usuários do trem Barrinha e representantes das comunidades locais.

Foram realizados trabalhos de campo em locais estratégicos ao longo do percurso do Barrinha, pontos definidos a partir da sua importância para operação do trem nos municípios de Japeri, Paracambi, Paulo de Frontin e Mendes. Nos locais, realizou-se registros fotográficos e entrevistas previamente guiadas com moradores com o objetivo de compreender o impacto

da ausência do trem e como sua retomada afetaria a vida cotidiana da população, uma vez que, parte do percurso do trem constituiu até meados da década de 1970 um importante polo econômico agrícola no estado do Rio de Janeiro. A extinção dos trens de passageiros inter-regionais impactou diretamente a organização social de diversas comunidades, nesse sentido, buscou-se explorar nas entrevistas com a população aspectos relacionados a memória, a vivência, a utilidade do trem na organização social, seu papel no cotidiano. Neste sentido, as entrevistas possuem um papel fundamental neste trabalho, elas trazem a memória, as vivências das pessoas relacionadas ao Barrinha. Embora todas as entrevistas e seus respectivos registros ocorreram com as devidas autorizações e consensos, há a necessidade de preservar a identidade das pessoas, para isso, foi atribuído o símbolo de letras a cada um dos entrevistados.

Com isso, esta dissertação foi estruturada em três momentos distintos. O primeiro trata sobre questões históricas referentes a ferrovia no estado do Rio de Janeiro. O segundo busca debater o atual momento da questão ferroviária, sua importância, desafios e potencialidades. O terceiro capítulo trata da relevância da retomada do Barrinha, uma proposta sustentável e viável na realidade ferroviária fluminense.

Esta pesquisa espera contribuir para o debate sobre a reativação do trem Barrinha e fornecendo subsídios para a formulação de políticas públicas que priorizem o transporte ferroviário de passageiros. Espera-se que os resultados da pesquisa sejam relevantes para a comunidade acadêmica, ao aprofundar o conhecimento sobre a história do trem Barrinha, o processo de desativação da linha férrea e a demanda pela sua reativação. Aos gestores públicos, ao fornecer informações e argumentos para a tomada de decisão sobre a reativação do Barrinha. E a sociedade civil, ao mobilizar a população em torno da importância da reativação do trem para a mobilidade intermunicipal do estado do Rio de Janeiro.

A proposta de reativação do Barrinha representa uma oportunidade para o desenvolvimento regional, através da interação espacial, a integração social e a preservação da memória histórica. A pesquisa espera contribuir para o debate sobre esse tema, fornecendo argumentos sólidos para a reativação da linha férrea e propondo um modelo sustentável para sua operação.

CAPÍTULO II: A QUESTÃO FERROVIÁRIA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: O CASO BARRINHA

A revolução industrial ocorreu inicialmente na Inglaterra no final do século XVIII. Este contexto, que será mais detalhado ao longo deste trabalho, levou ao surgimento da ferrovia, tal como se conhece atualmente na ilha britânica. Mas por que lá? Para SILVA (1) (2019, p.20) *“fatores também atuaram no sentido favorável para o pioneirismo inglês, tais como: existência de frota mercante, facilidades portuárias, melhoria de estradas e vias navegáveis.”*

Os fatores acima citados relacionam-se o fato de a Inglaterra ter sido o país onde se iniciou a Revolução Industrial, que posteriormente expandiu-se pelo continente europeu, e pode ser entendido como um, “[...] processo acelerado de transformação da estrutura produtiva [...] ARRUDA (1985, p.89)”, sendo uma das grandes mudanças na história da humanidade, pois consolidou a separação entre a classe trabalhadora e os meios de produção. Uma de suas características foi a substituição do trabalho manual por máquinas, sendo esta, a mudança do modo de produção artesanal para o industrial.

Pela primeira vez na história, a limitação da força de trabalho humana/animal foi superada pela força das máquinas e sua energia motriz, o que deu um outro ritmo, outra velocidade a produção e às interações espaciais, segundo CORRÊIA (2012, p.281-282):

“A Revolução Industrial transformou profundamente as interações espaciais. Em resumo, essas alterações podem ser descritas pela ampliação:

I - Da massa de mercadorias, pessoas, recursos financeiros e informações em circulação;

II - Da frequência como que as interações passaram a se verificar;

III - Dos meios de circulação e comunicação;

IV - Dos propósitos com que são realizadas;

V - Da velocidade, através da qual se verifica a progressiva superação do espaço pelo tempo;

VI - Dos horizontes espaciais, rompendo limitadas distâncias e, adicionalmente, tornando-se multidirecionadas;

VII - Das redes geográficas, que se tornaram progressivamente mais complexas e abrangentes, envolvendo um número crescente de nós, vias e fluxos, assim como dos mais diversos agentes sociais; e

VIII - De sua importância na vida econômica, social, cultural e política.”

A industrialização é um processo relacionado com a urbanização. Nesse sentido, o surgimento do modo de produção industrial ocorreu em consonância com uma série de políticas

liberais como o ‘*cercamento*’ no campo inglês, que ocasionou a mudança da estrutura fundiária do país, onde se privatizou a terra e, conseqüentemente, condicionou as populações mais pobres a migrarem em direção aos centros urbanos-industriais. Este processo, segundo ARRUDA (1985, p.19) “[...] *cria condições para a especialização da produção, a intensificação da divisão social do trabalho agrícola e a penetração mais intensa do capital no campo [...]*”, ou seja, de certa forma, foi organizado pelo Estado inglês através de Políticas Públicas, um processo de êxodo rural fruto da privatização e monopolização as terras rurais do País.

Os campos ingleses se encontravam em uma situação que, segundo SILVA (1) (2019, p.20) “*O processo de esvaziamento do campo foi influenciado, conforme exposto, por transformações fundiárias e por melhorias técnicas (arado, semeadoras e avanços na criação de gado) que geraram aumento da produção e conseqüente necessidade de escoamento*”. Com o constante aumento da produção agrícola para abastecer os centros urbanos, as indústrias necessitavam cada vez mais de insumos e matéria prima para dar continuidade a seu ciclo produtivo e expandi-lo, novas técnicas e tecnologias de transportes foram desenvolvidas, segundo FINGER (2013, p.21):

“Com o surgimento do sistema capitalista ao final da Idade Média, as relações de dominação, até então baseadas na vastidão territorial, foram substituídas pelo controle econômico (tanto das rotas comerciais quanto das regiões produtoras de matéria prima), e o acúmulo de capital foi instituído como objetivo dos países preponderantes. Ao mesmo tempo, a formação de uma classe burguesa, desprovida de títulos de nobreza, mas que concentrava grandes somas de capital e dependia de sua boa administração para fazer aumentar seu poder e influência, proporcionou um acúmulo de capital disponível e sempre em busca de novas possibilidades de investimento com boas margens de lucros.”.

Esse acúmulo de capital era investido e gerava mais capital que seria investido novamente, fechando o ciclo de reprodução do capital (D-M-D’), que para CORRÊA (2012, p.285) “[...] *constitui-se no processo fundamental que, o capitalismo, origina, direta ou indiretamente, grande parte das interações espaciais*”. Na época, o ciclo de reprodução do capital possuía relação direta a revolução industrial, que teve sua origem no ramo têxtil e logo em seguida se expandiu para outras áreas, segundo FINGER (2013, p.23):

“A indústria têxtil estabeleceu um mercado que logo abriu caminho para outros produtos, como os siderúrgicos, um dos principais responsáveis pelas intensas transformações decorrentes da Revolução Industrial. Mas diferente da têxtil, cuja mecanização demandava investimentos relativamente baixos e de retorno certo, a mecanização da siderurgia era cara e os investimentos de longo prazo, só sendo possível num contexto propício como o da Inglaterra, com um mercado pré-estabelecido e grande concentração de capital nas mãos de poucos investidores, que podiam arriscar parte dos recursos em aventuras especulativas e de retorno incerto

– como a tecnologia ferroviária, que se desenvolveu exatamente nesse cenário, em decorrência de investimentos em melhorias não na produção, mas no transporte de matérias primas.”.

A tecnologia ferroviária foi desenvolvida nesse período, de pós-revolução industrial, e partiu de demandas relacionadas a atividade da mineração, que fornecia matéria prima para siderurgia, utilizando um objeto de madeira muito semelhante a um vagão de carga atual com as rodas (também de madeiras) ‘encaixadas’ numa espécie de trilho invertido, parecido com uma pequena vala em forma de “U” e tração animal. Para FINGER (2013, p.27) *“Em meados do século XVIII linhas inteiramente férreas já eram utilizadas para o transporte de minérios do fundo das minas até a superfície (utilizando ainda tração animal) e, mais tarde foram ampliadas para o transporte dos produtos até os locais de processamento e portos de embarque.”.*

O desenvolvimento da tecnologia ferroviária ocorreu para atender a demanda produtiva do capital em transportar o maior volume de carga possível em segurança, para lugares cada vez mais distantes em um tempo cada vez menor, o que ajudou a garantir lucros maiores aos detentores dos meios de produção. Para HOBBSAWM (1977, p.60-61) *“Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra”.*

A técnica de construção ferroviária da época limitou a capacidade de transporte, até que foram desenvolvidos os trilhos de ferro, tal como se conhece, o que possibilitou a abertura de um vasto campo para o desenvolvimento da indústria ferroviária, de acordo com FINGER (2013, p.28) *“O emprego do ferro tanto nos trilhos quanto nos vagões garantia maior estabilidade, durabilidade, e permitia o transporte de um peso maior por distâncias mais longas, e logo surgiram as primeiras experiências na utilização da energia a vapor como força motriz”.* Essa condição na operação ferroviária ampliou os horizontes, e diminuiu distâncias. Ainda com FINGER (2013, p.28) *“Em 1830 foi inaugurada a ferrovia entre Liverpool e Manchester, projetada por George Stephenson para o transporte de cargas e passageiros entre duas das cidades mais importantes da Inglaterra”.*

A partir desse momento, a ferrovia já se encontrava em um grau de desenvolvimento tecnológico próximo do que existe no século XXI, sendo utilizada para o transporte de pessoas e objetos/cargas. A revolução industrial foi um processo de mudança que também ocorreu no campo das ideias, sendo uma delas, a de superação de um passado arcaico através do desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias, a chamada modernização. Nesse sentido, o

trem foi considerado um símbolo do desenvolvimento na época, e sendo utilizado pelas classes dominantes como ferramenta voltada aos interesses da expansão e consolidação do sistema econômico. Para FINGER (2013, p.28) *“Nessa época diversos países também já investiam na construção de linhas férreas. Nos Estados Unidos, elas representaram o avanço na colonização e desbravamento do território, acelerando a “marcha para o oeste” [...]”*.

A criação da ferrovia a vapor impactou profundamente a vida e o planeta, o deslocamento, pela primeira vez na história, não estava mais preso as limitações físicas dos humanos, cavalos, bois e demais animais utilizados para tração. O limite na velocidade de deslocamento, a partir desse momento, passou a ser relacionado à capacidade da potência dos motores a vapor. Esse aumento de velocidade na circulação afetou profundamente as interações espaciais, um importante conceito deste trabalho que pode ser entendido, de acordo com CORRÊA (2012, p.279):

“As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios de velocidade.”

Um novo tempo de deslocamento sobre a terra aprofundou as interações espaciais já existentes, porém limitadas por questões de volume de carga e velocidade de circulação, que passou a ser menor, com os fluxos espaciais ocorrendo de forma mais rápida sobre o espaço, segundo CORRÊA (2012, p.284):

“A partir da segunda metade do século XIX as interações espaciais entraram na modernidade, anunciando o presente. A superação do espaço pelo tempo, que progressivamente se torna mais crucial à medida que o capitalismo se firma, demanda a aceleração do ciclo de reprodução do capital, alcança novos e sucessivos patamares que rapidamente são ultrapassados a partir de novos e mais eficientes meios de circulação e comunicação.”

A viagem Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo, durava mais de dez dias sendo feita por meio de transporte animal (em espacial as mulas), com a construção da ferrovia no século XIX, esta viagem passou a durar algumas horas. As distâncias foram encurtadas em função de um tempo de deslocamento que diminuiu. Para a física a velocidade é uma relação de razão entre o espaço sobre o tempo, onde, quanto maior a velocidade do deslocamento, maior é o espaço percorrido e menos o tempo de duração. Uma relação direta inversa e proporcional.

Ao promover a interação entre diversos espaços de forma mais rápida, segura e quantitativa, a ferrovia se tornou um meio extremamente importante para o desenvolvimento e avanço do sistema econômico nos séculos XIX e XX, segundo EL-KAREH (1982, p.14):

“A revolução dos meios de transporte aquáticos e terrestres, com a introdução do vapor, foi o instrumento necessário à expansão do capitalismo. A rapidez e o transporte de muito maiores quantidades de mercadorias dinamizavam as relações comerciais pelo aceleração de trocas e pelo barateamento do frete. O suprimento de matérias-primas e gêneros alimentícios facilitado, o crescimento industrial se incrementava também pelo escoamento sempre em maior escala de seus produtos.”.

A ferrovia foi um dos meios para o violento avanço do modo de produção capitalista sobre novas áreas, a exemplo do impacto das lavouras de café no oeste paulista. Ao aprofundar, quantificando e qualificando cada vez mais as interações entre os espaços, ela desenvolveu, fomentou e impulsionou diversos setores das atividades econômicas, a indústria e a atividade ferroviária possuem sua participação no ciclo de reprodução do capital, de forma mais específica sobre as ferrovias segundo EL-KAREH (1982, p. 15):

“A construção ferroviária implicou no crescimento da produção mineira (ulha e ferro), da produção siderúrgica (trilhos, vagões, pontes metálicas) e da produção de máquinas e motores. Mas além de responsável pelo desenvolvimento do setor básico das indústrias, incentivou as indústrias leves como a de roupas (uniformes), de vidro (janelas dos trens e estações) e a de construção (pontes e estações). Ao mesmo tempo que a indústria ferroviária estimulava todos os setores da produção, especialmente o básico, ao prestar-lhes serviço, como meio de transporte eficiente e barato, renovava esse impulso. Assim a estrada de ferro que surgiu na Inglaterra da necessidade de se oferecer um meio de transporte adequado à extração mineira de carvão-de-pedra se tornou o principal estímulo dessa produção.”.

As ferrovias foram por um determinado período o principal meio de transporte terrestre da humanidade, uma estrutura que dentre tantas questões passou a se relacionar diretamente com o Poder (institucional e/ou paralelo) consequentemente seu uso político, para além da economia (que também é política), com um grande peso na sociedade, sobretudo para os Estados. De acordo com BAUMAN (2001, p.130):

“Com o advento do vapor e do motor de a explosão, a igualdade fundada no wetware chegou ao fim. Algumas pessoas podiam agora chegar onde queriam muito antes que outras; podiam também fugir e evitar serem alcançadas ou detidas. Quem viajasse mais depressa podia reivindicar mais território – e controlá-lo, mapeá-lo e supervisioná-lo-, mantendo distância em relação aos competidores e deixando os intrusos de fora.”.

De certa forma, as ferrovias expressavam uma relação de poder entre os Estados, onde os países colonizadores possuíam capital, mão de obra qualificada, tecnologias e acesso a matéria prima, teriam condições concretas para construir esta estrutura no território, e assim, usufruir de uma capacidade superior de articulação, circulação, planejamento, controle do território e interação entre os espaços.

A relação entre as potências imperialistas na África, Ásia e América do Sul foi explorada por meio da imposição do discurso do desenvolvimento, através da construção de ferrovias e fornecimento de energia elétrica. Esse discurso funcionou como instrumento de dominação e de manutenção do poder político e econômico nos territórios colonizados, permitindo assim a exploração tanto do ambiente quanto da força de trabalho humano.

Vale destacar a relação do poder bélico com as ferrovias. Através delas os Estados puderam transportar suas forças de repressão civil e militar, seja na defesa das fronteiras e na garantia da integridade do território nacional.

Ao longo do século XIX o Império do Brasil enfrentou diversos levantes, alguns populares e outros não, o País não tinha uma política de unidade territorial consolidada. Para LESSA (1993, p.56) *“O território brasileiro, em meados do século XIX, ainda estava em vias de consolidação de suas fronteiras. Os governos que sucediam a partir do 1º Império até a República buscavam conquistar suas fronteiras externas [...] assim como buscavam conquistar também suas fronteiras internas [...]”*. Questão que está diretamente relacionada a garantia e manutenção da soberania nacional.

Os Estados compreenderam a potente ferramenta que as ferrovias poderiam ser na garantia das Leis, da ordem e da soberania, um instrumento que auxiliaria a manutenção do poder. Segundo LESSA (1993, p. 57) *“Desde o começo da era ferroviária no Brasil o governo participou ativamente do planejamento e da construção da rede ferroviária.”*. Dez anos após a primeira ferrovia da Inglaterra em 1825, durante o período regencial, o Brasil já autorizava a concessão para a construção de estradas de ferro no país, o que de certo modo mostra a urgência e preocupação do Estado brasileiro em garantir o poder e a integridade do território nacional.

A primeira ferrovia do Brasil foi um investimento privado feito pela empresa “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis” que pertencia a Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá. Inaugurada no ano de 1854 a “Estrada de Ferro Mauá” tinha um objetivo comum as ferrovias que posteriormente seriam construídas pelo setor

privado, funcionariam como meio de escoamento da produção agrícola do interior do País para os portos, de onde ocorria a exportação para os mercados consumidores, segundo CASTILHO (2012, p.2) *“As redes ferroviárias implantadas no Brasil cumpriram importantes papéis para o funcionamento do território, uma vez que se constituíram como principais meios de circulação de bens, produtos e pessoas na segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX.”*

A ferrovia impactou de forma direta e profunda o latifúndio brasileiro, substituindo um transporte feito por animais ou humanos pela potência das máquinas a vapor, que possuíam uma capacidade de transporte maior e mais segura. Esta mudança técnica e tecnológica criou condições e proporcionou a expansão da fronteira agrícola no Brasil, a princípio no Sudeste do País (a exemplo do café no oeste paulista) e posteriormente em outras regiões, as ferrovias realizavam o transporte da produção feita em terras cada vez mais distantes aos portos.

A produção de café, o principal produtor agrícola exportado pelo Brasil até a crise de 1929, antes se limitava as proximidades da faixa litorânea, sobretudo o Sul de Minas e o Vale do Paraíba, pode se expandir por meio das ferrovias para outras partes do território nacional e se interiorizar. A ferrovia, de certo modo, possibilitou a devastação ambiental que ocorreu na Mata Atlântica e Cerrado, e a expulsão dos povos originários de suas terras para a abertura de novas lavouras.

Enquanto os investimentos do setor privado estavam voltados para a exportação da produção agrícola, o Império encarou as ferrovias como um meio para lidar com o desafio da integração nacional. O Brasil é o quinto maior país do mundo em extensão territorial, com mais de oito milhões de quilômetros o território nacional é vasto e reflete a profunda desigualdade do país, a comunicação interna demorava dias, e dependendo do lugar, meses, para ocorrer. Quando foi proclamada a independência do Brasil em setembro de 1822, a notícia só foi chegar em Cuiabá, no Mato Grosso, três meses depois. Uma comunicação precária afeta negativamente a manutenção do poder e da integridade territorial do Estado.

Existia uma fragilidade na integração e na unidade nacional relacionadas a colossal extensão territorial do País e seu relevo singular, diante desta questão geográfica e política o Governo imperial pretendeu utilizar a construção de ferrovias como uma política para lidar com esta fragilidade do Estado brasileiro. Segundo LESSA (1993, p.55):

“Os governos buscavam, por meio de projetos que efetivassem as tendências acima, impor o Brasil como um país independente e inserido na ordem capitalista

internacional. No período que trataremos aqui, última metade do século 19 e primeira metade do 20, apresentava-se – na perspectiva dos governos, tanto do Império quanto da República, assim como na de boa parte de suas elites – como necessário a constituição de estratégias para a administração da população e para o controle do território {...}”.

Um das propostas do Governo de D. Pedro II seria integrar o país através da ferrovia, e nesse sentido, foi fundada em 1855 a “Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II”, a responsável por planejar e construir da “Estrada de Ferro D. Pedro II” com a ideia de conectar o Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia. Seu primeiro trecho, entre a Cidade do Rio de Janeiro/RJ e o território que compreende hoje o município de Queimados/RJ, foi concluído em março no ano de 1858 e no final do mesmo ano foi concluído o trecho até o atual município de Japeri/RJ, antiga Belém. Segundo LESSA (1993, p.59/60):

“A Linha do Centro da Central do Brasil foi construída ao longo do final do século passado e da primeira metade deste século, com várias interrupções e percaussos. Sua história perpassa grande parte da história da implantação da ferrovia no Brasil. [...] uma parte da história da construção de redes de transporte e comunicação no Brasil e suas implicações sociais.”.

Para que seja compreendida a questão ferroviária no estado do Rio de Janeiro, é preciso falar sobre como se chegou ao quadro atual, no qual, segundo SILVA (1) (2019, p. 67) “A evolução das linhas ferroviárias está intimamente associada à necessidade de expansão das áreas produtivas de café no estado, em função do rápido esgotamento da fertilidade dos solos, devido ao uso de técnicas de plantio inadequadas e a própria monocultura”. A lógica da produção voltada para o crescimento econômico patrimonial ditou e traçou os percursos ferroviários no estado, o que não é nada surpreendente, uma vez que a construção de tal estrutura é feita também para dar suporte as atividades econômicas e políticas. Em função do rápido esgotamento dos solos e outras questões citadas pela autora, expandiu-se a fronteira agrícola em direção ao interior do país e consequentemente o meio de escoamento da produção, essa relação direta fez com que o Rio de Janeiro chegasse ao ano de 1957 no seu auge da expansão ferroviária fluminense, conforme o mapa “Evolução ferroviária fluminense 1852-1957” (Figura 1).

O percurso do Barrinha corresponde um trecho da Linha Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II, a construção desta ferrovia teve grande impacto no interior de SP, MG e RJ, sobretudo na circulação de pessoas e objetos entre as cidades/regiões, segundo LESSA (1993, p.61):

“Essa ferrovia participa também do processo de urbanização, uma vez que será a primeira ligação por terra do Rio de Janeiro e São Paulo com o interior de Minas Gerais e Bahia. Sua construção tornaria viável o acesso da administração central a essas regiões, dificultado pelas precárias condições dos meios de comunicação então disponíveis. Essa linha se constituirá posteriormente num dos principais corredores migratórios do Brasil, facilitando êxodo dos fugitivos da seca e da pobreza do sertão para os grandes centros urbanos. Através dela será possível o transporte de produtor de subsistência do sertão para os centros urbanos em crescimento. A ferrovia reforçará o caráter centrífugo da economia com relação ao Rio de Janeiro e São Paulo.”.

Há também, de forma um pouco mais implícita, o caráter geopolítico, militar, das ferrovias, uma vez que elas são um meio de circulação no território e controlá-lo é uma forma de ter poder sobre o que circula no território, neste sentido, para a administração central elas possuíam grande importância e a expansão desse meio de transporte representava um fácil e rápido acesso a espaços que até então era demorado e exaustivo. A expansão das linhas de trem garantiu a presença concreta do Estado nos territórios, sobretudo nos locais distantes da sede do poder central. Para a instituição do Estado funcionar e existir de forma plena, ela precisa está integrada a sua cadeia de poder e comunicação, uma função que os trens exerceram de forma rápida e eficiente no país. As informações passaram a circular de forma eficiente no espaço através dos trens, a comunicação rápida e eficiente do governo central com as províncias proporcionou um salto de qualidade no desenvolvimento do País, sobretudo para a economia com a exportação de café, nesse sentido, estratégico para administração e gestão do Estado brasileiro, segundo LESSA (1993, p.61):

“Esse trecho ferroviário, como veremos, será um elemento importante para a consolidação de Belo Horizonte como capital do Estado de Minas Gerais. Por meio dessa ferrovia será feita a ligação da capital com a região norte do Estado, uma área de influência importante para que a nova capital mineira se constitua, por volta da década de 20, como tal. Veremos adiante que somente o avanço dessa linha para o norte fará com que Belo Horizonte se consolide como centro econômico, político e administrativo do Estado de Minas Gerais.”.

Assim como em Minas Gerais, a ferrovia no Rio de Janeiro também foi um indutor da consolidação de cidades do estado, sobretudo, nas atuais cidades médias do interior fluminense.

Na figura 1, o mapa da evolução ferroviária fluminense 1852 – 1957, é possível observar o ápice da rede ferroviária no estado do Rio de Janeiro. Em 2020, os municípios com os maiores Produto Interno Bruto, O PIB, de acordo com o IBGE Cidades, foram: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Niterói, Maricá e Campos dos Goytacazes. É possível observar no mapa que estes municípios estavam conectados através das ferrovias.

O território que corresponde a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), local de construção das primeiras ferrovias no Brasil, teve seu auge ferroviário no ano de 1957, onde dos 22 municípios que integram a RMRJ, apenas Seropédica que não possuía uma estação ferroviária.

Ainda sobre a figura 1, é possível observar que, o estado do Rio de Janeiro possuía uma rede ferroviária desenvolvida, contruída primordialmente para o transporte de *commodities* e que ao longo do tempo, viabilizou a interação entre dos diferentes espaços do território fluminense. Porém, toda esta potência de transporte foi perdido, precarizado e sobre tudo, desmontado. A exemplo dos trens em Miguel Pereira, Petrópolis, Barra Mansa e Campos dos Goytacases.

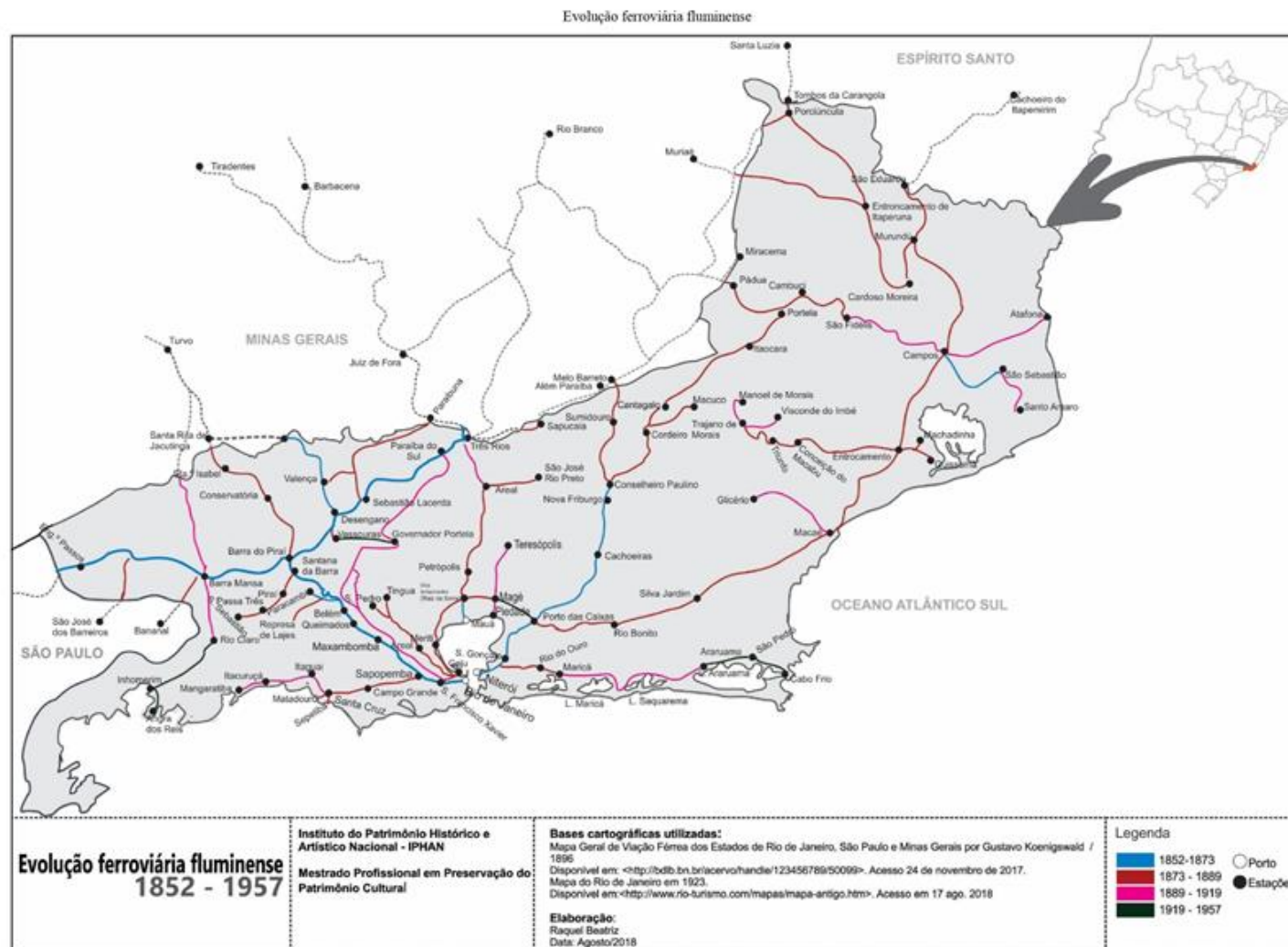


Figura 1 – Evolução Ferroviária Fluminense. Fonte na imagem.

É possível observar a evolução ferroviária fluminense em seus respectivos períodos e em todas as regiões do estado, mas como neste trabalho se discute o trem Barrinha, o debate será focado em seu percurso.

Em 1954, o Conselho Nacional de Geografia do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) lançou o livro “I Centenário das Ferrovias Brasileiras”, escrito por diversos autores, dentre eles Moacir M. F. Silva (2) com seu trabalho “Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras”. Segundo o autor, “[...] *podem considerar-se, nesse desenvolvimento e expansão de nossas ferrovias apenas cinco períodos, a saber: (I) de 1854 a 1870; (II) de 1870 – 1890; (III) de 1891 a 1910; (IV) de 1911 a 1930; e finalmente (V) de 1931 aos dias atuais*”. No caso, quando o autor se refere a “dias atuais” trata-se do ano de 1954.

O percurso do Barrinha foi construído no momento “I” dos cinco períodos organizados por Silva (2), uma das primeiras ferrovias construídas no país, e com o propósito econômico de ser um corredor para exportação do café produzido no Vale do Paraíba no porto do Rio de Janeiro e auxiliar o Estado em questões geográficas e políticas. O percurso do Barrinha corresponde ao trecho ferroviário da E. F. D. Pedro II entre Japeri (antiga Belém) e Barra do Piraí, construção iniciada no ano de 1860, quando começaram os trabalhos para o trajeto na Serra do Mar, sendo concluído em 1864. Em Barra do Piraí a ferrovia foi bifurcada (Y), com a Linha Centro seguindo em direção ao atual Município de Três Rios e o ramal São Paulo em direção à Barra Mansa.

Com a Proclamação da República todos os signos referentes ao Império foram substituídos por signos republicanos, e com isso a E. F. D. Pedro II passou a se chamar E. F. Central do Brasil. No início do século XX a ferrovia que até então possuía apenas uma via teve que ser duplicada em função da sobrecarga dos trilhos, com a conclusão das obras ocorrendo em 1913, de acordo com o site ‘Estações Ferroviárias do Brasil’:

“Primeira linha a ser construída pela E. F. Dom Pedro II, que a partir de 1889 passou a se chamar E. F. Central do Brasil, era a espinha dorsal de todo o seu sistema. O primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Piraí em 1864. Daqui a linha seguiria para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. A intenção era atingir o rio São Francisco e dali partir para Belém do Pará. Depois de passar a leste da futura Belo Horizonte, atingindo Pedro Leopoldo em 1895, os trilhos atingiram Pirapora, às margens do São Francisco, em 1910. A ponte ali construída foi pouco usada: a estação de Independência, aberta em 1922 do outro lado do rio, foi utilizada por pouco tempo. A própria linha do Centro acabou mudando de direção: entre 1914 e 1926, da estação de Corinto foi construído um ramal para Montes Claros que acabou se tornando o final da linha principal, fazendo

com que o antigo trecho final se tornasse o ramal de Pirapora. Em 1948, a linha foi prolongada até Monte Azul, final da linha onde havia a ligação com a V. F. Leste Brasileiro que levava o trem até Salvador. Pela linha do Centro passavam os trens para São Paulo (até 1998) até Barra do Piraí, e para Belo Horizonte (até 1980) até Joaquim Murtinho, estações onde tomavam os respectivos ramais para essas cidades. Antes desta última, porém, havia mudança de bitola, de 1m60 para métrica, na estação de Conselheiro Lafaiete. Na baixada fluminense andam até hoje os trens de subúrbio. Entre Japeri e Barra do Piraí havia o "Barrinha", até 1996, e finalmente, entre Montes Claros e Monte Azul os trens de passageiros sobreviveram até 1996, restos do antigo trem que ia para a Bahia. Em resumo, a linha inteira ainda existe... para trens cargueiros."

A construção desta estrada de ferro tinha um interesse geográfico e político para o Estado brasileiro, em promover a interação de espaços, através de um meio de circulação no território que proporcionou fluxos entre lugares de diversas regiões do país. O percurso Barrinha corresponde um trecho de 46,5 KM da Estrada de Ferro Central do Brasil - E.F.C.B. (que em seu ápice chegou a ter mais de 3.000 KM), uma ferrovia estratégica para o Estado brasileiro que proporcionou a interação entre as capitais e as regiões do interior dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, criando uma rede de circulação de pessoas, objetos, mercadorias, informações, cargas e financeira/monetária. A gestão da ferrovia executava diversas modalidades no serviço de transporte de passageiros e dentre elas os "trens de pequeno percurso" que segundo VASCONCELLOS (1934, p.46):

"São assim chamados os trens que ligam o Rio às zonas rurais do Districto Federal e às localidades mais próximas do Estado do Rio. São compostos de carros de 1º e 2º classe e carro de bagagem.

Além dos trens de pequeno percurso, propriamente ditos, são como tal considerados certos e determinados trens da Linha Centro, em certos e determinados trechos (Bello Horizonte a Raposos ou Santa Luzia, e Mathias Barbosa a Bemfica).

As passagens nesses trens não são proporcionaes às distancias percorridas, mas são calculadas por secções de linhas."

Esta descrição enquadra o tipo de serviço que o Barrinha realizava, o transporte de pequenas cargas atrelado ao de passageiros, inicialmente entre a cidade do Rio de Janeiro (que foi a Capital Federal até 1960) e as cidades e comunidades rurais do interior do estado. Não existe um marco em específico do início do Barrinha, de acordo com o entrevistado "M", integrante histórico da luta popular em defesa dos trens:

“A história do Barrinha é a seguinte, mas o que nós (Movimento em Defesa dos Trens - MDT) conseguimos apurar foi em função do conto de alguns profissionais, maquinistas, que trabalharam na R.F.F.S/A. A primeira vez que ouvi isso foi por volta 1979 quando o Ciro de Almeida Gondim, maquinista ferroviário, contou que a história do Barrinha está vinculada aos trens elétrico, eles passavam por Barra do Piraí e tinha uma estação chamada ‘barrinha’. E o Barrinha, esse trem elétrico, tinha várias denominações por onde corria, em Mario Belo era chamado de ‘bacurau’, ‘meia noite’, ‘sete horas’, ‘onze horas’, ‘uma hora da tarde’, ‘cinco horas’, ‘oito horas da noite’, enfim... Ele foi adquirindo e assumindo papel de símbolo, simbologia, nos lugares por onde passava. Bem depois, o Sr. Gilson Muniz contou a mesma história, que o Barrinha surgiu quando as composições elétricas começaram a percorrer e passavam todas por Barra do Piraí, onde tinha essa estação chamada ‘barrinha’. Tempos depois, na época que criamos o Movimento em Defesa dos Trens (anos 90) reencontrei o Elias, que trabalhavam no lastro (da ferrovia) sabia de todas as linhas que nós tínhamos aqui, quem conduzia o trem em Miguel Pereira, Vassouras, Petrópolis, Teresópolis, Nova Friburgo... Ele dizia que fazia um círculo em torno da ferrovia, então ele percorria todas elas. Ele contou a mesma história, o termo “Barrinha” surgiu quando as ferrovias foram eletrificadas e as composições elétricas começaram a surgir, foi daí que surgiu o termo “Barrinha”. Barrinha por conta de Barra do Piraí e Barrinha por uma estação que tinha chamada ‘barrinha’. Por fim José Gomes, maquinista conhecido como machadinha, e contou a mesma história, começou lá na década de 80 e terminou a pouco tempo, a história era sempre a mesma. Essas pessoas falavam que a palavra barrinha, o termo, surgiu do trem elétrico, e claro, quando ele terminou em 1996, com a privatização e o acidente horrível que deu (na passagem de nível em Japeri), e foi dois dias antes da privatização da Rede Ferroviária e pra mim aquilo foi uma sabotagem, eles queriam avariar a composição, que já não era mais elétrica, era puxada por máquina a diesel, em carro ‘pidner’, então eles sabotaram, a meu ver, e o acidente saiu em uma proporção muito maior da planejada e acabou ficando perdido. Antes, em 1984, uma barreira caiu em Palmeira da Serra, Município de Paulo de Frontin, ficamos quatro meses sem a composição, muitas pessoas mudaram naquele período, muitos estudantes pararam de estudar, enfim. Naquele Momento houve um movimento social, no período da ditadura, houve uma denúncia, um clamor na Rádio Tupi, que era muito ouvida na época e o trem voltou a circular. Quando foi em 96, poucos dias antes do acidente, nós (MDT) fizemos uma corrida até Barra do Piraí dentro dele trem, pegamos ele saindo cinco e cinco da manhã em direção à Barra do Piraí, fizemos entrevistas dentro dele, com fotos buscando a opinião das pessoas em relação ao trem e sua importância. Ainda tinha muitos estudantes que usavam o trem para ir para escola, e essa importância acabou sendo jogada no bueiro por causa do acidente que foi provocado, isso foi em 1996 poucos dias antes do acidente, essa foi a história que conheci do Barrinha. Lembrando que em no final de 1978 início de 79 todos os trens de passageiros foram extintos, o Barrinha foi um dos poucos que restaram e enfim, foi dessa forma.”.

O Barrinha está diretamente ligado a permanência na terra, sobretudo de pequenos agricultores. Seu percurso é em um relevo montanhoso, o que impede algumas atividades da agricultura industrial, mas possibilita a pequena produção agrícola. A relação entre o trem e a permanência na terra se dá pela questão de acesso aos espaços, aos locais de comércio, estudo, trabalho. O fim dos trens de passageiros influenciou diretamente a (re)produção do espaço urbano dos municípios que compõem a Região Metropolitana do

Rio de Janeiro. O fim dos trens representava o isolamento das comunidades rurais, por mais que a agricultura de subsistência proporcione condições relacionadas a uma forma de se manter na terra, não se vive isolado da sociedade. A lógica mercadológica é profundamente enraizada na organização social brasileira, os produtores precisam vender sua produção para terem acesso a mercadorias, algumas essenciais para a vida contemporânea no final do século XX, tal como geladeira, rádio/televisão, móveis dentre outros.

A história do Barrinha não está, de forma geral, desassociada da história ferroviária no Rio de Janeiro e no Brasil. Os processos anti-ferroviários de precarização e sucateamento afetaram drasticamente a qualidade do serviço. A Central do Brasil teve suas linhas eletrificadas a partir de 1931, daí surgiu a ideia do ‘Barrinha’, conforme exposto. O trem que era elétrico foi regredido à máquina a diesel. O cenário ferroviário do começo do século XX, embora com algumas contradições pontuais, não mudou até o final do século. Se na década de 90 as questões econômicas ligadas a globalização capitalistas atacavam as ferrovias, na década de 30 eram os efeitos da segunda guerra mundial, que de acordo com FINGER (2013, p.104):

“[...] quando as mudanças no panorama econômico internacional fizeram diminuir o consumo de produtos primários pelos países europeus, levaram à falência diversas companhias ferroviárias [...], que controlavam grande parte da malha brasileira, o Governo Federal foi obrigado a assumir a gestão também dessas linhas”.

Embora grande parte da malha ferroviária brasileira passaria para posse do Estado com a criação da Rede Ferroviária Federal, esse processo ocorria pela crise do modal no País, e em resposta a isso iniciou-se, como medidas isoladas o histórico processo de desmonte, sucateamento e extinção de ramais. Em meio a um cenário contraditório, foi fundada em 1957, aquela que seria a maior (em número de trabalhadores) empresa estatal da história do Brasil, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – R. F. F. S/A, que agrupou diversas estradas de ferro da iniciativa privada que passavam por crises econômicas e administrativas. Porém, contraditoriamente, as ferrovias sofriam políticas anti-ferroviárias de desmonte e sucateamento, de acordo com Paula (2000, p.9) “o governo construiu todo um programa de erradicação dos ramais antieconômicos, fortalecido a partir da década de 60.”.

A partir do começo século XX as ferrovias brasileiras, com foco na E. F. Central do Brasil, passam por sucessivas crises, seja pela sobrecarga das vias (que foi resolvido com a duplicação em 1913), a queda na demanda externa por commodities, e a necessidade interna e operacional por ferramentas de manutenção da própria estrada de ferro. Nestes cenários pode-se destacar três acontecimentos internacionais que impactaram as ferrovias no Brasil: a crise da bolsa de Nova Iorque em 1929 com a queda da cotação do café, a ocorrência da primeira (1914-1918) e segunda (1939-1945) guerra mundial na Europa, que na época era o continente industrial do planeta e lá eram fabricadas as peças necessárias para a manutenção das vias e dos trens.

Esta conjuntura de crises, instrumentalizada de forma política pelo lobby do petróleo, impulsionaram as ideias de mudança do principal modal de transporte no Brasil, sob o argumento da economicidade, da lógica do lucro, as ferrovias foram duramente atacadas pelas elites econômicas e política no Rio de Janeiro e no Brasil. Havia um movimento de se investir em rodovias e precarizar as ferrovias, vale destacas duas gestões do Executivo Federal que alimentaram profundamente este processo, o Governo Washington Luís (1926-1930) com o lema “*Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas!*”. E o Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) com o plano de metas que investiu no setor automobilístico/rodoviário do País. As políticas anti-ferroviárias promoviam o subinvestimento, na E. F. Central do Brasil (popularmente apenas Central) não ocorreu apenas a falta de manutenção, mas também a falta de mão de obra, que segundo VASCONCELLOS (1934, p. 17):

“O número de funcionários da Estrada é insuficiente para o seu tráfego, que atingiu a 1.109 trens diários em 1929. Enquanto que as sete principais estradas de ferro do Brasil reunidas, (Leopoldina, Inglesa, Paulista, Sorocabana, S. Paulo-Rio Grande, V. F. do Rio Grande do Sul e E'ste Brasileiro) transportaram no referido anno, 49.248.896 passageiros, a Central, sósinha, transportou 96.994.669.

Pelo relatório de 1927, da Central, verifica-se (Introdução, página XXV), que a Estrada realizava, em 1925, 119 toneladas-milhas por trem milha. Dada a relação entre o peso médio dos nossos trens e o dos trens americanos, poderíamos ter até 24,3 empregados por milhãode toneladas-milhas.”.

Os argumentos economicistas não se sustentam, principalmente quando se trata a questão ferroviária de forma séria e profunda. É de práxis da elite política do Brasil, quando um governo pretende privatizar determinado objeto, primeiro o precariza para

assim justificar sua privatização o entregando ao setor privado. Com as ferrovias não foi diferente, porém elas possuem um valor que vai muito além do lucro/déficit imediato. Para VASCONCELLOS (1934, p.21/22):

“O deficit da Estrada manifesta-se apenas pela voz daquelles que procuram na renda que elles chamam " industrial ", os recursos para cobrir as despesas de custeio.

Consideradas no "custeio" somente as despesas ordinárias, excluindo, portanto, as grandes reparações e reconstrucções de obras, material rodante, etc, como fazem várias importantes empresas estrangeiras, o saldo apparecerá. E apparecerá exactamente para, accumulado anno a anno, fazer face ás despesas de obras novas, material rodante, etc. , que devem ser custeadas pelo fundo especial designado na rubrica — "Obrigações ferroviárias", e para a qual concorreu a Estrada, no referido anno de 1929, com a importância de 13.617 :424\$775, tirados da sua renda.

A Central do Brasil não pôde ser encarada como empresa industrial cujo fim é enthesourar dinheiro. Estrada de ferro de propriedade do Governo, a Central do Brasil não deve ter por objectivo dar lucros directos como qualquer empresa industrial. Os serviços públicos, especialmente os federaes, não visam a accumulção de saldos; elles apenas procuram um maior desenvolvimento, para attingir o seu destino social, que é facilitar as transacções afim de prodizir a renda indirecta.

O destino da Central é beneficiar a lavoura, a industria, o comercio, determinando o desenvolvimento e o progresso das regiões por ella servidas e dando á União lucros indirectos de muito maior valia que os directos.

A própria elevação de tarifas é problema que deve ser cautelosamente estudado, deixando de parte as comparações com paizes que, embora productores de material rodante e possuidores de combustivel barato, têm tarifas superiores às da Central.

Somos um paiz em formação e o regimen tarifário baixo tem concorrido para crear e incrementar o progresso de zonas industriaes cujo desenvolvimento só pôde trazer vantagens para a Estrada, uma vez que esta saiba provocar a preferênciã no transporte de mercadorias de taes regiões.”.

As ferrovias possuem um valor que é diretamente relacionado as possibilidades de sua operação. Quando este é esvaziado, consequentemente, não se atribui o real valor das ferrovias, sobretudo em relação os trens de passageiros. A visão economicista sob as ferrovias esvazia totalmente seu valor, sobretudo, ao ignorar os impactos ferroviários no desenvolvimento regional, na interação espacial, na (re)produção dos espaços urbanos e na circulação de pessoas, mercadorias (sobretudo a de pequenos produtores), e no planejamento territorial, uma vez que a ferrovia pode ser utilizada pelo Estado enquanto um indutor do desenvolvimento. Nesse sentido ela havia se tornado objeto no planejamento estatal, que para VENCOVSKY (2006, p.30/31):

“Os planos governamentais passam a determinar as possibilidades de ordenamento do espaço, que são determinados de acordo com os projetos

dos diversos agentes. [...] os planos permitem apenas “esboçar tendências” referentes à futura distribuição espacial das atividades no País. No Brasil, o planejamento relacionado aos transportes é uma prática recente. Em 1934 o Brasil teve seu 1º Plano Nacional de Viação [...] A partir de então, diversos foram os planos de desenvolvimento que definiram a construção e os investimentos em transportes e, conseqüentemente, na organização do território brasileiro.”.

Estes planos sistematizaram uma estratégia do Estado brasileiro em promover políticas de desenvolvimento a partir de uma organização do território que criem, segundo VENCOVSKY (2006, p.29/30) *as possibilidades de valorização e desvalorização de regiões, a inclusão ou exclusão de cidades e de atividades econômicas, a integração ou a desintegração. O território é organizado, principalmente, pelas políticas relacionadas às infraestruturas de transporte, comunicação e energia”.*

Porém, o planejamento público, através dos planos nacionais, estabelecendo as ferrovias enquanto vetores do desenvolvimento regional não obteve êxito, pois segundo NATAL (1991, p. 78) *“As ferrovias eram restringidas pelas economias oligárquicas e por isso os efeitos integradores eram muitos limitados.”.* Com isso, esvaziou-se toda potência ferroviária, afetando seu valor em meio a um cenário de crise do modal.

A partir do Governo Vargas, começou um embate velado, mas concreto, entre as ferrovias e as rodovias, um desses indícios é a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1937, com um orçamento cada vez mais relevante e a aprovação do “Plano Rodoviário Nacional” em 1944. Em 1950, Vargas autorizou a inclusão das ferrovias brasileiras na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e elas passaram a integrar o Banco Nacional de Desenvolvimento que possuía um ponto de vista liberal, e foi para SILVEIRA (2003, p.18) *“[...] o amadurecimento desta concepção que permitiu o modelo de desestatização utilizado na década de 1990.”.* Segundo o autor, a criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1957 teve origem nos estudos da mencionada comissão. De acordo com PAULA (2000):

“Embora a decadência do transporte ferroviário tenha sido iniciada antes de 1950, posteriormente houve a construção de uma política anti-ferroviária caracterizada pela supressão dos ramais classificados como antieconômicos, sofrendo o estado do Rio de Janeiro grandes perdas.”.

Para SILVA (1) (2019, p.88) o período entre o fim da República Velha e a Ditadura Militar *“[...] se caracteriza pelo sucateamento das ferrovias e opção pelo modal*

rodoviário já nas três primeiras décadas do século XX, sendo continuamente ampliada nos anos posteriores". As políticas anti-ferroviárias, em especial o Programa Nacional de Erradicação de Ramais, considerados antieconômicos da Rede Ferroviária Federal afetou profundamente as ferrovias no estado do Rio de Janeiro, com consequências econômicas, sociais, ambientais e culturais para o País, áreas que eram produtoras, com o fim do transporte ferroviário na região, tiveram suas atividades inviabilizadas pois os trens eram o meio que proporcionava a conexão entre os espaços de produção e consumo, de acordo com PAULA (2000, p.308):

"a) Nova Friburgo: com uma população de quase 80 mil habitantes, possuía 220 indústrias, sendo 4 exportadoras para o mercado externo. Além disso, havia a agropecuária, extrativismo, vastas áreas agrícolas e turísticas; b) De Bom Jardim até Itaocara, núcleos de migrantes japoneses dedicavam-se à apicultura e floricultura. A ferrovia transportava 3 mil quilos de flores, diariamente; c) Cordeiro, com indústria de laticínios e importantes fábricas de calcário. A fábrica de cimento Mauá, havia solicitado à EFL 22 gôndolas que possibilitariam uma receita de CR\$ 600 mil diários, pois transportava, por rodovia, 20 toneladas/dia, num total de CR\$ 50 ml/frete, mas o pedido não foi atendido. Nos demais municípios e distritos, havia produção agropecuária, indústrias de Cimento, como por exemplo a Cia. Portland, do Grupo Votorantim, que paralisar as suas atividades, devido à falta de transporte ferroviário. A empresa solicitava à EFL uma média mensal de 12 vagões para o transporte de pedra calcária, cal e adubo. O calcário da região destinava-se, potencialmente, para a Companhia de Alcalis, de Cabo Frio, ao parque siderúrgico do Vale do Rio Doce - principalmente a Acesita, Belgo-Mineira e Usiminas. Os exemplos se multiplicavam, demonstrando que havia potencial econômico na região, não podendo ser caracterizada como antieconômica."

Ao serem erradicados, a maior parte dos ramais considerados antieconômicos foram substituídos por rodovias, parte da estrada para Nova Friburgo foi construída no antigo leito ferroviário, outro exemplo é o ramal Deodoro (antigo Sapopemba) X Angra dos Reis, que nunca chegou a ser concluído por falta de orçamento, mas que chegou até o município de Mangaratiba, em que parte do antigo leito ferroviário atualmente (2023) são ruas. No embate entre a ferrovia e a rodovia, houve uma escolha política por parte das elites políticas e econômicas brasileiras, influenciadas pelo lobby do petróleo, em favorecimento do rodoviarismo na execução das políticas públicas de transporte e infraestrutura, um projeto político que segundo SANTOS (2012, p.63):

"[...] as estradas de ferro, até então sem integração na maior parte do país, passam a ser interligadas graças a novos trechos, mas sobretudo às novas solidariedades com uma malha rodoviária em expansão, uma vez que a extensão da rede ferroviária, em 1992, havia caído para 30.282 quilômetros."

Este retrocesso é dado, notadamente, pela desativação de vários ramais da região sudeste, vinculada, em grande parte, as políticas de fomento do sistema rodoviário e aos interesses do negócio petroleiro."

Como o Barrinha ocorria na Linha Centro, o eixo principal da Estrada de Ferro Central do Brasil, seu percurso não se tratava de um ramal, uma ramificação da linha principal, e nesse sentido ele não foi erradicado, mas foi impactado pelas políticas anti-ferrovias, alguns trens que o “alimentavam” com passageiros foram extintos, como no caso do ramal Barra do Piraí – Sta. Rita de Jacutinga.

Em 1964 os militares dão um golpe e é instaurada uma ditadura civil-empresarial-militar no País. Os governos militares buscaram um desenvolvimento puramente econômico, se baseando na exploração e devastação ambiental e na utilização dos combustíveis fósseis, sobretudo petróleo, para viabilizar uma industrialização. Os investimentos ferroviários realizados foram pontuais e dentro de uma estratégia econômica liberal, a exemplo da construção da ferrovia do aço, com o objetivo de criar meios para a exportação de minérios extraídos em Minas Gerais no porto de Mangaratiba, no estado do Rio de Janeiro. Embora as ferrovias possam ser estratégicas para o desenvolvimento industrial, os governos militares priorizaram as rodovias, que segundo VENCOVSKY (2006, p.24):

“A evolução do tráfego de mercadorias no Brasil entre 1950 e 1970 confirma que houve um aumento substancial do transporte rodoviário e um declínio muito grande do transporte ferroviário. Nesse período, enquanto a taxa de crescimento anual do transporte rodoviário foi de 13,7%, o ferroviário foi de 6,7%, o marítimo 4,4% e o aéreo 3,5%. Para o transporte de passageiros, a taxa de crescimento das rodovias foi de 12,3%, já as ferrovias tiveram um decréscimo de -0,1%.

A evolução do rodoviarismo pode ser observada, também, pelo aumento expressivo da quantidade de carros de passeio entre 1950 e 1970, mais de 600%, e de rodovias construídas, mais de 200%.”.

Por diversas questões já debatidas neste trabalho, as ferrovias brasileiras não foram construídas para promoverem uma real integração do País, como o avanço das rodovias que ganharam este papel, começou a se questionar a função das ferrovias, neste momento o embate se dava sob uma concepção de utilização das estradas de ferro. Se as ferrovias seriam meros corredores para exportação de *commodities* nos trens de cargas, ou se seriam viabilizadoras de uma integração e desenvolvimento entre as diversas regiões do País, impulsionando as indústrias e comércios locais, com trens de carga e passageiros.

Porém, os anos de políticas anti-ferroviárias, subinvestimento e desmonte, deixaram as ferrovias em um estado de precariedade tão grande, que a primeira concepção

saio vencedora e foi sendo implementado por parte do Governo Federal, de forma lenta e gradual, o fim dos trens de passageiros, deixando as vias exclusivas aos trens de carga ou cargueiros, neste cenário de subutilização que as ferrovias chegam na última década do século XX, e segundo VENCOVSKY (2006, p.25, 26):

“Na década de 1990 apenas 8% das linhas ferroviárias era responsável por 80% de todo o transporte sobre trilhos no Brasil. Em 1993 a RFFSA possuía 76,7% de toda a malha e transportava apenas 31,8% das cargas, a FEPASA 14,9% e 5,6%, a EFVM 3,1% e 35,8% e a EFC 3,8% e 26,2%. Um índice que podia mostrar a eficiência econômica, e até mesmo organizacional, das empresas na época é a quantidade de carga transportada (TKU) por empregado. A EFC tinha o melhor índice, com 18,18 milhões de TKU por empregado, a EFVM vinha em segundo com 8,9, depois a RFFSA com 0,86 e por último a FEPASA com 0,41. Havia um desbalanceamento do sistema ferroviário brasileiro, já que as empresas EFVM e EFC apresentavam um rendimento muito superior e favorável se comparado com as demais.

Foi nesse momento crítico do setor ferroviário, e das novas políticas neoliberais impostas pelos países centrais, que a RFFSA foi incluída, através do Decreto Lei nº 473/92, no PND – Programa Nacional de Desestatização. É verificado, então, a constituição de um novo momento.”.

Após a reabertura política, com o fim da ditadura, o Estado brasileiro começa a implementar uma série de políticas neoliberais, onde as ferrovias brasileiras foram privatizadas com a promessa de que a privatização traria os investimentos e empregos necessários para uma espécie de requalificação do modal, a partir daí para VENCOVSKY (2006, p.27):

“As políticas públicas passam a incorporar práticas de caráter estritamente geoeconômicas, criando e requalificando espaços para atender, principalmente, aos interesses dos agentes hegemônicos e suas lógicas globais.

A recuperação do sistema ferroviário nesse momento foi realizada através da privatização das empresas ferroviárias estatais, que passaram a ser controladas pelo setor privado. Os investimentos realizados pelas concessionárias, principalmente para fortalecer os corredores de exportação, intensificaram ainda mais a inserção internacional do território brasileiro. Além do minério de ferro, que é o principal produto transportado pelas ferrovias atualmente, a soja dos novos fronts surge como uma nova alternativa.”.

Quando o autor fala nos agentes hegemônicos globais, vale destacar o cenário internacional da época, com a recente queda do muro de Berlim, uma avalanche neoliberal, que foi profundamente marcada com as privatizações em diversos países da América Latina, ainda com VENCOVSKY (2006, p. 57):

“O processo de privatização no Brasil não foi realizado de forma espontânea e independente pelos governos. A obediência ao Consenso de Washington resume um conjunto de práticas impostas pelas instituições financeiras internacionais aos países periféricos. Além disso, os programas de desestatização abriram novos mercados a empresas transnacionais de serviços e aos grandes bancos.”.

Houve um movimento por parte do capital em se apropriar da infraestrutura ferroviária brasileira, que estava alinhando com a conjuntura internacional, sobretudo, às ideias da globalização capitalista no fim do século XX. É neste cenário o de implementação de uma série de políticas neoliberais, privatização de rodovias e ferrovias, criando verdadeiros corredores para exportação de commodities. O processo de privatização do setor ferroviário no Brasil ocorreu de forma muito específica, com grande peso de processos históricos do setor, para uma leitura mais aprofundada sobre o tema, recomenda-se a Dissertação “Sistema Ferroviário e o uso do território brasileiro. Uma análise do movimento de produtos agrícolas” de Vitor Pires Vencovsky (2006). Os leilões das subdivisões da RFFS/A ocorreram entre 1996 e 1998, o da Estrada de Ferro Central do Brasil ocorreu em 1996, onde a empresa “MRS Logística S.A.” ganhou a concessão da malha sudeste federal, cerca de um pouco mais que 1.600 KM de ferrovia, incluindo a Linha Centro que corresponde ao trecho de percurso do Barrinha.

O fato que marcou o fim da execução do trem Barrinha foi uma drástica colisão, no dia 18 de setembro de 1996, entre o Barrinha e um vagão de carga mineral que desceu a Serra das Araras desgovernado e colidiu com o trem de passageiros na passagem de nível de Japeri a menos de 500 M da estação. O jornal “O Globo” trouxe em sua capa a seguinte chamada principal:

“Um trem carregado de bobinas de cabos de aço bateu ontem (18/09/1996) de manhã num trem de passageiros em Japeri, causando a morte de 16 pessoas e ferimentos em pelo menos 60, no maior acidente ferroviário dos últimos 30 anos no Rio. A violenta colisão aconteceu quando o cargueiro estava a cerca de 100 km/h. O trem de duas mil toneladas e 18 vagões tinha saído de Minas Gerais. Ao chegar à Barra Do Piraí, sua locomotiva apresentou problemas e foi trocada. Na descida da Serra Das Araras, os dois maquinistas constataram que os freios não funcionavam e, apavorados, avisaram o controle de tráfego de Japeri, três minutos antes da colisão (há controvérsias).”.

Este acidente foi utilizado pela gestão da ferrovia para justificar o fim do serviço do Barrinha, algo que gerou um grande debate na região, uma vez que ocorreu no mesmo

período da privatização da E. F. Central do Brasil, na qual a nova concessionária, a MRS, sempre se posicionou e atuou contra a volta do Barrinha, como é possível observar nas audiências públicas realizadas pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - ALERJ - que trataram sobre o tema.

A atuação da empresa contra o Barrinha representa uma atuação do poder econômico, que possui relação com o poder político, contra a retomada do serviço que o Barrinha realizava. O posicionamento do setor privado pode ser compreendido quando se observa, em última instância, o objetivo da empresa (ou de qualquer outra), o lucro. Não faz sentido uma empresa do terceiro setor existir para dar prejuízo financeiro, dito isso, a MRS se descreve da seguinte forma, se acordo com seu próprio site eletrônico:

“A MRS é uma operadora logística que administra uma malha ferroviária de 1.643 km nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, região que concentra cerca da metade do PIB brasileiro. Hoje, a companhia está entre as maiores ferrovias de carga do mundo, com produção quase quatro vezes superior àquela registrada nos anos 1990. Quase 20% de tudo o que o Brasil exporta e um terço de toda a carga transportada por trens no país passam pelos trilhos da MRS.

A companhia foi criada em 1996, quando o governo transferiu à iniciativa privada a gestão do sistema ferroviário nacional. Nossa malha conecta regiões produtoras de commodities minerais e agrícolas e alguns dos principais parques industriais do país aos maiores portos da região Sudeste, o que confere à nossa operação uma importância econômica diferenciada.

Além do transporte de cargas como minérios, produtos siderúrgicos acabados, cimento, bauxita, produtos agrícolas e containers, entre outros, a MRS oferece soluções logísticas mais amplas, incluindo o planejamento e o desenvolvimento de soluções multimodais (que se valem de mais de um meio de transporte), além de serviços ferroviários customizados. A companhia tem hoje indicadores comparáveis aos das mais eficientes e seguras ferrovias norte-americanas e europeias, em quesitos como eficiência energética, transit time, disponibilidade e confiabilidade de ativos, segurança e produtividade, e se destaca pelo uso intensivo de tecnologia e de uma cultura de inovação. Nossa produção é diversificada, entre as principais cargas que transportamos estão: contêineres, siderúrgicos, cimento, bauxita, agrícolas, coque, carvão e minério de ferro.”.

Uma empresa do ramo logístico, que realiza um trabalho de conexão entre pontos específicos do território, sobretudo, os locais de mineração e os portos de exportação. A atividade da empresa está diretamente ligada à demanda internacional por matéria prima mineral. Existem ideias que defendem que a humanidade está entrando na quarta etapa da evolução industrial, relacionada a tecnologia e internet. Os produtos e aparelhos tecnológicos, por exemplo, demandam de chips, processadores e placas, que são feitas

utilizando minerais, a construção civil e outros setores da econômica também utilizam os minérios como matéria prima em seus processos produtivos.

O começo do manuseio de minerais, com destaque para o ferro, por parte dos humanos data de período longínquos, tal como 3.300 anos a.c., com a “Idade dos Metais” sendo iniciada no período “idade do cobre”. Os minérios são resultados se milhares de anos de processo geomorfológicos, geológicos, hidrológicos, climáticos etc. Do planeta, são ‘produtos’ orgânicos do processo natural, compõem a natureza, que na qual o ser humano tem desenvolvido técnicas e tecnologias a fim de transformá-la. Esta dissertação, por exemplo, foi escrita em um computador que possui placas, que por sua vez possuem minérios em sua composição que podem ser de diversos lugares do planeta.

Trata-se de uma natureza atribuída de valor e preço por parte da sua forma de transformação e utilização, e das especulações do mercado financeiro global sob a área. Segundo a Agência Brasil⁵ *“Em 2021, o Brasil exportou 357,7 milhões de toneladas de minério de ferro [...]. Juntos, minério de ferro, ouro e cobre responderam por 91,8% das exportações em dólares. Os principais destinos do minério de ferro do Brasil foram China (68%), Malásia (6,4%) e Japão (3,6%)”*. Os dados mostram uma pequena parte do peso do setor da mineração da economia brasileira e sua inserção global.

As ferrovias são utilizadas como corredores de exportação de materiais pouco processados ou in natura para exportação, a exemplo do minério de ferro e a soja. Deste modo, a MRS é uma empresa que lucra com a atividade logística em escala industrial, seu ganho econômico se relaciona diretamente com o tipo de material transportado e o tempo de transporte. Quanto maior o volume transportando em um menor período, maior o lucro. Nesse sentido, a empresa ter que interromper sua operação, mesmo que de forma breve, para a circulação de um trem de passageiros, pode representar um prejuízo financeiro, o que justifica sua atuação contra a volta do Barrinha, mesmo que no contrato de concessão obriga-se a empresa a abrir duas janelas de horário para trens de passageiros.

Mas o Barrinha era um trem que exercia tremenda função social, de acordo com o site ‘Estações Ferroviárias’ *“O Barrinha foi extinto sob protestos em 1996, ainda com muitos usuários. As cidades e vilas que existem no seu percurso da serra dependiam demais dele, tanto para transporte de gente como de mercadorias: o Barrinha tinha vagões de carga também exatamente para isso”*. Ele fazia parte do cotidiano das pessoas,

⁵ Ver também: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/>. Acessado em: 29/11/2023.

para trabalhar, estudar, passear e circular, o Barrinha era peça chave na organização social da sua área de influência, as pessoas organizavam a vida a partir dos horários do trem. Durante o trabalho de campo em Engenheiro Gurgel, área rural do município de Paracambi, onde o Barrinha tinha uma estação, o morador “L” contou que:

“Quando eu era criança, trabalhava com meu pai na roça de mandioca, eu ajudava ele a plantar, a gente colhia, ensacava, aí a gente pegava o Barrinha cedinho e a gente ia de trem pra Nova Iguaçu vender a mandioca, depois a gente voltava no trem de novo. Era muito bom, uma facilidade muito grande. Hoje é muito difícil viver da mandioca igual a gente vivia, a estrada pra Gurgel é muito ruim, fora o gasto da gasolina, não compensa, é mais vantajoso trabalhar na cidade.”.

O Barrinha estava inserido no cotidiano das pessoas e o seu fim de forma trágica e brusca, fez, de certa forma, a sociedade de movimentar, a pauta da retomada do Barrinha ganhou relevância política na região, movimentos sociais organizaram abaixo assinado pedindo a volta do trem, campanhas eleitoras foram feitas pautando o Barrinha.

Em 2002, durante o Governo Benedita, no estado do Rio de Janeiro, houve uma movimentação da sociedade civil via os movimentos sociais, junto ao governo estadual, e chegaram a realizar uma viagem experimental de Japeri a Barra do Piraí em um trem de passageiros que posteriormente seria revitalizado para ser a nova composição Barrinha, mas que nunca saiu da estação Barão de Mauá (popularmente conhecido como Leopoldina). De certa forma, na época, o Barrinha havia se tornado uma pauta política eleitoreira, no sentido de atrair votos, pois a presente ausência do trem afeta de forma negativa a vida das pessoas, conforme noticia o site jornalístico sobre a memória ferroviária no Brasil, “Linha Auxiliar”⁶:

“Estava previsto para meados de 2007 o retorno às operações do Trem Barrinha, que seria operado pela Central, empresa do Governo do Estado do Rio de Janeiro e contará com nove estações e duas paradas.

O serviço seria feito no conceito de trens regionais, com 4 viagens diárias em 1 ex-TUE de 3 carros da Série 400 puxados por uma locomotiva diesel-elétrica, já que a eletrificação foi removida pela concessionária MRS Logística por volta de 1998, a MRS não recebeu da RFFSA a concessão de uso da eletrificação e segundo a “rádio peão” tinha interesse no sistema, mas teria que desembolsar um grande valor pelo sistema além de bancar a sua modernização.

O trem e uma locomotiva devolvidos, pela supervia (loco-7115) chegou a ser reformado e testado percorrendo as linhas restantes do pátio de

⁶ Disponível em http://lauaxiliar.blogspot.com/2010/06/trem-barrinha-resumo-historico_19.html. Acessado em: 16/09/2023.

Barão de Mauá e o ramal de Belford Roxo, foi até mesmo levado para Japeri de onde a governadora do estado embarcaria na viagem de reinauguração.

A ANTT negou a autorização de parida poucos dias depois houve a troca do governo do estado e logo em seguida o trem foi abandonado em Barão de Mauá.

A propósito a reforma custou cerca de R\$1.750.000,00, e foi executada pela TTrans.”

No ano de 2018 foi aprovada a Lei Nº 8210 de 10 de dezembro de 2018 que cria o Programa Estadual de Recuperação da Malha Ferroviária com objetivos turísticos do Estado do Rio de Janeiro, com a finalidade de recuperar diversas linhas ferroviárias no estado, dentre elas, o Barrinha. Contudo, há um impasse, uma vez que, o trecho percorrido pelo Barrinha pertence ao Governo Federal, o mesmo que realizou a concessão à MRS para que a empresa operasse o trecho. O estado do Rio de Janeiro possui a posse do trecho na qual opera os trens metropolitanos, que se encontra sobre profunda crise com a privatização do serviço. O percurso do Barrinha não é de posse e competência do governo estadual, embora ele possa cobrar ao Executivo Federal medidas que ajudem a viabilizar a retomada do Barrinha. Com exceção da estação Japeri e os trilhos que se encontram no Município, o restante do percurso do Barrinha está sob concessão à MRS.

Mesmo assim, em 2021, o Governo Fluminense, por meio da Secretaria de Transportes, lançou o Plano Estratégico Ferroviário do Rio de Janeiro - PEF, que a partir de pilares econômicos, fiscais e sociais, pretende ‘revigorar a indústria no estado, potencializar os ativos logísticos, alavancar o turismo e melhorar a qualidade de vida da população’, de acordo com as palavras do plano. Ele foi organizado em três programas, o de cargas (PROCARGA), o de mobilidade (PROMOB) e o turístico (PROTREM). O programa estipulou uma metodologia de avaliação que considerou critérios como efetividade, eficiência e sustentabilidade.

O PROTREM agrupou 22 projetos, dentre eles o “Ramal Barrinha (Barra do Pirai – Japeri)”, no PEF a retomada do Barrinha ocorreria a partir de uma perspectiva de trem turístico, diferente do modelo diário que era operado até meados da década de 1990.

Em outubro de 2022 foi sancionado pelo então Governador do Rio de Janeiro, Claudio Castro, a alteração da Lei nº 8.210, de 10 de dezembro de 2018, que cria o programa estadual de recuperação da malha ferroviária com objetivos turísticos. Vale destacar os artigos 1º e 4º que dizem, respectivamente:

“Fica o Poder Executivo autorizado a reativar a linha ferroviária de transporte de passageiros da “Barrinha”, que liga os municípios de Japeri ao de Barra do Pirai.”. E “O Poder Executivo está autorizado a firmar parceria com a iniciativa privada, visando ao cumprimento do disposto nesta lei, cujo projeto de reativação da linha ferroviária deverá primar pela segurança dos passageiros.”.

De certa forma, a referida Lei atrai uma preocupação por parte do Poder Público, sobre a precária forma de circulação entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e o Médio Vale do Paraíba. Atualmente, o único serviço público de transporte na região de influência do Barrinha são os ônibus, que funcionam de forma precária a altos custos no valor da passagem.

O Vale do Paraíba é uma região do estado do Rio de Janeiro que conta com municípios como Barra Mansa, Volta Redonda, Resende, Itatiaia e Barra do Pirai, importantes centros econômicos do estado, mas que se interagem espacialmente por um único modal de transporte, o rodoviário.

CAPÍTULO III: TREM BARRINHA, SUA IMPORTÂNCIA E POTENCIALIDADES.

As ferrovias, assim como as rodovias, hidrovias, gasodutos e as linhas de transmissão, constituem parte das redes lineares que são estratégicas para os Estados. Pode-se destacar na economia, o setor da indústria e comércio, que demandam por espaços que precisam estar conectados através dessas redes, por onde irá percorrer os fluxos de pessoas e objetos. Por exemplo, uma indústria precisa ser abastecida com matéria prima para que os trabalhadores realizem os devidos processos de produção, para que seja produzido determinada mercadoria. Após esta etapa, é realizada a distribuição, abastecendo os comércios, que por sua vez irão comercializar a mercadoria nos locais de grande circulação das cidades, as centralidades. Portanto, para que um objeto seja consumido pela população, é necessário a interação de diversos espaços através de fluxos em redes intencionalmente estabelecidas, para que se seja alcançado determinado objetivo. As redes de circulação no território possibilitam o transporte da matéria prima do seu local de produção para a indústria, da indústria para o comércio, fora a circulação de pessoas, para os locais de trabalho e comércio.

Este conjunto de redes constitui a cadeia produtiva de determinado produto, que só se materializa a partir da interação de diversos espaços de produção e comercialização. Para que isso ocorra, ao longo do tempo, desenvolveu-se diversas técnicas e tecnologias, que promovessem essa interação, tal como as estruturas lineares citadas acima. Cada uma com sua função para o desenvolvimento das forças produtivas e suas intervenções espaciais necessárias, para CASTILHO (2014, p.202):

“[...] a análise da ferrovia e da rodovia mostra que os transportes exerceram e exercem papel fundamental na organização dos espaços, promovendo a integração entre diferentes áreas e se constituindo como principais meios de circulação de bens, mercadorias e pessoas. Isso coloca os transportes em posição central, tanto no contexto da produção como do consumo, motivo pelo qual a implantação dos principais eixos troncais foi feita para atender, antes de tudo, as demandas econômicas, principalmente de caráter internacional.”.

Enquanto um objeto técnico, as ferrovias contribuem, de forma direta e indireta, com o processo de (re)produção do espaço, seja modificando a paisagem, se inserindo no cotidiano da população, promovendo a interação espacial e a circulação no território. Uma ferrovia é composta, de forma resumida e simplificado, por dois itens, os fixos, a via

férrea em si (as linhas, os dormentes, a sinalização...), e os fluxos, a locomotiva, os vagões e o que é transportado (pessoas, mercadorias, *commodities*...), nesse sentido. Para SANTOS (2012, p.61-62):

“Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo, em que, também se modificam.”.

Tanto os fixos, os trilhos, quando os fluxos, as locomotivas e vagões, só possuem sentindo se funcionarem de forma associada, um item precisa do outro para cumprir seu objetivo, uma forma de funcionar em um conjunto que não pode ser desassociado. Nesse sentido, seguindo com FREIRE (2017, p.105):

“Os fluxos dizem respeito à circulação, ao deslocamento espacial e a interação. Por essas razões, os fixos (formas espaciais e estruturas) e os fluxos (funções) atuam de maneira integrada e indissociável, mantendo-se em equilíbrio por meio de processos próprios a cada objeto técnico constituinte do espaço.”.

A relação entre os fixos e os fluxos remete aos conceitos de sistemas de objetos e sistemas de ações, que, para SANTOS (2008, p.63) *“o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ação, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá.”.*

Neste sentido, pode-se afirmar que o espaço é composto pela relação entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações, seja como meio, lugar para reprodução da vida, do concreto e material. E nele, ao longo da história, foram desenvolvidos e aprofundados processos técnicos e tecnológicos que constituem o sistema de objetos, neste caso, as ferrovias, um fundamental meio de transporte, que para MELO (2008, p.78) *“Os trilhos criaram a unidade regional: possibilitaram a integração do território [...]”.*, ou seja, as ferrovias possuem uma potência de ser meio para a interação espacial, que pode promover a integração regional, a circulação no território e a mobilidade entre os lugares. Com impacto direto em questões econômicas, sociais e ambientais.

De forma paralela ao desmonte ferroviário no estado do Rio de Janeiro, ponto tratado no capítulo anterior, ocorreu a criação e execução de políticas públicas para o modal rodoviário. Na década de 1960, o processo de desmonte ferroviário reduziu as linhas de trem de passageiros naquela época, um dos casos mais notáveis foi a erradicação da antiga Linha do Rio D'Ouro (Caju x atual Jaceruba/Nova Iguaçu) e a desativação da antiga Estação Central do Brasil, no centro do Rio de Janeiro, em 1978, estação que já foi um importante centro de transporte ferroviário no país. De forma paralela, o Estado investiu no transporte rodoviário, a exemplo dos grandes planos viários, como o Plano Doxiadis (ou Plano Policromático) que foi uma publicação de 1965 que propôs a construção das linhas: Vermelha, Azul, Marrom, Verde, amarela e Lilás, vias de circulação que integrariam a cidade através dos automóveis.

Pode-se concluir que o Estado direcionou um amplo movimento de transição do transporte ferroviário para o transporte rodoviário, e com isso o serviço que antes era estatal foi concedido ao setor privado. Esse movimento político contou com forte influência de alguns fatores, destaca-se a expansão da malha rodoviária, o crescimento da indústria automobilística e a construção de estradas de alta capacidade.

Essa transição ocorreu de forma gradual, ao decorrer do avanço da precarização ferroviária, modificando as formas coletivas de circular no espaço, instigando as pessoas que viviam no campo a se mudarem para as cidades e impulsionando um crescimento urbano, como ocorreu em Japeri, onde é comum encontrar pessoas que nasceram e viveram parte da vida em lugares como Mario Belo, Palmeira da Serra e Engenheiro Gurgel.

Nessas comunidades rurais o Barrinha era a principal forma de mobilidade espacial, de acesso aos locais de trabalho, estudo, comércio, cultura, lazer etc. Nas entrevistas realizadas, é comum a pessoa entrevistada relatar o fim do Barrinha como um marco populacional do lugar, ou seja, indícios que o fim do trem teve consequências demográficas a nível regional. Não há dados censitários que tratem sobre o assunto, mas a percepção dessa questão se dá nas entrevistas, nos relatos que esses lugares já foram mais povoados. O cotidiano das pessoas que habitavam esses locais se organizava em torno dos horários de circulação do Barrinha, a dinâmica da vida se realizava em torno do trem, segundo a entrevistada “V”:

“[...] eu acordava às quatro horas da manhã para poder pegar o Barrinha, se eu perdesse, ele só passava de novo meio-dia, aí eu tinha que

caminhar por quase uma hora em uma trilha até a estrada e ficar esperando o ônibus que demorava muito para passar. Dependendo da época do ano era escuro e deserto, muito perigoso, ainda mais para nós mulheres [...]. Uma vez num verão nos anos 80, teve uma forte chuva que fez cair uma barreira na única estrada para Mario Belo, aí o Barrinha ficou por meses sendo a única forma de chegar em Mario Belo, até a prefeitura arrumar a estrada.”.

O Barrinha era, ao final de contas, uma política pública de transporte ferroviário que contribuía com a geração de renda e, conseqüentemente, a permanência de pequenos agricultores no campo. A forma de espacialização da vida foi afetada, as pessoas que lá permaneceram foram obrigadas a se reorganizarem e se adaptarem a uma nova realidade, o ônibus.

Segundo o estudo sobre a viabilidade técnico-econômica do sistema de transporte ferroviário de passageiros entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e Região do Médio Paraíba, elaborado pelo curso de Mestrado do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ (CASTRO, et al. 2004, p. 52):

“A eliminação do modal ferroviário ocorrida em 1996 para transporte de passageiros entre as cidades analisadas gerou uma impedância honerosa para as populações das cidades menos desenvolvidas, que utilizavam este meio para acessar todas as oportunidades disponíveis nas localidades mais desenvolvidas e também para escoar suas pequenas produções.”.

O percurso realizado pelo trem foi substituído por, quando existentes, linhas de ônibus fragmentadas, sem garantir acesso as áreas rurais. A viagem entre Japeri e Barra do Piraí que era realizada por um único trem, que custava uma única tarifa (que possuía um caráter social, pois a operadora era uma empresa pública), passou a ser feita por duas linhas do ônibus, que não possuem integração do valor da passagem, dificultando o acesso da população mais pobre ao transporte público.

O fim do Barrinha não afetou apenas a vida das pessoas nos lugares onde ele tinha estações, o trem possuía uma área de influência inter-regional direta, e que pode ser expandida, de forma indireta, se for considerada a possibilidade de integração com os trens de passageiros metropolitanos.

A seguir é possível observar o percurso do trem tratado neste trabalho. A Figura 2 é o mapa de localização da área de estudo, com destaque para o percurso do Barrinha e

os municípios pelo qual ele percorria. Na figura 3 é possível localizar as estações e marcos geográficos ao longo do percurso.

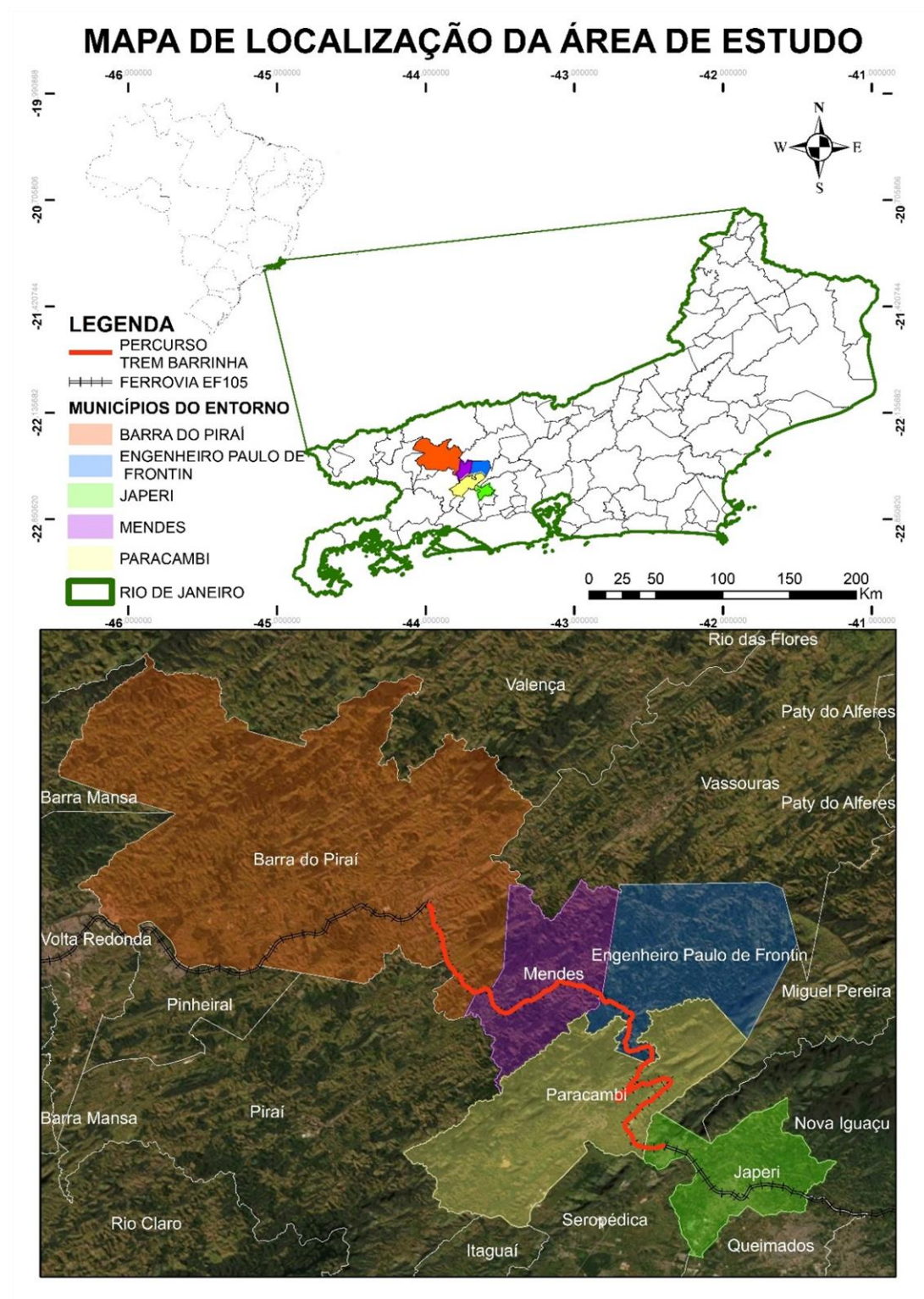


Figura 2 - Mapa de localização da área de estudo. Fonte: Autor.

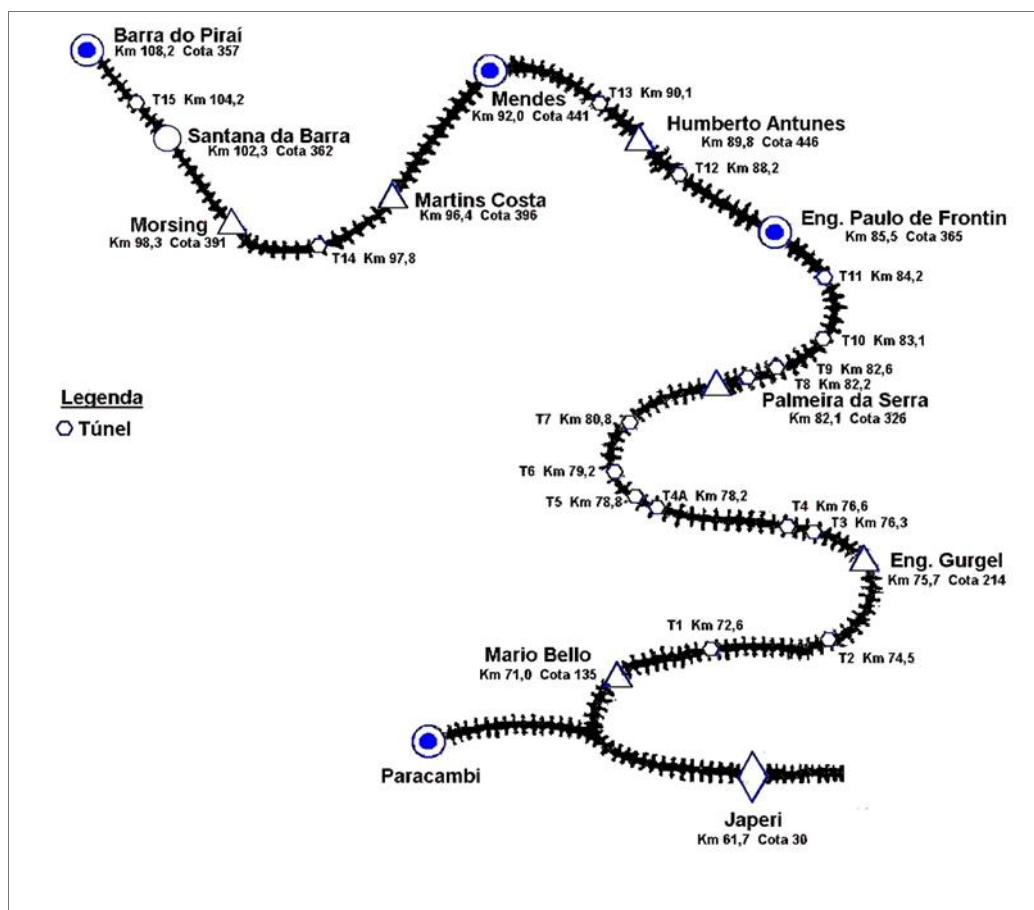


Figura 3 - **Percurso do trem Barrinha**. Fonte: (CASTRO, et al. 2004, p. 14).

Na Figura 3 é possível observar alguns marcos da engenharia para a construção da estrada de ferro, os túneis, sua respectiva quilometragem e a altimetria dos locais de parada. A diferença da altitude em Japeri (30M), para o ponto mais alto Humberto Antunes (446M) é quase de quatrocentos metros de diferença. Trata-se de uma ferrovia construída em uma cadeia montanhosa, a Serra do Mar, localizada na região costeira do Brasil, que se estende ao longo dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina.

A Serra do Mar é uma região de grande importância para a biodiversidade, o trajeto do Barrinha passa por trecho de floresta da Mata Atlântica, um dos biomas mais biodiversos do mundo, abriga uma vasta variedade de espécies da fauna, flora e outros organismos. Com muitas espécies endêmicas, a conservação da Mata Atlântica é essencial para proteger a diversidade biológica única no Brasil. No percurso do trem destaca-se o corredor florestal Tinguá-Bocaina.

Os territórios municipais do percurso Barrinha estão inseridos em três categorias regionais distintas, estabelecidas pela CEPERJ - Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro, instituição do Governo fluminense. O trem promovia a interação espacial entre, Japeri e Paracambi que compõem a 'Região Metropolitana do Rio de Janeiro', Paulo de Frontin, e Mendes que fazem parte da 'Região Centro-Sul Fluminense' e Barra do Piraí na 'Região do Médio Vale Paraíba', como é possível observar na figura 4, que diz sobre regionalização do estado do Rio de Janeiro. Embora 'vizinhas', trata-se de regiões fluminenses que possuem características distintas em diversos aspectos econômicos, sociais e ambientais. A mobilidade que o trem possibilitava entre essas regiões, de certa forma, impulsionava um dinamismo espacial popular, possibilitando a criação de fluxos e redes de produção e comércio através de um caráter social da passagem, uma vez que era operado pela Rede Ferroviária Federal, uma empresa estatal.

As Regiões Metropolitana, Centro-Sul Fluminense e Médio Vale Paraíba, possuem dinâmicas espaciais próprias, mas que se correlacionam em si, onde se pode destacar a profunda e brutal desigualdade e relações de exploração da força de trabalho e do ambiente. A permanente exclusão do acesso à espaços e direitos humanos básicos são algumas das cicatrizes históricas da América Latina que se mantem até a atualidade, sendo elas fundamentais para a manutenção das estruturas de poder e segregação socioespacial. De acordo com BOTELHO (2007) *“O urbano tem se estruturado a partir de uma tríade composta pela fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço, o que leva à formação de cidades cada vez mais segregadas e segregadoras.”*.

Para além do Estado e o mercado (sobretudo, agentes imobiliários) possuem grande responsabilidade nesse sentido brutal em que a metrópole está tomando, sendo transformada em mercadoria, o aprofundamento da crise urbana, se faz cada vez mais presente e consome o cotidiano das pessoas. Segundo ALVES (2017. p.167) *“A vida urbana é regulada, marcada por afazeres e tarefas, de modo que não há tempo para o não produtivo e para o ócio.”*. A metrópole fluminense possui a característica a abrigar em seu território 75% da população estadual, algo em torno de doze milhões de pessoas, e o estado possui aproximadamente dezesseis milhões de habitantes, de acordo com o IBGE Cidades⁷.

⁷ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/panorama>. Acessado em: 16/09/2023.

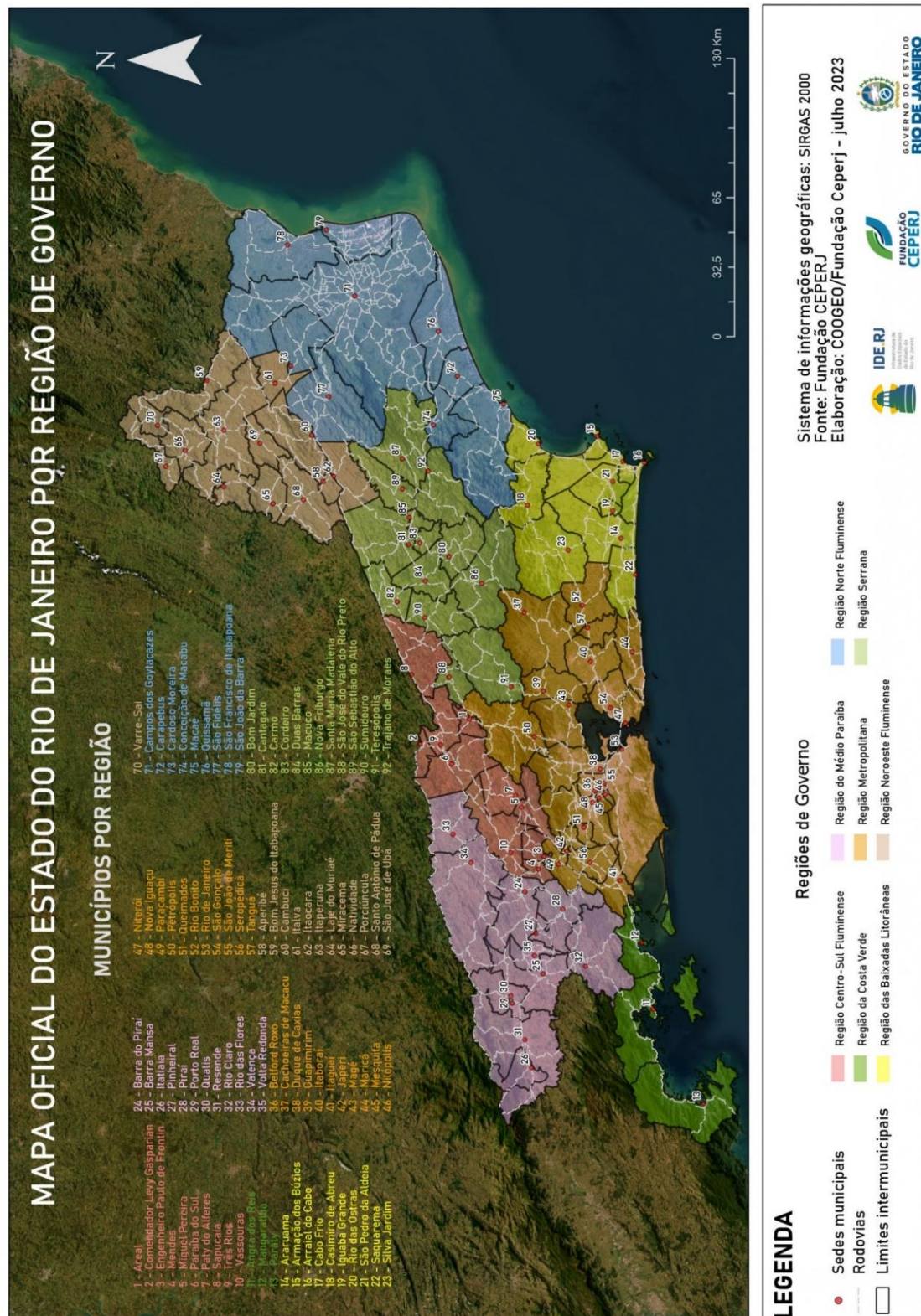


Figura 4 - Regionalização do estado do Rio de Janeiro. Fonte na imagem.

Essa grande concentração populacional na Região Metropolitana do Rio de Janeiro demanda uma grande oferta de serviços públicos, incluindo o transporte de massa. O trem Barrinha representava uma política pública que garantia esse direito a trabalhadores, estudantes, pequenos agricultores, sitianteiros, pessoas que de modo geral habitavam no campo e em algumas cidades do interior fluminense.

As estações de passageiros, com o fim do Barrinha, perderam importância no cotidiano das pessoas, nas cidades sua função foi totalmente transferida para as rodoviárias, nas áreas rurais, abandonadas. A figura 5 é um registro fotográfico feito pelo autor da estação Mário Belo (inaugurada em 16/06/1978 com o nome de Oriente) durante um trabalho de campo no local no dia 06/08/2022, sendo possível observar o completo abandono do prédio público que está sob concessão da empresa MRS Logística S.A.



Figura 5 – Estação Mário Belo. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Na década de 90 o Governo Federal realizou a concessão das ferrovias federais, dentre elas, a Estrada de Ferro Central do Brasil, o trecho referente Barrinha ficou concedido a empresa MRS, uma operadora logística de carga, e neste sentido, não se

priorizou a conservação dos prédios públicos relacionados a operação ferroviária de passageiros.

Todos os municípios que o trem percorria estão inseridos, de alguma forma, nas dinâmicas espaciais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, em especial, Japeri e Paracambi, que a integram politicamente.

Japeri possui aproximadamente 96 mil habitantes, um condomínio industrial em torno de 48 indústrias, e possui o PIB per capita mais baixo do estado, segundo o IBGE Cidades. O município destaca-se por ser o único do Brasil a ter um campo de golfe público, 10 Unidades de Conservação, como a Área de Proteção Ambiental (APA) Pedra Lisa e a APA Pico da Coragem, onde é realizado o voo livre.

Embora em Paracambi o Barrinha percorra a área rural, que é grande produtora de banana e mandioca/aipim, o Município possui a Fábrica do Conhecimento, uma antiga fábrica têxtil que foi transformada em um centro educacional na Baixada Fluminense. No local estão instaladas as seguintes instituições: Fundação de Apoio à Escola Técnica do Estado do Rio de Janeiro (Faetec); Instituto Superior Tecnológico de Paracambi; Instituto Federal do Rio de Janeiro (IFRJ); Centro de Educação a Distância do Rio de Janeiro (Cederj) e a Escola de Música Villa-Lobos. O município possui uma população de aproximadamente 41 mil pessoas, segundo o IBGE Cidades 2023. Vale destacar a atividade industrial presente no Município, que conta com a instalação de grandes plantas industriais. O Exército brasileiro construiu em Paracambi seu depósito central de munição.

Engenheiro Paulo de Frontin possui uma população de aproximadamente 12 mil pessoas, segundo o IBGE Cidades 2023, o município destaca-se por ter uma grande área de floresta nativa preservada em meio aos mares de morros da serra do mar. Vale ressaltar sua potencialidade do turismo ambiental, com diversas opções de hotéis fazenda, pousadas e camping. O município possui um campus do Instituto Federal do Rio de Janeiro (IFRJ) especializado em tecnologia.

Mendes possui uma população aproximada de 17,5 mil habitantes, segundo o IBGE Cidades, no ciclo do café o município se destacou por ser um grande produtor da commodities, atualmente, as antigas fazendas atualmente deram espaço ao turismo com pousadas, sítios e hotéis fazenda. Em função da localização de altitude elevada, o clima

também é um atrativo turístico nos meses de inverno. O município faz parte do Vale do Café, uma regionalização turística do Governo estadual.

Barra do Piraí possui uma população aproximada de 93 mil habitantes, no município ocorre a transposição do rio Paraíba do Sul, onde parte do volume d'água é desviado para o rio Guandu com o objetivo de gerar energia elétrica e segurança hídrica para a Região Metropolitana.

Os municípios citados acima compõem o eixo do Barrinha considerado para este trabalho. e assim se resume (CASTRO, et al. 2004, p. 55, 56):

“A área de influência da demanda potencial, subdividida em imediata e indireta, envolve municípios cuja geração de viagens e número de passageiros significa o grau de importância destas ligações. Este é o caso, por exemplo, de Campo Grande no município do Rio de Janeiro e de Nova Iguaçu na isócrona de 35 km e do Centro do Rio de Janeiro para a isócrona de 60 km.

Numa etapa posterior, poderão ser estudadas iniciativas de integração modal entre o Barrinha e os modais existentes nestas ligações, como por exemplo, com a Supervia nos demais ramais.”.

Deste modo, a área de influência do Barrinha engloba espaço de outros municípios para além dos quais o trem percorria o território, o que evidencia uma probabilidade de articulação entre os territórios. Um meio concreto para a criação de novos fluxos em redes e a mudança de modal.

Para além, a possibilidade de integração com os demais trens de passageiros da Região Metropolitana expande, através da integração, a possibilidade concreta de interação espacial. A consolidação da expansão da influência espacial da metrópole fluminense, que é profundamente marcada pela desigualdade social, pela desigualdade de acesso a serviços públicos (quando não sua omissão) e direitos.

A erradicação do Barrinha pode ser encarada enquanto uma privação do direito humano ao transporte, e não apenas a este, mas também, ao direito a educação, ao trabalho, a saúde, ao lazer... a diversas dimensões da vida, uma vez que é considerado que o Trem era uma política pública que garantia o acesso das pessoas a diversos espaços.

Com o fim do Barrinha, as condições concretas de realização da vida foram afetadas, com isso, as pessoas tiveram que se adaptar a uma nova realidade. Há indícios de uma migração populacional motivada pelo fim do trem, tal suspeita surge a partir dos dados das linhas de ônibus obtidos por (CASTRO, et al. 2004), onde foi constatado que

(p. 59) “[...] a ligação Paulo de Frontin-Paracambi foi destacada nos anos de 1997, 2001 e 2002, onde se observa a queda da demanda de passageiros e de viagens.”, e a (p. 61) “A queda na demanda média de passageiros da ligação Mendes-Paracambi, entre 1997 a 2004 [...]”. Com isso, concluiu-se que ao se analisar (p. 62) “[...] todas as linhas de ônibus que fazem ligação rodoviária na área de influência do Barrinha, observa-se a importância da ligação Barra do Piraí-Paracambi, nos anos de 2002 e 2004.”, e posteriormente (p. 64) “A ligação Barra do Piraí-Paracambi representa 76% da demanda média mensal das linhas analisadas, em 2004. Em 2002, foram analisadas 4 linhas e a ligação Barra do Piraí-Paracambi também possuía maior participação, aproximadamente 60%.”.

A queda do número de usuários dos ônibus, que passaram a realizar o percurso Barrinha, evidencia uma migração populacional regional em direção aos centros urbanos mais influentes, Barra do Piraí ou Paracambi. Ambos estão inseridos em regiões de destaque econômico no estado. Barra do Piraí, no Médio Vale do Paraíba, num contexto regional que compartilha com municípios como Barra Mansa, Volta Redonda e Resende, grandes polos industriais do estado. E Paracambi, integrante da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

A partir do arranjo regional de CASTRO, et al., esquematizou-se esquemas (Figuras 7 e 8) de geração de viagens entre as áreas de influência do Barrinha e outras ligações como a distribuição de viagens entre o município do Rio de Janeiro, a Região do Médio Paraíba e a Região Centro-Sul Fluminense. Assim, e concluiu-se (p. 73):

“A entrada do serviço do Barrinha como opção de escolha pelo modo ferroviário deve ser observada diante da realidade da queda geral do número de passageiros transportados pelo modal rodoviário. É muito importante a realização do cálculo de tarifa que consiga influir na elasticidade da demanda atual por ônibus e pela utilização do carro particular com o objetivo da transferência modal.”

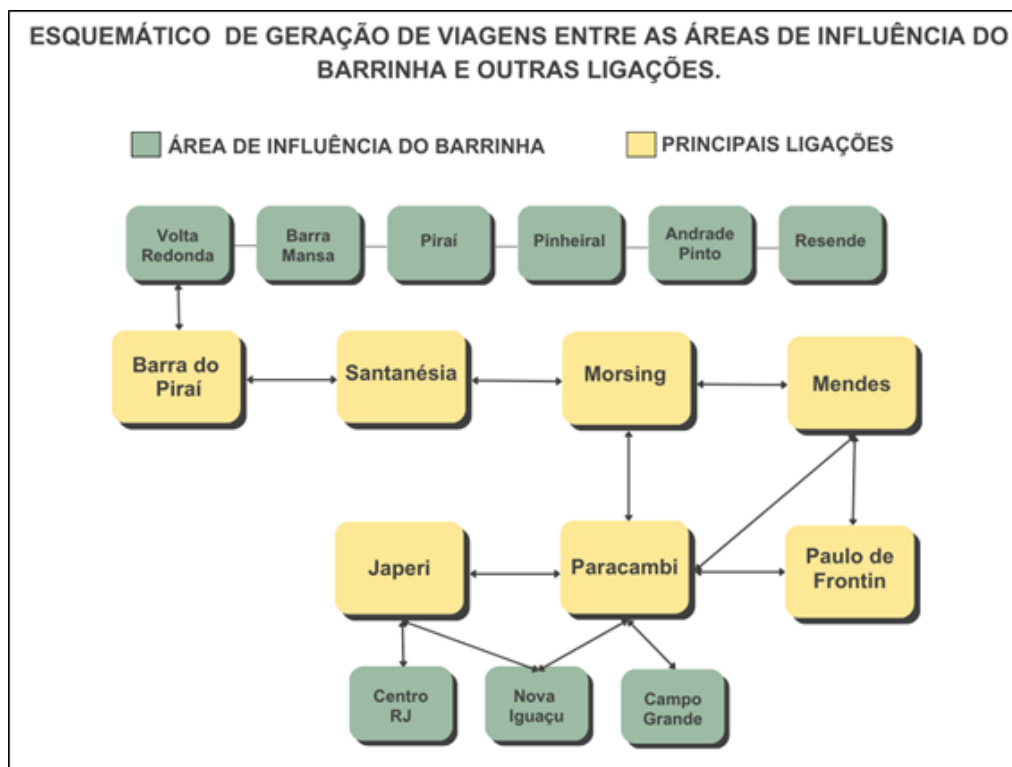


Figura 7 – Esquema de geração de viagens entre as áreas de influência direta e indireta do Barchina. Fonte: (CASTRO, et al. 2004) Adaptado pelo autor.

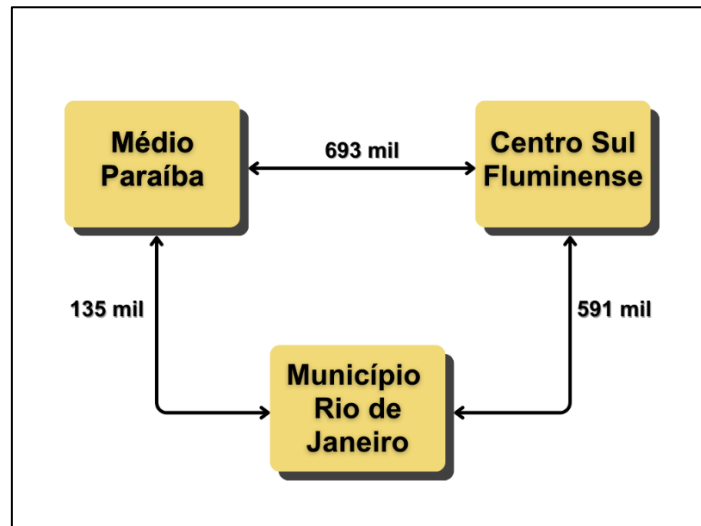


Figura 8 - Esquema da distribuição de viagens entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a Região do Médio Paraíba e a Região Centro-Sul Fluminense. Fonte: (CASTRO, et al. 2004) Adaptado pelo autor.

Como parte referente à demanda, conclui-se (CASTRO, et al. 2004, p. 75):

“[...] constata-se que existem cerca de 1.500 passageiros por dia no percurso entre Barra do Pirai e Paracambi. [...] pode-se considerar que cada percurso tem cerca de 750 passageiros.

A pesquisa de campo indica que a grande maioria dos passageiros migrará para o trem, portanto, cerca de 70 a 75% desta demanda ou em torno de 500 passageiros por viagem no percurso pleno.

Nos percursos Mendes – Paracambi e Paulo de Frontin – Paracambi, a demanda se situa em torno de 500 passageiros por dia e estima-se que cerca de 50% da demanda acima calculada (500 pass/dia) será acrescida por usuários de percursos intermediários ou demanda gerada pela própria implantação do Barrinha.”.

Considerando a necessidade da viabilidade econômica, calculou-se a viabilidade financeira da operação, ou seja, o custo da passagem, mas sem considerar as taxas, amortização do investimento, lucro e/ou reservas, e de acordo com (CASTRO, et al. 2004, p. 75) “Sendo o custo por km de R\$ 60,43, a tarifa por km ficara em 0,081R\$/Km/Pass. A viagem completa ficaria em R\$ 3,71 e os percursos intermediários poderiam ser estabelecidos proporcionalmente a sua extensão.”. Vale ressaltar que este cálculo foi realizado no ano de 2004, para estimar o custo da passagem de trem em 2023 pode-se multiplicar o antigo valor pela taxa média de inflação ao longo dos 19 anos. Segundo o IBGE, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), houve um acúmulo de 7,6% ao longo do período 2004-2023, utilizando essa taxa média de inflação para ajustar o preço ao ano corrente, deve-se realizar o cálculo abaixo:

$$3,75 * (1 + 0,076) ^{19}$$

$$3,75 * (1.076) ^{19}$$

$$3,75 * 3,3221 \text{ (aproximadamente)}$$

O resultado é aproximadamente R\$: 12,46.

Considerando a taxa de inflação média anual de 7,6%, a passagem do Barrinha que custava R\$: 3,75 em 2004 custaria aproximadamente R\$: 12,46 em 2023. Vale ressaltar que essa é uma estimativa aproximada, e o cálculo para um valor final deve levar em consideração fatores mais complexos, mas o valor auxilia a ter uma orientação sobre o valor da passagem.

As despesas envolvidas na reativação do Barrinha e em sua operação podem ser compartilhada entre o Governo Federal, o Governo Estadual, os Municípios e a concessionária da ferrovia, a MRS, e com isso, não repassando o valor total da operação aos passageiros, dando um caráter social à passagem, que se justifica não apenas pelos benefícios que a população local poderá desfrutar, mas também pelos benefícios indiretos, como o aumento da renda e melhores acessos à educação e emprego para os habitantes da região. Essa cooperação pode abranger diversas áreas, como limpeza, segurança e manutenção das estações, plataformas e seus arredores, bem como na promoção e estímulo ao uso da linha.

Para além, há a possibilidade de gerar receitas operacionais adicionais por meio da exploração de espaços comerciais e de publicidade. Embora passível de críticas, essas fontes de receita extra operacionais estão se tornando cada vez mais presentes no cotidiano da população e podem representar um determinado percentual do custo operacional.

Entretanto, é importante ressaltar que podem surgir resistências por parte dos operadores de transporte rodoviário de passageiros, que podem ver esse modo de transporte como uma ameaça à sua rentabilidade, o fim de um monopólio. Portanto, é fundamental considerar a possibilidade de integrar esses dois modais em uma política estadual de transporte e nos planos de mobilidade municipais, evoluindo para a melhoria da rentabilidade geral e coexistência integrada dos modais, garantindo uma mobilidade e condições para desenvolvimento sustentável das regiões.

Há uma necessidade urgente de reativar a linha de passageiros entre a capital do estado e a região do Médio Paraíba, especialmente no trecho que vai de Japeri à Barra do Piraí, o trem Barrinha. Essa iniciativa faz parte de um conjunto de medidas previstas não apenas para impedir o declínio econômico da região ao longo do percurso, mas também para abrir caminho para um possível desenvolvimento sustentável, através de um meio de transporte de alta capacidade que é menos prejudicial ao ambiente do que o atual modo rodoviário.

CAPÍTULO IV TREM BARRINHA: UMA SOLUÇÃO POSSÍVEL?

Para o Estado, a retomada do Barrinha demandará uma grande articulação institucional, extinguido após um grave acidente na passagem de nível em Japeri na manhã do dia 18/09/1996, o trem regional de passageiros era operado por uma empresa pública, a Rede Ferroviária Federal S/A, vinculada à União, através do Ministério dos Transportes.

Em 12 de abril de 1990 foi instituído no país, através da Lei Nº 8.031, o Programa Nacional de Desestatização, que concedeu ao setor privado uma parte considerável do patrimônio público brasileiro⁷. Neste programa foram inseridas as malhas regionais da RFFS/A, no caso Barrinha, a malha regional sudeste. O contrato de concessão⁸, uma forma de privatização, foi assinado em 21/11/1996 com o prazo de 30 anos. Este foi renovado em abril de 2022, quando Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT aprovou a extinção do contrato de arrendamento, mediante a assinatura do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, prorrogando a concessão por mais 30 anos, até 2056.

Neste período, os trens metropolitanos do Rio de Janeiro estavam sob a administração do Governo do estado do Rio de Janeiro, através Companhia Fluminense de Trens Urbanos – FLUMITRENS⁹. Essa operação foi feita pelo Governo Federal até o ano de 1994, pela RFFS/A de 1957 a 1984, e pela CBTU de 1984 a 1994. Em 1998 ocorreu a privatização da malha metropolitana com a concessão para a empresa ‘SuperVia’.

Considerando a origem do Barrinha, tratada no capítulo 2, em determinado período histórico, eram nomeados como “Barrinha” os trens que partiam da Central do Brasil, no Centro do Rio de Janeiro, com destino a localidades no Vale do Paraíba. Neste sentido, essas operações já seriam inicialmente inviabilizadas, sendo necessárias algumas articulações institucionais e políticas, uma vez que, a partir das privatizações, este trecho passou a ter uma operação fragmentada, concedida à duas concessionárias que possuem objetivo distintos, o transporte de carga (MRS) e o de passageiros (‘SuperVia’). Por exemplo, no percurso Barrinha, considerado neste trabalho (Japeri x Barra do Piraí), em

⁷ Ver também: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/Historico>. Acessado em: 19/11/2023.

⁸ Ver também: <https://esg2022.mrs.com.br/a-mrs/concessao-da-operacao/>. Acessado em: 19/02/2024.

⁹ Ver também: <https://www.central.rj.gov.br/historia>. Acessado em: 19/11/2023.

Japeri, a estação e parte dos trilhos estão sob concessão da Supervia, e o restante do percurso até o Vale do Paraíba está sob concessão da MRS.

Trata-se de um trecho estratégico para o Estado brasileiro, ele é em 2023, o único percurso que permite a interação ferroviária da metrópole fluminense com o Brasil. Já existiram outras ferrovias no estado, como a ‘Rio x Vitória’ e a ‘E.F. Leopoldina’, mas foram erradicadas ao longo dos seus processos históricos e políticos. Para além do Barrinha, outros trens utilizavam esse trajeto, como o ‘Trem de Prata’, que realizava as viagens entre as cidades Rio de Janeiro e São Paulo.

Pelo desafio de transpor a Serra do Mar, de certa forma, o percurso Barrinha é um funil ferroviário do Brasil, concentrando fluxos. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro é a segunda mais populosa do Brasil com a aproximadamente doze milhões de pessoas (Censo 2022). Possui indústrias de diversos segmentos, destacando-se o ramo do petróleo e gás, no estado se localizam grandes infraestruturas da cadeia produtiva do petróleo, como a Refinaria Duque de Caxias¹⁰ (Reduc) uma das maiores do Brasil em capacidade instalada de refino de petróleo, responsável por 80% da produção de lubrificantes e pelo maior processamento de gás natural do Brasil, e o projeto do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), com suas obras paradas, ambos pertencentes à Petrobras. Embora a ferrovia possa ser um meio de promover a distribuição dos produtos da cadeia produtiva do petróleo pelo Brasil e América do Sul, segundo a concessionária MRS (2020)¹¹:

“O transporte de cargas realizado pela MRS divide-se entre os segmentos Mineração (61,4%) e Carga Geral (38,6%), cada um com suas características próprias. A malha ferroviária da companhia é estratégica para o desenvolvimento da economia brasileira, já que estabelece a conexão entre regiões produtoras, grandes centros de consumo e cinco dos maiores portos do País – Santos, Itaguaí, Sepetiba, Sudeste e Rio de Janeiro. Atualmente, a MRS detém cerca de 20% da frota ferroviária nacional, com 19 mil vagões e 770 locomotivas. A companhia tem se destacado por buscar se renovar constantemente, pelo desenvolvimento de novos ativos e pelos níveis de disponibilidade e confiabilidade do material rodante.”.

¹⁰ Ver também: <https://petrobras.com.br/quem-somos/refinaria-duque-de-caxias#:~:text=A%20Refinaria%20Duque%20de%20Caxias,instalada%20de%20refino%20de%20petr%C3%B3leo.> Acessado em: 19/11/2023.

¹¹ Ver também: <https://esg2020.mrs.com.br/a-mrs/operacao-da-mrs/>. Acessado em: 19/11/2023.

Observa-se que, na realidade, é o setor da mineração que possui relevância para a operação da empresa, com mais de 60% das suas atividades voltadas para o setor, neste sentido, segundo a MRS (2020) a mineração:

“É o principal negócio da companhia e envolve o transporte, principalmente, de insumos e produtos relacionados à indústria siderúrgica (minério de ferro, carvão e coque, tanto para atendimento ao mercado interno quanto para exportação). Grande parte do minério de ferro é transportado a partir das minas situadas no quadrilátero ferrífero, próximo a Belo Horizonte (MG), e destinada à exportação pelos portos de Itaguaí, Guaíba e Sudeste (RJ). Em média, a MRS carrega, transporta e descarrega entre 15 e 20 composições de minérios de ferro por dia.”.

A MRS é uma Sociedade Anônima “S.A.”, um tipo de empresa de capital aberto, o que significa que suas ações podem ser negociadas em bolsa de valores. As “S.A.s” são geralmente grandes empresas com muitos acionistas, no caso da concessionária¹² em questão deste trabalho “A MRS foi constituída como uma S.A. em 1996 para operar a chamada Malha Sudeste da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). MBR (32,9%), CSN (18,6%), CSN Mineração (18,6%), UPL (11,1%), Vale (10,9%), Gerdau (1,3%) e um grupo pulverizado de pequenos investidores (6,5%) são os acionistas da companhia.”.

O foco da atuação da empresa, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, encontra-se na sua porção oeste, onde estão instaladas estruturas públicas e privadas relacionadas ao consumo de matéria prima mineral, como a Ternium, maior siderúrgica da América Latina, o Distrito Industrial de Santa Cruz, os Portos do Sudeste do Brasil S.A e o de Itaguaí, responsáveis por exportar minério de ferro e outros granéis sólidos para os mercados internacionais. A Base de Submarinos da Ilha da Madeira da Marinha do Brasil e o terminal de carga e descarga de minério de ferro operado pela Vale do Brasil na ilha Guaíba, no município de Mangaratiba.

Embora o estado do Rio de Janeiro seja uma potência nacional na produção de petróleo, este produto é escoado aos mercados consumidores através de caminhões e navios, os trens, que podem desempenhar um papel relevante na distribuição de produtos no país, estão sendo operados para atender, preferencialmente, as demandas do mercado

¹² Ver também: <https://www.mrs.com.br/empresa/estrutura-governanca/>. Acessado em: 19/02/2024.

global de mineração. O que, de certa forma, não fortalece uma potência econômica e produtiva no estado do Rio de Janeiro.

Para a construção deste trabalho, buscou-se o diálogo com a MRS, uma vez que a União concedeu à empresa o direito a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário da malha sudeste, transferindo à concessionária os bens operacionais. Após provocação, a empresa emitiu o seguinte posicionamento através da sua Gerência Geral de Relações Institucionais do Rio de Janeiro:

“Prezado Matheus, bom dia.

Primeiramente agradeço seu contato.

Sobre sua solicitação, cabe nos esclarecer que a MRS Logística S.A. é concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas na Malha Sudeste desde 1996.

Por tanto trem de passageiros não fez parte da concessão da MRS.”

Embora a MRS de fato seja uma empresa ferroviária de cargas, no contrato de concessão estabelece na cláusula nona as obrigações das partes, e ao que tange as da concessionária, o item “XX” determina que ela deverá *“Assegurar, a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do Contrato, a passagem de até 2 (dois) pares de trens de passageiros por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU/km.”*. Ou seja, por mais que a MRS não queira operar trens de passageiros, ela não pode impedir sua circulação e deve liberar até dois pares, ou seja, quatro composições, se circularem na malha concedida a ela por dia.

Em 28/07/2022, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou um quarto aditivo ao contrato entre a União e a MRS, o prorrogado por mais trinta anos. O documento recente detalha, de forma mais qualificada, a relação que a concessionária deverá ter com os trens de passageiros através da seguinte cláusula, ANTT (2022):

“9 Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais

9.1 A Concessionária deve garantir ao terceiro interessado, que possua outorga que permita a prestação do serviço de transporte ferroviário, inclusive ao Operador Ferroviário Independente, o acesso à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais da Ferrovia.

9.1.1 O compartilhamento da infraestrutura ferroviária e dos recursos operacionais será realizado por direito de passagem e através do tráfego mútuo, respectivamente, nos termos da regulamentação específica da ANTT.

9.1.2 As condições para o compartilhamento da infraestrutura ferroviária e de recursos operacionais serão estabelecidas entre a Concessionária e os terceiros interessados, vedado o estabelecimento de exigências mais restritivas que aquelas regulamentadas pela ANTT.

9.1.3 Nos casos em que houver solicitação de compartilhamento por terceiros interessados além da capacidade ociosa existente, a partilha da capacidade instalada será arbitrada pela ANTT com base em regulamentação específica.

9.2 Os Contratos Operacionais Específicos – COEs entre a Concessionária e os terceiros interessados serão de livre negociação, observada a Tarifa de Referência constante do Anexo 4 e a regulamentação específica da ANTT.

9.3 Devem ser observados os seguintes critérios nas operações de direito de passagem:

9.3.1 A Concessionária é responsável por disponibilizar equipamentos compatíveis com seus sistemas de sinalização e comunicação às locomotivas do terceiro interessado, às expensas do terceiro interessado.

9.3.2 A Concessionária deve prover os equipamentos e sistemas necessários, em condições de preços compatíveis com os por ela adquiridos.

9.3.3 A Concessionária deve, mediante remuneração a ser paga pelo terceiro interessado, fornecer qualificação técnica para a habilitação de maquinistas para operação nos trechos ferroviários compartilhados.

9.4 Garantido o acesso à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais, a Concessionária deverá assegurar que o licenciamento seja feito de acordo com a seguinte ordem de prioridade:

(i) trens de socorro ou serviço;

(ii) trens de passageiros;

(iii) trens de carga.

9.5 A prioridade indicada para os trens de passageiros deverá ser mantida, ainda que estejam atrasados.

9.6 A ordem de despacho dos trens deverá obedecer à ordem de chegada, de modo que o primeiro a chegar também seja o primeiro a sair.

9.6.1 A ordem de despacho poderá ser alterada, por acordo entre a Concessionária e o terceiro interessado.

9.7 A Concessionária deverá assegurar a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do Contrato, a passagem de até 2 (dois) pares de trens de passageiros por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU/km.”.

Neste documento de renovação contratual, a relação de compartilhamento da ferrovia entre carga e passageiros foi tratado com mais atenção, em relação ao documento de 1996, pois, o estado de São Paulo vem há algumas gestões trabalhando para viabilizar o “Trem Inter Cidades” (TIC), que retomará o transporte ferroviário de passageiros entre São Paulo e Campinas, para isso, foi previsto uma série de condicionantes a serem

executadas pela concessionária, como a construção de mais uma via para segregação das composições de passageiros. Embora o percurso Barrinha ocorra em um relevo de declivo, um trecho de Serra, a iniciativa de construção do terceiro trilho poderia contribuir com a viabilização da retomada do Barrinha, elucidando possíveis conflitos, embora o documento acima citado estabeleça a prioridade operacional. Para além do TIC, na Região Metropolitana de São Paulo, há trechos que são compartilhados¹³ entre os trens de carga da MRS e os trens metropolitanos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). No trajeto Barrinha, segundo o entrevistado M “*A Rede Ferroviária estava construindo, aos poucos, o terceiro trilho no percurso da Serra do Mar, na estação de Mário Belo já tinha os três em 1996, mas se você for lá hoje não vai ver mais, a MRS tirou.*”.

A retomada do Barrinha reflete uma luta de interesses em relação ao uso da ferrovia, neste sentido, existem atores na sociedade a favor e contra a volta do trem, para isso é utilizado uma série de argumentos, incluindo os ‘técnicos’, que segundo SANTOS (2012, p.124):

“[...] uma técnica é nominalmente plena, absoluta, mas raramente é usada em plenitude. Cada ator a toma segundo uma maneira. Teoricamente, ela é plena; na prática não o é. Através da fac-ticidade, passamos do "absoluto" irrealizado ao "relativo" realizado: para cada caso, uma certa combinação de quantidades e qualidades. De resto, essas combinações irão, por sua vez, condicionar as novas qualidades e quantidades possíveis. É o papel do contexto preexistente.”.

Os argumentos técnicos devem ser levados em consideração, mas não podem ser decisórios. Os argumentos políticos e científicos também devem ser levados em consideração na retomada do Barrinha. Este não é o único projeto de resgate do transporte ferroviário de passageiros no Rio de Janeiro, segundo o responsável do eixo mobilidade da Agência Regional de Desenvolvimento do Vale do Paraíba, entrevistado para este trabalho em 20/07/2022:

“A gente fez um levantamento, e no recorte da agência, nós somos doze municípios, temos um milhão de habitantes nos doze, mas a concentração maior da população gira em torno de Volta Redonda, com quase trezentos mil habitantes, e Barra Mansa, com quase duzentos mil habitantes. Então a gente tem aqui, contanto Pinheiral, Volta Redonda e Barra Mansa, que é núcleo bem concentrado, bem próximo um do outro, nós temos aqui em torno de quinhentos mil habitantes. Ai você vai pra região de Resende, a gente chama

¹³ Ver também: <https://revistaferroviaria.com.br/2021/03/mrs-pretende-modernizar-trecho-compartilhado-com-a-cptm/>. Acessado em 20/11/2023.

de Agulhas Negras, você tem lá em Resende cento e cinquenta mil habitantes, mais Quatis, Itatiaia e Porto Real, os três juntos, mais setenta ou oitenta mil habitantes. Então você tem lá uns duzentos e poucos mil habitantes, naquela região.

Boa parte dos empregos qualificados da nossa região estão lá Resende, Porto Real e Itatiaia com as montadoras, temos o segundo maior 'cluster' automotivo do país. Lá você tem a fábrica de caminhão da Volkswagen, a fábrica de carros da Nissan, Peugeot e Citroën, fábrica de máquinas de Hyundai, fábricas de carros da Land Rover/Jaguar. Tem a Michelin que fabrica pneus. O Cluster automotivo tem as empresas que o atendem, fábrica de banco, pneus, vidro, estão todas nesse complexo. A mão de obra qualificada na nossa região está mais concentrada em Volta Redonda e Barra Mansa, com isso, a gente tem um deslocamento diário em torno de quinze mil pessoas, saindo de Volta Redonda/Barra Mansa pra ir trabalhar em Resende, eles vão de carro e ônibus. Em um levantamento que a gente fez, um pouquinho antes de começar a pandemia, uma troca de turno na Peugeot, ela utiliza quarenta e três ônibus, então você lança quarenta e três ônibus na Dutra pra fazer troca de turno em uma montadora, lá são cinco. Elas são de tamanhos diferentes, mas se replicar isso aí, tá se falando de duzentos ônibus na Dutra pra poder atender. Não são todos os ônibus que vem de lá até aqui (Resende x Volta Redonda), as vezes é até Resende, mas de fato temos quinze mil pessoas, só no setor automotivo, saindo de Volta Redonda e Barra Mansa e indo trabalhar durante o dia na região de Resende, Itatiaia e Porto Real.

A gente entende que é um número suficiente e já rentável, que já tem um custo-benefício, pra implantação de um modal ferroviário pra transportar passageiros, com isso, dentro do nosso planejamento, apresentando ao Governo do estado, também foi incluindo no PEF, e apresentando ao Governo Federal, no Ministério da Infraestrutura e viram com bons olhos na época. [...] Conversamos com a VALEC, a empresa do Governo Federal que faz esses projetos, numa conversa preliminar, apontaram como positivo, como viável. [...] Existe uma parte da ferrovia que liga Volta Redonda a Resende, que em alguns momentos ela é subutilizada e outra parte não. Então precisaria de investimentos, não só nos vagões, mas também em trilho, em linha.

A primeira empresa que procuramos foi a MRS, para apresentar a empresa a eles, falaram o seguinte, eles não têm interesse em operar o trem de passageiros, mas não obrigados a ceder dois horários. A primeira alternativa seria arrumar quem operasse. Fomos a 'ANPTrilhos', em Brasília, que é uma associação das empresas operadoras de trem e metrô no Brasil, eles que encomendaram esse estudo do deslocamento e deram a sinalização que seria viável, de acordo com o resultado do estudo. A MRS é obrigada a ceder. E aí a gente tem que arrumar os investimentos, a gente entende que parte desses investimentos deveriam vir do operador, parte da MRS e outra parte do Governo.”.

A partir da entrevista acima, vale resgatar a figura 7, presente no capítulo dois deste trabalho que mostra um esquema da geração de viagens entre as áreas de influência direta e indireta do Barrinha, no caso, os municípios citados acima compõem a área de influência indireta. Ou seja, a partir de Barra do Piraí é possível chegar nessas localidades através de transporte público. Pode-se levar em consideração, em um cenário hipotético, a integração entre o Barrinha e o trem de passageiros proposto pela ADR Lider do Vale, com isso, o estado do Rio de Janeiro passaria a contar com uma conexão ferroviária da

Central do Brasil ao município de Resende. Uma pessoa de Resende poderia pegar o trem o ônibus até Barra do Piraí, lá embarcar no Barrinha até Paracambi e em seguida um ônibus para Campo Grande, na capital.

No exemplo hipotético acima, foi descrita um caso de integração espacial que esses projetos, caso executados, podem proporcionar ao estado do Rio de Janeiro, impulsionando a circulação no território mais acessível a população.

A mobilidade intermunicipal é um dos grandes desafios do estado do Rio de Janeiro e não é possível debater esse tema sem levar em consideração o desmonte ferroviário que ocorreu, ponto tratado de forma mais específica no capítulo um. A população que habita nos municípios de Barra do Piraí, Mendes e Engenheiro Paulo de Frontin, com o fim do Barrinha, se adaptaram à realidade do ônibus ou do transporte individual, privado. Ao longo das entrevistas realizadas para a construção deste trabalho, o retorno do Barrinha sempre esteve relacionado a falas sob um espectro de esperança, a de que um dia o trem volte e que isso traga melhores condições de acesso a espaços e, conseqüentemente, condições melhores de vida, para a entrevistada ‘A’, mulher, jovem e habitante de Engenheiro Paulo de Frontin:

“Acredito que seria uma notícia empolgante que traria consigo uma série de benefícios para a população local. Com o seu retorno, melhoraria a mobilidade urbana, reduzindo congestionamentos e a poluição do ar. Impulsionaria a economia local, gerando empregos e estimulando o comércio. Facilitaria o acesso a diferentes áreas da cidade, economizando tempo e promovendo integração social. Além disso, o trem seria uma opção sustentável de transporte, contribuindo para a preservação do meio ambiente.

Quanto à falta de transporte, especialmente o ferroviário, posso dizer que já enfrentei algumas dificuldades. Em algumas ocasiões, tive que desistir de ir a determinados lugares ou eventos por conta da falta de opções de transporte adequadas. O transporte ferroviário pode ser uma alternativa muito conveniente e eficiente, principalmente para viagens mais longas. Seria ótimo ter um sistema ferroviário bem desenvolvido e abrangente, pois proporcionaria mais opções de deslocamento, aumentaria a mobilidade e facilitaria a conexão entre diferentes cidades e regiões.”.

Essa esperança, de certa forma, retrata os possíveis impactos positivos que a retomada do Barrinha teria. A garantia cotidiana de acesso a espaços pode criar interações sólidas entre eles, reorganizando a dinâmica de vida das pessoas e a econômica com os produtores, comércios, serviços e indústria. Nesse sentido, a integração com os trens metropolitanos, que ocorreria em Japeri, será fundamental para que se obtenha esses

resultados, ampliando a possibilidade de acesso a espaços. Para o Secretário Municipal de Trânsito, Transporte, Ordem Urbana e Postura de Japeri, entrevistado em 17/05/2022:

“Acredito que quando tiraram o Barrinha de circulação, eles mataram várias cidades, em trecho desses você tinha comunidades inteiras que faziam o escoamento de mercadorias, transporte turístico, empregos, pessoas que moravam em Japeri e trabalhavam em Barra do Pirai, ou vice versa, isso tudo se perdeu quando se tirou o Barrinha de circulação, uma perda muito grande para a população de Japeri e dos outros municípios. Acredito que a volta do Barrinha deve ter toda essa articulação, não só com a Prefeitura de Japeri, mais Paracambi, Mendes, Paulo de Frontin e Barra do Pirai, nós temos que de alguma forma interagir entre todos os secretários e prefeitos pra que haja esse consenso, e aí talvez convencer o governo do estado e o governo federal a assumir novamente esse trecho. Acho que é fundamental fazer a ligação de Japeri com outras cidades do Vale do Paraíba que a gente não tem contato. A qualidade de vida, quando você sai de Japeri e subindo para essas cidades, Miguel Pereira, Mendes, Vassouras, Barra do Pirai... a qualidade de vida melhora bastante, talvez essa ligação force um pouco a gente a melhorar mais a qualidade de vida em Japeri, essa qualidade de vida é fundamental.”.

Já para o secretário de Japeri, o espectro de esperança atrelado a retomada do trem está relacionado à “qualidade de vida”. No entendimento da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte de Paracambi, a retomada do Barrinha *“Seria de grande impacto positivo, visto que pode ser torna um meio de ligação turística entre os municípios, dando grande atratividade e somando com o meio de transporte público, dando mais opções de ligação com os municípios vizinhos do Vale Paraíba.”.*

O turismo é um fator que também se relaciona diretamente com a retomada do Barrinha, seu percurso atravessa locais de interesse e relevância turística, como a trilha da Pedra do Gavião em Engenheiro Gurgel (Paracambi), as cachoeiras em Palmeiras da Serra (Engenheiro Paulo de Frontin) e diversas pousadas, hotéis fazenda, camping e chácaras/sítios que existem em Mendes e Paulo de Frontin, sobretudo os lugares relacionados ao turismo de inverno e o ecoturismo. A retomada do Barrinha pode impulsionar o desenvolvimento desse setor fundamental para a economia do estado na Região Centro-Sul Fluminense, descentralizando investimentos.

O próprio Trem pode atuar como um atrativo turístico, os chamados “Trens Turísticos”, o Barrinha percorre paisagens singulares do estado, percorrendo cidade, campo e floresta. Lugares distintos, mas que interagem. A seguir, constam duas fotografias do dia 02/07/2022 durante um trabalho de campo em Engenheiro Gurgel (Paracambi). Na fotografia, é possível observar diversas áreas de pequena produção

agrícola, pastos, pastos degradados, remanescentes de florestas, o Rio Guandu e ao fundo o maciço do Mendanha:



Figura 9 – Paisagem do mirante em Engenheiro Gurgel (Paracambi), vista para a bacia do Rio Guandu. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Da perspectiva ambiental, parte dos trilhos se encontram dentro da Área de Proteção Ambiental (APA) Estadual Guandu. Uma APA é uma das categorias de unidade de conservação de usos sustentável, que permitem atividades humanas e econômicas. O percurso do trem atravessa o corredor florestal Tinguá-Bocaina, que está sendo beneficiado pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (CEDAE) com um Programa de Restauração Florestal que vai garantir o plantio de mais de 70 milhões de mudas de espécies nativas na região até 2050, na fotografia abaixo está registrado uma parte do corredor em 02/07/2022 durante um trabalho de campo em Engenheiro Gurgel (Paracambi). É possível observar a presença de pastos degradados, florestas e áreas de pequena produção agrícola, que demanda a implantação de uma estratégia de integração lavoura-pecuária-floresta¹⁴ (ILPF), utilizando diferentes sistemas produtivos, agrícolas, pecuários e florestais dentro de uma mesma área.

¹⁴ Ver também: <https://www.embrapa.br/tema-integracao-lavoura-pecuaria-floresta-ilpf>. Acessado em: 20/11/2023.



Figura 10 - Paisagem do mirante em Engenheiro Gurgel (Paracambi), vista para a bacia do Rio Santana. Fonte: Acervo pessoal do autor.

A efetiva retomada do Barrinha enfrentará grandes desafios, sobretudo ao que diz respeito a articulação institucionais, com diversos atores envolvidos, como a MRS, as Prefeituras de Japeri, Paracambi, Engenheiro Paulo de Frontin, Mendes e Barra do Piraí, o Governo do estado do Rio de Janeiro, o Governo Federal através do Ministério dos transportes, a ‘SuperVia’ e a possível operadora do Barrinha.

Existem propostas formuladas pela sociedade civil organizada, como o “*Projeto Barrinha: Trem para a Integração Geo-Econômica entre as Regiões Sul e Metropolitana Fluminenses*” do Movimento em Defesa dos Trens. Uma forma impulsionar o debate institucional sobre a retomada do trem, pode ser a proposição de um Acordo de Cooperação Técnica ou convênio entre a MRS, ‘SuperVia’/Gov. RJ e a operadora.

A MRS, como já é de obrigatoriedade contratual com a União, deve liberar sem impedimento os dois pares de trens de passageiros por dia, permanecendo como responsável pela operação do tráfego, sinalização, manutenção da via permanente (trilhos) e demais compromisso contratuais firmados com o Estado. Caberá a ‘SuperVia’

a liberar a utilização da segunda plataforma da estação Japeri, de onde historicamente o Barrinha partia.

A gestão dos resíduos sólidos em Mendes, Paulo de Frontin, Paracambi, Japeri e Queimados, ocorre, em partes, de forma consorciada, com estes municípios, junto ao Governo do estado, compondo o Consórcio Centro-Sul I. Este exemplo pode servir como referência para operação do Barrinha, com as Prefeituras dos municípios por onde o trem passa compondo, junto com o Governo do estado, um consórcio intermunicipal para operação de um serviço público de transporte ferroviário de passageiros. Este ficaria responsável pela operação do Barrinha, disponibilizando a locomotiva, vagões, mão de obra, custos operacionais e de manutenção da composição.

Algumas estações, como Japeri, Paulo de Frontin, Mendes e Barra do Piraí, são tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), nesse sentido, existe a possibilidade dessas construções demandarem investimentos específicos em conservação, pois, trata-se de um patrimônio histórico da população fluminense.

Como o percurso conta com algumas estações em estado de abandono, nessas, a MRS possui o dever contratual de promover obras de reforma e requalificação, uma vez que, a empresa não pode ser omissa com a manutenção do patrimônio público brasileiro a ela concedido temporariamente.

A operação do Barrinha ocorreria de forma específica, diferente dos trens metropolitanos (que em tese, possui um intervalo de sete minutos em horário de pico), até pela questão contratual de poder circular apenas dois pares de trens de passageiros por dia.

A demanda de passageiros é um ponto essencial para viabilidade do Barrinha, neste sentido, existe a proposta da retomada ocorrer inicialmente através de passeios turístico aos finais de semana e feriados, e a partir daí, conforme a procura pelo serviço, realizar a viagem em dias úteis.

Também existe a possibilidade de se realizar a viagem com um número menor de paradas, Japeri, Paulo de Frontin, Mendes e Barra do Piraí, atendendo inicialmente apenas os centros urbanos e ir expandindo o serviço para as estações rurais conforme a demanda de passageiros garantir a sustentabilidade da expansão.

Existem possibilidades que devem ser levadas em consideração para o retorno do Barrinha, algo que é muito aguardado pela população e que é fundamental para o movimento de retomada das ferrovias fluminenses. Em 2021 o Governo Federal promulgou o Marco Legal das Ferrovias¹⁵, a Lei 14.273 que regulamentou a atuação do setor privado na construção e operação ferroviária no Brasil. A nova Lei promoveu a segurança institucional necessária para que ocorra um maior investimento privado nas ferrovias brasileiras.

No estado do Rio de Janeiro, o Governo Fluminense, através da secretaria de transportes, elaborou em 2021 o Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do estado do Rio de Janeiro, o documento é organizado em programas, sendo eles: o PROCARGA, que trata do viés logístico e de carga; PROMOB que planifica os investimentos em mobilidade urbana; e o PROTREM que trata de trens turísticos. Que prevê a retomada do Barrinha enquanto um trem turístico. O documento aponta que, o projeto possui dificuldades técnicas para implementação.

Os estudo que deu origem ao PEF está relacionando à execução da Lei nº 8.210, de 10 de dezembro de 2018, que cria o Programa Estadual de Recuperação da Malha Ferroviária com objetivos turísticos do estado do Rio de Janeiro, no referido instrumento legal, o Barrinha é considerado enquanto um trem com “*enorme potencial turístico*”. O Governador do Rio de Janeiro promulgou a Lei Nº 9871, de 05 de outubro de 2022 que possui a seguinte disposição:

“Faço saber que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a reativar a linha ferroviária de transporte de passageiros da “Barrinha”, que liga os municípios de Japeri ao de Barra do Pirai.

Art. 2º Adicione-se o Art. 4º-A à Lei nº 8.210, de 10 de dezembro de 2018, com a seguinte redação:

‘Art. 4º-A. O Poder Executivo está autorizado a firmar parceria com a iniciativa privada, visando ao cumprimento do disposto nesta lei, cujo projeto de reativação da linha ferroviária deverá primar pela segurança dos passageiros. (NR)’

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 05 de outubro de 2022.”.

¹⁵ Ver também: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2023/10/16/promulgados-trechos-do-marco-legal-das-ferrovias>. Acessado em: 20/11/2023.

Há um instrumento legal que autoriza o governo do estado a reativar o trem Barrinha, porém, o caminho institucional é longo. É necessário realizar articulações com diversas instituições, direta ou indiretamente relacionadas a operação ferroviária do Barrinha. Embora trate-se de um projeto que possua grandes desafios, ele é fundamental para a sustentabilidade do estado do Rio de Janeiro.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, buscou-se debater a importância da retomada do trem Barrinha para a população fluminense, a necessidade de enfrentar a precariedade do transporte público, a nível municipal e intermunicipal no estado do Rio de Janeiro e dar suporte a luta pela retomada do transporte ferroviário de passageiros. Para isso, a dissertação foi estruturada em três capítulos, que tratam tempos distintos: Passado, presente e futuro.

O primeiro capítulo, que trata do passado, diz sobre a ferrovia e seus processos históricos, deste a construção a erradicação do Barrinha. O segundo capítulo diz sobre presente, a dificuldade de acesso a transporte, as consequências da ausência do trem no cotidiano. E o terceiro capítulo, o futuro, proposição da possibilidade de retomada do Barrinha enquanto um trem regional de passageiros.

De certa forma, há em curso, no Brasil e no Rio de Janeiro, um tímido movimento de resgate ferroviário, que se evidencia através de uma série de projetos ferroviários em execução ou em planejamento, como a ferrovia transoceânica que irá conectar os oceanos Atlântico e Pacífico, com início no Porto do Açu, no Norte Fluminense; A proposta de retomada da ferrovia Rio x Vitória.; Miguel Pereira, município da região Centro-Sul Fluminense, reativou uma pequena parte da E.F. Leopoldina para passeios turísticos; A ONG Amigos do Trem, que reativou outro trecho da Leopoldina, este entre Três Rios (RJ) e Cataguases (MG), também para passeios turísticos aos finais de semana e feriados. Uma série de iniciativas que resgatam e valorizam as ferrovias; E a comunidade da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), que através do “Relatório técnico de viabilidade geográfica da Linha ferroviária de passageiros Seropédica (UFRRJ) x Japeri”¹⁶ constatou a viabilidade do projeto de um trem de passageiros entre os municípios de Japeri e Seropédica.

Vale ressaltar que este movimento de resgate ferroviário, a nível estadual, não é exclusivo do Rio de Janeiro. No estado de São Paulo há o projeto do “Trem Intercidades”¹⁷ que possui quatro eixos e se propõe a resgatar o transporte ferroviário de passageiros da capital às cidades de Santos, São José dos Campos, Sorocaba e Campinas,

¹⁶ Ver também: <https://portal.ufrj.br/ufrj-participa-de-reuniao-para-avancar-no-projeto-de-linha-ferrea-entre-os-municipios-de-seropedica-e-japeri/>. Acessado em: 19/02/2024.

¹⁷ Ver também: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/?s=trem+intercidades&mes=&ano=&ordenar=date&limite=5>. Acessado em: 29/11/2023.

sendo este último o eixo mais avançado. Minas Gerais também possui projetos de retomada do transporte ferroviário regional de passageiros. Existe a proposta de construção de um trem de alta velocidade conectando a Região Metropolitana de São Paulo e à do Rio de Janeiro.

No caso Barrinha, trata-se de um trem que possui potencialidades que podem impulsionar uma forma de desenvolvimento regional que seja atrelado a um horizonte sustentável. Com sua possível reativação, novas possibilidades de integrações espaciais serão possíveis de se realizar, facilitando o acesso e circulação de pessoas e objetos em um território que possui, segundo o (CENSO, 2022), uma população aproximada de 260 mil pessoas.

Para a construção deste trabalho, buscou-se o diálogo com os órgãos públicos municipais que tratem sobre o tema, onde foi possível observar e vivenciar a precariedade do serviço realizado pelo ônibus, com uma tarifa questionável e intervalos de espera irregulares, precarizando a vida.

A retomada do Barrinha é uma ideia que não deve ser pensada de forma isolada, pelo contrário, ela deve levar em consideração sua inserção e integração a uma rede de transporte municipal e intermunicipal. Um trem de passageiros regional pode possuir a potencialidade de impulsionar uma série de benefícios através das interações espaciais, tal como as questões de acessibilidade aos lugares, sendo uma forma acessível de transporte para pessoas que vivem em áreas urbanas, suburbanas e agrárias, conectando espaços que não possuem acesso fácil ao transporte público, facilitando o deslocamento diário para o trabalho, escola e outras atividades. Esse movimento em torno do trem pode impulsionar o desenvolvimento do comércio local e facilitar o movimento de pessoas entre diferentes centros urbanos. Do ponto de vista coletivo, os trens regionais oferecem uma alternativa ao uso de veículos individuais, o que pode contribuir para a redução da dependência de veículos de transporte individual.

Em resumo, o trem Barrinha possui a potencialidade de desempenhar um papel fundamental em proporcionar um salto de qualidade na interação espacial entre regiões do estado do Rio de Janeiro, impulsionando o comércio através da circulação sustentável de pessoas e objetos no território. O que garante uma conectividade entre regiões e um desenvolvimento menos desigual.

A retomada do trem Barrinha é uma demanda histórica do povo fluminense e fundamental para uma forma de desenvolvimento menos desigual do estado do Rio de Janeiro. Este retorno é um processo que envolve uma série de partes que possuem interesses econômicos e políticos, contra e a favor, do resgate do trem. Neste cenário, há movimentos sociais quem lutam pela reativação, mas que constantemente entram em embate com as partes. E nesse meio, a população permanece resistindo a precarização do transporte público.

As ferrovias constituem uma rede de circulação no território e a política do Estado brasileiro para geri-las desde a década de 1990 é repassando a gestão dessas redes ao setor privado. Claude Raffestin afirma em seu livro ‘Por Uma Geografia do Poder’ (1993) que o controle das redes de circulação é necessário para quem quiser tomar o poder. Neste sentido, as concessões poderiam representar, em algum grau de risco, uma perda de soberania do Estado frente a atuação do capital?

O controle das redes de circulação é essencial para o acesso à diversos espaços, e a diminuição das distâncias entre eles. Ou seja, controle das redes, de certo modo, é o controle do território. Com as concessões realizadas pelo Governo Federal, o controle da circulação e do que circula nas ferrovias, voltou-se exclusivamente aos interesses econômicos, através das exportações de *commodities*, perdendo parte das potencialidades que as ferrovias possuem, dentre eles, o papel de impulsionar o desenvolvimento regional.

O setor privado executa nas ferrovias brasileiras um modelo de gestão que objetiva atender seus interesses, que em última instância é o lucro. Trata-se de um modelo de gestão voltado a atender primordialmente as expectativas e demandas do sistema econômico e que ignora demandas sociais, vistas como não atrativas. A retomada do Barrinha, deverá enfrentar esses impasses, e para que isso ocorra de forma favorável ao trem de passageiros, é fundamental a atuação da sociedade civil organizada.

Existem propostas concretas formuladas pela sociedade civil organizada que pauta o retorno das operações do Barrinha, esta retomada pode ser executada de forma gradual, a princípio enquanto um trem turístico de passageiros com paradas nas principais estações e com a retomada gradual do fluxo de pessoas ir expandindo a operação para mais dias e horários. Como trata-se de um trem que atuaria em escala inter-regional, a viagens teriam o intervalo de horas, diferentes dos trens metropolitanos que possuem o intervalo de minutos. Esse intervalo maior entre as composições encaixaria no intervalo entre os trens

de cargas, viabilizando uma operação ferroviária menos conflituosa, beneficiando diversos setores da sociedade.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agência Brasil. **PRODUÇÃO DO SETOR MINERAL 2021**. Disponível em: [https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-02/producao-do-setor-mineral-cresce-7-em-2021-e-faturamento-aumenta62#:~:text=Em%202021%2C%20o%20Brasil%20exportou,Jap%C3%A3o%20\(3%2C6%25\)](https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-02/producao-do-setor-mineral-cresce-7-em-2021-e-faturamento-aumenta62#:~:text=Em%202021%2C%20o%20Brasil%20exportou,Jap%C3%A3o%20(3%2C6%25).). 2/6/23. Acessado em: 29/11/2023.

ALVES, Glória. **PRIVAÇÃO, JUSTIÇA ESPACIAL E DIREITO À CIDADE**. Justiça espacial e direito à cidade. São Paulo. p.167-178. 2017.

ARRUDA, J. J. D. A. **A REVOLUÇÃO INGLESA**. 2ª. ed. São Paulo: Editora Brasiliense S.A, p.100. 1985.

BAUMAN, Z. **MODERNIDADE LÍQUIDA**. Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, p.258. 2001.

BOTELHO, Adriano. **A produção do espaço e da moradia através das práticas do setor imobiliário: três casos paulistanos**. Cidades, V. 4, n. 6, p.11-43. 2007.

BRASIL, Lei Nº 8.031. **Dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização**. Brasília. 1990.

Brasil. Lei Nº a Lei 14.273. **ESTABELECE A LEI DAS FERROVIAS**. Brasília. 2021.

CASTILHO, Dênis. **ESTADO E REDE DE TRANSPORTES EM GOIÁS-BRASIL (1889-1950)**. XII Colóquio Internacional de Geocrítica. p,17 Bogotá. 2012.

CASTILHO, Dênis. **MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL E REDES TÉCNICAS EM GOIÁS**. Tese (Doutorado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais. Universidade Federal de Goiás. – Goiânia, 2014.

CASTRO, Alexandre C. et al. **PROJETO BARRINHA: TREM PARA A INTEGRAÇÃO GEOECONÔMICA ENTRE AS REGIÕES METROPOLITANA E SUL FLUMINENSE**. Programa de Engenharia de Transportes COPPE/UFRJ. 2004.

CORRÊA, R. L. **INTEGRAÇÕES ESPACIAIS**. Explorações geográficas: percurso no fim do Século. - 5º ed.- Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 279-318. 2012.

EL-KAREH, A. C. **FILHA BRANCA DE MÃE PRETA: A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II 1855-1865**. Petrópolis: Vozes, p.154. 1982.

FINGER, A. E. **UM SÉCULO DE ESTRADAS DE FERRO – ARQUITETURAS DAS FERROVIAS NO BRASIL ENTRE 1852 E 1957**. Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília. Brasília, p.465. 2013.

HOBBSBAWM, E. J. E. **A ERA DAS REVOLUÇÕES: EUROPA 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p.366. 1977.

IBGE Cidades. **CENSO 2022**. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-dejaneiro/pesquisa/38/47001?tipo=ranking&indicador=46997_16?9?23. Acessado em: 29/11/2023.

LESSA, Simone Narciso. **TREM-DE-FERRO: DO COSMOPOLITANO AO SERTÃO**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, p.252. 1993.

MELO. H. P. D. **A ZONA RIO CAFEIEIRA: UMA EXPANSÃO PIONEIRA**. **REVISTA BRASILEIRA DE FESTÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**. Taubaté, v. 4, n.3, p. 49-82, ago. 2008.

NATAL, J. L. A. **TRANSPORTE, OCUPAÇÃO DO ESPAÇO E DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA NO BRASIL: HISTÓRIA E PERSPECTIVAS**. Tese (Doutoramento em Economia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, p.356. 1991.

Novo Japeri online, 2023. **ACIDENTE COM O TREM BARRINHA COMPLETA 21 ANOS**. Disponível em: <https://japerionline.com.br/acidente-com-o-trem-barrinha-completa-21-anos/>. Acessado em: 29/11/2023.

PAULA, D. A. D. **AS FERROVIAS NO BRASIL: ANÁLISE DO PROCESSO DE ERRADICAÇÃO DE RAMAIS**. Actas del II Congreso de Ferrocarriles, Aranjuez, 2000.

QUEM SOMOS. MRS, 2023. Disponível em: <https://japerionline.com.br/acidente-com-o-trem-barrinha-completa-21-anos/>. Acessado em: 29/11/2023.

RAFFESTIN, Claude. **POR UMA GEOGRAFIA DO PODER**. Editora Ática S.A. São Paulo. p.269. 1993.

RIO DE JANEIRO, Lei Nº 8.210 de 10 de dezembro de 2018, **CRIA O PROGRAMA ESTADUAL DE RECUPERAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA COM OBJETIVOS TURISTICOS**. ALERJ. 2018.

SANTOS, Milton. **A NATUREZA DO ESPAÇO: TÉCNICA E TEMPO, RAZÃO E EMOÇÃO**. 4ªed. 2ªreimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SILVA (1), Raquel Beatriz Silva. **PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: A QUESTÃO DO USO**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2019.

SILVA (2), Moacir M. F. **GEOGRAFIA DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS**. I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Serviço Geográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Rio de Janeiro. 1954.

SILVEIRA, M. R. **A IMPORTÂNCIA GEOECONÔMICA DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, p. 454. 2003.

TREM BARRINHA (RIO DE JANEIRO). Estações Ferroviárias, 2022. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/barrinha.htm. Acessado em: 29/11/2023.

VASCONCELOS, Max. **VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO: ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. LINHA DO CENTRO E RAMAIS**. 5ª edição. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro. 1934.

VENCOVSKY. V. P. **SISTEMA FERROVIÁRIO E O USO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE DO MOVIMENTO DE PRODUTOS AGRÍCOLAS**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Unicamp, Campinas, SP. 2006