



GT – 20: Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos

CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO E FERROVIAS BRASILEIRAS: OPÇÃO POR RODOVIARISMO E CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

André Luiz do Nascimento Germano

Doutorando em Políticas Públicas e Formação Humana (PPFH-UERJ); Mestre em Geografia (PPGGEU-UFRRJ) e Licenciado em Geografia (FEUC)
andreabcgermano@gmail.com

RESUMO: Este trabalho destaca a importância das ferrovias na aceleração da circulação de capital e na integração dos mercados desde o surgimento do capitalismo industrial. No Brasil, a integração ferroviária foi direcionada pelos interesses dos países centrais e das classes hegemônicas locais, principalmente para escoar produtos primários ao mercado externo. O objetivo deste estudo, que é parte da pesquisa de doutorado em andamento, é compreender a prevalência do rodoviarismo como eixo central na circulação do capital nacional e examinar as características do sistema ferroviário brasileiro pós-desestatização, que consolidou a lógica de corredores de exportação e reduziu ainda mais o transporte intraurbano de passageiros. A análise contextualiza as ferrovias na expansão global do capitalismo, considerando o papel do Estado e as disputas internas que moldaram sua trajetória, além de explorar a relevância das ferrovias no atual cenário de intensificação dos fluxos econômicos.

Palavras-chave: Condições Gerais de Produção; Ferrovias Brasileiras; Rodoviarismo; Corredores de Exportação.

1. INTRODUÇÃO: DA CIRCULAÇÃO ÀS CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO

Marx (2014) destaca que a natureza revolucionária constante do capitalismo é impulsionada pela necessidade de circulação do capital para a realização do valor. Ele descreve esse processo em três fases: inicialmente, o capitalista atua como comprador no mercado de bens e trabalho, convertendo dinheiro em mercadoria ou passando pelo processo de Dinheiro - Mercadoria. Em seguida, ele consome produtivamente a mercadoria adquirida como um produtor capitalista, gerando mais-valor através da exploração do trabalho. Finalmente, o capitalista retorna ao mercado como vendedor, transformando mercadoria em dinheiro (Marx, 2014, p.107). Esses estágios são cruciais para a acumulação de capital, onde o capitalista busca vender suas mercadorias a um preço superior ao custo inicial, incluindo matérias-primas e força

de trabalho. Essa dinâmica permite ao capitalista reinvestir lucros na expansão do capital, reiniciando o ciclo de circulação do capital (Marx, 2014, p.120).

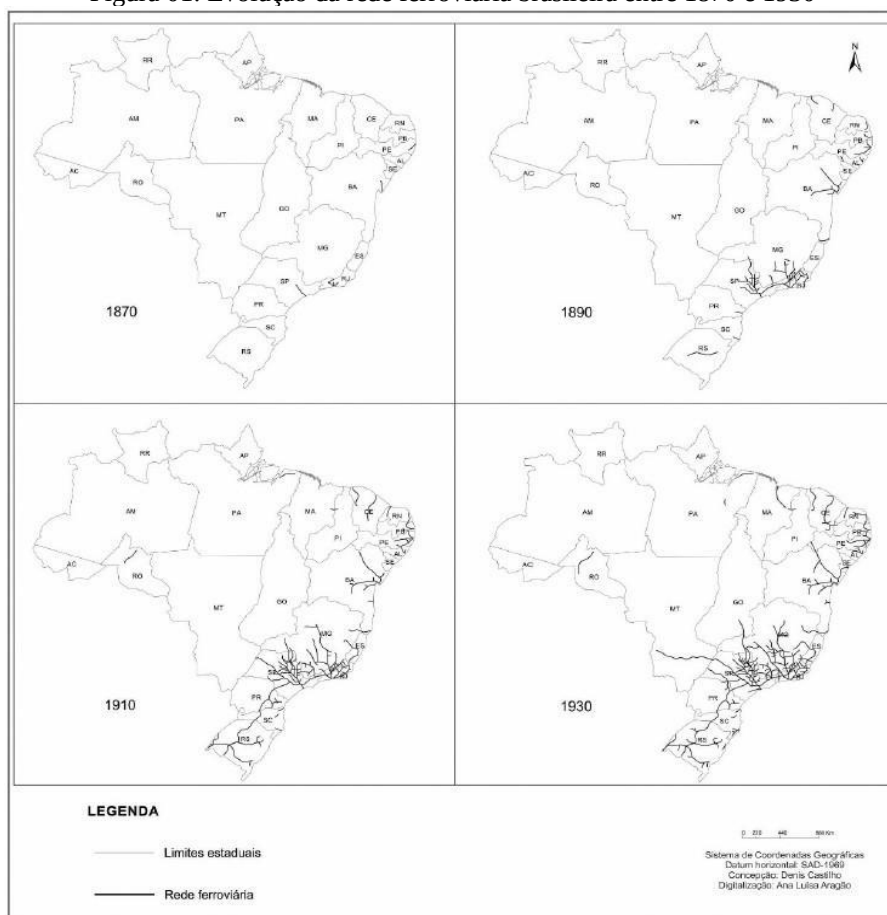
Marx (2014; 2013), pensando esse circuito do capital, aborda também as condições gerais de produção, discutindo como a utilização conjunta dos meios de produção reduz o valor total da mercadoria. Ele destaca que essas condições, como por exemplo estradas de rodagens, ferrovias e energia, são essenciais para o processo produtivo e circulação do capital; geralmente são priorizadas no sistema capitalista em comparação com elementos indiretamente ligados à produção, como escolas e hospitais. Sandra Lencioni (2007), em diálogo com Lojikine (1997) e Marx (2013; 2014), amplia essa discussão e conceitua o consumo coletivo como fundamental para a produção. Ela argumenta que essas condições gerais de produção são consumidas de forma coletiva, contribuindo significativamente para a compreensão da dinâmica capitalista (Lencioni, 2007). Lojikine (1997), aliás, coloca a própria dinâmica da urbanização com essa característica.

A história da circulação e dos meios de transporte no capitalismo está intimamente ligada à essas transformações das forças produtivas e às lógicas de circulação do capital (Marx, 2014). Com o surgimento do capitalismo industrial nos séculos XVIII e XIX, a necessidade de escoar mercadorias e facilitar a mobilidade de pessoas, ideias e do próprio capital se tornou crucial para as dinâmicas de ampliação da lógica econômica em expansão pelo espaço. Nesse contexto, o sistema ferroviário emergiu como um pilar fundamental, viabilizando a aceleração da circulação de bens e a integração dos mercados, inicialmente nacionais e depois internacionais. No mundo, estamos completando dois séculos desde que a primeira ferrovia foi construída na Inglaterra (Castilho, 2020).

No caso do Brasil, segundo Silva Junior (2007), a integração ferroviária ocorreu de forma subordinada aos interesses dos países centrais do capitalismo, em consonância com interesses das classes hegemônicas internas (Oliveira, 2003). Esse processo seguiu a lógica dos padrões de exportação estabelecidos durante a colonização, com as ferrovias servindo principalmente para o escoamento de produtos primários voltados para o mercado externo (Juruá, 2012; Paula, 2008; Silveira, 2003), numa lógica de espoliação (Castilho, 2020), refletindo historicamente a divisão internacional do trabalho (Santos, 2014). Em 1854, o Brasil possuía apenas 14,5 quilômetros de ferrovias, mas na década de 1860, essa extensão aumentou para 222,7 quilômetros. Trinta anos depois, a malha ferroviária brasileira já somava 32.478 quilômetros, concentrando-se principalmente no Sudeste, com algumas linhas no Nordeste, Sul e Centro-Oeste (Castilho, 2020; Silveira, 2003). Acompanhe a figura a seguir, que em trabalho

do IBGE de 1954, sobre o centenário das ferrovias brasileiras, se destaca a evolução da rede ferroviária brasileira entre 1870 e 1930, até então ainda crescente.

Figura 01: Evolução da rede ferroviária brasileira entre 1870 e 1930



Fonte: Brasil (1954)

O objetivo deste estudo, que é parte da pesquisa de doutorado em andamento, é compreender a prevalência do rodoviarismo como eixo central na circulação do capital nacional e examinar as características do sistema ferroviário brasileiro pós-desestatização, que consolidou a lógica de corredores de exportação e reduziu ainda mais o transporte intraurbano de passageiros. Para compreender a evolução das ferrovias brasileiras, é essencial situá-las no contexto da expansão global do capitalismo e analisar como esses sistemas foram integrados à economia nacional, com o Estado desempenhando um papel central em todas as fases de sua implementação e interação com a economia mundial. Além disso, é importante considerar as disputas internas que moldaram a trajetória da economia dependente brasileira (Oliveira, 2003; Fernandes, 2009), superando dicotomias e dualismos.

Sendo assim, metodologicamente, este trabalho investiga a atuação do Estado na escolha política pelo rodoviarismo, buscando entender como essa decisão influenciou a garantia das condições gerais de produção no capitalismo brasileiro de meados do século XX,

consolidando a lógica voltada para exportação. Com fluxos econômicos cada vez mais intensos e uma crescente necessidade de fluidez, as ferrovias ganham destaque na atual expansão global, impondo novos elementos na dinâmica pós-desestatização do setor no Brasil, refletindo uma lógica corporativa do território.

Ao reconhecer o papel crucial do Estado na lógica capitalista, que busca garantir as condições gerais para a produção e promover a socialização dessas condições, mostra-se fundamental investigar essa expansão das ferrovias no Brasil. Nesse sentido, é importante analisar a interação entre os trilhos ferroviários e o contexto do capitalismo brasileiro ao longo de diferentes períodos históricos, com foco especial no papel desempenhado pelo Estado em cada fase da evolução dessa rede. Inicialmente, ainda no século XIX, o Estado desempenhou um papel fundamental como criador de condições e incentivador da criação de companhias no setor ferroviário (Juruá, 2012; Borges, 2014). Em seguida, em uma segunda fase, assumiu o controle dos grupos existentes para garantir a circulação nacional, antes de entregar a gestão para empresas privadas (Paula, 2008; Nunes, 2016; Saes, 1981).

Mais tarde, em uma fase marcada pela intervenção militar, observou-se um adensamento de um sucateamento planejado das ferrovias – parte de uma estratégia para desarticular o setor e, futuramente, entregá-lo. Essa fase culminou, já no final do século XX, com o processo de desestatização e uma mudança significativa na direção do setor ferroviário brasileiro. Esse período foi marcado pela construção de um sentido eminentemente seletivo do espaço (Arroyo, 2015), resultando na entrega de um patrimônio público a preços vantajosos para o setor privado nacional e internacional (Castilho, 2020), consolidando os corredores de exportação. Este artigo, assim, se divide em duas grandes partes, justamente para tratar dessas últimas fases supracitadas: priorização do rodoviarismo e desestatização consolidando a lógica voltada para exportação de produtos primários, “retirando” as pessoas dos poucos trilhos e moldando um modelo especializado em baixa variedade de produtos circulando pelo sistema ferroviário.

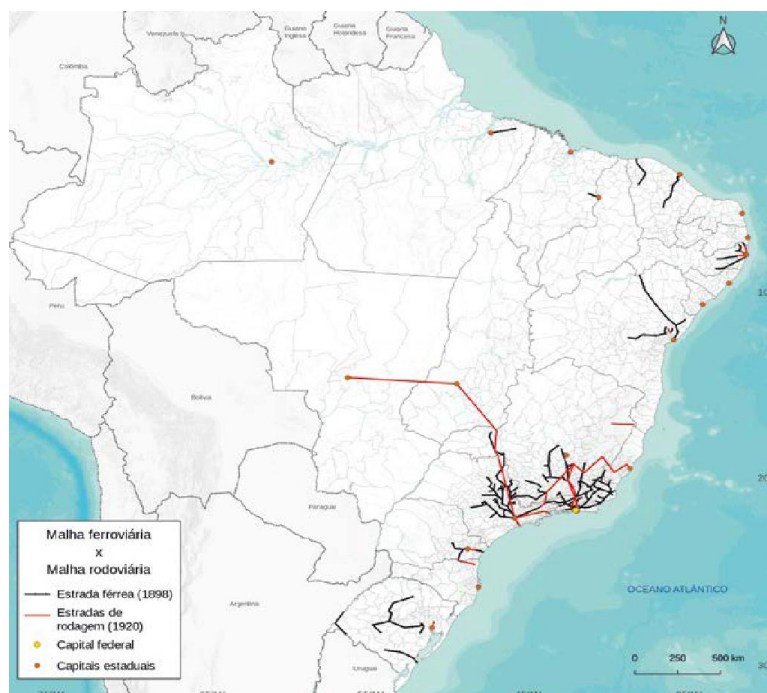
2. OS (DES)CAMINHOS DAS FERROVIAS BRASILEIRAS E A OPÇÃO PELO RODOVIARISMO

O cenário dos transportes na América Latina, após a expansão das ferrovias no século XIX e todas as suas contradições e (des)continuidades, começou a mudar novamente com o crescimento do automobilismo, principalmente no início do século XX. A rede ferroviária brasileira, ao longo de sua constituição, passou por importantes metamorfoses de 1854 até 1930,

alcançando seu auge durante esse intervalo (Juruá, 2012; Paula, 2008; Silveira, 2003; Nunes, 2016). No entanto, a partir da década de 1930 e com a industrialização do país nas décadas subsequentes, o sistema ferroviário brasileiro entrou em uma fase de transformações e defasagens, possibilitando a ampliação do sistema rodoviário (Castilho, 2020).

Inicialmente como um símbolo de status para as elites, logo o automóvel e a lógica rodoviária se tornaram em simbiose do meio de transporte mais flexível, impulsionando a indústria automobilística e a profusão de rodovias instaladas em meados do século. Essa mudança – intensificada com as políticas desenvolvimentista que dominaram o debate brasileiro naquele período (Silveira, 2003; Fonseca, 2004) – refletiu a ascensão do capital automobilístico e a busca por um modelo de transporte que agradasse as elites locais. Saraiva, Nabarro e Goldfeder (2024) apresentam um mapa que sobrepõe as ferrovias no final do século XIX com as estradas de rodagem no início do século XX, com destaque para a região próxima à então Capital, chamada posteriormente por Milton Santos e Maria Laura Silveira (2014) de *Região Concentrada*.

Figura 02: Mapa que superpõe Ferrovias (1898) x Estradas de Rodagem (1920)



Fonte: Saraiva, Nabarro e Goldfeder (2024).

O transporte rodoviário no Brasil já demonstrava sinais de crescimento no início do século XX. Em 1910, o decreto nº 8.324 de 25 de outubro estabeleceu incentivos para a construção de estradas modernas. Contudo, Silva Junior (2007) destaca que foi em 1917 que ocorreu uma mudança significativa, substituindo o sistema ferroviário pelo rodoviário como principal meio de transporte de mercadorias. Nesse ano, os problemas das ferrovias se tornaram

mais evidentes (Nunes, 2009; Saes, 1981), e o primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, coordenado por Washington Luiz, futuro presidente do Brasil, foi realizado. O congresso discutiu o atraso no desenvolvimento rodoviário do país e propôs soluções para expandir esse tipo de transporte, com críticas à política ferroviária vigente (Silva Junior, 2007).

A competitividade das ferrovias brasileiras já estava em gradual declínio em relação ao transporte rodoviário, mas é crucial diferenciar os fatores globais das deficiências específicas no Brasil, que acarretaram na substituição das ferrovias pelas rodovias. Barat (1978) observa que, mesmo em países socialistas, a participação das ferrovias no transporte de cargas diminuiu neste mesmo momento histórico, devido às vantagens operacionais do transporte rodoviário, como flexibilidade e entrega porta a porta. No entanto, ele ressalta que as deficiências das ferrovias brasileiras não se limitavam ao aspecto tecnológico. Embora o transporte rodoviário ofereça vantagens¹, as ferrovias ainda são capazes de transportar grandes volumes a longas distâncias de maneira econômica e sustentável (Silveira, 2003)². Além dos avanços tecnológicos, é importante destacar que as políticas internas adotadas pelo Estado brasileiro exacerbaram a ascensão das rodovias em detrimento das ferrovias.

Na segunda metade do século XX, por exemplo, havia uma desaceleração no crescimento da malha ferroviária, especialmente durante os governos militares. Essa desaceleração refletiu um agravamento do sucateamento já em curso, influenciado por escolhas políticas e econômicas que favoreciam a indústria automobilística e certas frações da classe dominante no Brasil. A necessidade de integração interna também contribuiu, dado que as ferrovias estavam orientadas de Oeste a Leste, do interior ao litoral, da lavoura aos portos, sem sinais de modernização. A própria formação de sindicatos de ferroviários, que buscavam melhores condições de trabalho, enfrentou resistência de setores empresariais, que não estavam dispostos a suportar os custos associados.

¹ Barat (1978) explica que os custos variáveis do transporte rodoviário cresceram menos do que os das ferrovias e da navegação costeira. O transporte rodoviário destacava-se pela simplicidade das operações de carga e descarga "porta a porta", minimizando os custos operacionais e oferecendo maior flexibilidade. Além disso, demandava menor densidade de força de trabalho em comparação com ferrovias e navegação costeira, devido à menor complexidade operacional e flexibilidade no uso de diferentes veículos. Os níveis de remuneração também eram mais baixos no setor rodoviário, especialmente em um contexto de crescente sindicalização e pressão por melhores condições de trabalho nos setores marítimo e ferroviário, onde a ausência de fortes pressões sindicais contribuiu significativamente para esse fenômeno.

² Silveira (2003) destaca que o automóvel de fato se disseminou de forma rápida globalmente devido à sua versatilidade e custo relativamente baixo. Sua capacidade de superar facilmente barreiras naturais como clima, relevo e vegetação contribuiu para torná-lo o meio de transporte mais utilizado. No entanto, o autor enfatiza, assim como Barat (1978), que as ferrovias têm vantagens significativas, incluindo a redução do congestionamento se comparado aos automóveis, a capacidade de transportar cargas maiores, uma velocidade potencialmente maior e menores níveis de poluição.

A predominância do transporte rodoviário levou a um grande aumento na rede rodoviária entre 1952 e 1970, de 64 mil para 181 mil quilômetros, enquanto a frota de veículos cresceu de 590 mil para 3.127 mil unidades, um aumento de 422% (Barat, 1978). Esse crescimento foi impulsionado pela necessidade de transporte de cargas e passageiros, acesso facilitado ao crédito para aquisição de veículos e intensificação da publicidade automobilística, promovida inclusive pelo Estado. O autor destaca que a participação de veículos nacionais na frota aumentou de zero por cento em 1956 para 83% em 1970, mostrando a significativa presença de veículos fabricados no Brasil na expansão da frota, o que simbolizava uma dinamização da indústria em território nacional.

Enquanto o transporte rodoviário se expandia rapidamente, impulsionado pelo crescimento da indústria automobilística e, também, da construção civil nacional (Bruno, 2019), as ferrovias brasileiras enfrentavam estagnação e deterioração. Essa disparidade era evidente nos investimentos destinados a cada modalidade, conforme ilustrado na figura apresentada por Josef Barat (1978), baseada nos dados do Anuário Estatístico dos Transportes. A figura destaca de maneira expressiva e ilustrativa a situação precária das ferrovias diante do avanço do sistema rodoviário. Entre 1964 e 1970 os investimentos em transporte rodoviário aumentaram significativamente, enquanto os destinados às ferrovias cresceram modestamente ou até diminuíram. Essa disparidade deixa evidente a priorização do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, agravando a deterioração da infraestrutura ferroviária e contribuindo para seu declínio. Esse processo de sucateamento, que vinha ocorrendo gradualmente desde a década de 1920, foi intensificado pela participação do Estado e do empresariado dominante.

Figura 03: Investimento em transportes por setor: período de 1964-70 (milhões de cruzeiros de 1970)

Setores	1964		1965		1966		1967		1968		1969		1970	
	Cr\$	%	Cr\$	%	Cr\$	%	Cr\$	%	Cr\$	%	Cr\$	%	Cr\$	%
TRANSPORTE RODOVIÁRIO	5 036,1	84,8	5 433,4	82,5	5 790,6	81,2	6 213,5	82,9	6 885,3	81,6	7 944,4	82,9	8 808,9	85,1
RODOVIAS	1 105,6	18,7	2 246,8	34,1	2 053,8	23,5	2 572,9	34,3	2 280,2	27,0	2 884,0	30,1	2 996,0	28,9
Federal — DNER (1)	189,1	3,2	720,5	10,9	500,6	7,0	1 277,8	17,1	1 010,8	12,0	1 068,9	11,6	1 161,9	11,2
Estadual — DERs (2)	787,8	13,3	1 297,6	19,7	1 332,7	18,7	1 171,7	15,6	1 100,2	13,0	1 564,1	16,3	1 607,1	15,5
Municipal (3)	128,7	2,2	228,7	3,5	220,5	3,1	123,4	1,6	169,2	2,0	213,0	2,2	227,0	2,2
VEÍCULOS (4)	3 930,5	66,1	3 186,6	48,4	3 736,8	52,4	3 640,6	48,6	4 605,1	54,6	5 060,4	52,8	5 812,9	56,2
TRANSPORTE FERROVIÁRIO	529,8	8,8	769,1	11,7	720,7	10,1	642,2	8,5	524,9	6,2	632,2	6,7	750,8	7,3
Federal-RFFSA e DNEF (5)	400,6	6,7	541,4	8,2	565,0	7,9	377,3	5,0	272,2	3,2	378,3	4,0	409,4	4,0
Estadual-São Paulo (6)	85,3	1,4	158,4	2,4	90,4	1,3	130,3	1,7	101,8	1,2	102,2	1,1	102,4	1,0
CVRD (7)	43,9	0,7	69,3	1,1	65,3	0,9	134,6	1,8	150,9	1,8	151,7	1,6	239,0	2,3
TRANSPORTE MARÍTIMO	253,0	4,2	251,0	3,9	366,1	5,2	404,5	5,4	632,1	7,5	641,6	6,7	441,4	4,3
Portos-DNPVN e APRJ (8)	55,9	0,9	36,9	0,6	83,0	1,2	147,5	2,0	204,8	2,4	239,0*	2,5	145,4*	1,4
Navios-SUNAMAM (9)	197,1	3,3	214,1	3,3	283,1	4,0	257,0	3,4	427,3	5,1	402,6	4,2	296,0	2,9
TRANSPORTE AÉREO	123,2	2,2	120,2	1,9	253,8	3,5	226,8	3,2	390,8	4,7	356,8	3,7	335,0	3,3
Aeroportos (10)	83,8	1,5	73,8	1,1	78,2	1,1	95,4	1,4	96,9	1,2	85,2	0,9	164,5	1,6
Aviões (11)	39,4	0,8	55,4	0,8	175,6	2,4	131,4	1,8	293,9	3,5	271,6	2,8	170,5	1,7
TOTAL	5 942,1	100,0	6 582,7	100,0	7 131,2	100,0	7 487,0	100,0	8 433,1	100,0	9 575,0	100,0	10 336,1	100,0

Fonte: Organizado por Josef Barat, 1978, p.97, a partir de: GEIPOT. Anuário Estatístico dos Transportes, 1970. Anuário Estatístico do Brasil. IBGE.

Silveira (2003) também destaca que durante o período militar o transporte rodoviário predominou, com poucas reestruturações no setor ferroviário e mínimas ampliações e manutenções de hidrovias. Mesmo com os planos de viação lançados nos Programas Nacionais de Desenvolvimento (I, II e III PNDs), que visavam interligar o território nacional e facilitar a integração intracontinental para acessar mais rapidamente os mercados intercontinentais, o transporte ferroviário continuou a declinar, recebendo cada vez menos investimentos e atenção em comparação com o sistema rodoviário. Silveira (2003) evidencia essa tendência com uma tabela (ver figura a seguir), semelhante à apresentada por Barat (1978), estendendo-se além de 1970 e mostrando a mesma redução nos investimentos no sistema ferroviário em contraste com o modelo rodoviário.

Figura 04: Produção do transporte no Brasil entre 1964-1984

Período presidencial	Ano	(em bilhões de ton./km)					Total
		Rodoviário	Ferrovário	Cabotagem	Aéreo (doméstica)	dutoviário	
Castelo Branco	1964	66,7	15,9	14,8	0,1	-	97,5
	1965	75,0	18,3	15,5	0,1	-	108,9
	1966	84,1	19,0	17,7	0,1	-	120,9
Médici	1967	92,8	19,7	20,3	0,1	-	132,9
	1968	102,4	21,5	21,3	0,2	-	145,4
	1969	112,9	25,0	22,7	0,2	-	160,8
Costa e Silva	1970	124,5	30,3	21,4	0,2	-	176,4
	1971	137,3	31,9	24,0	0,2	-	193,4
	1972	152,1	33,3	21,8	0,3	-	207,5
	1973	168,0	42,5	24,0	0,4	-	234,9
Geisel	1974	185,5	54,7	29,4	0,4	-	270,0
	1975	204,8	58,7	31,6	0,5	-	295,6
	1976	226,2	63,4	32,6	0,7	7,1	330,0
	1977	249,7	61,5	35,5	0,7	8,5	355,9
	1978	275,4	64,0	35,9	0,8	11,1	387,2
Figueiredo	1979	304,4	73,6	44,1	0,9	11,3	434,3
	1980	208,5	86,3	45,0	1,0	11,9	352,7
	1981	204,7	79,4	42,4	1,1	11,1	338,7
	1982	212,5	78,0	50,2	1,2	11,2	353,1
	1983	215,2	75,0	51,7	1,2	11,8	354,9
	1984	219,1	92,4	63,8	1,2	15,1	391,6

Fonte: Silveira (2003), a partir de dados do próprio Estado brasileiro.

Silva Junior (2007), também observando esses dados, contribui no entendimento de que o predomínio do transporte rodoviário no Brasil resultou tanto do investimento rodoviário quanto do sucateamento das ferrovias e hidrovias. A conjugação desses fatores, aliada a injeções insuficientes de capital durante a decadência dos outros modos de transporte, impediu a retomada do crescimento dessas atividades.

Os PNDs, na década de 1970, representaram uma fase de expansão do capital no Terceiro Mundo, com o Brasil sob regime militar implementando esses planos convertidos em leis, refletindo o caráter autoritário do regime. O PND I continuou os princípios dos governos

militares anteriores, visando colocar o Brasil entre as nações desenvolvidas em uma geração³. O PND II estabeleceu metas específicas, como elevar a renda per capita acima de mil dólares e o PIB a cem bilhões de dólares até 1977⁴. O PND III, segundo Silveira (2003), buscou dinamizar a economia nacional, acompanhado por um Programa Emergencial que incluía medidas anti-inflacionárias e agrícolas em meio a uma crise

No contexto da globalização e da expansão do capital, os PNDs promoveram a mecanização e racionalização do território brasileiro, difundindo a "nova modernidade" conforme descrito por Santos e Silveira (2001). Isso incluiu a dispersão de indústrias, modernização agrícola e serviços pelo país. Apesar dos avanços técnicos como a expansão das redes elétricas, rodoviárias e de telecomunicações, as políticas sociais receberam pouca atenção, negligenciando inclusive a circulação de pessoas nos trilhos e a expansão ferroviária, que estava em declínio. A priorização da racionalização espacial para uma industrialização e urbanização voltada ao automobilismo refletiu um modelo de desenvolvimento focado na produtividade e crescimento econômico, prejudicando o sistema ferroviário em relação ao rodoviário.

No contexto inicial dos investimentos econômicos no Brasil no século XIX e da expansão do capitalismo industrial globalmente, os sistemas ferroviários isolados eram essenciais para escoar a produção do interior para o litoral e distribuir mercadorias importadas. Essa estrutura especializada na exportação de produtos primários configurava um espaço geoeconômico marcado pela descontinuidade, formando um arquipélago de atividades dependentes do mercado externo. As atividades econômicas concentravam-se perto do litoral, conectadas ao interior pelos trilhos ferroviários. No final do século XIX, com as ferrovias dominando o transporte de longa distância, as poucas estradas existentes eram utilizadas principalmente para conexões locais.

Após um período de crescimento gradual na circulação de mercadorias durante a industrialização, o sistema rodoviário ganhou centralidade nos transportes brasileiros a partir dos anos 1940. A estruturação geoeconômica do país mudou, concentrando atividades industriais no eixo Rio de Janeiro-São Paulo, antecipando a formação da megarregião estudada por Lencioni (2015). Com a expansão da oferta de bens, o transporte rodoviário assumiu um

³ Vale lembrar aqui dos ensinamentos de Oliveira (2003) sobre desenvolvimento-subdesenvolvimento e os problemas de percebê-los de forma dual e não como elemento de um todo.

⁴ Programas Nacionais de Desenvolvimento. Disponível em: <<https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/plano-nacional-de-desenvolvimento-pnd>>. Acesso em> 10/06/2024.

papel crescente no deslocamento de fluxos de mercadorias, impulsionado pelas políticas desenvolvimentistas do Estado brasileiro.

A partir deste momento, as densidades e partidas de carga justificavam, de certa forma, o uso intensivo do caminhão. Era um período também de incorporação de novas terras à economia de mercado, devido ao avanço da urbanização e concomitante avanço de novos modelos produtivos no campo. Essa conjuntura contribuiu para a transferência do papel central no deslocamento de fluxos de longa e média distâncias para o modal rodoviário, enquanto os demais modais, principalmente o ferroviário, que era o concorrente terrestre, entravam em declínio gradual. Nesse contexto de deterioração dos sistemas ferroviários, portuários e marítimos, a indústria automobilística, impulsionada por incentivos do Estado naquele contexto desenvolvimentista, se beneficiou da expansão rodoviária.

Percebe-se – e o que se quer mostrar neste momento do texto – na fase imediatamente pós-1964, um adensamento do sucateamento do sistema ferroviário, inversamente à expansão do rodoviário, que vai além da questão da mudança técnica e a própria dificuldade que o modelo ferroviário vinha passando desde o início do século. Portanto, nesta percepção, que fica evidenciada a partir dos dados apresentados, nota-se um sucateamento escolhido – porque é escolha política – que extrapola as dificuldades do próprio modal de competir.

Oliveira (2003) destaca que, embora o Estado brasileiro tenha favorecido o capital, poderia ter incentivado a transferência de tecnologia para empresas nacionais, incluindo as do setor ferroviário em declínio. No entanto, essa transferência não ocorreu. Ele argumenta que a visão de um Estado onipresente nunca foi considerada, nem alinhada com a perspectiva ideológica do empresariado industrial nacional, mesmo durante esse período de desenvolvimentismo a partir da década de 1930. Oliveira (2003) ressalta que nenhuma política econômica adotada após os anos 1930 demonstrou disposição para facilitar essa transferência por meio da intervenção estatal, apesar da criação de estatais como a Rede Ferroviária Nacional S.A.

Fernandes (2009), por sua vez, explica que as classes burguesas, ao se acomodarem aos termos de integração impostos pelo imperialismo, buscam principalmente preservar suas próprias vantagens. Elas orientam os Estados Nacionais para proteger os interesses dominantes, utilizando o potencial político e econômico do Estado como um instrumento de defesa contra conflitos que possam desafiar as estruturas de poder estabelecidas. O autor argumenta que as burguesias internas relegaram tanto a questão nacional, que pode ser traduzida pelo abandono

do sistema ferroviário, quanto a própria democracia burguesa a um segundo plano, perpetuando a subordinação ao capital internacional e exacerbando as diferenças sociais internamente.

A demanda por exportação e a necessidade de infraestrutura adequada restringiram os trilhos e vastos recursos públicos à circulação e exportação de commodities (Castilho, 2020), o que acentuou um modelo econômico historicamente desigual no Brasil, com a burguesia industrial desempenhando um papel crucial nesse processo, pois relegou as ferrovias principalmente para a exportação de commodities e “tirou” as pessoas e outras diversas mercadorias dos trilhos. Essa lógica, que também ajudou na expansão rodoviária, impulsionada por interesses de burgueses específicos e das indústrias automobilísticas, não articulou a circulação de capital de forma a dinamizar a economia brasileira, evidenciando sua característica de capitalismo dependente, marcado por uma elite entreguista (Oliveira, 2003; Fernandes, 2009).

3. NEOLIBREALISMO, DESESTATIZAÇÃO E ESPECIALIZAÇÃO EM CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

Os principais pensadores do neoliberalismo, como Hayek, Friedman, Karl Popper, Mises e Michael Polanyi, surgiram no pós-guerra na Europa e América do Norte como críticos do Estado intervencionista e do bem-estar social. A crise global de 1973 foi um ponto de virada significativo, permitindo a implementação de suas ideias, como demonstrado pelos governos de Pinochet – como laboratório, no Chile – e Thatcher na Inglaterra a partir de 1979, que priorizou a estabilidade monetária e reformas fiscais (Anderson, 1995).

Harvey (2008) analisa as transformações do capitalismo no final do século XX após o colapso do sistema fordista-keynesiano em 1973. Ele destaca a ascensão do neoliberalismo que favoreceu interesses financeiros sobre a produção industrial, promovendo desregulamentação, flexibilização e a própria globalização, aumentando o poder das grandes corporações financeiras. Dardot e Laval (2009), em "A nova razão do mundo", discutem como o neoliberalismo transformou o Estado, tornando-o um facilitador dos interesses corporativos privados, mesmo sob governos de esquerda. Eles argumentam que o Estado adotou normas definidas por atores privados, promovendo uma governança orientada pelo mercado e pela competição globalizada.

No Brasil, o neoliberalismo se estabeleceu nos anos 1990 com reformas neoliberais sendo condições para o perdão da dívida externa e impulsionando a liberalização econômica na América Latina (Harvey, 2008). Governos como o de Fernando Collor de Mello, eleito em

1989, promoveram privatizações significativas, seguidas por governos posteriores como o de Fernando Henrique Cardoso, marcados pela privatização de empresas estatais cruciais e pela integração às políticas neoliberais globais (Silveira, 2003). Perdigão (2015) lembra que nos anos 1990, o Brasil passou por intensa desregulamentação no transporte marítimo e ferroviário, impulsionado por essas políticas neoliberais que reorganizaram os espaços produtivos sob alianças entre o setor estatal federal e grupos privados globais e nacionais. Essas mudanças reintegraram o país à dinâmica global e à competição internacional por fluxos logísticos, enquanto o Estado abandonava seu papel direto na gestão de grandes projetos ao privatizar setores estratégicos.

Paula (2008) analisa que as mudanças institucionais dos anos 1990 buscavam acelerar o padrão de acumulação econômica, priorizando, no transporte ferroviário de cargas, o minério de ferro e os grãos agrícolas. Esse período viu as ferrovias brasileiras concentrarem suas operações em produtos como minério de ferro, grãos para exportação, combustíveis, produtos siderúrgicos e cimento, refletindo a ênfase no mercado exportador (Santos e Silveira, 2014). A privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi iniciada com sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização em 1992, em resposta às pressões internacionais por austeridade fiscal na América Latina (Decreto n. 473). O processo, finalizado entre 1996 e 1998, dividiu a rede em seis malhas regionais, concedidas ao setor privado por um período de 30 anos (Paula, 2008).

Após leilões que arrecadaram R\$ 1,5 bilhão, os ativos da RFFSA foram privatizados, deixando para trás uma significativa dívida. A transferência das operações para empresas privadas, como a Companhia Vale do Rio Doce, que também foi privatizada, resultou em demissões em massa e redução de direitos trabalhistas, especialmente evidente na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), assumida pela Vale para o transporte de minério de ferro (Paula, 2008). Durante o processo de liquidação da RFFSA, iniciado em 1999, foram estabelecidos órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsáveis pela supervisão do transporte ferroviário e rodoviário, além da gestão da infraestrutura de transportes. A privatização visava aliviar o Estado dos déficits ferroviários, desvinculando-se do papel social e adotando critérios de mercado voltados para o lucro, especialmente em regiões exportadoras (Paula, 2008).

Paula (2008) explica que a privatização teve um impacto profundo no sistema ferroviário, um meio de transporte crucial com fortes laços sociais e vital para o desenvolvimento nacional. As medidas visavam reduzir os déficits ferroviários do Estado,

reconhecendo limitação para investimentos e buscando atrair o setor privado. Essa mudança implicou desvincular o transporte de subsídios e adotar critérios mercadológicos, onde o foco passou a ser exclusivamente no lucro. Consequentemente, o transporte ferroviário concentrou-se na movimentação de cargas, evitando áreas urbanas densamente povoadas e privilegiando o mercado exportador.

Nunes (2006) reforça a visão de Paula (2008) ao observar que, após a privatização, o sistema ferroviário passou a se concentrar principalmente no transporte de produtos agrícolas e minerais, muitos pertencentes aos acionistas das empresas concessionárias. Isso criou uma situação única onde os próprios empresários ferroviários se tornaram seus principais clientes, como foi o caso das Minerações Brasileiras Reunidas (MBR) e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que antes competiam por fretes mais vantajosos e agora se uniram para facilitar a gestão privatizada das ferrovias.

Após a privatização, o transporte de passageiros em longas distâncias diminuiu ainda mais, limitando-se à Estrada de Ferro Carajás e à Estrada de Ferro Vitória-Minas, ambas administradas pela Vale S.A. Mesmo nessas linhas, houve uma redução no número de passageiros. Em relação às mercadorias, Nunes (2006) destaca uma especialização acentuada, com menos diversidade de produtos e clientes mais concentrados. Por exemplo, na MRS Logística, empresas como CSN, MBR e Usiminas detinham conjuntamente 67% das ações em 2000, e aproximadamente 85% da carga transportada era composta por minério de ferro, produtos siderúrgicos, carvão, bauxita e ferro-gusa, ilustrando a dinâmica pós-privatização das ferrovias brasileiras.

Castilho (2020) explica que o Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto-Lei nº 1832/1996) previa a descentralização das malhas para evitar a formação de monopólios, mas a partir de 1996 e toda a lógica privatizante do território, observou-se a consolidação de dois grandes grupos operadores que dominaram boa parte do sistema ferroviário brasileiro: a Rumo, com 12.900 quilômetros de malha, 966 locomotivas e 27.748 vagões, e a VLI – após união de ativos logísticos da Vale S.A. em 2011 – com mais de 10 mil quilômetros de linhas, 800 locomotivas e 24 mil vagões.

A lógica voltada para o uso corporativo do território, impulsionada pela desestatização, desviou muitos traçados das cidades, deixando vários municípios que surgiram ao redor dos trilhos agora distantes deles. Com o foco do país voltado para a exportação de commodities, especialmente minério de ferro e grãos, o transporte de passageiros foi ainda mais reduzido em favor da maior velocidade no transporte de cargas. Denis Castilho (2020) exemplifica esse

abandono dos passageiros com a produção de vagões, citando uma reportagem do G1⁵ que revela o abandono de mais de cinco mil vagões, a maioria para passageiros. A matéria menciona: "são 5,7 mil vagões e locomotivas enferrujando, apodrecendo e atrapalhando".

Ao mesmo tempo, outras fontes⁶ mostram um crescimento na produção de vagões no país: entre 1997 e 2008, no período imediatamente após a desestatização, houve um aumento de 76%, e só em 2005 foram construídas 7,3 mil novas unidades. Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)⁷, em 1997, as ferrovias contavam com 1.154 locomotivas; em 2022, já somavam 3.100 unidades, representando um aumento de 169%. No mesmo período, o número de vagões passou de 43.816 para 112.640 — alta de 157%. Isso evidencia a especialização na circulação de commodities, resultando em baixa variedade de mercadorias transportadas pelos vagões no Brasil, pois os volumosos novos vagões são voltados para circulação de mercadorias específicas, em que, segundo a própria ANTF, o transporte de minério e carvão representa cerca de 67% da produção ferroviária do país.

Após a desestatização da malha, seu uso a partir de lógicas voltadas para o lucro de empresas privadas e consequente especialização em commodities, houve um crescimento extravagante da produção ferroviária brasileira. A partir de dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)⁸, em mais de duas décadas de concessões, as associadas a ANTF apresentaram um crescimento de 98% na movimentação de cargas pelas ferrovias, em relação a 1997 — época do início das concessões, quando foram movimentadas 253 milhões de toneladas úteis; o crescimento anual médio foi de 2,76%, conforme apresentado no gráfico disponibilizado pelo site da associação.

As figuras a seguir evidenciam que o minério de ferro é o produto mais transportado pelos trilhos no Brasil. Elas também mostram um crescimento no transporte de soja e farelo de soja, açúcar, produtos vegetais e celulose, além de um aumento no transporte de contêineres e outras cargas gerais. Em contrapartida, há uma leve queda no transporte de produtos da indústria

⁵ ALVARES, Rodrigo; ARAÚJO, Wilson; Gênova, Marcelo di. Brasil te mais de cinco mil vagões de trem sem uso parados em galpões. G1, 12 nov. 2012. Disponível em: <

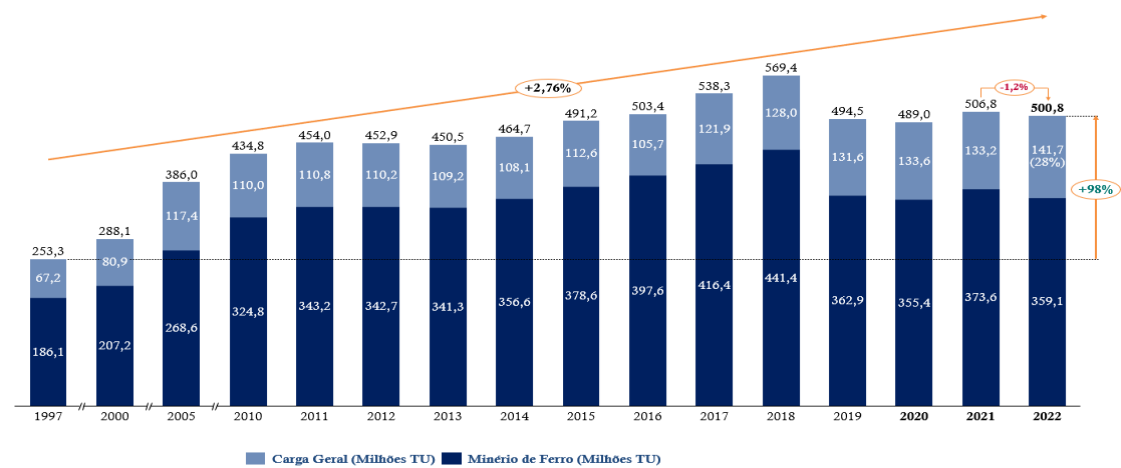
⁶ CRESCE a produção de vagões no Brasil. Logweb, 19 jul. 2008. Disponível em: <<https://www.logweb.com.br/cresce-producao-de-vagoes-no-brasil/>>. Acesso em: 08/07/2024.

⁷ ANTF – Associação Nacional dos Transportes Ferroviários. Informações Gerais, 2024. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>>. Acesso em: 08/07/2024.

⁸ ANTF – Associação Nacional dos Transportes Ferroviários. Informações Gerais, 2024. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>>. Acesso em: 08/07/2024.

siderúrgica. No geral, esses dados confirmam que o sistema ferroviário nacional é amplamente voltado para a exportação de commodities, especialmente minérios e produtos agrícolas. Vale destacar que passou por aumento de especialização e eficácia após a desestatização e esses dados corroboram com isso.

Figura 05: Crescimento Anual 1997-2022



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

Figura 06: Produção de Transporte Ferroviário de Cargas, por Subgrupo de Mercadoria, em Tonelada Útil (TU) Todas as Concessionárias (2006 a 2023)

Ano	Produção de Transporte Ferroviário, por Subgrupo de Mercadoria (Milhares de TU)															
	Total	Minério de Ferro	Açúcar e Fertilizantes	Extracção Vegetal e Celulose	Produção Agrícola	Açúcar	Soja e Favele	Carvão/Coque	Cimento	Granéis Minerais	Ind. Cimenteira e Const. Civil	Ind. Siderúrgica	Comb. Deriv. do Petr. e Álcool	Carga Geral - Não Containerizada	Container	Demais
2006	389.113	281.691	6.232	4.126	4.635	4.998	23.849	11.380	3.248	8.887	4.384	21.287	9.870	2.368	2.156	0
2007	414.925	307.431	5.823	4.280	9.194	4.410	19.235	12.673	3.446	9.262	4.796	21.506	9.497	910	2.463	0
2008	426.520	316.310	5.349	3.816	7.558	6.037	20.695	13.571	3.644	9.997	4.998	20.546	10.306	953	2.740	0
2009	379.441	277.951	4.539	3.878	8.121	6.504	21.449	10.677	3.381	8.974	4.693	14.309	10.574	344	4.047	0
2010	435.248	324.811	4.953	4.053	10.288	9.127	20.643	12.364	3.487	10.499	5.081	17.278	9.886	145	2.633	0
2011	454.380	343.180	5.372	4.297	8.253	10.968	22.755	11.293	3.733	10.756	4.955	16.218	9.978	203	2.420	0
2012	453.200	342.701	5.326	4.423	14.554	9.628	19.948	11.468	3.021	8.743	4.406	16.312	10.041	183	2.447	0
2013	450.693	341.270	4.605	4.976	14.792	10.204	20.578	11.490	2.999	8.458	3.488	15.225	9.531	178	2.888	9
2014	465.881	356.634	3.920	6.923	13.298	11.901	20.962	12.086	2.858	6.569	3.236	14.360	9.573	104	3.459	0
2015	492.826	378.622	3.481	6.806	16.457	12.383	22.998	11.092	2.871	7.281	2.729	15.015	9.222	84	3.784	0
2016	505.184	397.639	4.340	6.956	10.486	14.359	22.820	9.743	2.880	7.031	2.100	14.446	8.687	72	3.623	4
2017	540.238	416.367	3.761	7.935	18.211	14.018	30.014	10.328	2.568	7.397	1.599	15.429	8.867	50	3.678	13
2018	571.621	441.376	3.953	9.371	15.088	12.467	38.864	10.581	2.535	6.946	1.526	15.769	8.774	42	4.328	0
2019	494.289	362.715	4.918	8.874	21.399	10.405	35.412	10.042	2.634	6.123	1.896	16.062	8.581	34	5.141	38
2020	489.619	355.665	5.353	9.812	18.725	15.884	35.099	10.257	2.522	6.309	1.832	14.766	8.195	47	5.071	68
2021	506.796	373.596	5.719	9.937	12.167	14.380	40.236	10.563	2.689	5.226	1.803	16.170	8.822	35	5.333	122
2022	500.778	359.088	5.388	12.335	22.447	13.748	38.579	9.755	2.970	4.833	1.799	14.940	8.991	23	5.719	163
2023	530.692	382.518	6.254	12.391	22.265	15.298	43.198	8.820	2.669	5.185	1.934	15.617	8.281	58	5.922	283

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2024). Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/anuario-do-setor-ferroviario/arquivos-tabelas-excel/tabela-resumo.xlsx/view>>. Acesso em: 09/07/2024.

Segundo Denis Castilho (2020), há todo um discurso, inclusive por parte dos gestores das concessionárias, de que o papel das malhas realmente deve restringir-se às demandas de exportações, justificando que os outros serviços estavam em desuso e onerando o Estado. Para o autor, “a opção por operações de baixo custo, como são as de grandes cargas, também guarda

relação com a escolha deliberada em manter a vocação do país como exportador de produtos primários” (Castilho, 2020, p.252).

Tirando os trens urbanos, quanto ao transporte de passageiros, restam apenas três linhas no país: a linha Serra Verde, que liga Curitiba a Paranaguá, que é voltada para Turismo; e as outras duas só acontecem graças ao contrato judicial para manutenção do transporte de passageiros, na E.F. Carajás e na E.F. Vitória-Minas. Castilho (2020) explica que se na década de 1950, mesmo já em decadência e estagnação da expansão ferroviária, os trilhos transportaram mais de 100 milhões de passageiros no país, em 1996, no contexto da desestatização, já havia caído para 4,3 milhões e, em 2005, para 1,5 milhão, deixando claro que passamos por uma escolha política pelo rodoviarismo e, sobretudo, pelos trens de cargas voltado para os corredores de exportação.

Em 2021, a Medida Provisória⁹ do Novo Marco Legal das Ferrovias brasileiras foi aprovada e, em 2022, recebeu aprovação definitiva¹⁰. Este novo marco legal refletiu um foco significativo no setor ferroviário, respondendo a um cenário global de fluxos intensificados e grandes investimentos, especialmente chineses, em projetos para atender à crescente demanda do capital na economia globalizada. Conforme destacado pelo então Governo brasileiro¹¹, de Jair Messias Bolsonaro, a então medida provisória “desburocratiza o procedimento de autorização para a construção de novas ferrovias e facilita a atração de investimentos privados para o setor”. Isso resultou em uma grande movimentação de projetos visando aprimorar a capacidade de circulação de mercadorias e impulsionar o crescimento ferroviário no país, despertando inclusive projetos no Estado do Rio de Janeiro – o que será abordado em trabalhos posteriores e no seguimento da pesquisa de doutoramento.

O Novo Marco Legal das Ferrovias trouxe atenção crescente ao setor ferroviário no Brasil, mesmo em meio a desafios políticos e econômicos e às contradições inerentes. Diversas iniciativas foram desencadeadas em diferentes regiões do país. Com o novo marco, o poder público não precisa mais organizar leilões para selecionar operadores; basta que uma empresa apresente um projeto e o governo o autorize. Segundo Castilho (2020), como as principais

⁹Medida Provisória Nº 1.065, De 30 De Agosto De 2021. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-1.065-de-30-de-agosto-de-2021-341649416>>. Acesso em: 09/07/2024.

¹⁰ O novo marco regulatório das ferrovias brasileiras. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conjur/o-novo-marco-regulatorio-das-ferrovias-brasileiras>>. Acesso em 09/07/2024.

¹¹ Conforme: <https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/noticias/2021/agosto/presidente-bolsonaro-institui-o-novo-marco-legal-do-transporte-ferroviario>. Acesso em 25/11/2021.

concessionárias do país têm priorizado os eixos troncais, que são corredores de exportação, o novo marco poderia revitalizar os ramais menores que estão inativos. No entanto, as grandes concessionárias terão mais liberdade para planejar e executar a ampliação de suas linhas, graças ao regime de autorização, promovendo uma autorregulação que tende a acentuar ainda mais a concentração de poder e a especialização das linhas ferroviárias do país, portanto, dos territórios.

O Estado desempenhou historicamente um papel central na construção e gestão da infraestrutura de transporte no Brasil, refletindo os interesses das frações burguesas dominantes na formulação de políticas públicas (Oliveira, 2003; Fernandes, 2009). Como Raffestin (1993) explicou, as redes são moldadas à imagem do poder, abrangendo economia, política, técnica e normatização do território. Arroyo (2015) complementa essa visão ao discutir a construção de infraestruturas e normas para regular a porosidade do território, envolvendo tanto empresas quanto governos no comércio internacional, participando ativamente nos processos de competição, cooperação e controle territorial. Essa análise ecoa as reflexões de Milton Santos (2014) sobre o impacto da globalização nos territórios nacionais.

"A porosidade territorial refere-se à capacidade dos territórios nacionais de se relacionarem com o exterior, regulada por instituições que influenciam tanto a abertura quanto as restrições desse movimento" (Arroyo, 2015, p.45). Desde o século XIX, com a primeira lei ferroviária, até o marco regulatório atual das ferrovias no Brasil, instituições públicas têm criado normas e medidas que facilitam essa relação com o mercado externo. Paralelamente, instituições privadas, como câmaras empresariais e associações setoriais, também desempenham papel significativo, frequentemente interagindo com o setor público em ações de competição, cooperação e controle do território (Arroyo, 2015).

4. CONSIDERAÇÕES

Nesse contexto recente de desestatização, o controle seletivo do setor ferroviário favoreceu agentes específicos que se apropriaram dos ativos de maneira espoliativa (Castilho, 2020). A postura do Estado influenciou diretamente as características, alcance e impactos sociais e econômicos das redes técnicas. O mercado exportador de produtos primários com baixo valor agregado continua a ditar a infraestrutura de transporte no Brasil, ampliando o uso corporativo do território (Santos e Silveira, 2014). O país se caracteriza pela comoditização da economia, sendo um celeiro agrícola e exportador de produtos de alto custo ambiental como o minério de ferro, que domina a circulação ferroviária.

Castilho (2014) alerta que concentrar esforços apenas nos corredores de exportação é um erro evidente. Redes de produção e circulação integradas são essenciais para sistemas econômicos diversificados e eficientes. A desestatização seletiva do setor ferroviário levanta questões cruciais sobre o papel do Estado, o planejamento e as políticas públicas no Brasil, refletindo uma orientação política que privilegia interesses econômicos específicos em detrimento da mitigação da dependência econômica nacional e da democratização dos trilhos.

Marx (2014) destacou a importância das condições de circulação para a realização do valor. A lógica capitalista historicamente buscou eficiência nas redes técnicas para completar o ciclo do capital, com o Estado desempenhando papel crucial através de subsídios indiretos e normas facilitadoras, o que ocorreu no século XIX, XX e continua a ocorrer no século XXI neste país. Analisando os contextos históricos da rede ferroviária brasileira e suas mudanças, é crucial refletir sobre as diretrizes de planejamento estatal e políticas públicas, explicando por que o Brasil "saiu dos trilhos" e quem foi afetado por essas mudanças. Para que essas redes atendam equitativamente à sociedade, é necessário romper com a lógica neoliberal e privatista que privilegia interesses particulares historicamente. A realocação do Estado como planejador e mediador, que rompa com a lógica de dependência desta elite entreguista, é essencial para superar as desigualdades socioeconômicas perpetuadas pelas atuais políticas de transporte, incluindo das ferrovias.

5. REFERÊNCIAS

- ANDERSON, Perry. **Balanço do Neoliberalismo**. In SADER, Emir & GENTILI, Pablo (orgs.) Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 9-23.
- ARROYO, M. **Redes e circulação no uso e controle do território**. In: ARROYO, M; CRUZ, R. de C. A. da. **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015. p. 37-50.
- BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
- BORGES, Magno Fonseca. **A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: O desafio da serra do mar (1850-1865)**. Rio de Janeiro: Anais eletrônicos do XVI Encontro regional de História Anpuh-Rio, 2014.
- BRUNO, Leandro. **Trajetórias de consolidação, movimentos setoriais e internacionalização do grande capital brasileiro**. In: OLIVEIRA, F. G.; OLIVEIRA, L. D.; TUNES, R. H.; PESSANHA, R. M. (Orgs). Espaço e economia: geografia econômica e a economia política. Rio de Janeiro, Consequência, 2019.
- DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo, Editora Boitempo, 2016.

- CASTILHO, Denis. **Redes e processos espoliativos no Centro-Norte do Brasil**. In: OLIVEIRA, F. et ali. **Espaço e economia: Geografia econômica e economia política**. Rio de Janeiro: Consequência, 2019, p. 295-320.
- CASTILHO, Denis. **Rede ferroviária brasileira e inovação seletiva**. In: GOMES, M. T. S; TUNES. R. H; OLIVEIRA, F. G. **Geografia da Inovação: Território, redes e finanças**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020, p. 237-261.
- FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. 4 ed. rev. São Paulo: Editora Globo, 2009.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Gênese e precursores do desenvolvimentismo no Brasil**. São Paulo: Pesquisa & Debate, v. 15, n. 2(26), 2004, p.225-256.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 2008 [1989].
- HARVEY, David. **O Neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2008 [2005].
- JURUÁ, Ceci Vieira. **Estado e construção ferroviária: quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852-1867**. Tese (Doutorado em Políticas Públicas e Formação Humana) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2012.
- LENCIONI, Sandra. **Condições Gerais de Produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional**. Barcelona: Revista Electrônica de Geografía Y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, 2007.
- LENCIONI, Sandra. **Urbanização difusa e a constituição de megarregiões**. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: e-metropolis, n. 22, 2015, p. 6-15.
- LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MARX, K. **O Capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital**. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política: Livro II: o processo de circulação do capital**. Edição Friedrich Engels; tradução e seleção de textos extras Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MATTOS, Carlos. **Redes, Nodos e Cidades: transformação da metrópole latino-americana**. In RIBEIRO, L.C. (org.). **Entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. Rio de Janeiro, INCT Observatório das Metrópoles/Letra Capital, 2015.
- NUNES, Ivanil. **Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX**. América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación, vol. 23, núm. 3, 2016, p. 204-235.
- OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.
- OLIVEIRA, Leandro Dias de; GERMANO, André Luiz do Nascimento; PINHO, Miguel Alexandre do Espírito Santo. **Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o Extremo Oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, n.18, 2021.

- PAULA, Dilma Andrade de. **154 anos de ferrovias no Brasil: por onde caminha esse trem?**. História Revista, Goiânia, v.13, 2008, p.45-69.
- PERDIGÃO, Isis Alves do Sacramento. **Os investimentos financeiros na região da Baía de Sepetiba e as articulações com o desenvolvimento territorial: uma breve nota**. Belo Horizonte: XVI ENANPUR, st 1, 2015.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **As Metrôpoles e o Direito à Cidade na Inflexão Ultraliberal da Ordem Urbana Brasileira**. Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles/Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, 2020.
- SAES, Flávio A. Marques de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**. Expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção**. 4ª ed. 8. reimpr. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2014.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 18ª ed. São Paulo: Record, 2014 [2001].
- SARAIVA, Luiz Fernando; NABARRO, Wagner; GOLDFEDER, Pérola. **Atlas histórico e econômico do Brasil no século XIX**. Escalas variam – Brasília: Senado Federal; Niterói: Eduff, 2024.
- SILVA JUNIOR, Roberto França da. **A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina**. Curitiba: Journal Raega, n. 14, 2007. pp. 19-33.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2003.
- SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. **O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.4, n.8, 1997, p. 119-141.