



XVIII SIMPURB
Simpósio Nacional
de Geografia Urbana 2024 Niterói

Uma agenda para
a democratização
da cidade

3 a 7 DEZ

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Geociências - Campus da Praia Vermelha

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

O PAPEL DA REDE FERROVIÁRIA NA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO EM NITERÓI, RJ

Stefani Fabricio Cristoiu
UERJ

stefanicristoiu@gmail.com

RESUMO: O presente trabalho analisa o efeito das redes técnicas na configuração do espaço urbano-industrial, tendo como objeto a rede ferroviária e como recorte geográfico o município de Niterói, RJ. As estradas de ferro no século XIX deu condições gerais de produção neste espaço o transformando do meio rural para o meio técnico, porém essa rede foi desarticulada por influência do capital automobilístico nas políticas de transporte brasileira. A discussão se dá entorno de como Niterói foi densamente povoado devido a presença de fábricas e ferrovias, e como atualmente a população niteroiense se encontra em um meio urbano caótico e dependente do rodoviarismo para seu deslocamento. A metodologia deste trabalho foi desenvolvida através de trabalhos de campo, dados do Censo Demográfico do IBGE 2010 e 2022 e de um levantamento bibliográfico que conta com Henri Lefvbre, Leila Dias e entre outros autores.

Palavras-chave: Rede ferroviário, mobilidade urbana, Niterói.

Introdução

No estado do Rio de Janeiro no decorrer das últimas décadas houveram diversos planos sobre as infraestruturas e propostas de modernização das redes foram elaborados, com pouca ou nenhuma eficácia¹. Assim, realizar esse debate e promover discussões sobre a necessidade de identificar novas possibilidades de integração e ampliação das redes técnicas no estado, é um desafio que se propõe neste trabalho.

Por essa razão, o objeto desta pesquisa é a rede ferroviária no município de Niterói, sendo abordado conjuntamente as demais redes técnicas que configuraram este território. O

¹ Não faltam planos e projetos, como o PELC 40 (sobre transportes de diferentes modais); Plano Estratégico Ferroviário, de 2021; PDUI (Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado), de 2016, etc. Planos elaborados por empresas de consultorias que não são aplicados e tampouco recebem os investimentos indicados.

objetivo é construir uma crítica, tendo como referência os séculos XIX e XX quando os atores locais inseriram as primeiras redes para a organização e a integração territorial, afim de impulsionar a economia. O que resultou na construção do meio urbano e na aglomeração deste município, atualmente, mais de um século depois da inserção dessas infraestruturas a população enfrenta problemas na mobilidade urbana com a saturação do modal rodoviário.

O argumento para a origem deste trabalho é a escassez de diversidade de meios de transporte para atender os 515 mil niteroienses, além dos demais trabalhadores do Leste Metropolitano Fluminense que tem a cidade em sua rota diária. O propósito deste trabalho é apresentar como as redes técnicas tem o poder de organizar o espaço e trazer melhorias com os serviços que prestam.

A relevância das redes técnicas no espaço

A Revolução Industrial trouxe consigo a metamorfose da paisagem rural para a urbana, trazendo componentes e agentes até então inéditos. A urbanização faz parte do ciclo capitalista ao dar suporte para a produção industrial, para a circulação e para a difusão de mercadorias através de infraestruturas, é uma totalidade social, que mostra as formas e funções delineadas pelas relações sociais na sociedade capitalista (Lefebvre, 1969). É nos espaços urbanos que passa a se concentrar as fábricas, as massas trabalhadoras, o comércio e os transportes, todos esses elementos executam suas tarefas devido estarem conectados em redes que garantem o funcionamento industrial-urbano, conforme assinalado por Lojkin (1981), as redes se constituem condições gerais de produção para as atividades produtivas e sociais.

O espaço urbano se consolida como um mosaico de vias, hidrovias, ferrovias, portos, aeroportos, torres de comunicação, redes de água e eletricidade, estações e encruzilhadas que servem a sociedade e a indústria para seu pleno funcionamento através de um entrelaço de equipamentos técnicos compostos no espaço, formando os sistemas técnicos como foi sugerido por Milton Santos (2002). Esses artefatos transformam o território, levando os lugares do meio natural para o meio técnico e os transformando conjuntamente com a sociedade e o curso de suas vidas a partir da disponibilidade desses serviços. São as redes técnicas responsáveis por dar alicerce às necessidades de abastecimento, conexão e comunicação entre os lugares e as pessoas, são estruturas que exibem poder no território através da sua produção espacial. (Dias, 2021; Castilho, 2019; Santos, 2002; Raffestin, 1993).

Historicamente a existência das redes está ligada a inovações técnicas, que contribuem para evolução do seu alcance e do seu melhoramento técnico, estes objetos vem evoluindo junto da demanda urbana-industrial com o passar dos séculos. Nas últimas décadas é ainda mais veloz a renovação tecnológica que se mantém a par das exigências do sistema capitalista. A atual era da globalização, a cada dia que passa procura vertiginosamente uma maior procura por conectividade e fluidez em um menor espaço de tempo.

Fluxos de toda ordem tornaram-se mais espessos, ampliando as necessidades de circulação e exigindo técnicas cada vez mais eficazes. Isso explica em parte o fato de a representação do mundo social integrar crescentemente a noção de rede, numa perspectiva que procura chamar a atenção sobre as relações e a complexidade das interações entre os nós. Com a multiplicação das técnicas reticulares, a rede tornou-se uma forma privilegiada de representar a realidade contemporânea – o “teatro das circulações”, na fórmula de Parrochia (2001, p. 17). (Dias, 2021, pg.14)

É a partir das redes técnicas que se desenha a organização das atividades econômicas e sociais no território. Dupuy (1993), defende que por esta razão as redes devem ser ajustadas a partir das necessidades de cada território, já que para o autor são equipamentos de solidariedade urbana graças ao serviço que executa para a sociedade. Segundo sua análise, as governanças deveriam supervisionar com rigor e até mesmo administrá-las, para garantir o acesso seguro e de qualidade a população, já que se construída e gerenciada pelo capital só irá operar para garantir seu próprio lucro e sem nenhum propósito com o serviço público. Dupuy traz um raciocínio coerente, mas que infelizmente não é realidade no sistema político econômico brasileiro.

Ao analisarmos um território atravessado por uma ferrovia, uma ponte ou uma rede televisiva nem sempre é perceptível quem a controla e do poder que aquela infraestrutura possui. No sistema capitalista que vivemos, em grande parte é o empresariado que comanda a maioria dessas redes e as usufrui para o benefício particular, como por exemplo: ferrovias que só servem para o transporte de mercadorias; estradas onde são cobrados pedágios exorbitantes; redes de televisão que filtram as notícias conforme os interesses das elites dominantes e dentre outras. Ou seja, é um poder político que fica invisibilizado muitas vezes diante das massas:

A rede é por definição móvel, no quadro espaço-temporal. Ela depende dos atores que geram e controlam os pontos da rede, ou melhor, da posição relativa que cada um deles ocupa em relação aos fluxos que circulam ou que são comunicados na rede ou nas redes. [...] Um sistema de circulação é um instrumento criado, produzido por atores, e é reproduzido de uma forma

variável, em função dos projetos políticos e econômicos que evoluem. (Raffestin, 1993, pg. 207)

Percebe-se que há um teor social e político nas redes, já que sua presença pode causar mudanças positivas e sua ausência marginalizar populações dos serviços mais básicos. Essa situação de disparidade é recorrente dentro da realidade brasileira, no qual numa mesma cidade podemos ter os aparatos mais avançados nas áreas centrais e nas margens um deserto de infraestrutura, onde até mesmo a pavimentação é rara. Consideramos que as redes podem produzir igualdade e democracia dentro um território, tal como a presença de um transporte seguro e de qualidade pode encurtar não apenas a distância entre os lugares, mas também as barreiras entre as classes ao dar direito a acesso aos lugares, sejam eles para oportunidades de trabalho, de estudo, de moradia ou de lazer (Dias, 2021; Lefebvre, 1969).

A classe trabalhadora brasileira encara diariamente a insuficiência de modais de transporte, congestionamentos diários, má qualidade no abastecimento de água, baixa qualidade de acesso à informação, redes elétricas sem manutenção e um exíguo saneamento de esgoto, em contraponto temos as classes mais abastadas que tem acesso aos melhores serviços por terem condições de residir em lugares atravessados por inúmeras redes. Estamos falando de um País que está na periferia do capitalismo, onde o Estado dá inúmeros benefícios fiscais e corta direitos trabalhistas para o empresariado, a ponto de construir grandes infraestruturas com dinheiro público para depois conceder a sua exploração para o capital. O que consequentemente deixa os trabalhadores distantes de usufruir de bens públicos e de decisões políticas que serão geridas com os impostos que pagam diariamente.

A urbano-industrialização de Niterói

Milhares de estrangeiros migraram para o Rio de Janeiro junto da família Real Portuguesa em 1808, e Niterói, acaba por atrair parte desse grupo que queria fugir do caos que se instaurou na capital carioca devido à explosão demográfica e as doenças. Deste modo, houve a chegada de imigrantes alemães e ingleses em solo niteroiense, que foram responsáveis pela transformação da paisagem natural para a urbana (Bezerra, 2015).

Foi durante o Império (1822-1889) que as transformações começaram a ocorrer, entre eles: a implementação do transporte hidroviário, que antes era feito de maneira irregular com qualquer tipo de embarcação, passando a partir de 1835 a funcionar com barcas a vapor,

administrado pela Sociedade de Navegação de Nitctcheroy; inserção da iluminação nas ruas, primeiramente a base do óleo de baleia, em 1837 e a iluminação a gás em 1847 (idem, 2015).

Figura 1 - A estação das Barcas ao fundo e a conexão com os bondes em Niterói, 1910.



Fonte: <https://grupoprazerdejogar.blogspot.com/2010/02/estacao-das-barcas.html>

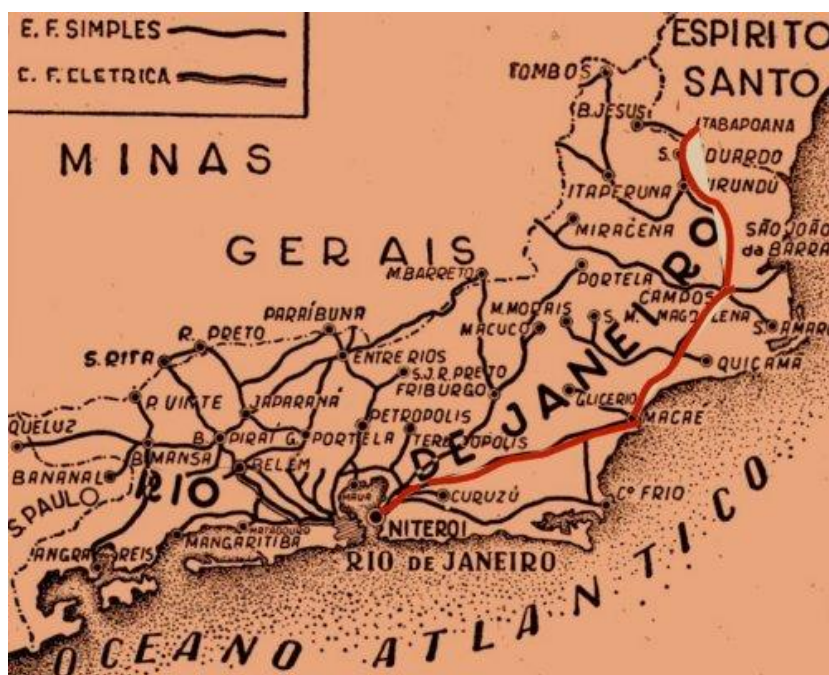
O abastecimento de água encanada chegou em 1899, feito pela Companhia Cantareira e Viação Fluminense (CCVF); as linhas de bonde de tração animal passam a rodar na cidade, interligando com a estação das barcas em 1871, construída pela Cia. de Ferro-Carril Nicthroyense (idem, 2015); os bondes elétricos chegaram em 1906 (Morrison, 2012); poucos anos depois seria esta empresa a responsável por construir os trens que ligariam Niterói a Rio Bonito. Em 1908 se inicia a distribuição de energia elétrica, graças a construção da Hidrelétrica de Piabinha, em Três Rios, RJ.

A transformação de Niterói se dá com o capital levado com os imigrantes europeus, mas também pela proximidade com a capital do Império, o que a levou a ser a capital da província em 1834². Entre as redes técnicas implementadas já citadas, uma das mais importantes foi a linha férrea. O primeiro trecho concluído foi em 1880, ligando Niterói-Rio Bonito, que mais

² E perdurou até 1975, quando houve a fusão do Estado da Guanabara e do Rio de Janeiro.

tarde se transformou na E.F. Leopoldina (Niterói, RJ - Vila Velha, ES), conhecida como Linha do Litoral como pode ser vista no Mapa 1. É relevante assinalar como a rede ferroviária se expandiu entre o fim do século XIX até a primeira metade do século XX, trazendo uma conexão territorial ao ligar espaços e pessoas em grandes distâncias em um curto espaço de tempo, algo que anteriormente era impraticável (Giesbrecht, 2024)

Mapa 1 – E.F. Leopoldina (Niterói, RJ - Vila Velha, ES), a Linha do Litoral



Fonte: mapa-litoral.jpg (500×403) (estacoesferroviarias.com.br)

O invento do trem a vapor em 1804 pelo inglês Richard Trevithick trouxe não só um novo instrumento para o dinamismo da circulação do capital, mas também uma nova indústria, que através da produção do serviço de deslocamento pode fundir a produção e o consumo em um mesmo ato. O surgimento da indústria dos transportes revoluciona o sistema capitalista por modificar a espacialidade tanto de pessoas quanto de produtos, que antes se detinha a um raio limitado de deslocamento e era determinado a partir de onde o indivíduo morava ou onde foi produzida a mercadoria, para a partir das locomotivas alcançar grandes distâncias em pouco tempo (Marx, 2014).

Mas o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolivelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria

dos transportes. Homens e mercadorias viajam num meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial, é justamente o processo de produção efetuado. O efeito útil só pode ser consumido durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil diferente desse processo, como algo que só funciona como artigo comercial, só circula como mercadoria depois de ter sido produzido. Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o de toda e qualquer mercadoria, pelo valor dos elementos de produção nele consumidos (força de trabalho e meios de produção) acrescido do mais-valor criado pelo mais-trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria dos transportes (Idem, 2014, pg. 145).

As ferrovias geram e fazem parte das condições gerais de produção devido seu teor de consumo produtivo, são elas que irão executar a circulação de bens e pessoas que estimulam um maior consumo e produção (Lencioni, 2007). Assim, a Linha do Litoral deu condições gerais para um escoamento fluido da produção agrícola e posteriormente industrial, se compararmos que outrora dependia da força da tração animal, de tropeiros e escravizados, um cortejo que demorava de dias e até semanas para completar o traslado de mercadorias até os portos (Cristoiu, 2022).

Ainda no período imperial iniciou-se um processo de atração de indústrias para Niterói, no qual o governo provincial passou a dar vantagens tributárias e legais que resultou na instalação de fábricas de cal, de iluminação a gás, de óleos vegetais e entre outras. Apesar dos solos niteroienses não serem férteis para a agricultura, isso a levou a direcionar sua economia para o setor industrial, mas ainda envolvido com os produtos agroexportadores.

Vale a pena esclarecer que, até o início da década de 1880, os estabelecimentos fabris existentes em Niterói se desenvolveram quais todos articulados a economia agroexportadora. No ano de 1881, Niterói contava com os seguintes ramos de produção: açúcar, aguardente, farinha de mandioca, obras de olaria, como seão, telhas e tijolos, além de fabricas de sabão, velas, cerveja, cigarros, licores, charutos, dentre outros. (Bezera, 2015, pg. 76)

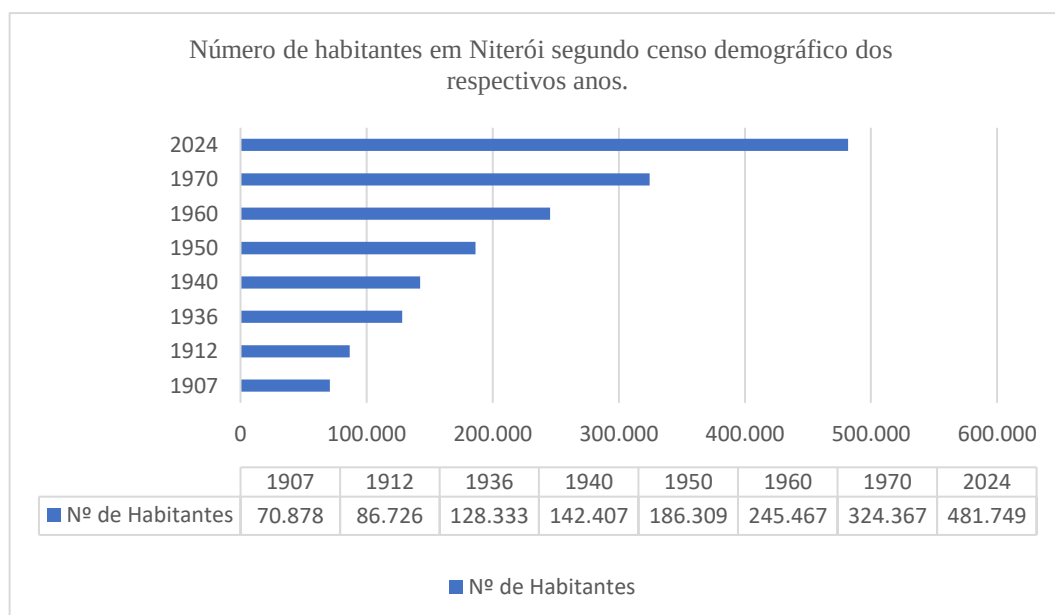
A indústria naval também era um importante segmento presente na cidade, o Barão de Mauá inaugurou em 1846 o Estaleiro Mauá, no bairro da Ponta da Areia as margens da baía de Guanabara, presente até os dias atuais. É considerado um marco na história da indústria naval brasileira e foi responsável por construir um terço dos navios de guerra que foram utilizados na Guerra do Paraguai (1864-1870). A partir de 1905 foi agregado a Companhia de Comércio e Navegação, empresa responsável por diversos portos brasileiros e pelas linhas de serviço de carga do Norte ao Sul do país (SINAVAL, 2024).

Outro fato notável da expansão industrial em Niterói foi realizado pelo prefeito Feliciano Sodré (1910-1914), responsável por gerar pequenas fábricas do setor civil, com a finalidade de impulsionar a geração de empregos e atrair o capital industrial, uma medida um tanto inusitada em um período em que as políticas liberais dominavam o cenário político. O resultado foi uma multiplicação de indústrias têxtil, de fumo, de fósforos, metalúrgicas e dentre outras (Wollmann, 2018).

Lefebvre (1969), dialoga como a cidade se ordena ao funcionalismo industrial e se torna subordinada do centro de decisões, tornando-a instrumento de governantes e empresários, raramente tendo interferência da opinião pública. No exemplo aqui pesquisado, temos um município que é favorecido pela chegada de imigrantes europeus abastados de um acúmulo de capital que transformam a configuração espacial de Niterói.

O crescimento populacional em Niterói foi concomitante ao crescimento urbano, ao atrair residentes com a disponibilidade de serviços e empregos em seu território. Os números desse aumento podem ser vistos abaixo.

Gráfico 1



Fonte: IBGE, 1990.

É perceptível a urbanização niteroiense e em como o capital transformou o uso do espaço em seu favor através da inserção de redes técnicas e fábricas. Assim como Lojkin

(1981) exemplificou, o capital se utiliza do Estado para fazer o planejamento urbano que atenda as elites dominantes. O capital industrial do Rio de Janeiro atravessou para o lado Leste da baía de Guanabara, mostrando como o capitalismo precisa de novos espaços para continuar a desdobrar novos segmentos econômicos, e claro, com o auxílio do Estado através de concessões e isenção de impostos.

O desmonte da rede ferroviária e o monopólio do rodoviarismo

Apesar do crescimento da indústria fluminense³, a década de 1920 é marcada pelo fim de sua liderança econômica no PIB brasileiro e a perdendo para São Paulo. Apesar de ter mantido a média da produção nacional até meados de 1950, foi devido aos investimentos federais na abertura de indústrias de capital misto como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Cia. Vale do Rio Doce, Cia. Nacional de Álcalis e a Fábrica Nacional de Motores (FNM). Na década seguinte, o Rio de Janeiro deixou de ser capital federal e, juntamente, perdeu o foco dos investimentos federais (Oliveira, 2003).

Em companhia dessa falta de investimentos industriais no estado do Rio de Janeiro veio o desmonte do modal ferroviário e o investimento fervoroso nas rodovias, concomitante ao período que a Ford (1919) e a General Motors (1925) chegaram no Brasil e aportaram suas fábricas em São Paulo. A partir da década de 1940 houve a instauração de importantes rodovias no território fluminense como a Avenida Brasil; BR-116 (Rio de Janeiro-São Paulo); BR-040 (Rio de Janeiro-Minas Gerais); BR-101, (do Sul ao Nordeste); e a BR-393 (Rio de Janeiro-Bahia). Um fator importante a ser destacado é que apesar do crescente investimento rodoviário, essas vias não se comunicavam entre si (idem, 2003). Não havia um planejamento para integração intermodal de transportes, pelo contrário, as estradas eram construídas em paralelo aos leitos dos trens a fim de colocá-los em competição. Era o início do declínio ferroviário na prática, que era visto por exemplo no relatório do Ministério da Viação de Obras Públicas de 1946, no qual Paula (2010) analisa a citação sobre a falta equipamentos e combustíveis importados para o fornecimento da manutenção das ferrovias em consequência da Segunda Guerra Mundial.

³ Aqui consideramos a indústria do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro, antes da fusão que só ocorreu em 1975.

No governo de Getúlio Vargas de 1951-1954, o então presidente já conduzia o País com políticas voltadas para o modal rodoviário, seguindo as orientações acordadas pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU). Esta comissão formada por embaixadores americanos, servidores públicos e técnicos estadunidenses e brasileiros, elaboraram um estudo da economia brasileira ressaltando a emergência em investimentos em infraestrutura para expansão da indústria nacional. O CMBEU em seu projeto indicava deixar os transportes de trens voltado apenas para o transporte de grãos e minérios, extinguindo o transporte de passageiros, entre outros projetos voltados para o transporte que tiveram o financiamento do Banco Mundial, do *Eximbank*, do BNDES e entre outros (idem, 2010).

Com Kubitschek (1955-1960) foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) em 1956, que fazia parte das articulações cunhadas para atrair mais empresas automobilística para o Brasil. Inúmeros decretos e projetos foram acordados com o empresariado estrangeiro e nacional para a fabricação de veículos e motores, como pode ser visto no trecho abaixo:

Ao final desse mesmo ano, havia 17 projetos aprovados, sendo 12 deles implantados para a produção de 27 tipos de veículos. As empresas responsáveis pela execução dos projetos foram a Fábrica Nacional de Motores, a General Motors, a Ford, a International Harvester, a Karman-Ghia, a Mercedes-Benz, a Scania Vabis/Vemag, a Simca do Brasil, a Toyota do Brasil, a Vemag, a Volkswagen e a Willys-Overland. (CPDOC, 2021).

Em 1957, a Câmara dos Deputados já dispunha de uma bancada rodoviária, com políticos de vários partidos que tinham o objetivo de alavancar a cultura do rodoviarismo em detrimento do ferroviarismo. Estes pregavam que a modernização dos trens e trilhos era desnecessária e de grande custo, que em contraponto as rodovias garantiriam uma integração barata e veloz. Para manter esse discurso foram necessários:

[...] décadas de lutas, perpassando o controle do movimento sindical ferroviário, eliminando sua “voz”, inclusive pela própria redução numérica da categoria. Mas a luta era travada também no campo simbólico, produzindo *doxas*, no sentido atribuído por Pierre Bourdieu, ou seja, um conjunto de pressupostos dados como evidentes, “aquém de qualquer discussão, porque constituem a condição tácita da discussão”. Nesse caso, a *doxa* de que os trens de passageiros seriam coisas do passado, relegados ao romantismo, ao saudosismo e aos passeios turísticos. (Paula, 2010, pg. 144)

Paula (2010), cita que houve um movimento entre a política, as instituições e o capital, fazendo elevar-se uma nova burguesia junto dos setores de obras públicas, do poder legislativo

e dos ministérios responsáveis ao consolidar o rodoviarismo. Os trabalhadores ferroviários tentaram resistir a essas medidas e obtiveram algumas vitórias, como por exemplo ao se juntar aos trabalhadores marítimos e portuários para criarem o Pacto de Unidade e Ação no Rio de Janeiro, no qual lutaram por melhores condições trabalhistas e em 1960 quando reivindicavam por uma igualdade salarial com os militares. Porém com o Golpe da Ditadura Civil-Militar (1964-1985), o desmonte foi acelerado e o resultado foi a eliminação de 4 mil quilômetros de ferrovias.

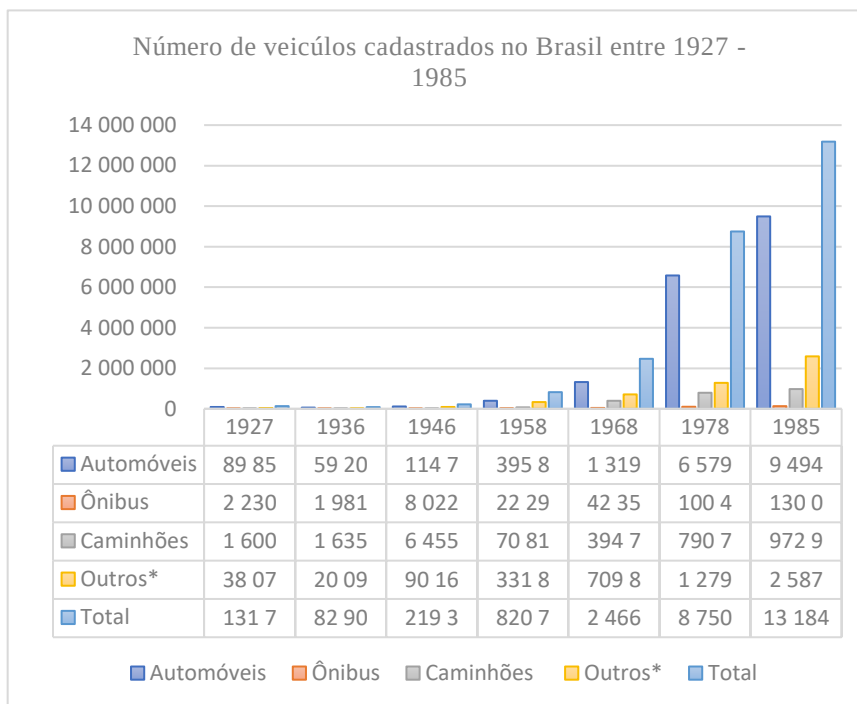
Vemos como esse enfraquecimento ferroviário foi provido pelas forças políticas através da influência do capital automobilístico, que na situação de um governo ditatorial conseguiu rapidamente colocar em prática o sucateamento dos trens que vinha ocorrendo gradativamente desde 1920. Lefebvre (1969), expressa como as forças sociais devem manifestar-se, exprimir sua opinião, contestar as instituições, mas as massas também podem se manter caladas, se deixar manipular, aceitando a exploração capitalista. No caso aqui investigado, os trabalhadores ferroviários resistiram desde o começo do desmonte através de mobilizações e greves. Os trabalhadores ferroviários ocuparam a estação Barão de Mauá em 31 de março de 1964, resistiram até receberem a informação que o presidente João Goulart havia saído do país. Em seguida isso as lideranças do movimento foram exiladas, perseguidas, torturadas e presas, a reorganização do sindicato após esse ataque não foi o mesmo, o que deu garantia para as ações do capital no setor.

Foi a junção dos fatores de impulsionamento da indústria automobilística, a construção de rodovias e a asfixia do poder sindical, que culminou no bem-sucedido plano de desativação ferroviária no Brasil. Em 1966, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais, que retomaram a posse das ferrovias e pela supressão dos ramais não lucrativos. A E.F. Leopoldina deste modo passou a ser administrada pelo Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), desativando vários ramais como a estação Niterói (General Dutra), que foi encerrada em 1971. Os recursos públicos a partir dessa década para o setor rodoviário concentravam-se em 80% e para os demais modais eram divididos os 20% restantes. (Giesbrecht, 2020; Paula, 2014)

Ainda na década de 1970 que o PIB brasileiro é alavancado devido ao Plano Nacional de Desenvolvimento, que distribuiu concessões ao setor privado e adquiriu empréstimos em bancos estrangeiros formando assim o tal Milagre Econômico. Foi o momento da construção

da Ponte Rio-Niterói (1974), a ampliação da indústria automobilística, das empresas de transporte e o aumento de carros privados e ônibus. Era a consolidação da cultura do carro que se espalhava na sociedade brasileira, no qual via nos automóveis o futuro e deixavam os trens no passado, como podemos ver nos dados abaixo (Paula, 2014).

Gráfico 2



* Inclusive veículos automotores de duas e três rodas, comerciais leves, para serviços especiais, importados, e outros de finalidade não identificada, exceto, no entanto, os veículos sem tração própria.

Fonte: IBGE, 1990

Essa influência do capital gerou a substituição das redes ferroviárias pelas rodoviárias, e não a sobreposição delas. Castilho (2019), expressa como as redes são intermediárias na espoliação do território, quem as detém é quem determina os espaços que serão agraciados por seus serviços e quais classes serão beneficiadas com os seus espólios, ou seja, no caso aqui apresentado o capital é o detentor dessas ações e causou uma segregação ao trazer atrasos socioeconômicos para o Rio de Janeiro.

A situação de cada linha foi definida de modo específico a partir de então: a Linha do Litoral (Niterói, RJ - Vila Velha, ES), teve a estação Niterói (General Dutra) desativada em 1971; o trecho Barreto-Visconde de Itaboraí, que fazia entroncamento com o ramal Saracuruna

que se ligava até a Central do Brasil, funcionou de maneira precária até 2007; de Visconde do Itaboraí até Itabapoana foi concedido a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) em 1996 (O Globo, 2023).

Os projetos metroviários para Niterói

Com a reformulação dos modais de transporte no Brasil focada no transporte rodoviário, a década de 1960 é marcada pelo fim dos bondes e sua substituição por ônibus, além de ter as linhas de trem passam a ser reduzidas. O impacto dessa mudança começou a ser sentida ainda no Estado da Guanabara⁴, que em 1968 tomou a iniciativa de formatar um estudo para as redes de transporte a partir de um consórcio nomeado de Estudo de Viabilidade Técnicas e Construtora Nacional, no qual a empresa alemã *Hochtief e Deutsch Eisenbahn Consulting* ficou responsável. O estudo mostrou o óbvio, naquela década de 1960 o modal rodoviário já representava 90% do transporte público e com o aumento crescente da população urbana fluminense até 1990 o sistema de transporte público não iria comportar a demanda, para o melhor funcionamento do fluxo de pessoas seria necessária a instalação de uma ferrovia urbana (Guedes, 2014).

Para obter apoio financeiro do governo federal e fazer os planos do estudo realidade, o governo estadual teve que submeter mudanças às indicações dadas no estudo. Guedes (2014), afirma que apesar da positiva decisão e proposta do governo estadual apontando para a criação de um sistema ferroviário urbano, as decisões foram atingidas pelo conflito de interesses do governo federal, que naquele momento substituiu o modelo ferroviário pelo rodoviário em todo país. No fim o governo federal venceu a disputa e cedeu recursos para tal obra, no qual foi construído uma linha de metrô no município do Rio de Janeiro em 1979 de apenas 4km (Glória - Praça Onze) um tanto afastado das áreas de maior concentração de deslocamento de trabalhadores e comportando poucos passageiros. A expansão da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro ocorreu lentamente com o passar das décadas, com estações apenas dentro da capital carioca. Os planos do Estudo de Viabilidade Técnicas e Construtora Nacional continuou a apontar para a emergência de linhas conectando a Baixada Fluminense e o Leste Metropolitano Fluminense, algo que não saiu do papel (Idem, 2014).

⁴ A fusão com o Estado do Rio de Janeiro só ocorreu em 1975.

Na década de 1990 com a disseminação da lógica neoliberal na recém retomada da democracia brasileira, este novo sistema seguiu as mesmas diretrizes do governo militar ao manter o modal rodoviário como principal meio de transporte. Desde então foram feitas concessões públicas de todos os modais do Rio de Janeiro que estão sob o comando da FETRANSPOR, instituição gerida por empresários do ramo. Ainda neste período havia um trecho ferroviário que funcionava no Leste Metropolitano interligando o Barreto (Niterói) - Visconde de Itaboraí, porém havia não interesse da SuperVia⁵ em absorver essa linha alegando baixo retorno financeiro, cabendo então a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL) a sua administração.

Essa medida levou a um maior abandono da linha, que até o seu fechamento em 2007 contava com um único trem da década de 1950, que apresentava problemas constantemente e que circulava a 20 km/h. A CENTRAL fazia uma mínima manutenção na máquina, porém era visível um acumulado de lixo nos trilhos e as estações serviam de moradia para pessoas em situação de rua. Mesmo nessas condições precárias e com uma verba insignificante, a Companhia fazia uma estimativa de que em média 180 pessoas por dia se deslocavam pelo trem, devido ao baixo custo da passagem de apenas R\$0,60 (Giesbrecht, 2020; Idem, 2014).

Em um intervalo de 15 anos, ao menos cinco projetos metroviários foram prometidos pelos governantes do Rio de Janeiro, cronologicamente: Anthony Garotinho (2000), Rosinha Garotinho (2004), Sérgio Cabral (2007 e 2012) e Luiz Fernando Pezão (2015). Foram promessas eleitorais, projetos vinculados ao pré-sal da Bacia de Campos e a construção da COMPERJ, todos com objetivo de conectar a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que ao chegar em Niterói os trens iriam seguir pelo antigo leito da Linha do Litoral, em direção a São Gonçalo até Itaboraí. A obra subaquática sempre foi uma problemática pelo seu grande custo, que fez com que o projeto fosse remodelado diversas vezes para um metrô que só interligasse Niterói-São Gonçalo-Itaboraí ou até mesmo que fosse substituído por um VLT ou um BRT, que também não se sucederam (O Globo, 2014).

⁵ Empresa com a concessão dos trens suburbanos e da Baixada Fluminense desde 1998. A estação Visconde de Itaboraí não fazia parte da concessão, porém fazia entroncamento com a linha de Saracuruna que faz parte da SuperVia.

Lefebvre (1969), crítica como o processo de industrialização-urbanização não inclui a sociedade como um dos seus objetivos, que apenas se retém em seus próprios objetivos lucrativos no uso do espaço e na exploração do trabalho.

O duplo processo de industrialização e de urbanização perde todo seu sentido se não se concebe a sociedade urbana como objetivo e finalidade da industrialização, se subordina a vida urbana ao crescimento industrial. Este fornece as condições e os meios da sociedade urbana. Proclama-se a racionalidade industrial como necessária e como suficiente e se estará destruindo o sentido (a orientação, o objetivo) do processo. A industrialização produz a urbanização inicialmente de modo negativo (explosão da cidade tradicional, sua morfologia, de sua realidade prático-sensível). (idem, 1969, pg. 130)

Em agosto de 2023 a ALERJ criou a Frente Parlamentar Pró-Ferrovias Fluminense, com objetivo de reativar e criar políticas públicas para a malha ferroviária estadual. A ação é coordenada pelo deputado Luiz Paulo (PSD), que enfatiza a vantagem de uma logística de transporte ferroviária integrada com os portos, na apresentação da comissão ficou claro que o objetivo está focado no transporte de cargas, pouco sendo abordado sobre o transporte de passageiros que limita a vida dos cidadãos da RMRJ (Brasil de Fato, 2023).

No mesmo mês, o governo federal incluiu mais uma vez a retomada dos estudos das obras da Linha 3 pelo Programa de Aceleração do Crescimento, fornecendo 20 milhões de reais para isso. Segundo o jornal O Globo (2023), no mês deste anúncio, a empresa de infraestrutura chinesa *CRRC Corporation Limited* chegou ao Rio de Janeiro para apresentar ao governador Cláudio Castro um plano para esta obra, detalhes deste encontro não foram divulgados, mas após essa reunião o governo estadual lançou mais uma vez um edital para abertura de estudos de viabilidade técnica, jurídica, econômica e ambiental da Linha 3.

Chega a ser repetitivo exibir os inúmeros estudos, projetos e promessas metrôviaria, desde o primeiro estudo se passaram 56 anos e a população segue aguardando melhorias na mobilidade. São mais de 2 milhões de pessoas que podem ser beneficiadas e uma previsão de 600 mil passageiros diários dessa futura linha que não sai do papel. É crítico que a segunda maior Região Metropolitana do Brasil, onde 74% da população reside nela, não tenha um sistema ferroviário a conectando e integrado com os demais modais.

A RMRJ tem o 4º pior tempo médio de deslocamento em transporte público no mundo, no qual 32,72% dos passageiros levam diariamente até 2 horas para chegarem aos seus destinos, segundo relatório do Moovit (G1, 2023); as tarifas de ônibus são exorbitantes, em 2024 as passagens do ônibus intermunicipais chegaram a aumento de 9,97%, lembrando que os reajustes ocorrem anualmente. Em Niterói 71% da população que trabalha fora do município e por outro lado que recebe um grande percentual de trabalhadores dos municípios vizinhos como pode ser visto abaixo.

Tabela 2 - Porcentagem de trabalhadores de outros municípios que trabalham em Niterói

Municípios	Trabalhadores
São Gonçalo	22%
Itaboraí	15%
Magé	10%
Tanguá	7%
Duque de Caxias, Nilópolis, Queimados, São João do Meriti e Guapimirim	1%
Rio de Janeiro	0,3%

Fonte: Machado, Pero e Mihessen, 2015.

Entre os municípios do Leste Metropolitano Fluminense é Niterói que conta com uma maior rede de transportes integrada, sendo uma centralidade nesta região. O município niteroiense conta com uma vasta linha de ônibus municipais e intermunicipais, que circulam não só na capital, como em todo Leste Metropolitano e Baixada Fluminense. É o único município banhado pela baía de Guanabara que se conecta com o Rio de Janeiro através do modal hidroviário, recebendo diariamente uma média de 34.504 mil passageiros (Data Rio, 2023). Nos últimos anos, o governo municipal vem investindo na rede cicloviana que atualmente conta com 84 km de ciclovia e um fluxo de 4.775 bicicletas passando diariamente na Avenida Marquês do Paraná, uma das mais movimentadas da cidade. Entre os investimentos da prefeitura nessa modal está um bicicletário público e gratuito ao lado da estação das barcas e do terminal de ônibus e um sistema de bicicleta compartilhada, o NitBike, no qual o usuário pode andar por uma hora de graça, esse projeto é o mais recente e conta com apenas 10 estações que serão expandidas durante o ano de 2024 (Aliança Bike, 2024).

Dupuy (1993), quando critica a administração das redes técnicas pelo capital é exatamente desta situação que está falando: a de não consideração pela demanda que a sociedade precisa. A configuração espacial niteroiense hoje é fruto da industrialização-urbanização do passado, que converteu a paisagem de terras de cultivo e manguezais para uma paisagem concretada com redes técnicas e oferta de empregos. É de total compreensão quando Dupuy argumenta que as redes técnicas devem ser administradas pelo Estado e não pelo seu valor de mercado, a fim de não criar gargalos como este que impede desde o fluido deslocamento de mercadorias até a própria queda de desemprego nesta região. Apesar de vermos os avanços do governo municipal de Niterói para melhorar a rede de transportes, a cidade segue encarando árduos congestionamentos e carece de um transporte ferroviário para deslocar as massas.

Conclusão

Em síntese, entendemos como o serviço das redes é imprescindível para a produção social e industrial, que é o compilado delas que dá o sentido e o funcionamento do espaço urbano. Sem o avanço das técnicas a industrialização se manteria arcaica e o sistema capitalista não teria o mesmo desempenho, foi a revolução técnico-científica-informacional o alicerce para as condições gerais de produção e da compressão do espaço-tempo para maior circulação de mercadorias.

A rede ferroviária foi um importante alicerce para a configuração espacial niteroiense, que dentro do Leste Metropolitano Fluminense tem uma função de centralidade ao concentrar empregos, serviços e infraestruturas. Atualmente, apesar de apresentar alguma variedade em sua rede de transporte comparada com os municípios vizinhos, persiste a necessidade de um transporte de massas para que atenda a demanda social de trabalhadores e estudantes que circulam na cidade.

O que assistimos com a retirada do modal ferroviário em Niterói é uma subordinação ao empresariado, que mostra como o sistema capitalista executa suas ambições em países periféricos através de atores políticos e governos autoritários. Uma resolução política de 60 anos atrás se perpetua e leva o município a grandes índices de congestionamento diário em suas vias e uma baixa integração da RMRJ.

Como foi exposto neste trabalho, vários estudos e projetos foram elaborados para uma reestruturação no território através da conexão de metrô e trens, que ficam no imaginário da população do alcance de uma melhor qualidade de vida que nunca chega a ser executado. É notável o quão dispendioso é a remoção de uma rede técnica que poderia estar nessas últimas décadas sendo remodelada e ampliada, mas estamos fadados a residir em um estado que não desenvolve políticas públicas e que é comandado pelo empresariado que divide e disputa o território fluminense direcionada aos seus interesses lucrativos particulares.

É preciso uma transformação, de cunho político e social, para que se repense o espaço urbano para além do seu valor de uso e de troca, mas que possa ser de uso pleno por todos, que seja moldado através das demandas populacionais e que elas possam ter direito ao emprego, a moradia, a circulação, ao lazer e a cultura, como propagou Henri Lefebvre, para que se detenha o direito à cidade por aqueles que a constituem e não por aqueles que a usurpam.

Referências Bibliográficas

ALIANÇA BIKE. Em Niterói (RJ), a Ciclovía da Av. Marquês do Paraná já é a mais movimentada do Brasil com média diária de 4.775 passagens. p. 1, 11 jun. 2024. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/cicloviamaisbombadodobrasil/#:~:text=A%20m%C3%A9dia%20por%20m%C3%AAs%20C3%A9,e%20105%20mil%20no%20m%C3%AAs> . Acesso em: 29 jul. 2024.

BEZERRA, Maria Cristina Caminha. Britânicos e alemães em Niterói: Um Estudo de Imigração Urbana. Tese (Doutor) – UFF, 2015. Disponível em: < <https://www.historia.uff.br/stricto/td/1746.pdf> > Acesso em: 15 jan. 2024.

BRASIL DE FATO. Alerj cria comissão parlamentar para incentivar reativação de malha ferroviária de carga do RJ. Brasil de Fato, p. 1, 15 ago. 2023. Disponível em: Alerj cria comissão parlamentar para incentivar reativação de | Geral (brasildefato.com.br) . Acesso em: 13 mai. 2024.

CASTILHO, Denis. Redes e processos espoliativos no Centro-Norte do Brasil. In: OLIVEIRA, Floriano Godinho de; OLIVEIRA, Leandro Dias de; TUNES, Regina Helena; PESSANHA, Roberto Moraes (org.). Espaço e Economia: Geografia econômica e a economia política. 2019. Editora Consequência.

CPDOC. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. GRUPOS EXECUTIVOS - GEIA. 2021. Disponível em: <https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/grupos-executivos> . Acesso em: 10 jun. 2024.

CRISTOIU, Stefani Fabricio. Rede Ferroviária no Leste Metropolitano do Rio de Janeiro (Trecho Niterói - Visconde de Itaboraí), Espaço e Economia [Online], 23, ano XI, 2022. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/21894> . Acesso em: 15 jan. 2024.

DATA RIO. Média anual de passageiros, por dia, na linha de barcas Rio-Niterói-Rio entre 1970-2023. 23 fev. 2024. Disponível em: <https://www.data.rio/documents/ebd25618e7e74545b79d8d86bf546a7b/about> . Acesso em: 29 jul. 2024.

DIAS, Leila. Os Sentidos das Redes: Notas Para Discussão em Redes. In: DIAS , Leila Christina; SILVEIRA, Rogério L. da. Redes, Sociedades e Territórios. 2021. Disponível em: <http://repositorio.unisc.br:8080/jspui/bitstream/11624/3125/1/Redes%2C%20sociedades%20e%20territ%C3%B3rios.pdf> . Acesso em: 02 abr. 2024.

DUPUY, Gabriel. Géographie et économie des réseaux. Espace géographique, v.22, nº3, 1993. pp.193-209; Disponível em: https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3206 Acesso em: 16 mar. 2024.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. 2020. Disponível em: < [http:// www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/efl_linha_litoral.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/efl_linha_litoral.htm) > Acesso em: 5 fev. 2024.

G1. Rio é a 4ª pior cidade do mundo em tempo médio gasto no transporte público, revela pesquisa. G1 Rio de Janeiro, p. 1, 24 jan. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/01/24/rio-e-a-4a-pior-cidade-do-mundo-em-tempo-medio-gasto-no-transporte-publico-revela-pesquisa.ghtml> Acesso em: 13 maio 2024.

GUEDES, Eliane. O Metrô do Rio de Janeiro: interesses, valores e técnica em projetos estruturais de desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro, Letra Capital Editora, 2014. Disponível em: <https://www.observatoriodasmegacidades.net.br/o-metro-do-rio-de-janeiro-interesses-valores-e-tecnica-em-projetos-estruturais-de-desenvolvimento-urbano/>

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo, Editora Documentos, 1969.

LENCIONI, Sandra. CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO: UM CONCEITO A SER RECUPERADO PARA A COMPREENSÃO DAS DESIGUALDADES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL. REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES, Universidad de Barcelona, v. XI, n. 245, ed. 07, p. 1-10, 1 ago. 2007. Disponível em: <https://encurtador.com.br/VAIP3> Acesso em: 20 maio 2024.

LOJKINE, Jean. Estado, política e luta de classes: Da tomada de decisão à produção social da política estatal. In: O ESTADO capitalista e a questão urbana. 1º. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MACHADO, Danielle Carusi; PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. Mobilidade Urbana E Mercado De Trabalho Na Região Metropolitana Do Rio De Janeiro. Revista da ABET, v. 14,

ed. 2, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/abet/article/view/27958>
Acesso em: 5 fev. 2024.

MARX, Karl. O Capital - Livro II. 1º. ed. Ebook. Boitempo, 2014. 760 p. v. 2.

MORRISON, Allen. The Trams & Trolleybuses of NITERÓI & SÃO GONÇALO Brazil. 10 dez. 2012. Disponível em: < <http://www.tramz.com/br/ni/ni.html> > Acesso em: 5 fev. 2024.

O GLOBO. Ferrovias encolhem no estado: trilhos desapareceram, e estações sumiram, estão em ruínas ou foram invadidas. O Globo, p. 1, 10 set. 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/09/10/ferrovias-encolhem-no-estado-trilhos-desapareceram-e-estacoes-sumiram-estao-em-ruinas-ou-foram-invadidas.ghml> . Acesso em: 13 maio 2024.

_____. Projeto de 1968 que nunca saiu do papel, metrô até São Gonçalo ainda é um sonho. 29 nov. 2014. Disponível em: < <https://oglobo.globo.com/rio/projeto-de-1968-que-nunca-saiu-do-papel-metro-ate-sao-goncalo-ainda-um-sonho-14691589> > Acesso em: 11 mar. 2024.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense. Tese (Doutorado - Geografia) - USP, 2003. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10032005-170703/pt-br.php>
Acesso em: 16 mar. 2024.

PAULA, Dilma Andrade de. Passado-Presente: A Extinção De Ramais Ferroviários Durante A Ditadura Civil-Militar. Revista HISTEDBR On-line, ed. 56, p. 186-201, Mai 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/312657838_Passado-presente_a_extincao_de_ramais_ferrovianos_durante_a_ditadura_civil-militar > Acesso em: 16 mar. 2024.

_____. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, ed. 2, p. 142-156, 2010. Disponível em: <https://rbhciencia.emnuvens.com.br/revista/article/view/350> Acesso em: 16 mar. 2024.

RAFFESTIN, Claude. Cap. IV - As Redes e o Poder. In: Por Uma Geografia do Poder. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. A NATUREZA do Espaço. São Paulo: Edusp, 2002.

SINAVAL, Sindicato Da Construção E Reparação Naval e Offshore (org.). Histórico resumido da indústria de construção naval no Brasil. [S. l.], 2024. Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Balanco-Historia.pdf> Acesso em: 18 jun. 2024.

WOLLMANN, Luciana Pucu. Sobre chácaras, pântanos e roçados: aspectos sobre a formação da região industrial e operária de Niterói no início do século XX. Espaço e Economia, ano VI, v. 12, 2018. Disponível em: < <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/3328> > Acesso em: 5 fev. 2024.