



Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria  
Associação Ibérica de História Ferroviária



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria  
Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

## Sesión IV - Ferrocarril y ciudad

# Ferrocarril Mauá (1854-1962): la modernización del territorio y el desmantelamiento ferroviario en Brasil

---

STEFANI FABRICIO CRISTOIU

Università di Padova - Erasmus Mundus TPTI

[stefanicristoiu@gmail.com](mailto:stefanicristoiu@gmail.com)

**Resumen:** Este artículo es un estudio histórico-geográfico sobre el Ferrocarril Mauá (1854), la primera línea ferroviaria de Brasil, responsable de una transformación territorial y de la modernización de la red de transportes del país entre los siglos XIX y XX. El objetivo es analizar cómo la implantación del ferrocarril contribuyó a la integración regional y a la expansión de las actividades industriales en el estado de Río de Janeiro, a partir de la consulta de documentos históricos y bibliografía especializada. También se aborda la desactivación del ferrocarril Mauá, en el contexto de la desarticulación de la red ferroviaria brasileña, un acontecimiento que guarda relación con el auge del transporte por carretera y con los intereses del capital automovilístico en el Estado brasileño.

**Palabras clave:** Ferrocarril Mauá, ferrocarriles, industrialización de Río de Janeiro

**Resumo:** Este artigo é um estudo histórico-geográfico sobre a Estrada de Ferro Mauá (1854), a primeira ferrovia do Brasil, responsável por uma transformação territorial e modernização na rede de transportes do Brasil entre os séculos XIX e XX. O objetivo é discutir como a implantação ferroviária contribuiu para uma integração regional e para a expansão de atividades industriais no Estado do Rio de Janeiro, a partir da consulta de documentos históricos e bibliografia especializada. A desativação da ferrovia Mauá, dentro do contexto da desarticulação da rede ferroviária brasileira, também é abordada, evento este que se relaciona com a ascensão do rodoviário e aos interesses do capital automobilístico no Estado brasileiro.

**Palavras-chave:** Estrada de ferro Mauá, ferrovias, industrialização fluminense.

**Abstract:** This article is a historical-geographical study of the Mauá Railway (1854), Brazil's first railroad, which brought about territorial transformation and modernized Brazil's transportation network between the 19th and 20th centuries. The objective is to discuss how the construction of the railroad contributed to regional integration and the expansion of industrial activities in the state of Rio de Janeiro, based on an examination of historical documents and specialized literature. The decommissioning of the Mauá Railroad, within the context of the dismantling of the Brazilian railway network, is also addressed, an event related to the rise of road transport and the interests of the automotive industry in the Brazilian state.

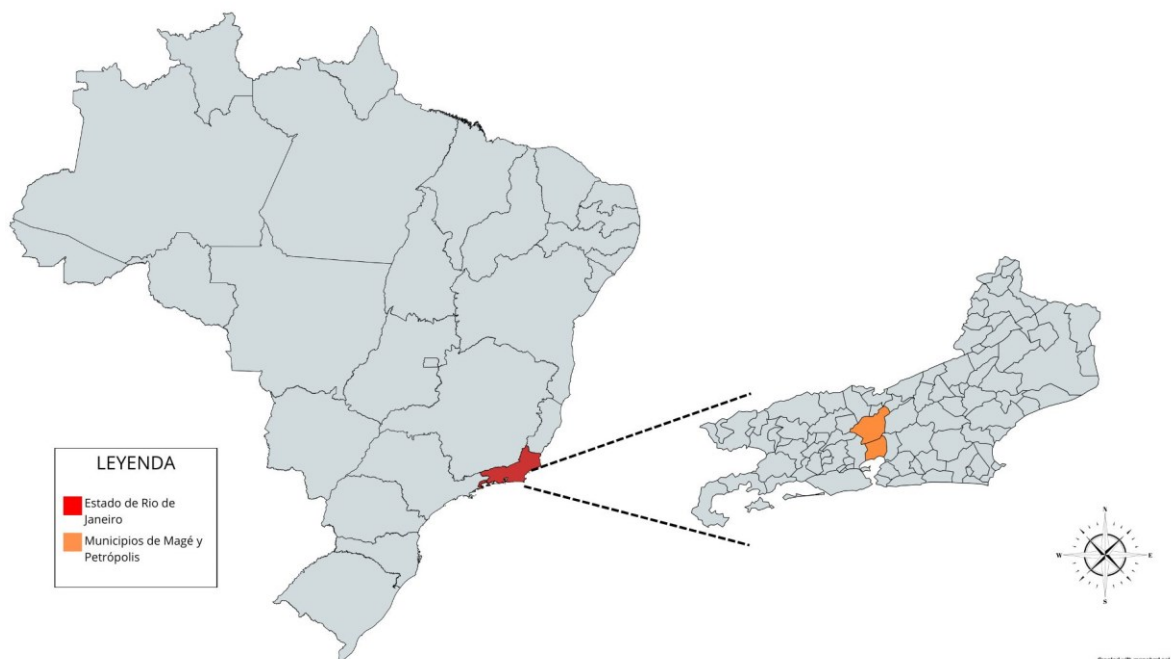
**Keywords:** Mauá Railroad, railroads, industrialization of Rio de Janeiro.

## INTRODUCCIÓN

El Ferrocarril Mauá fue la primera línea ferroviaria de Brasil, situada entre los municipios de Magé y Petrópolis, en el estado de Río de Janeiro, tal y como se puede observar en la figura 1. Concebida en la primera mitad del siglo XIX, esta infraestructura fue fruto de la colaboración entre el Imperio de Brasil e Irineu Evangelista de Sousa, el Barón de Mauá, un empresario e industrial brasileño que conocía los avances técnicos desarrollados en Europa y tenía la intención de incorporarlos al territorio brasileño. Así, el Barón de Mauá vislumbró la ventaja de invertir en un ágil sistema de transporte ferroviario y, aprovechando su riqueza e influencia, se hizo cargo de este proyecto.

Esta línea ferroviaria es un hito histórico de la circulación de capital y la movilidad de personas en Brasil, y su periodo de existencia, de 1854 a 1962, es un retrato del desarrollo y el declive de la red de transporte ferroviario en Brasil.

Figura 1 - Mapa de Brasil, en el que se destacan el estado de Río de Janeiro (en rojo) y los municipios de Magé y Petrópolis (en naranja)



Fuente: Preparado por la autora.

El objetivo de este texto es dar a conocer la historia de esta primera línea ferroviaria brasileña, cuya construcción se enfrentó a algunas dificultades, ya que el país aún carecía de mano de obra especializada y de materiales, además de destacar su importante papel a la hora de impulsar la integración y el desarrollo industrial de la región sudeste.

A partir de la década de 1930, cuando el gobierno de Vargas decide invertir decididamente en la industria brasileña ante la escasez de productos industriales, se observa un rápido desarrollo industrial en Brasil, particularmente en la región sudeste —lugar que aún concentra el mayor número de redes de transporte, servicios y comunicaciones—, ya que contaba con bases logísticas en el territorio que permitieron la rápida expansión industrial.

Sin embargo, estos avances del capital industrial en Brasil trajeron consigo cambios en la configuración de la red de transportes. Desde 1854 se produjo un crecimiento vertiginoso del ferrocarril en el país; sin embargo, a partir de 1940, un movimiento de grupos políticos, institucionales y del capital comenzó a influir en la desintegración de las vías férreas y a concentrar las inversiones públicas en el transporte por carretera. Esta coyuntura condujo a la desactivación del Ferrocarril Mauá en 1962 y, en consecuencia, a su abandono.

### **La construcción del primer ferrocarril en Brasil**

En 1850, Irineu Evangelista de Sousa, el Barón de Mauá<sup>1</sup>, puso en marcha el proyecto para construir el Ferrocarril Mauá, cuyo objetivo inicial era partir de la capital del Imperio —la ciudad de Río de Janeiro—, pasar por Raíz da Serra, una región montañosa del estado de Río de Janeiro<sup>2</sup>, y continuar hasta Minas Gerais. Según Rodríguez (2004), de esta forma la línea establecería una gran conexión ferroviaria-fluvial, ya que, una vez terminadas las vías, el trayecto continuaría por agua a través del río São Francisco hacia el noreste del país, permitiendo una conexión interregional.

---

<sup>1</sup> Irineu Evangelista de Sousa, conocido como el Barón y posteriormente como Vizconde de Mauá (1813-1889), fue una de las grandes figuras económicas del siglo XIX en Brasil. Considerado el primer gran industrial de Brasil, también fue banquero y empresario. Era un hombre visionario, liberal y abolicionista, que trató de romper con la estructura esclavista y colonial de la economía brasileña. Mauá era conocido por intentar establecer vínculos entre la política y sus intereses empresariales, con el fin de asegurarse los encargos que el Estado le solicitaba, así como garantizar bajos tipos de interés y concesiones para sus empresas privadas. Fue responsable de la Fundación y Astilleros de Ponta d'Areia en 1846, en Niterói, Río de Janeiro, la primera de Brasil que producía barcos, máquinas, locomotoras, etc. Sus negocios se centraban en servicios de urbanización, como ferrocarriles, navegación, distribución de energía a gas y otros.

<sup>2</sup> El estado y el municipio (que es la capital) tienen el mismo nombre.

El objetivo principal era transportar mercancías, sobre todo café, producto básico de la economía brasileña; y pasajeros, lo cual era una necesidad en un país cuya movilidad aún era ineficaz. Milton Santos (2002) destacaba que Brasil era un archipiélago de lugares hasta principios del siglo XX, en el que las ciudades se desarrollaban aisladas unas de otras, aún sin una conexión plena entre ellas, y fue la llegada del ferrocarril lo que aportó una fluidez sin precedentes al país.

La intención general era integrar a Brasil en el proceso de industrialización; Mauá comprendía que era necesario modernizar rápidamente el país y que las diferencias entre los países ricos y pobres se acentuaron aún más a partir de ese momento. Sin embargo, los actores económicos brasileños de la época tenían sus inversiones centradas en la agricultura y en el uso de mano de obra esclava, por lo que se resistieron a los planes de Mauá al no ver «beneficios» en la introducción de una línea ferroviaria y en la industrialización del país (Silva et al., 2011).

Sin embargo, al presentar el proyecto ante la Asamblea Provincial de Río de Janeiro, Mauá solicitó el privilegio de que solo su empresa pudiera construir un ferrocarril en el lugar indicado, además de poder abrir un puerto en la ciudad de Río de Janeiro, el Puerto Mauá, y otro en Magé, el Puerto Estrela, el primero situado en la bahía de Guanabara y el otro en el río Saracuruna, que desemboca en la misma bahía, ambos en puntos estratégicos de conexión con el ferrocarril, como se puede ver en la Figura 2. El Ferrocarril Mauá y sus puertos fueron autorizados mediante la Ley n.º 641 en el año 1852<sup>3</sup>, por lo que Mauá reunió a veintiséis accionistas, entre brasileños y europeos, que eran empresarios, comerciantes y políticos, y así fundó la empresa Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis (Rodríguez 2004; Silva et al., 2011; IBGE, 1954).

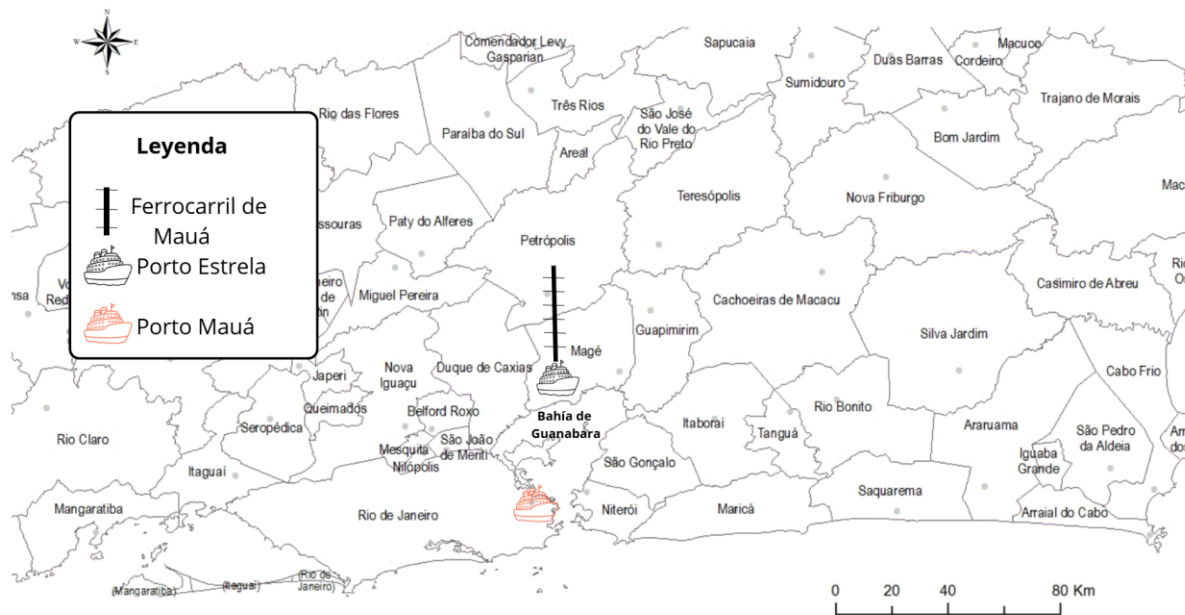
Rodríguez (2004) destaca que los retos que se plantearon a continuación fueron considerables, empezando por una reducción del recorrido: la línea férrea que partía de la capital y rodeaba toda la bahía de Guanabara resultaba muy costosa, lo que llevó a que el plan se redujera a un trayecto de 14,5 km que unía Raíz da Serra (actual municipio de Petrópolis) con Vila Estrela (actual municipio de Magé), situada al fondo de la bahía; observe la ubicación en la Figura 2. Cruzar el terreno elevado suponía un gran reto de ingeniería; sin embargo, Mauá formó un sólido equipo de técnicos e ingenieros y se mostraba confiado en superar ese obstáculo, sobre

---

<sup>3</sup> Colección de Leyes del Imperio de Brasil, 1852.

todo al conocer el proyecto del Ferrocarril del Rigi, en Suiza, que le animó a creer que podría superar la topografía de Río de Janeiro.

Figura 2 - Ubicación del Ferrocarril Mauá, Porto Estrela y Porto Mauá en el estado de Río de Janeiro.



Fuente: Preparado por la autora.

Otro problema que surgió fue la falta de mano de obra especializada, lo que obligó a dedicar más tiempo a enseñar ciertos oficios a los trabajadores; así como la escasez de materiales como los ladrillos, que requirió la apertura de una alfarería en el lugar. Estos problemas son reflejo de un país que aún estaba anclado en una lógica económica colonial, en la que todo el trabajo lo realizaban esclavos y que carecía de productos manufacturados e industrializados básicos. Los materiales más complejos para la construcción de la vía férrea, como traviesas, puentes y la propia locomotora, se importaban de Inglaterra<sup>4</sup>.

En menos de dos años, se inauguró el Ferrocarril Mauá, el 30 de abril de 1854, con la presencia de toda la Corte y del emperador Dom Pedro II, quien le otorgó honores por la gran hazaña. El primer viaje en tren registrado en suelo brasileño fue relatado con asombro y temor, al realizar un viaje sin precedentes a 36 km/h en la locomotora Baroneza, nombre en homenaje a la esposa de Mauá, que puede verse en la Figura 3. Actualmente, esta pieza histórica se encuentra en el

<sup>4</sup> Fabricada por William Fairbairn & Son, en Manchester, Inglaterra.

Museo del Tren, en la ciudad de Río de Janeiro, que lamentablemente permanece cerrado por tiempo indefinido (Rodríguez 2004; Silva et al., 2011).

Figura 3 - La locomotora Baroneza, que conectaba con el transporte fluvial en Porto Estrela.



Fuente: Acervo del Museo Imperial de Petrópolis.

En su primer año de actividad, la línea transportó a 658 000 pasajeros y 55 200 000 kg de productos agrícolas, de los cuales más de la mitad eran café. Además, el Reporte de la Provincia de Río de Janeiro de 1856 señala una conexión logística con una carretera que se construyó entre Petrópolis y la margen del río Paraíba do Sul, así como la construcción de tres escuelas en la localidad gracias a la influencia del nuevo medio de transporte (IBGE, 1954).

A pesar de que, unas décadas más tarde, el ferrocarril fue vendido a el Ferrocarril Príncipe do Grão Pará en 1883 y posteriormente absorbido por la Leopoldina Railway Company en 1898, la línea siguió activa y se expandió hacia el norte, llegando a Três Rios en 1900, ciudad situada en la frontera entre los estados de Río de Janeiro y Minas Gerais. El desarrollo industrial y la construcción de más líneas integradas surgen a finales del siglo XIX y principios del XX, como veremos en el siguiente capítulo (Estações Ferroviárias do Brasil, 2026).

Figura 4 - Ferrocarril Mauá subiendo la sierra de Petrópolis, 1935.



Fuente: Acervo del Museo Imperial de Petrópolis.

La modernización de los desplazamientos en el territorio fue esencial para la consolidación del espacio urbano, que, a través de la presencia de redes de agua, electricidad y comunicaciones, crea un entramado de infraestructuras técnicas en el espacio, lo que Milton Santos (2002) denomina «redes técnicas». Las redes técnicas desempeñan la función de prestadoras de servicios, al abastecer, conectar y transmitir información entre lugares y personas; son estructuras que ostentan poder en el territorio a través de su producción espacial (Castilho, 2019). Observamos este estatus de poder en la inauguración del Ferrocarril Mauá, con la presencia de Dom Pedro II y del arzobispo católico, lo que refleja la importancia de esta innovación técnica, en la que los actores imperiales desean que su imagen se vincule con la dinamización del territorio y la economía.

Según Santos (2002), estas infraestructuras transformaron el espacio, llevándolo del entorno natural al técnico, y, con ello, a la sociedad que vive en él. El caso del Ferrocarril Mauá no solo

dinamizó la economía agraria de Río de Janeiro, sino que también hizo viable la inversión en fábricas, la atracción de trabajadores a la región y la introducción de servicios.

## La influencia del Ferrocarril Mauá en el desarrollo ferroviario e industrial de Río de Janeiro

Tras la inauguración del Ferrocarril Mauá, la propia línea se amplió y se ramificó, con una de esas ramificaciones ya prevista hacia Río de Janeiro, conexión que resultaba necesaria, ya que la primera línea no unía la capital con la zona cafetera. Así, en 1858, el Imperio de Brasil inauguró el Ferrocarril Dom Pedro II, que más tarde se conocería como Ferrocarril Central de Brasil, columna vertebral de la red ferroviaria brasileña, responsable de conectar la región sudeste, y que hasta hoy es utilizado por el sector industrial y como trenes urbanos para los miles de trabajadores que residen en los suburbios de Río de Janeiro (Estaciones Ferroviarias de Brasil, 2026; Rodríguez, 2004).

En 1926 se creó otra línea importante, encargada de conectar el oeste con el este de la bahía de Guanabara y, por consiguiente, de unir el Ferrocarril Mauá con el Ferrocarril Dom Pedro II. A partir de esta línea en forma de arco, se añadieron otras, como el Ferrocarril de Teresópolis y el Ferrocarril del Norte (Estações Ferroviárias do Brasil, 2026). En la figura 5 se observa la expansión de la red ferroviaria:

Figura 5 - Mapa con la red ferroviaria que se ramificó en torno al Ferrocarril de Mauá, que aparece resaltado con una flecha roja.



Fuente: Rodríguez, pp.39 (2004).

Se observa que la creación del tren de vapor dio lugar a una nueva industria que, mediante la prestación de servicios de transporte de mercancías y personas, permitió fusionar la producción y el consumo en un mismo acto. Marx (2014) ya señalaba cómo el surgimiento de la industria del transporte estaba revolucionando el sistema capitalista al modificar la relación entre las distancias y las personas y los productos. Si en el pasado se dependía de la fuerza animal, humana o fluvial para los desplazamientos, que duraban mucho tiempo, con la aparición de los ferrocarriles se pasó a conectar grandes distancias en cortos espacios de tiempo. Esto reportó beneficios a los empresarios, que, además de reducir los costes de transporte, también comenzaron a acceder a mercados de consumo hasta entonces inexplorados.

Mas o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolúvelmente 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 (Marx, 2014; v.2, p. 145).

El papel del Ferrocarril Mauá en la región fue el de impulsor de esta nueva industria del transporte, que acortó las distancias en el territorio de Río de Janeiro. En 1864 ya había 474 km de vías férreas<sup>5</sup>, apenas diez años después de la instalación de los primeros raíles y en un contexto económico aún centrado en la economía agroexportadora. Los datos recopilados por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (1990) muestran que en 1912 ya había en el estado de Río de Janeiro 877 establecimientos industriales y 1 325 929 habitantes. Estos datos concuerdan con Marx (2014), ya que podemos asociar la expansión ferroviaria con el crecimiento demográfico y el de las fábricas, lo que demuestra la intensificación del sistema capitalista en el territorio.

Todo este escenario demuestra cómo el sistema ferroviario genera y forma parte de las condiciones generales de producción, estableciendo una relación dialéctica, al integrar el consumo productivo y estar directamente vinculado a la reproducción de los medios de

---

<sup>5</sup> Sin embargo, en todo Brasil, esas vías férreas se concentraban principalmente en la región sudeste.

producción. Lencioni (2007) explica que es a través de él como circulan las mercancías y las materias primas, y como las personas se desplazan para trabajar, estudiar y consumir; es decir, presta servicios a la sociedad y se integra en el ciclo capitalista de forma simultánea.

Hemos identificado estas condiciones generales de producción en el municipio de Magé — donde se encontraban la Estación Mauá y el Puerto Estrela—, donde surgieron algunas de las primeras fábricas de Río de Janeiro: la Fábrica de Tejidos Pau Grande (1878), Compañía de Hilados y Tejidos Andorinhas (1890), Compañía de Hilados y Tejidos Mageense (1891) y Fábrica Nacional de Santo Aleixo (1848) (Ribeiro, 2013).

Antes de la llegada del ferrocarril, en la década de 1840, surgieron las primeras fábricas textiles en el estado de Río de Janeiro, impulsadas por la economía del café. Soares (2015) destaca que se trataba de una producción limitada —una de las diversas formas de diversificación que buscaba el capital cafetero— aún dominada por los barones, quienes, por lo tanto, seguían anclados en la lógica esclavista y no tenían intención de invertir en la producción mecanizada. Esas primeras fábricas funcionaban con energía hidráulica y producían sacos y ropa que serían utilizados por los esclavos y las clases más bajas. La existencia de pequeñas fábricas como esta, vinculadas a la alta demanda de las plantaciones de café y anteriores a la construcción del Ferrocarril Mauá, ejemplifica la relación dialéctica mencionada anteriormente. Por lo tanto, las vías férreas no solo hicieron posible la inclusión de nuevas industrias, sino que su propia implantación está vinculada a la necesidad de transportar la producción cafetera.

En el otro extremo de la línea, el municipio de Petrópolis experimentó cambios significativos en su paisaje, al igual que Magé. Anteriormente, esta ciudad de montaña era conocida por ser un refugio para la corte portuguesa y la élite agraria, muy apreciada por su clima templado en comparación con las altas temperaturas de la capital. Sin embargo, a partir de la llegada del Ferrocarril Mauá y, sobre todo, tras la inauguración de la estación de Petrópolis en 1883, este territorio comenzó a recibir diversos tipos de inversión de capital industrial, como por ejemplo: la Companhia Fábrica de Tecidos São Pedro de Alcântara (1871), la Compañía Petropolitana de Tejidos (1873), la Fábrica de Tejidos Dona Isabel (1889), Bebidas Cascata (1903), la Fábrica de Tejidos Cometa (1903), Doces Guerra (1915), Fleischmann Royal (1931) y la Primeira Indústria Brasileira de Feltros Lobera (1941), por citar algunas (Mesquita, 2012).

El desarrollo industrial observado en Magé y Petrópolis permite comprender el inicio del proceso de industrialización en Río de Janeiro, con las características únicas de un país aún

atado a los designios económicos coloniales. Ianni (1963) argumenta cómo el sector agroexportador, que sigue siendo el más importante del país, formó una élite dominante que defendía centrarse en la producción agraria, pero que, por motivos de coyuntura económica, tuvo que cambiar su estrategia a partir de la crisis de 1929<sup>6</sup>.

### **El cierre del Ferrocarril Mauá en el contexto del desmantelamiento de la red ferroviaria brasileña**

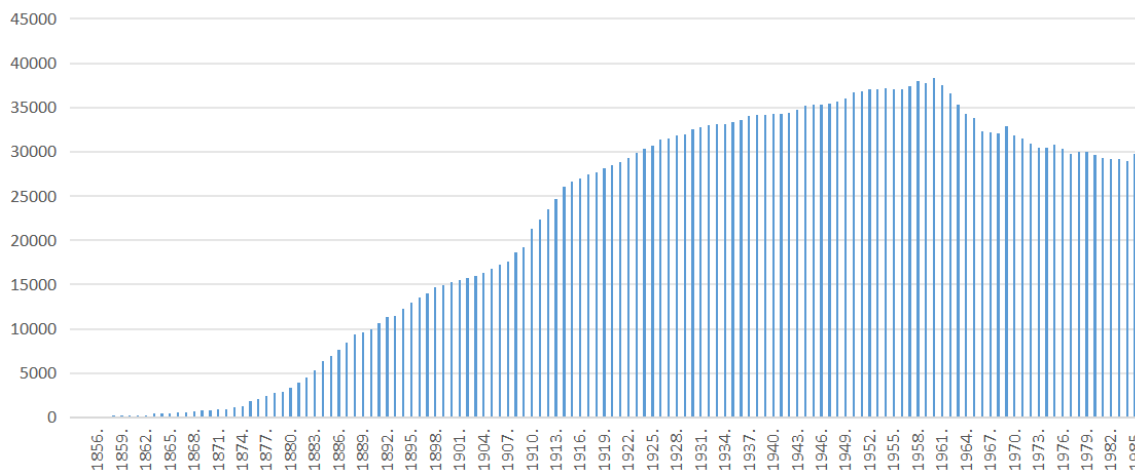
La expansión de la red ferroviaria por el estado de Río de Janeiro se prolongó hasta mediados del siglo XX; sin embargo, los cambios en el panorama político-económico provocaron una reducción de la red, no solo a nivel local, sino también nacional. En 1962, la línea ferroviaria Mauá fue desactivada y permaneció abandonada durante 46 años; no fue hasta 2008 cuando fue declarada patrimonio ferroviario por el Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional. La historiadora Dilma de Paula (2014a; 2010b) llevó a cabo un exhaustivo y excelente estudio histórico sobre cómo se produjo la influencia de los actores económicos en la política brasileña que condujo al desmantelamiento ferroviario y al predominio del transporte por carretera.

El inicio de estos cambios en el crecimiento ferroviario puede observarse en el gráfico 1: los primeros años tras la creación del Ferrocarril Mauá se caracterizaron por un crecimiento constante de la red ferroviaria hasta mediados del siglo XX. Aunque sabemos que los cambios económicos se producen debido a crisis y a nuevos rumbos de inversión, lo que ocurrió en Brasil fue una política de desarticulación del modo ferroviario en el territorio nacional, que se dejó sentir especialmente en el estado de Río de Janeiro, como señalan Paula (2014a) y Rodríguez (2004).

---

<sup>6</sup> La economía brasileña dependía de la producción de café hasta la crisis de 1929, lo que obligó a Brasil a invertir en la industria básica y a producir internamente productos industriales que ya no podía importar. Este periodo tuvo lugar durante el gobierno del presidente Getúlio Vargas (1930-1945), quien invirtió en la creación de empresas nacionales y en la industria nacional, estableciendo medidas para proteger el mercado interno frente a los aranceles sobre los productos importados.

Gráfico 1 - Extensión de la red ferroviaria de Brasil (km) - 1854 - 1985



Fuente: elaborado por la autora a partir de las tablas sectoriales de los siglos XIX y XX facilitadas por el IBGE (2026).

A partir de la década de 1940, se produjo un aumento de la inversión pública en carreteras, debido a la urgencia de conectar todo el país más allá de la región sudeste, la más conectada hasta entonces. El autor Floriano de Oliveira (2003) señala que, dado que las carreteras que se empezaron a construir en Río de Janeiro no formaban parte de un plan de integración con el resto de modos de transporte, las propias carreteras no se cruzaban y se construían en paralelo a las vías férreas para ponerlas en competencia.

Otro factor fue la creación de la Comisión Mixta Brasil-Estados Unidos, fundada en la década de 1950 —cuyo objetivo era elaborar estudios para desarrollar la economía brasileña—; pronto se diagnosticó una falta de infraestructura y la necesidad de remodelar el sistema de transportes, en el que se orientaba a la desactivación de innumerables líneas «no rentables», y se destacaba que los ferrocarriles debían servir únicamente para el transporte de cereales y minerales. El presidente Getúlio Vargas (1951-1954) y su sucesor, Juscelino Kubitschek (1955-1960), siguieron este proyecto y lo integraron en el plan de objetivos de sus respectivos gobiernos. Paula (2010b) señala que, en 1957, existía en la Cámara de Diputados un grupo parlamentario favorable al transporte por carretera que difundía el discurso de que la modernización y el mantenimiento de los trenes resultaban muy costosos, subrayando que ese fue el período de una alianza entre actores políticos, el capital y las instituciones públicas, que juntos respaldaron esta idea en busca de beneficios particulares.

Esse “rodoviarismo” foi, para Accorsi, um verdadeiro movimento que congregou legisladores, administradores e funcionários públicos, engenheiros, técnicos, empreiteiros, entidades empresariais, setores militares etc., que começaram a organizar-se desde o Primeiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem em 1916. Mais do que isso, o rodoviarismo significou a ascensão de uma camada da burguesia nacional às arenas decisórias do setor de obras públicas, por meio da crescente intervenção nas estruturas estatais, principalmente do DNER e dos DERs (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Departamento de Estradas de Rodagem, respectivamente), pregando a sua autonomia frente ao Ministério da Viação e Obras Públicas (depois Ministério dos Transportes) e frente às decisões do Poder Legislativo. Assim, foi se formando uma verdadeira arquitetura político-institucional-clientelista, que solidificava a proposta rodoviária e ao mesmo tempo enfraquecia as demandas ferroviárias. Fruto dessas pressões, o DNER passou por profundas reformas administrativas, ganhando autonomia na implementação das metas rodoviárias. (Paula, 2010b, p. 44)

Con la dictadura civil-militar (1964-1985), el proyecto de desmantelamiento ferroviario se intensificó: se nacionalizaron todas las líneas ferroviarias del país y muchas de ellas quedaron inactivas a partir de la década de 1960, lo que se refleja en el descenso que se observa en el gráfico 1 a partir de ese periodo. La sustitución del modo ferroviario por el rodoviario demuestra que no existían objetivos ni proyectos para una superposición de modos de transporte con el fin de crear una red de transporte sólida que abarcara todo el territorio nacional, sino más bien un enfoque en el aumento del uso de las carreteras y los automóviles en Brasil.

Entendemos que la red ferroviaria es una infraestructura que se inscribe en un sistema de objetos, como explica Santos (2002), en el que está regida por un sistema de acciones, controlado no solo por el Estado, sino también por las fuerzas capitalistas e institucionales. Paula (2010b) examina con gran claridad este sistema de acciones al señalar el surgimiento y el crecimiento de acciones coordinadas de estos grupos políticos y empresarios para cambiar el rumbo de la red ferroviaria. Castilho (2019) define que existe una expoliación del territorio, ya que quienes establecen estos objetos son los actores que los controlan y son ellos quienes determinan de qué manera se utilizarán. Aunque estas últimas medidas de expoliación del territorio resultaron más perjudiciales, al mantener únicamente las rutas estratégicas para la circulación de materias primas, en el siglo XIX la lógica del expolio era la misma: el barón de Mauá y sus accionistas eran los actores influyentes dentro del sistema accionario y, de este modo, tenían el poder de configurar el sistema de objetos en beneficio propio.

## Conclusión

Por lo tanto, podemos concluir que la incorporación del Ferrocarril Mauá influyó en la implantación de la red ferroviaria, lo que supuso una modernización de los flujos de mercancías en el estado de Río de Janeiro. Esta red técnica fue uno de los elementos de reestructuración del espacio por parte del capital, que hizo posible el progreso económico e industrial, tanto a nivel local como nacional. La expansión de las vías férreas, que se produjo a partir de 1854, sentó las bases materiales para la rápida evolución industrial de la década de 1930, en el contexto de la política de sustitución de importaciones.

Sin embargo, con la reestructuración del sistema de transportes brasileño en la segunda mitad del siglo XX, se produjo una intensa inversión en el transporte por carretera y una disminución en el mantenimiento y la expansión del transporte ferroviario. Esta nueva configuración dificultó la formación de una red de transporte diversificada y amplia, capaz de satisfacer las demandas sociales y económicas que surgieron. En el caso de Río de Janeiro, este movimiento tuvo un impacto no solo en los cuellos de botella logísticos que se formaron, sino también en el abandono progresivo de líneas históricas como la Ferrocarril Mauá, un importante patrimonio industrial de la historia económica del país que se encuentra algo olvidado. Son innumerables los retos que plantea mantener preservada la memoria ferroviaria e industrial en Río de Janeiro, que cuenta con decenas de estaciones desactivadas en ruinas y con el propio Museo del Tren cerrado desde hace años, en el que se guarda un rico acervo que se ha mencionado en este artículo.

## Fuentes

Acervo del Museo Imperial de Petrópolis. Disponible en:

<https://dami.museuimperial.museus.gov.br/>

Colección de Leyes del Imperio de Brasil - 1852. Disponible en:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-norma-pe.html>

Estações Ferroviárias do Brasil - Río de Janeiro (2026). Web site. Disponible en:

[http://www.estacoesferroviarias.com.br/index\\_rj.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_rj.htm)

Tablas sectoriales (Estadísticas del siglo XX - IBGE) – Extensión de la red ferroviaria de Brasil (km) - 1854-1985. Disponible en: <https://seculoxx.ibge.gov.br/economicas/tabelas-setoriais/transporte-e-comunicacao/extensao-da-rede-ferroviaria-em-trafego-1854-1985.html>

Reporte de la provincia de Río de Janeiro de 1856. Disponible en:

[http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000504&m=786&n=00124](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000504&m=786&n=00124)

### Bibliografía

Castilho, Denis (2019). “Redes e processos espoliativos no Centro-Norte do Brasil”. In: Oliveira, Floriano de; Oliveira, Leandro Dias de; Tunes, Regina; Pessanha, Roberto (eds.). *Espaço e Economia: Geografia econômica e a economia política*. Rio de Janeiro: Consequência. V.1. pp. 295-320.

Ianni, Octavio (1963). *Industrialização e Desenvolvimento Social no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira S.A.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), *I Centenários das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

Lencioni, Sandra (2007). “Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional”. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. XI, n. 245, ed. 07, p. 1-10. ISSN: 1138-9788.

Marx, Karl (2014). *O Capital - Livro II*. São Paulo: Boitempo, 2014.

Mesquita, Pedro Paulo Aiello (2012). *A formação industrial de Petrópolis : trabalho, sociedade e cultura operária (1870-1937)*. Tesis (Máster en Historia), Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, Brasil.

Oliveira, Floriano José Godinho de (2003). *Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense*. Tesis (Doctorado - Geografia) - Universidade de São Paulo.

Paula, Dilma Andrade de (2014a). “Passado-Presente: A Extinção De Ramais Ferroviários Durante A Ditadura Civil-Militar”. *Revista HISTEDBR On-line*, ed. 56, p. 186-201, DOI:10.20396/rho.v14i56.8640443.

Paula, Dilma Andrade de (2010b). “Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil”. *Revista Brasileira de História da Ciência*, v. 3, ed. 2, p. 142-156. DOI: <https://doi.org/10.53727/rbhc.v3i2.350>

Ribeiro, Felipe Augusto dos Santos (2013). “Uma cidade entre o rural e o urbano: Fábricas, fazendas, tecelões e camponeses em Magé”. *Revista Iluminuras*, v. 14, n. 33. DOI: 10.22456/1984-1191.42306.

Rodriguez, Helio Suêvo (2004). *A formação das estradas de ferro do Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem.

Santos, Milton (2002). *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp.

Silva, Elisiane da; Neves, Gervásio Rodrigo; Martins, Liana Bach (2011). *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães.

Soares, Luiz Carlos (2015). “A indústria na sociedade escravista: um estudo das fábricas têxteis na região fluminense (1840-1880)”. *Revista Travesía*, Vol. 17, Nº 1, pp. 55-77, ISSN 0329-9449.