



**ENAN  
PUR** 2023  
Belém 22 a 26 de maio



## O modelo hegemônico da produção de transporte ferroviário no Brasil: pandemia e renovações do espectro neoliberal

**Jéssica de Fátima Rossone Alves**

Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ

**Carla Hirt**

Instituto Federal do Rio de Janeiro – IFRJ e Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas - PPGDT/UFRRJ

### Sessão Temática 10: Crise sanitária e reestruturação urbana

---

*Resumo. Este artigo realiza uma crítica acerca do transporte operado nas ferrovias brasileiras durante a pandemia de COVID-19. Parte de uma perspectiva histórico-estrutural, analisa o modelo hegemônico da produção de transporte ferroviário no Brasil, discute as consequências deste modelo nos territórios e apresenta as políticas priorizadas pelo Estado brasileiro na conjuntura pandêmica, as quais são fundamentais na garantia da ordem neoliberal, condicionando o planejamento territorial e a gestão da infraestrutura ferroviária. A partir desta leitura, sugere-se que o Brasil poderia ter encontrado nestas infraestruturas uma alternativa logística para o enfrentamento da pandemia, caso a opção política e a gestão das mesmas seguissem outras diretrizes.*

*Palavras-chave:* Ferrovias brasileiras; Território; Pandemia de COVID-19.

### The hegemonic model of rail transport production in Brazil: pandemic and renewals of the neoliberal spectrum

---

*Abstract. This article presents a critique of transport operated on Brazilian railways during the COVID-19 pandemic. Starting from a historical-structural perspective, it analyzes the hegemonic model of railway transport production in Brazil, discusses the consequences of this model in the territories and presents the policies prioritized by the Brazilian State in the pandemic situation, which are fundamental in guaranteeing the neoliberal order, conditioning territorial planning and railway infrastructure management. From this reading, it is suggested that Brazil could have found in these infrastructures a logistical alternative to face the pandemic, if the political option and their management followed other guidelines.*

*Keywords:* Brazilian railroads; Territory; COVID-19 Pandemic.

### El modelo hegemónico de producción del transporte ferroviario en Brasil: pandemia y renovaciones del espectro neoliberal

---

*Resumen. Este artículo presenta una crítica al transporte operado en los ferrocarriles brasileños durante la pandemia de COVID-19. Partiendo de una perspectiva histórico-estructural, analiza el modelo hegemónico de producción de transporte ferroviario en Brasil, discute las consecuencias de este modelo en los territorios y presenta las políticas priorizadas por el Estado brasileño en la situación pandémica, que son fundamentales para garantizar el orden neoliberal, condicionando la ordenación territorial y la gestión de la infraestructura ferroviaria. De esta lectura se sugiere*

*que Brasil podría haber encontrado en estas infraestructuras una alternativa logística para enfrentar la pandemia, si la opción política y su gestión siguieran otras pautas.*

*Palabras clave: Ferrocarriles brasileños; Território; Pandemia de COVID-19*

## 1. Introdução

A pandemia de COVID-19<sup>i</sup> expôs as contradições da lógica capitalista ao atacar todas as bases de sustentação de Estado de bem-estar social que de tempos em tempos se anunciava, mas que nunca se efetivou no Brasil. No quadro nacional, que se engendra em uma tendência mundial neoliberalizante, “historicamente específica, desenvolvida de maneira desigual, híbrida e padronizada de reestruturação regulatória disciplinada pelo mercado” (BRENNER, PECK, THEODORE, 2012, p. 18), o que se nota cada vez mais é precarização, intensificação da exploração da força de trabalho e expropriações variadas.

A questão ambiental pede atenção, posto que a relação de trabalho envolvendo humanos e natureza, metabolismo (MARX, 2013), intensivou-se de tal modo que não se sustenta. Vivenciamos um quadro econômico perturbador e um interregno político no qual o governo federal, de postura obscurantista e anticientificista, conduziu o país em uma crise sanitária sem precedentes. Até a escrita deste artigo, mais de 696 mil vidas foram ceifadas no Brasil<sup>ii</sup>. Este fenômeno merece atenção e contribuições de distintos campos, para entendermos quais elementos, ideários, modelos de sociedade, agentes e geometrias de poder nos levaram a tamanha catástrofe.

A conjuntura pandêmica nos revela questões importantes, pois permite comparações que auxiliam na identificação e no entendimento dos processos relacionados ao capitalismo, ao neoliberalismo e às ferrovias brasileiras. Se pensarmos no capitalismo como algo sempre acelerado, rápido, veloz – como por muito tempo ficou simbolizado na imagística das ferrovias e dos trens (HOBBSAWM, 1977) a pandemia inicialmente parecia um freio no sistema, pois algumas atividades foram interrompidas, suspensas, postergadas, ainda que temporariamente. No entanto, o capitalismo em sua fase neoliberalizante se encontra consolidado espacialmente e socialmente e se expressa na política e na gestão das ferrovias brasileiras na atualidade.

Sendo o modo de produção e reprodução das condições materiais mais abrangente no mundo, a história da humanidade mostra que o capitalismo se perpetua e se fortalece através dos séculos, apesar de todas as suas contradições. A crítica que surgiu na obra marxiana já o descrevia como uma complexa relação social, com conflitos que se intensificam no processo de revolucionamento dos meios técnicos, como no caso do advento das ferrovias. Nesse sentido, o que se verifica na atualidade e pode ser observado nas ferrovias brasileiras é que, com a instauração de uma ordem neoliberal, os processos tomaram outras proporções e velocidades. O ritmo da acumulação em sua tendência acelerada avança o capital, e assim avançam as desigualdades.

Vimos que, pelo mundo afora, ferrovias foram acionadas na logística de combate ao coronavírus, geridas de forma aliada aos interesses sociais. Devido a características como maior capacidade, segurança, pontualidade, menor índice de acidentes e boa eficiência energética, o modal ferroviário foi essencial para suprir necessidades básicas das populações como alimentação,

medicamentos, equipamentos hospitalares e sanitários em lugares como Espanha, Índia e Rússia (UIC, 2020). As ferrovias foram essenciais nestes países principalmente no que se refere à pontualidade frente a tantas emergências no setor de saúde. No entanto, no Brasil a realidade foi diferente. O modal ferroviário brasileiro, que de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), caracteriza-se “por sua capacidade de transportar grandes volumes, com elevada eficiência energética, principalmente em casos de deslocamentos a médias e grandes distâncias, com maior segurança em relação ao modal rodoviário, menor índice de acidentes e de incidência de furtos e roubos” (ANTT, 2018, p. 65), seguiu como nos anos anteriores, em dinâmica tão desenfreada que permite a analogia com o próprio capital.

Por isso, apresentamos uma crítica acerca da produção de transporte<sup>iii</sup> nas ferrovias brasileiras e sobre a conformação dos territórios que abrangem, distinguindo temporalmente a conjuntura pandêmica e trazendo aspectos históricos requeridos para a sua compreensão; analisamos o modelo hegemônico da produção de transporte ferroviário para compreendermos seus meios de constituição e perpetuação; e enfocamos ferrovias que produzem mais toneladas úteis tracionadas na atualidade em virtude da lida com o minério de ferro: a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), concedidas à Vale S/A; e a Malha Regional Sudeste (MRS), concedida à MRS Logística S/A.

Com perspectiva multidisciplinar, consideramos a confluência entre o objeto empírico e objeto teórico. Esta confluência pode ser descrita pelo conceito de *neoextrativismo* que, além de descrever e explicar, detém caráter de denúncia e poder mobilizador, remetendo às assimetrias observadas no contexto latino-americano desde a colonização e ao acirramento de uma lógica de despossessão relacionada a modelos insustentáveis de desenvolvimento (SVAMPA, 2019).

A pandemia, que implicou entraves em termos de observação, tornou-se também oportunidade. Encontramos meios de investigação de forma remota e, assim, constituiu-se o objeto empírico. Acompanhamos mobilizações protagonizadas por redes e organizações como o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), a Articulação Internacional das Atingidas e dos Atingidos pela Vale (AIAAV) e sobretudo a Rede Justiça nos Trilhos (JnT), que contesta a atuação de empresas do setor da mineração e o seu inegável atrelamento ao setor ferroviário. Como uma rede, a JnT tem atuação consolidada nacionalmente, promovendo a interface com a abordagem acadêmica sobre as lutas e mobilizações – o que se verificou no *Seminário Internacional sobre Direitos Humanos e Empresas. Povos, Comunidades, Natureza: Insurgências frente ao extrativismo predatório*<sup>iv</sup> – organizado pela JnT, pelo Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais (CLACSO) e pelo Grupo de Estudos Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente da Universidade Federal do Maranhão (GEDMMA/UFMA). Por outro lado, para encontrar o objeto teórico, apoiamo-nos no que “Marx chamaria de método de descenso – partimos da realidade imediata ao nosso redor e buscamos, cada vez mais profundamente, os conceitos fundamentais dessa realidade” (HARVEY, 2013, p. 19). Com esses conceitos pudemos fazer o caminho inverso – o método de ascenso – com uma visão que nos permitiu interpretar a inserção do objeto de pesquisa no mundo através de conceitos, noções e expressões condizentes.

“Não se entendem as partes sem o entendimento do todo, e esse entendimento passa, hoje, pela economia política” (SANTOS, 1994, p. 119). Considerando esta passagem, a construção do objeto teórico é feita a partir do prisma do materialismo histórico e dialético, que nos é útil para observar criticamente o revolucionamento dos meios técnicos e enfatizar os papéis atribuídos às ferrovias nas relações capitalistas e neoliberais no Brasil. Consideramos a literatura marxista sobre a produção capitalista do espaço e as infraestruturas e nos fundamentamos em pensadores de perspectiva crítica e não a-histórica, almejando contribuir para a compreensão das condicionantes na conformação dos territórios no processo de acumulação de capital relacionado às ferrovias no Brasil. Tal abordagem nos oferece fundamentos para a compreensão do percurso histórico, bem como para a abordagem da atualidade.

Este artigo está compartimentado em quatro seções além desta introdução e das considerações finais. Em *Coqueluches ferroviárias* partimos de uma abordagem histórico-estrutural, enfocando as primeiras relações que estruturam as geometrias de poder em torno de algumas ferrovias brasileiras. Em *Trens de carga como serviços essenciais* apresentamos os principais questionamentos e problematizações, abordando a catástrofe vivida no Brasil em meio à pandemia de COVID-19 e sua relação – ou falta de – com os trens de carga enquanto serviços essenciais. Em *Pandemia: um freio no sistema?* nos debruçamos sobre experiências e conflitos relacionados ao setor de mineração no século XXI e indagamos sobre o rumo dos acontecimentos. Por fim, em *As renovações do espectro neoliberal* apresentamos indícios de que a pandemia não constitui um freio no sistema, tendo como base a análise das políticas públicas em vigor e o seu papel na garantia da ordem neoliberal. Apesar de manterem certa autonomia entre si, há um fio condutor entre as seções pensado para a investigação da relação causa-consequência do modelo hegemônico da produção de transporte nas ferrovias brasileiras.

## 2. Coqueluches ferroviárias

Partimos da constituição histórica da infraestrutura ferroviária brasileira para chegarmos a compreensão dos princípios hegemônicos de sua conformação atual. Compreender as primeiras relações de poder em torno de algumas ferrovias é essencial.

O advento das ferrovias deu-se na Inglaterra no final do século XVIII e início do XIX, atendendo a demandas industriais e, em seguida, outros usos. Em poucas décadas, as ferrovias se estabeleceram nos principais centros daquela época, no período caracterizado como Revolução Industrial, e se difundiram pelo mundo. Emolduradas pelo capitalismo e com o revolucionamento técnico dos meios de produção, as “coqueluches ferroviárias” (HOBSBAWN, 1977, p. 62), constituíram um período de especulação aparentemente irracional que foi determinante para a transformação das condições materiais de produção e, conseqüentemente, para a conformação dos territórios. Ao passo que transformavam as noções humanas de espaço, tempo e velocidade, as ferrovias revelavam de modo tangível as transformações das sociedades. Tornaram-se um dos principais símbolos daquele período, sendo “o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular” (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

Ocorre que ao serem implantadas, as ferrovias contribuíram para constituição e perpetuação de um desarranjo social caracterizado justamente na distinção entre o erudito e o popular. Foi, inclusive, ao observar este desarranjo que Marx teorizou e ilustrou o modo de produção capitalista (MARX, 2013).

Esse processo de ruptura não ficaria restrito à Europa. “Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada” (HOBBSAWM, 1977, p. 61). Este foi o caso do Brasil, onde a implantação das primeiras ferrovias data dos anos 1850, em processo parecido com aquele observado na Europa. É certo que as ferrovias na Europa e no Brasil foram implantadas em contextos díspares, mas o desarranjo social e as contradições pontuadas anteriormente têm similaridades no contexto brasileiro.

Contudo, o Brasil apresentou outras questões por sua constituição capitalista tardia, periférica e dependente, e do seu papel primário-exportador na divisão internacional do trabalho e da produção – consequência de seu passado colonial. A Revolução Industrial – e as ferrovias – refletiram-se do outro lado do oceano por força de um processo civilizatório, no qual o Brasil passou da condição de feitoria colonial portuguesa à condição de país aspirante ao comando de seu próprio destino (RIBEIRO, 1978). Neste processo, que envolveu a distinção de classes sociais, o Estado brasileiro estava pautado num liberalismo econômico clássico e num progressismo – a princípio, meramente tecnológico – que resultaram na incorporação do modo de produção capitalista simultaneamente à implantação de boa parte de sua infraestrutura ferroviária. As relações de produção nas quais o Brasil se engajou, com sua economia baseada essencialmente na exportação de produtos primários, não teria sido possível sem a implementação de uma infraestrutura ferroviária. Portanto, depreendemos que o Brasil viveu um momento no qual muitas ferrovias não só foram idealizadas e implantadas, mas tiveram um papel fundamental em articulações políticas e congruências econômicas, na constituição espacial de centros urbanos brasileiros e subúrbios, e na conformação territorial propriamente dita.

A partir dos anos 1850, e intensivamente entre os anos 1870 e 1920 (BARAT, 1978), houve a maior expansão do sistema ferroviário brasileiro – a coqueluche ferroviária brasileira. Data daquela época a implantação da maior parte da atual Malha Regional Sudeste<sup>v</sup> cujo traçado esteve relacionado à cultura do café na região do Vale do Paraíba – a princípio, em território fluminense e, logo em seguida, paulista. Tal extensão ferroviária consolidou-se espacialmente e socialmente ainda no século XIX como um forte condicionante do território da região Sudeste.

Na sequência do que se nota no histórico da MRS e algumas outras malhas, o Brasil parece ter ficado com algumas sequelas que de tempos em tempos voltam a aflorar. Isso pode ser observado no histórico da Estrada de Ferro Vitória a Minas, idealizada ainda no século XIX, com sua primeira seção inaugurada no início do século XX. Por conta das modificações de traçado, que seguiam oscilações econômicas e interesses políticos que reverberavam de uma dependência externa, a EFVM consolidou-se apenas no final daquele século, em um processo dispendioso que acompanhou tendências econômicas relacionadas aos produtos primários – a princípio, o cultivo do café e, em seguida, a extração de minério na região do Quadrilátero Ferrífero, Minas Gerais.

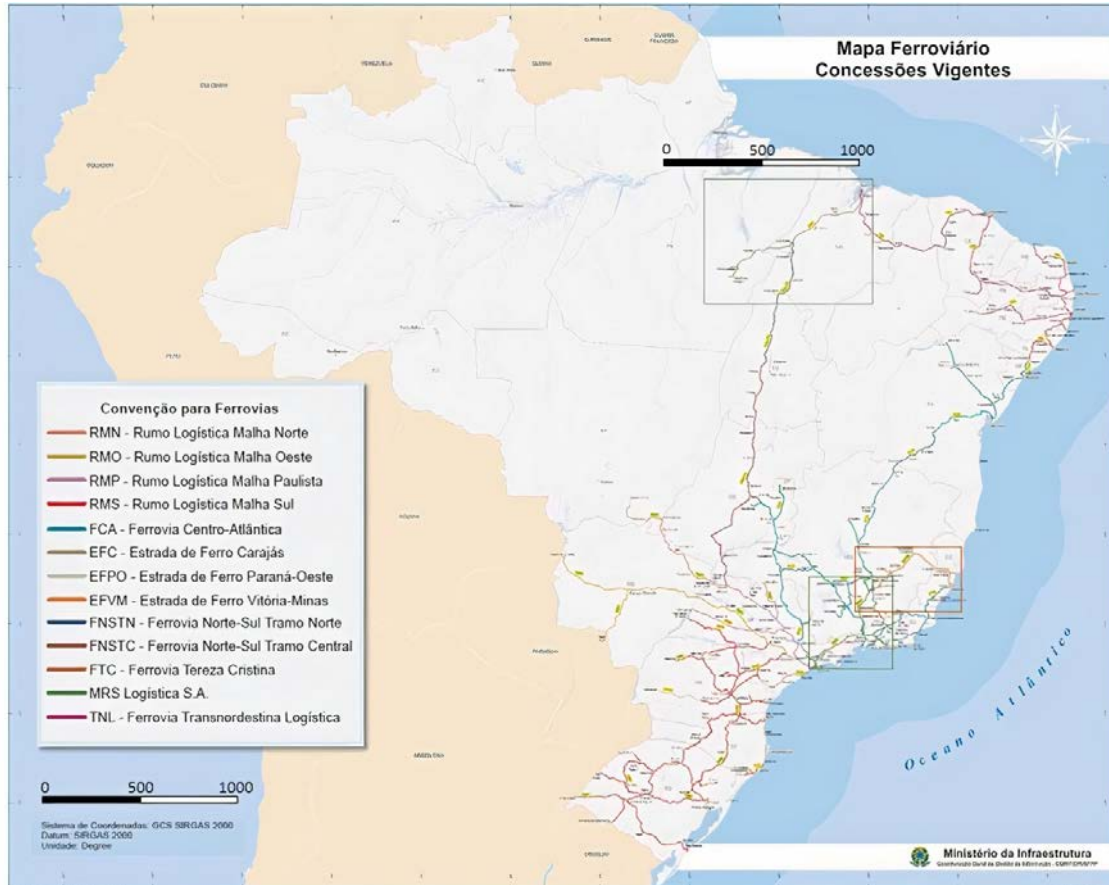
No último quartel do século XX, sequelas podem ser observadas na conformação de outras ferrovias: a Estrada de Ferro Carajás inaugurada em 1985 e a Ferrovia do Aço inaugurada em 1989. A EFC é parte de um projeto gestado durante a Ditadura Militar – o Projeto Grande Carajás – idealizado assim que foram descobertas as reservas de minério de ferro na Serra do Carajás, Pará. Consolidou-se como um elemento crucial na configuração espacial e na conformação dos territórios que abrange, desde o sudeste paraense até o litoral maranhense, tendo sido duplicada recentemente, entre 2010 e 2018. Tal ampliação deu-se mediante a implantação do Projeto S11D que, entre outros objetivos, visou i) a abertura de uma nova mina; ii) a construção de uma planta de beneficiamento a seco; iii) a construção do Ramal Ferroviário do Sudeste do Pará, da Rodovia em Canaã dos Carajás e a expansão do Terminal Portuário de Ponta da Madeira, tendo como motivo principal a elevação da produção de minério de ferro (FAUSTINO, FURTADO, 2013). Já a Ferrovia do Aço era idealizada desde meados do século XX, em virtude da crescente demanda de transporte de minério entre o Quadrilátero Ferrífero e a Usina da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda<sup>vi</sup>. Considerando o quadro brasileiro no final do século passado, vemos que estas ferrovias são testemunhas do fim da era nacional-desenvolvimentista e do fortalecimento neoliberal no Brasil.

Certamente, muito do que notamos na atualidade é consequência da mundialização do capital e das crises e rodadas de neoliberalização (BRANDÃO, 2017) que mostram como as privatizações, a internacionalização da economia, a destruição de postos de trabalho, de direitos e de garantia – observados no setor ferroviário – contribuem para um Brasil cada vez mais desigual. Estes são processos imprescindíveis para a concretização e perpetuação do modo de produção capitalista, pois “somente no mercado mundial o dinheiro funciona plenamente como a mercadoria cuja forma natural é, ao mesmo tempo, a forma imediatamente social de efetivação do trabalho humano in abstracto” (MARX, 2013, p. 284). Com o neoliberalismo, espectro que “se tornou hegemônico como modalidade de discurso e passou a afetar tão amplamente os modos de pensamento que se incorporou às maneiras cotidianas de muitas pessoas interpretar, viverem e compreenderem o mundo” (HARVEY, 2008, p. 13), o capital logrou persistir, assim como a lógica do transporte operado nas ferrovias brasileiras.

Construções, ampliações, adaptações e reorientações das ferrovias brasileiras nas últimas décadas evidenciam questões fundamentais para compreender a commoditificação da produção do que quer que seja, em outras palavras, a padronização produtiva para ser negociada no mercado mundial. Nesse sentido, nada foi tão categórico quanto a instituição do Programa Nacional de Desestatização, nos anos 1990, e o direcionamento dado à infraestrutura ferroviária brasileira nesse programa: as ferrovias foram entregues pelo Estado à iniciativa privada em contratos de concessão que perduram até a atualidade. Em função de tais marcos regulatórios, estão em vigência variados contratos de concessão e subconcessão para empresas especializadas em logística e transporte de produtos primários e está em andamento a expansão da malha ferroviária visando uma melhor integração das regiões produtoras aos portos (ANTT, 2020).

Com isso, a Malha Regional Sudeste, com mais de 1.600 quilômetros, foi concedida à empresa MRS Logística S/A, em 1996; as ferrovias Estrada de Ferro Carajás, com cerca de 980 quilômetros, e Estrada de Ferro Vitória a Minas, com

cerca de 895 quilômetros, foram concedidas à empresa Vale S/A, em 1997. Um panorama das ferrovias concedidas pode ser observado a seguir. Estas ferrovias abrangem, respectivamente, quase trinta municípios e mais de 100 comunidades quilombolas e indígenas no Pará e no Maranhão; mais de 100 cidades mineiras, fluminenses e paulistas; e mais de 40 cidades entre Minas Gerais e Espírito Santo, incluindo o território Krenak no Vale do Rio Doce.



**Figura 01.** Mapa das ferrovias concedidas em 2019. (Fonte: Minfra, adaptado).

Um olhar certo sobre as ferrovias brasileiras observa o seu persistente papel de escoamento da produção primário-exportadora do Brasil, que se insere internacionalmente como um dos principais exportadores de commodities. Em grande medida, tal produção é transportada por ferrovias desde as regiões interioranas até as regiões costeiras. Com isso, é possível compreender que através da concessão das ferrovias brasileiras foi conferido às concessionárias um maior poder sobre os seus territórios de abrangência. Já havia sido constatado que a privatização dos setores responsáveis pela infraestrutura tem como consequência a privatização dos processos de planejamento e de controle territorial (VAINER, 2007) e, no caso da infraestrutura ferroviária, isto se nota em muitos aspectos. Ao identificarmos a consolidação deste caráter operacional nas ferrovias brasileiras, que se mantém hegemônico ao longo das rodadas de neoliberalização, constatamos o poder e a influência que determinados agentes – empresas, sociedades anônimas – têm sobre os locais de abrangência das ferrovias, configurando coerências estruturadas no espaço (HARVEY, 2005).

Conforme estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), concessões ferroviárias no Brasil apresentaram resultados positivos em investimentos e produção no início do presente século, porém as ferrovias tornaram-se “apenas um meio de transporte eficiente para as commodities agrícolas e minerais negociadas pelo país, produzidas ou extraídas em áreas



tradicionais ou em novas fronteiras de monocultura” (IPEA, 2010, p. 04), sendo o desenvolvimento socioeconômico nas regiões por onde passam considerado irrelevante. Esta constatação confere com o que regulamenta a Lei Complementar n.º 87/1996 (Lei Kandir), outra medida dos anos 1990, que isentou o pagamento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre as exportações de produtos primários. Em virtude de tal Lei, estados brasileiros deixaram de arrecadar um montante significativo a cada ano, o que impulsionou as desigualdades<sup>vii</sup>.

Depreendemos que, se por um lado o transporte operado nas ferrovias brasileiras constitui fonte de riquezas, por outro, contribui para o aprofundamento das desigualdades, pois tais riquezas permanecem concentradas. E considerando que a competição territorial por trás das relações do cotidiano tem suma importância no processo de acumulação de capital, entendemos que tais desigualdades configuram um quadro de desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2006; SMITH, 1988).

No uso geopolítico do território, a descartabilidade (de territórios, pessoas, instituições etc.) foi a marca maior da experiência brasileira de rápido crescimento econômico. Assim, é importante entender as formas através das quais a expansão e apropriação territoriais, a natureza de extensividade da acumulação, o privilégio da órbita da circulação dos capitais e o controle inabalável da propriedade (rural e urbana) fundiária foram funcionais às equações políticas e econômicas férreas que se estruturam no país ao longo de sua história. Analisar a natureza da hegemonia das cúpulas políticas mercantis territoriais que dominam o Brasil, que são sedimentados na terra, possuem apego patrimonialista orgânico com a terra-propriedade, são praticantes de atividades econômicas itinerantes, com destaque para a agricultura (Furtado, 1972 e Cano, 2007), a extração mineral, a apropriação privada perene do território, em contínua “fuga para a frente” (Tavares, 1999), tendo à disposição abundantes terras, força de trabalho, recursos naturais, infraestrutura estatal, subsídios públicos etc (BRANDÃO, 2010, p. 56).

No conjunto destas problemáticas, o capital financeiro cumpre um papel fundamental nas operações de extração de matérias-primas e na intensificação da exploração da natureza, assim como a variação dos preços das commodities nas bolsas de valores, mas também a organização da logística para a circulação do capital (SVAMPA, 2019). Depreendemos que a problemática em torno das ferrovias brasileiras indica o papel da logística como ciência que permite ao capital romper e controlar fronteiras e territórios em função de sua ânsia impetuosa de circulação, bem como discrimina os principais motivos pelos quais a despossessão é um dos artifícios mais comuns de acumulação dentro de uma lógica de desenvolvimento que se mostra insustentável.

O panorama das ferrovias brasileiras ao longo da pandemia de coronavírus mostra que o Brasil ainda está lidando com sequelas das coqueluches ferroviárias. O que vemos são aspectos complementares de uma nova razão do mundo, que estruturam e organizam não apenas a ação dos governantes, mas a própria conduta dos governados, através da generalização da concorrência como norma e da empresa como modelo de subjetivação (DARDOT & LAVAL, 2016). Tais aspectos têm essência capitalista mais intensa e desenfreada, podendo ser observados nas organizações empresariais que se beneficiam da infraestrutura ferroviária brasileira e, de modo mais perceptível, na crescente velocidade das composições ferroviárias que trafegam pelo território brasileiro carregando commodities ao mercado mundial.

### **3. Trens de carga como serviços essenciais**



No mês de março de 2020 foram notificadas as primeiras mortes de brasileiros em virtude do novo coronavírus, nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Ainda com pouco conhecimento sobre o vírus, medidas imediatas foram tomadas por algumas instituições e pelo Governo Federal. De acordo com o Decreto n. 10.282, de 20 de março de 2020 ficaram estabelecidos os serviços considerados essenciais, com o objetivo de “impedir a interrupção de atividades e do fornecimento de insumos e materiais necessários à sobrevivência, saúde, abastecimento e segurança da população” (BRASIL, 2020). Nos meses seguintes foi conferido aos governos estaduais e municipais a autoridade para adotar medidas conforme situações locais, num entendimento de que todas as esferas de governo são responsáveis pelo gerenciamento da crise, sem desonerar o Governo Federal.

Do referido decreto a essencialidade dos “serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral”, assim como as “atividades de comércio de bens e serviços, incluídas aquelas de alimentação, repouso, limpeza, higiene, comercialização, manutenção e assistência técnica automotivas, de conveniência e congêneres, destinadas a assegurar o transporte e as atividades logísticas de todos os tipos de carga e de pessoas”, vigorou até a sua revogação no Decreto n.º 11.077, de 20 de maio de 2022. O transporte ferroviário de pessoas e de cargas ficou, portanto, caracterizado como serviço essencial. Esta atenção possuiria, a princípio, certa pertinência ao considerar o transporte de pessoas que prestam serviços essenciais à sociedade, bem como o transporte de itens necessários à sobrevivência da população.

Contudo, o percentual da infraestrutura ferroviária brasileira destinado ao transporte de passageiros é ínfimo e a maior parte das cargas transportadas está longe de ser destinada à população brasileira. Na atualidade, mais de século e meio após a implantação dos primeiros trilhos, o sistema ferroviário brasileiro possui cerca de 32.000 quilômetros de extensão distribuídos de modo desigual no território, dos quais nem 10% são para o transporte de passageiros. São mais de 30.000 quilômetros de ferrovias utilizadas predominantemente para o transporte de cargas em longas distâncias e pouco mais de 1.500 quilômetros de trilhos utilizados exclusivamente para o transporte de passageiros em trens urbanos, turísticos e metrô (ANTT; ANPTrilhos, 2023), cuja maior parte está concentrada em centros metropolitanos ao longo da costa. Há somente duas linhas regulares para o transporte de pessoas em longas distâncias, que compartilham os trilhos com trens de carga e, por isso, têm poucos horários semanais. Uma dessas linhas está na região Sudeste e faz a rota entre Belo Horizonte e Vitória, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas; a outra está nas regiões Norte e Nordeste, entre Pará e Maranhão, e faz a linha Paraupébas a São Luís pela Estrada de Ferro Carajás. Ambas são operadas pela Vale S/A.

A população brasileira usufrui de uma parte ínfima da infraestrutura ferroviária de seu país. Inferimos que a maior parte das operações nas ferrovias brasileiras durante a pandemia refere-se ao transporte de cargas. Vale a pena, então, distinguirmos qual é a importância das cargas transportadas pelas ferrovias brasileiras neste momento caótico, posto que a essencialidade descrita no decreto refere-se à continuidade das “atividades logísticas de todos os tipos de carga”, mas especifica o transporte de “insumos e materiais necessários à sobrevivência, saúde, abastecimento e segurança da população”.

Direcionando a atenção ao caráter singular do sistema ferroviário brasileiro no que se refere ao seu persistente papel através da história, destacam-se algumas malhas ferroviárias: i) Estrada de Ferro Carajás, que abrange o território do Pará e do Maranhão, ligando 28 municípios entre o interior paraense e a zona portuária,

em São Luís; ii) Estrada de Ferro Vitória a Minas, que abrange mais de 40 cidades entre a região metropolitana da capital mineira ao Porto de Tubarão, no Espírito Santo; e iii) Malha Regional Sudeste, que passa pelos territórios de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, conectando mais de 100 cidades entre o interior mineiro e os litorais fluminense e paulista.

A abrangência destas ferrovias indica o seu potencial se usadas em benefício da população. No entanto, elas são exploradas atualmente sobretudo para o transporte de commodities minerais. Relatórios da ANTT nos últimos anos revelam que estas ferrovias lideram a produção do transporte ferroviário em toneladas úteis tracionadas (TU) e em toneladas por quilômetro útil (TKU). A EFC lidera o ranking, a MRS aparece em segundo lugar e a EFVM em terceiro. Juntas, estas ferrovias transportaram cerca de 3/4 da produção de todas as ferrovias brasileiras nos últimos anos e este percentual foi similar em 2020<sup>viii</sup>. Em tabelas que detalham as atividades dos últimos anos, destaca-se o transporte de combustíveis como álcool, gasolina, diesel e carvão mineral; materiais de construção civil; soja e farelo de soja; produtos siderúrgicos, mas sobretudo minério de ferro, evidenciado em função do alto peso específico em relação aos outros produtos transportados, mas também pelo montante.

Compreendemos, portanto, que um traço predominante na produção ferroviária brasileira é o transporte de minério de ferro do interior do país aos portos, através do transporte operado nestas malhas. Este é um aspecto que tem condicionado sobremaneira a essencialidade dos trens de carga nas ferrovias brasileiras, em detrimento de um uso mais condizente ao benefício da população. Mas a produção de transporte atual não é novidade. O conjunto de anuários e relatórios da referida Agência mostra que este é o padrão das atividades pelo menos desde o início do presente século, o que é um reflexo do quadro econômico e político mundial no qual a produção primário-exportadora do Brasil se insere. Notamos que, por aspectos históricos e geopolíticos que discriminam o papel do Brasil na economia mundial, as ferrovias brasileiras conformam-se para transportar cargas entre regiões específicas do território, atendendo ao escoamento de certas produções – havendo, portanto, uma especialização funcional.

Para compreender, é preciso considerar os quadros da economia política na escala mundial nos anos anteriores à concessão das ferrovias, principalmente a partir dos anos 1970, quando acontecia a liberalização da economia chinesa e a adoção do neoliberalismo como diretriz da administração e do pensamento econômico por parte dos Estados do mundo (HARVEY, 2008). Nos anos que seguiram, o Brasil intensificou a abertura da economia e promoveu a privatização de grandes empresas estatais, como a Companhia Vale do Rio Doce, atual Vale S/A. Então iniciou-se um processo crucial para o entendimento da essencialidade das ferrovias brasileiras na conjuntura pandêmica, referente a uma geopolítica na qual a China emergiu disputando influência no cenário internacional.

A China é a principal importadora do minério de ferro brasileiro nos últimos anos. O produto lhe serve como matéria-prima à indústria siderúrgica, já que o país produz cerca de metade do aço usado em todo o mundo na atualidade. A China consumiu cerca de 60% do minério de ferro que foi exportado a cada ano, em média, pelo Brasil no presente século (ME, 2021). Sendo o Brasil um dos maiores produtores globais de minério de ferro, especialmente pelas atividades da Vale S/A; sendo o valor de uso do minério de ferro brasileiro reconhecido pelo seu alto teor de ferro; e considerando os interesses chineses na importação, encontra-se coerência no fato de que a exportação do produto disparou desde o início do presente século, tendo como seu principal destino a China. De fato, a economia do

Brasil se sustentou, nos últimos anos, em grande parte pela forte demanda chinesa por matéria-prima. A forma que a política interna do Brasil encontrou para lidar com os efeitos das últimas crises econômicas relacionou-se ao comércio com aquele país, especialmente no que se refere ao capital excedente (HARVEY, 2012).

A China consumiu praticamente metade da oferta de minério de ferro do mundo na primeira década do presente século, sendo que boa parte é de proveniência brasileira. Em 2019, o país consumiu quase 50% do total dos produtos exportados pelo estado do Pará, dos quais cerca de 65% corresponde ao minério de ferro transportado pela EFC. No que se refere à região Sudeste, a China consumiu cerca de 30% do total das exportações de Minas Gerais, onde o minério de ferro transportado pela MRS Logística e pela EFVM corresponde a cerca de 30% do total das exportações do estado (ME, 2021). Com isso, inferimos que “a compreensão das dinâmicas regionais brasileiras, que emerge da reorganização oriunda das mudanças no capitalismo global, passa pelo entendimento do papel da economia chinesa enquanto agente dominante no processo de acumulação e organização dos territórios” (WERNER, 2020, p. 146).

As ferrovias brasileiras não estão distantes da complexidade destes processos, porque sem o transporte operado nas mesmas, o minério de ferro extraído não teria chegado sequer aos portos. Logo compreendemos que longe de ser voltado à sobrevivência, saúde, abastecimento e segurança da população brasileira, nos moldes do referido Decreto, a infraestrutura ferroviária brasileira serve majoritariamente ao transporte de produtos primários, principalmente commodities minerais destinadas ao estrangeiro, o que corrobora com a presença no referido decreto das “atividades de lavra, beneficiamento, produção, comercialização, escoamento e suprimento de bens minerais” (BRASIL, 2020), também identificadas como serviços essenciais.

É esta a essencialidade de grande parte dos trens de carga que trafegam pelas ferrovias brasileiras na atualidade – muito diferente do que sucedeu em vários países mundo afora, conforme os dados apresentados no relatório *RAILsilência* (2020), pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), que mostra diversas situações ao redor do mundo nas quais a COVID-19 foi enfrentada *nas ferrovias e com as ferrovias*. Além de demonstrar que a pandemia impulsionou o uso da infraestrutura ferroviária como um meio mais seguro, ágil e eficiente para transportar alimentos e equipamentos em países como Inglaterra, o relatório mostra que o transporte ferroviário de cargas aumentou especialmente nos trajetos mais longos, na região entre China-Rússia-Letônia-Kaliningrado, ainda que houvesse nesses locais a diminuição relativa de cargas a transportar, reflexo dos *lockdowns* sobre algumas atividades produtivas.

Além disso, tal relatório mostra algo que se mostraria impraticável no Brasil: a conversão de trens de alta velocidade em “trens medicalizados” que ocorreu na França. Estes foram transformados em enfermarias para transportar pacientes com COVID-19 em coma induzido, do leste do país onde os hospitais estavam no limite de capacidade, a oeste, onde ainda havia leitos, amenizando a carga sobre as instalações médicas e garantindo melhores cuidados aos pacientes (UIC, 2020). Na Índia ocorreu algo parecido quando o governo transformou vagões em “salas de isolamento sobre trilhos”. De acordo com o Ministério das Ferrovias do país, em abril de 2021 mais de 4.000 vagões já tinham sido convertidos (FINANCIAL EXPRESS, 2021). E com o aumento dos casos, o governo da Índia improvisou os “trens expressos de oxigênio” para enfrentar as emergências, colocando caminhões de oxigênio sobre vagões de trem para que fossem transportados com mais agilidade (INDIA TV NEWS, 2021).

Um outro exemplo possível é a rota de transporte ferroviário China – Europa, que ficou em evidência a partir de junho de 2020, quando um trem enviado da China chegou com suprimentos de combate ao Covid-19 na Espanha. Em agosto de 2020, um trem que saiu de Qingdao, na China, chegou a Madrid carregado de máscaras de proteção. Tendo em vista as emergências da Espanha naquele momento, percorreu a distância recorde de 14.133 quilômetros e, por isto, a rota percorrida ficou conhecida como “*ruta de las mascarillas*” (EL PAÍS, 2021).

Por fim, podemos evidenciar o uso das ferrovias durante a pandemia na Rússia. Naquele país, além de as ferrovias serem amplamente utilizadas para o transporte de cargas em geral durante a pandemia, muitas delas voltadas ao bem estar da população, também utilizou-se os vagões de trem nos planos de imunização da população. No “comboio médico” *Academician Fiodor Uglov*, os vagões foram equipados como salas de espera e enfermarias tendo, inclusive, salas de aplicação de vacinas como a Sputnik V, a primeira vacina contra Covid-19 registrada no mundo (PÚBLICO, 2021).

#### 4. Pandemia: um freio no sistema?

Ainda que os anos 1990 sejam considerados um marco da instituição da neoliberalização no Brasil, evidenciamos que no presente século o Brasil já passou por diferentes rodadas de neoliberalização e experimentações re-regulatórias (BRANDÃO, 2017); atualmente o neoliberalismo predomina orientando internamente a prática efetiva dos governos, das empresas e, além disso, a configuração dos territórios, o que afeta cotidianamente a vida de muitas pessoas.

Em decorrência dos impactos nos territórios onde atua, a Vale S/A foi motivo da criação, em 2010, da *Articulação Internacional dos Atingidos e Atingidas pela Vale*. Em 2012, a empresa foi eleita a pior do mundo no *Public Eye Awards* (FAUSTINO, FURTADO, 2013). Em 2020, foi imputada no 45º Conselho de Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas (ONU) cujo relatório que diz que a empresa teve conduta criminosa e imprudente no caso de Brumadinho, e que violou uma série de direitos no Quadrilátero Ferrífero e em Piquiá de Baixo, no corredor Carajás. Contudo, nada disto foi capaz de frear suas atividades.

Após a *tragédia-crime* em Mariana, em 5 de novembro de 2015, confabulou-se um possível freio nas atividades de mineração e, por conseguinte, na produção de transporte pelas ferrovias. O rompimento da barragem denominada “Fundão”, que acomodava rejeitos da extração do minério feita pela Samarco, empresa formada pela Vale S/A em parceria com uma empresa estrangeira, afetou toda a região, atingindo 35 municípios. Milhões de metros cúbicos de lama tóxica foram despejados num percurso de centenas de quilômetros de rios, dezenove pessoas morreram e mais de mil famílias ficaram desabrigadas. Os distritos Bento Rodrigues e Paracatu foram completamente destruídos (LASCHEFSKI, 2019).

Algum tempo depois, com a *tragédia-crime* em Brumadinho, em 25 janeiro de 2019, ensaiou-se um possível freio. No episódio, o rompimento da barragem da mina “Córrego do Feijão” matou mais de 250 pessoas e a contaminação por lama tóxica se estendeu por mais centenas de quilômetros de rios (LASCHEFSKI, 2019). Os articuladores do mercado do minério de ferro ficaram preocupados com a disponibilidade do produto, dadas as interrupções na produção, e houve também preocupação em relação à perda potencial de carga com o plano de extração após a tragédia.

Esses eventos figuram entre os maiores crimes ambientais do mundo no setor de mineração e foram precedidos por uma série de incidentes semelhantes que ocorreram nos arredores do Quadrilátero Ferrífero, hoje região especializada na extração de minério, mas que continha abundante biodiversidade do Cerrado e da Mata Atlântica. Tais incidentes sugerem uma negligência de longa data e apontam para a natureza sistêmica da ineficiência nos processos de tomada de decisão em torno de licenças ambientais e fiscalização. Nesta perspectiva, empresas de mineração estariam praticando formas de acumulação por despossessão no território<sup>ix</sup>; e os eventos seriam o auge dos desastres iniciados com o licenciamento ambiental. Após os desastres, os marcos regulatórios de fiscalização e reparação foram flexibilizados (LASCHEFSKI, 2019); então as empresas de mineração fortaleceram não só seus interesses frente às demandas das vítimas, mas também o controle territorial.

Notamos que tais eventos pouco ou nada afetaram a mineradora. Entre 2015 e 2018, a Vale S/A seguiu com a mineração, triplicando seu lucro (LASCHEFSKI, 2019). Em seguida, “observou-se que os volumes de produção das empresas de mineração no Brasil mantiveram-se estáveis em sua grande maioria” ao longo do ano de 2019 (IBRAM, 2019, p. 37), o que corrobora com dados da ANTT sobre o mesmo ano, quando a Agência relata que a movimentação de cargas por ferrovia esteve inclusive acima da meta em 2019 (ANTT, 2020).

Em meio a isso, evidenciamos a reação dos trabalhadores das comunidades atingidas, ao reivindicar a retomada das atividades das mineradoras. Isso revela, por um lado, profunda dependência dessas pessoas em relação à mineração e, por outro, uma condição de chantagem locacional (ACSELRAD, PINTO, 2009, p. 60) praticada pelas mineradoras, o que envolve a construção de uma agenda positiva junto aos movimentos reivindicatórios atrelada à ameaça de não gerar localmente empregos e receitas públicas. A lógica neoliberal impõe a cada um de nós que vivamos num universo de competição generalizada, ordenando as relações sociais segundo o modelo do mercado e nos obrigando, cotidianamente, a justificar e a viver desigualdades cada vez mais profundas (DARDOT & LAVAL, 2016). Este é o panorama da região que convencionou-se chamar Quadrilátero Ferrífero onde, no final de 2020, a Samarco retomou as operações, mesmo sem ter entregue nenhuma casa aos desabrigados e sem ter procedido com as devidas recuperações ambientais (G1, 2020). “(...) Quadrilátero Ferrífero. É de um mau gosto enorme dar um nome desses pra um lugar. O que ele quer dizer? Que estamos ferrados. Duas barragens (...) derramaram ferro em cima da gente” (KRENAK, 2020, p. 27).

Por outro lado, sobre Carajás, em meio à Amazônia paraense, engana-se quem pensa que não houve desastres, pois este desastre consiste na própria implementação do empreendimento. Em relatório sobre o mesmo está uma série de violações de direitos que envolvem acesso e uso ilegal do território de Carajás com injustiças sociais e ambientais dos mais variados tipos, que ocorrem não só nos locais de extração do minério de ferro, mas nas extensões por onde o produto é escoado, ao longo da ferrovia e na região portuária, como:

degradação ambiental, poluição do ar, solo e de recursos hídricos, poluição sonora, trepidação e rachaduras nas casas, atropelamentos de pessoas e animais e exploração sexual de mulheres e meninas; problemas de saúde decorrentes da atividade siderúrgica. (...) violações relacionadas ao direito à educação; ao incentivo deliberado à divisão das comunidades, o que gera conflitos entre os comunitários e facilita as negociações para a empresa; à vigilância e perseguição de lideranças comunitárias; (...) a ausência de participação efetiva das comunidades nos processos decisórios em torno dos projetos que impactam os territórios (FAUSTINO, FURTADO, 2013, p. 25).

No entanto, nos últimos anos, a Vale S/A conduz de modo desenfreado a produção do minério de ferro em terras brasileiras.

Aqui na minha região, a Vale está parecendo a bolsa de valores: nervosa. Desde que o mundo parou, ela acelerou. Os trens dela passam a trezentos, quinhentos quilômetros da minha casa. Apenas um rio em coma nos separa da estrada de ferro. E a composição dos trens é gigante. A terra treme quando eles passam. O vaivém não pára, a noite inteira, o dia inteiro, eu até fiquei pensando: será que estão fazendo o último assalto? Estão piores que antes, a febre deles subiu. Acho que um navio, em algum lugar do mundo, falou: ‘Manda logo tudo, acelera aí!’ (KRENAK, 2020, p. 23-24).

Esta agitação corresponde à produção do transporte de minério de ferro pelas ferrovias pesquisadas, que seguiram firmes em meio à pandemia, conforme os dados que constam nas tabelas de produção de transporte ferroviário Origem – Destino da ANTT (2006-2022) para o período.

Por outro lado, isso também tem relação com o aspecto da concorrência, que faz parte e impulsiona as dinâmicas observadas na neoliberalização (BRENNER, PECK, THEODORE, 2012). À exemplo, está em curso um projeto de mineração em São Raimundo Nonato, Piauí, para ali explorar o minério de ferro; a região centro-sul piauiense, entre os Parques Nacionais Serra da Capivara e Serra das Confusões<sup>x</sup>, ficaria especializada na produção do minério. Com a produção prevista, cerca de 300 mil toneladas de minério de ferro seriam transportadas pela Ferrovia Transnordestina por ano. Antes mesmo de iniciar as atividades, a empresa já consta no Mapa de Conflitos envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil, no qual são denunciadas violações de direitos (FIOCRUZ, 2020)<sup>xi</sup>.

De fato, a partir da introdução do maquinário e sua consolidação, o capital só encontra limites na escassez de matéria-prima ou na falta de mercado para escoar a produção (MARX, 2013). Com isso, o caso da produção de minério de ferro no Brasil se vê praticamente sem limites, já que o produto se apresenta no mercado mundial enquanto matéria-prima fundamental. Este mineral foi e continua sendo essencial para as transformações tecnológicas ao longo dos tempos. Desse modo, não obstante tudo o que foi mostrado, a sua produção segue desenfreada nas mãos de sociedades anônimas, que usam infraestruturas concedidas pelo Estado brasileiro, através de governança neoliberalizada. O capitalismo continua a ser, mesmo em sua fase amplamente financeirizada, um modo de produção de mercadorias.

Este é o ponto principal da questão: como é que, apesar das consequências catastróficas a que nos conduziram as políticas neoliberais, essas políticas são cada vez mais ativas, a ponto de afundar os Estados e as sociedades em crises políticas e retrocessos sociais cada vez mais graves? Como é que, há mais de trinta anos, essas mesmas políticas vêm se desenvolvendo e se aprofundando, sem encontrar resistências suficientemente substanciais para colocá-las em xeque? (DARDOT & LAVAL, 2016).

A esta questão nos dedicamos a seguir, apresentando evidências de que a pandemia não constituiu um freio no sistema, como pode parecer. Tendo como base a análise das políticas priorizadas e debatidas pelo Estado brasileiro no período analisado, especificamente aquelas que têm relação com o setor ferroviário, observamos o seu papel fundamental na garantia da ordem neoliberal, dos processos privados de planejamento territorial e da infraestrutura ferroviária.

## 5. As renovações do espectro neoliberal

Enquanto a produção de minério de ferro e seu transporte seguem firmes, outros processos acontecem: o Governo Federal prorroga as concessões e

privatiza a infraestrutura ferroviária brasileira, em mais uma rodada neoliberalizante. Em pronunciamento oficial veiculado em meados de isso ficou claro, quando o chefe do Executivo federal deu destaque às privatizações das ferrovias relacionando-as ao que definiu como a retomada do modal ferroviário no Brasil. Em um contexto catastrófico e de adoecimento em todos os sentidos, o governo direcionou a sua fala aos agentes do mercado e não à população.

Há alguns anos, concessionárias cujos contratos venceriam nos anos 2020 começaram a pleitear a prorrogação dos mesmos por mais 30 anos, o que já era previsto contratualmente. Dentre elas estão a MRS Logística e Vale, cujos contratos venceriam em 2026 e 2027, respectivamente. O processo iniciou-se em 2015, em uma etapa do Programa de Investimento e Logística (PIL) pelo Governo Federal, refletindo um momento de retomada das concessões como principal mecanismo de investimento em infraestrutura, com o Programa de Parceria de Investimentos (PPI) (WERNER, 2020). Com isso, em relação às concessões existentes, foi anunciada uma projeção de investimentos por meio da prorrogação antecipada dos contratos dentro dos Novos Investimentos em Concessões Existentes (NICE).

Foi publicada a Medida Provisória n.º 752/2016 com diretrizes para a prorrogação dos contratos vigentes; que sendo convertida na Lei n.º 13.448/2017 atribuiu à ANTT a responsabilidade técnica para a realização de “estudo técnico prévio que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento”. No âmbito desta Lei, pode-se dizer que o conceito de prorrogação foi reconfigurado quando ficaram previstas duas modalidades: i) contratual premial, na qual se compartimenta o contrato possibilitando que o concedente, no caso o Estado, avalie se a concessionária preencheu os requisitos para a extensão da vigência contratual, e ii) antecipada, mediante a realização de investimentos não previstos no âmbito do contrato já em vigência. Contudo, nos contratos firmados nos anos 1990, a exemplo daquele para a concessão da EFC, consta que nenhum pagamento será devido pela concessionária à concedente em razão da prorrogação do contrato (§4.º da Cláusula Terceira do Contrato de Concessão, 1997).

Em 2018, tendo isso e outros motivos em vista, a Procuradoria Geral da República entrou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade contra a Lei 13.448/2017, argumentando que os mesmos contrariam os princípios constitucionais da eficiência, impessoalidade, moralidade e razoabilidade, além de violar a regra da licitação e comprometer a qualidade dos serviços oferecidos à sociedade (PGR, 2018). Com isso, o processo entrou em um imbróglio. Notícias afirmavam que a Vale e a MRS Logística construiriam ferrovias em contrapartida pela renovação das concessões – a Secretaria Geral do Governo Federal publicou que a empresa teria a concessão de ferrovias em troca de construir um novo ramal nas adjacências do Porto de Santos (SECRETARIA GERAL, 2018). Por outro lado, a ANTT prosseguiu no papel que lhe foi atribuído, apresentando minutas de Caderno de Obrigações, Plano de Investimentos, Plano de Conflitos Urbanos e Especificações Técnicas de cumprimento obrigatório das empresas, e após a verificação das documentações, a Agência explicitou a apreciação em relação às prorrogações.

Em 2020, o Supremo Tribunal Federal (STF) indeferiu a ação da PGR. Por maioria, ministros entenderam que a Lei 13.448/2017 é compatível com as normas federais. No Plenário, a ministra relatora salientou que “a prorrogação é analisada caso a caso e está sujeita à fiscalização” e destacou ainda a “previsão



de que o contrato seja submetido a consulta pública” (STF, 2020). Por outro lado, ministros que divergiram consideraram a dificuldade de reversão do processo de renovação das concessões em curso como um perigo concreto para o interesse público. Para estes, a flexibilização dos requisitos para a renovação no formato previsto pela Lei “reduz a possibilidade de participação de mais interessados e, aparentemente, negligencia o princípio da competitividade e a regra da licitação, que permite à administração pública a contratação da melhor proposta.” (STF, 2020). Com essa decisão mais o aval do Tribunal de Contas da União (TCU), do mesmo ano, ficaram aprovadas as renovações dos contratos de concessão das ferrovias EFC e EFVM à Vale S/A. E com as Deliberações n.º 514 e 515/2020, a ANTT aprovou os estudos técnicos e documentos jurídicos para assinatura dos aditivos aos contratos (DOU, 2020, p. 109). Em 2020 o Ministério da Infraestrutura reuniu-se com executivos da MRS Logística S/A e informou que a renovação do contrato com a empresa estaria prevista para 2021. Entretanto, a renovação aconteceu em meados de 2022, em cerimônia que reuniu executivos, colaboradores, representantes da ANTT, do MInfra, do TCU e de entidades empresariais e da sociedade civil. Conforme notícia divulgada pela própria empresa, com a assinatura do aditivo investimentos de R\$ 11 bilhões na ferrovia estão garantidos. A previsão é que a empresa dobre o transporte de carga geral e multiplique por 7 o volume de contêineres. (MRS, 2022).

Notamos também que desde o final de 2020 encontrava-se em tramitação no Senado Federal o Projeto de Lei n.º 261/2018, Marco Legal das Ferrovias. Com celeridade instada pelo Ministério da Economia, que em ofício justificou-a pelo agravamento da crise em função da pandemia, versava sobre a autorregulação ferroviária que permite à iniciativa privada a construção e operação de ferrovias sem seguir o rito das licitações para obter concessões. Nesse sentido, em agosto de 2021, entrou em vigor a Medida Provisória n.º 1065, que embora não tenha se tornado lei, trouxe flexibilização ao setor ferroviário no Brasil, tendo como seu caráter principal a possibilidade de outorga por autorização (Minfra, 2022).

Simultaneamente, está em andamento a expansão da malha ferroviária brasileira por meio da construção de conexões e ferrovias inteiras visando uma melhor integração das regiões produtoras aos portos. Nesse sentido estão a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a Ferrovia Norte Sul, a Ferrovia Transnordestina; e o projeto da Ferrovia Norte Sul, visto como a espinha dorsal do transporte ferroviário brasileiro, que permitirá o transporte de cargas do Centro-Oeste e escoamento tanto pelo Porto de Itaqui (MA), como pelo Porto de Santos (SP), ampliando a matriz de transporte de cargas ferroviária, com maior vazão à produção do país (ANTT, 2020). Não é preciso descrever muitos projetos para que se perceba que a maioria deles reforça e serve ao papel do Brasil como primário-exportador, aprofundando as desigualdades anteriormente descritas.

Dessas formas o espectro neoliberal se renovava e se reestruturava no âmbito das ferrovias brasileiras, ao passo que a desigualdade se intensificava durante a pandemia. O caráter extensivo e predatório em que se desenha a geografia desigual do desenvolvimento capitalista brasileiro determina a apropriação contínua de porções territoriais em (re)estruturação nas frentes de expansão (BRANDÃO, 2010).

## **6. Considerações Finais**

Demonstramos que, enquanto o mundo enfrenta a pandemia de COVID-19, o processo de concentração de capitais não cessa. O capitalismo segue assim como a extração do minério de ferro do solo e a produção de transporte do produto nas ferrovias brasileiras, em uma guinada neoextrativista. O capitalismo em sua fase neoliberalizante se alimenta destas crises, não se enfraquece com elas.

Em virtude de aspectos históricos e geopolíticos que discriminam o papel do Brasil na economia mundial, o sistema ferroviário brasileiro está organizado para conectar regiões específicas. Estes aspectos indicam a concepção a partir da qual as ferrovias foram e são implantadas no território brasileiro, bem como os marcos regulatórios que garantem que estas permaneçam concedidas a sociedades anônimas. Percebemos, portanto, o aspecto relacional das infraestruturas ferroviárias no que se refere à conformação do território brasileiro e não apenas o seu aspecto relativo. Inferimos uma relação complementar entre ambos, a importância do entendimento sobre a produção capitalista dos espaços ferroviários brasileiros e para a compreensão da conformação de territórios especializados em produção, suas contradições e injustiças, bem como para a investigação de crimes impunes relacionados aos desastres mencionados.

O fato ferrovias não terem sido acionadas como aliadas no processo logístico de combate à pandemia deve-se, em parte, ao modelo de gestão que o Estado determinou para suas ferrovias no final do século passado, ao concedê-las para a iniciativa privada; à opção política do então Governo Federal, que desempenhou um papel arbitrário e perverso no enfrentamento da crise sanitária; e também à produção capitalista do espaço que tem determinado historicamente o traçado destas malhas. Olhar por esta perspectiva pode elucidar as relações de poder que se dão sobre e através da infraestrutura ferroviária brasileira ao longo de sua história. O histórico das ferrovias no Brasil e a atual produção de transporte nas ferrovias brasileiras comprovam que atualmente acontece algo muito parecido quando da implantação das primeiras estradas de ferro no século XIX, cuja motivação era substancialmente a exportação de produtos primários. Portanto, é possível a analogia com a conhecida frase de Marx “a primeira vez como tragédia, a segunda como farsa.” O que acontece é que brasileiros “fazem a sua própria história; contudo, não a fazem de livre e espontânea vontade, pois não são eles quem escolhem as circunstâncias sob as quais ela é feita, mas estas lhes foram transmitidas assim como se encontram” (MARX, 2011, p. 25).

## 7. Referências

ACSELRAD, H; PINTO, R. G. A gestão empresarial do “risco social” e a neutralização da crítica. **PRAIAVERMELHA**, Rio de Janeiro, v. 19 n° 2, pp. 51-64, Jul-Dez 2009.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Anuário do Setor Ferroviário**. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/anuario-do-setor-ferroviario/arquivos-tabelas-excel>> Acesso em: 30 jan. 2023.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS (ANPTrilhos). **Balancos**. Disponível em: <<https://anptrilhos.org.br/categoria/balancos/>>. Acesso em 16 jan 2023.

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

BRANDÃO, C. Crise e rodadas de neoliberalização: impactos nos espaços metropolitanos e no mundo do trabalho no Brasil. **Cadernos Metrópole**, 19 (38), pp. 45-69, 2017.

\_\_\_\_\_. Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil contemporâneo. In: ALMEIDA, Alfredo *et al.* (org.). **Capitalismo globalizado e recursos territoriais - fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro, Lamparina, 2010.

BRASIL. **Decreto n.º 10.282/2020**. Disponível em: <<http://bit.ly/decreto-10282-2020>> Acesso em 06 nov. 2022.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 11.077**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/Decreto/D11077.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/Decreto/D11077.htm#art1)> Acesso em 06 nov. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar n.º 87/1996 (Lei Kandir)**. Disponível em: <<http://bit.ly/leikandir>> Acesso em 10 jan. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 13.448/2017**. Disponível em: <<http://bit.ly/lei-relicitacao>> Acesso em 10 jan. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar n.º 176/2020**. Disponível em: <<http://bit.ly/lei-transferencia-obrigatoria>> Acesso em: 10 jan. 2021.

BRENNER, N., PECK, J., & THEODORE, N. Após a neoliberalização? **Cadernos Metrópole**, 14, 27, 2012.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A razão do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. **Deliberações n.º 514 e 516, de 16 de dezembro de 2020**. Disponível em: <<http://bit.ly/dou-deliberacoes>> Acesso em 10 jan. 2021.

FAUSTINO, C; FURTADO, F. **Relatório da Missão de Investigação e Incidência**. Açailândia: DHESCA Brasil, 2013.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. **Mapa de Conflitos**. Disponível em: <<http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/>> Acesso em: 10 jan. 2021.

G1. **Samarco retoma extração de minério em Mariana no ano em que tragédia com 19 mortos completou 5 anos**. Publicado em 23 dez. 2020. <<http://bit.ly/Samarco-retoma>> Acesso em: 10 jan. 2021.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. O Direito à cidade. Traduzido do original em inglês **The right to the city. Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.

\_\_\_\_\_. **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. **O Neoliberalismo - História e Implicações**. São Paulo, Lyola. 2008.

\_\_\_\_\_. **Para entender O Capital - Livro I**. São Paulo, Boitempo, 2013.

\_\_\_\_\_. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. New York: Verso, 2006.

HOBBSAWM, E. **A era das revoluções**. Europa. 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

INDIA TV NEWS. **COVID: Indian Railways delivers 1,118 MT of medical oxygen in a single day**. Disponível em: <<https://bit.ly/3iSWPKI>>. Acesso em 30 maio 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO. **Relatório Anual de Atividades**. 2019. Belo Horizonte: IBRAM, 2019.

KRENAK, A. **A vida não é útil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

LASCHEFSKI, K. Rompimento de barragens em Mariana e Brumadinho - MG: Desastres como meio de apropriação de territórios por mineradoras. **Anais XIII ENANPEGE**. São Paulo, 2019.

LUXEMBURGO, R. **A acumulação do capital**. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.

MRS LOGÍSTICA S/A. **Renovação da concessão da MRS Logística é assinada**. Disponível em: <<https://www.mrs.com.br/post-blog-mrs/renovacao-da-concessao-da-mrs-logistica-e-assinada/>> Acesso em 06 nov. 2022.

MARX, K. **O Capital. Livro 1**. O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

\_\_\_\_\_. **O Capital. Livro 2**. O processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

\_\_\_\_\_. **O 18 de Brumário de Luis Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **ComexStat**. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br>> Acesso em 20 jun. 2021.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Em São Paulo, secretário-executivo do MInfra conhece detalhes do plano de negócios da MRS Logística para o próximo ano**. Disponível em: <<http://bit.ly/r-Mrs-MInfra>> Acesso em: 10 jan. 2021.

\_\_\_\_\_. O novo marco regulatório das ferrovias brasileiras. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conjur/o-novo-marco-regulatorio-das-ferrovias-brasileiras>> Acesso em 06 nov. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Relatório de visita ao Brasil**. 45º Conselho de Direitos Humanos da ONU. Set/Out 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3wF6Jnd>> Acesso em: 20 jun. 2021.

PÚBLICO. **A bordo do comboio das vacinas na Rússia**. Reprodução Reuters. Disponível em: <<https://www.publico.pt/2021/03/17/fotogaleria/fila-comboio-vacinacao-405689>> Acesso em 30 jan. 2023.

PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA (PGR). **Lei que autoriza prorrogação de concessões ferroviárias sem critérios adequados é inconstitucional, afirma PGR**. Disponível em: <<https://www.mpf.mp.br/pgr/noticias-pgr/lei-que-autoriza-prorrogacao-de-concessoes-ferroviarias-sem-criterios-adequados-e-inconstitucional-afirma-pgr>> Acesso em: 30 jan. 2023.

RIBEIRO, D. **Os Brasileiros: Teoria do Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1978.

SENADO FEDERAL. **Projeto de Lei n.º 261/2018**. Disponível em: <<http://bit.ly/pls-2612018>> Acesso em 18 jan. 2020.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo, Hucitec/Educ., 1994.

SECRETARIA GERAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Governo anuncia parcerias com Vale e MRS para construir ferrovias**. Disponível em: <<https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/noticias/2018/julho/governo-anuncia-parcerias-com-vale-e-mrs-para-construir-ferrovias>> Acesso em 30 jan. 2023.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção de espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SRN. **Projeto**. Disponível em: <<http://srnmineracao.com>> Acesso em: 06 nov. 2022.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **STF nega liminar para suspender normas que permitem prorrogação de contratos de concessão de ferrovias**. Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/noticias/813540763/stf-nega-liminar-para-suspender-normas-que-permitem-prorrogacao-de-contratos-de-concessao-de-ferrovias>> Acesso em: 30 jan. 2023.

SVAMPA, M. **Las fronteras del neoextrativismo en América Latina**. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependências. CALAS, 2019.

UNIÃO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO. **RAILsiliência. Como o setor ferroviário enfrentou o Covid-19 durante o lockdown**. Disponível em: <[https://uic.org/IMG/pdf/railsilience\\_\\_portuguese.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/railsilience__portuguese.pdf)> Acesso em 20 jun. 2021.

VAINER, C. Fragmentação e projeto nacional: Desafios para o planejamento territorial. In: Diniz, Célio Campolina. (Org.) **Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz da experiência da União Européia e do Brasil**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2007.

WERNER, D. Rodadas de neoliberalização, provisão de infraestrutura e “efeito-China” no Brasil pós 1990. **EURE**, Vol. 46 N. 139, Septiembre, 2020.

---

<sup>i</sup> A pandemia de COVID-19 é uma condição epidêmica na qual a doença causada pelo vírus SARS-CoV-2 se disseminou mundialmente, afetando pessoas de diferentes maneiras. Foi classificada como tal pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em março de 2020, embora o surto inicial tenha sido em dezembro de 2019. Entre 2020 e 2022 assolou a humanidade, sendo considerada uma das mais mortais de toda a história que conhecemos.

<sup>ii</sup> Informação oficial do Governo Federal. Ver <https://covid.saude.gov.br/>

<sup>iii</sup> “A indústria do transporte e da comunicação, que vende mudança de localização, é diretamente produtora de valor” (HARVEY, 2005, p. 49), como pensava Marx. Por isso o termo “produção de transporte”.

<sup>iv</sup> Evento ocorrido em 2021. Ver <https://seminariopovosnatureza.org/>.

<sup>v</sup> A MRS corresponde as anteriores i) Estrada de Ferro Dom Pedro II – seções inauguradas entre 1858 e 1875 – transformada em Estrada de Ferro Central do Brasil em 1889; e ii) São Paulo Railway Company, inaugurada em 1867, transformada em Estrada de Ferro Santos-Jundiaí nos anos 1940. Ambas ficaram unidas administrativamente em 1957, quando foi criada a Rede Ferroviária Federal.

<sup>vi</sup> Atualmente a malha da Ferrovia do Aço integra a MRS.

<sup>vii</sup> Recentemente houve a instituição legal de repasses e compensação aos estados. Com a Lei n.º 176/2020, o Governo Federal deverá repassar mais de 50 bilhões de reais nos anos seguintes para compensar as perdas por desoneração de exportações. Tal medida parece mais uma re-regulação neoliberal.

<sup>viii</sup> São fontes tabelas de dados sobre a produção de transporte ferroviário, apresentadas pela ANTT nos Anuários do Setor Ferroviário – Transporte de Carga Origem – Destino - 2006 a 2020.

<sup>ix</sup> Rosa Luxemburgo (1970) já atentava para a permanência, ao longo do desenvolvimento capitalista, de formas primitivas de acumulação. Harvey (2004) cunhou a expressão “acumulação por espoliação ou despossessão”, designando formas de acumulação que não estão fundadas na expropriação de mais-valor, mas em cercamentos e expropriações de terra.

<sup>x</sup> Unidades de Conservação voltadas à preservação ambiental e cultural, estes parques contém a maior e mais antiga concentração de sítios pré-históricos já descobertos na América.

<sup>xi</sup> Também constam no Mapa registros acerca da atuação da VALE em Carajás e no Quadrilátero Ferrífero.