

RENOVAÇÕES DO ESPECTRO NEOLIBERAL NO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

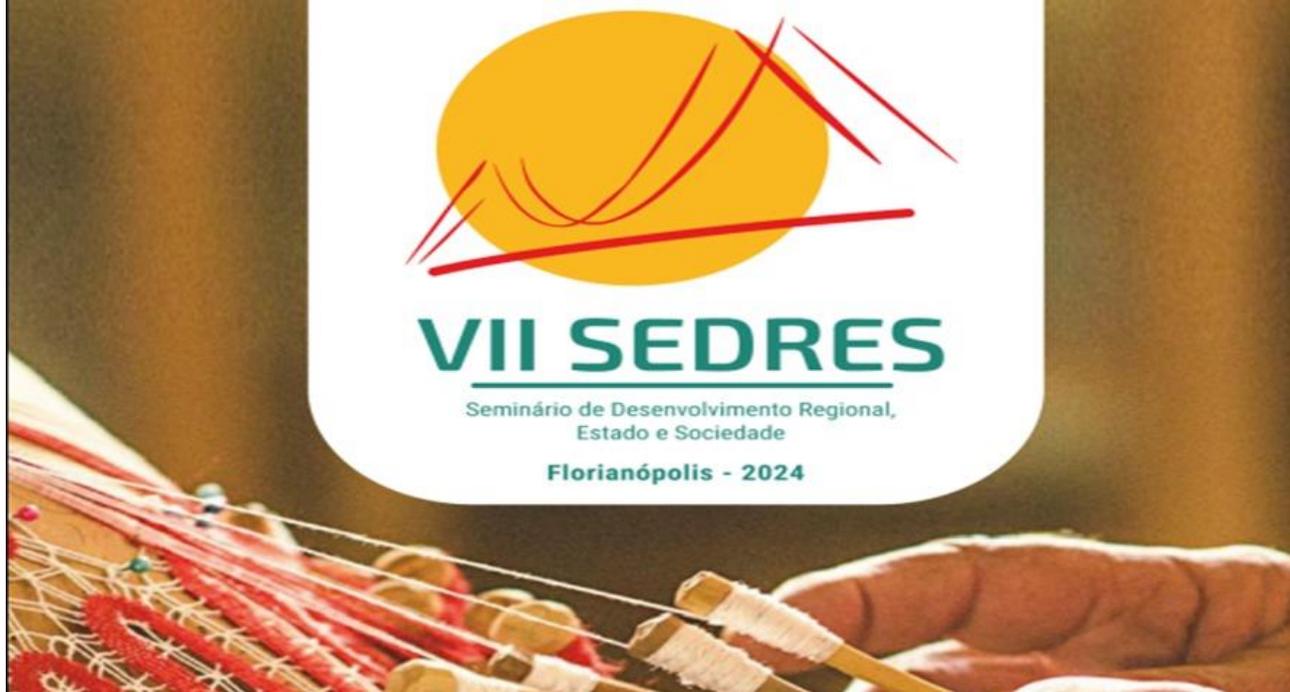
Estado, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional

RESUMO

A infraestrutura ferroviária brasileira possui, em 2024, mais de 30 mil quilômetros predominantemente concedidos ao empresariado. Há quase 30 anos, as ferrovias brasileiras estão condicionadas aos interesses de empresas concessionárias, prevalecendo o transporte de *commodities* associado ao capitalismo primário-exportador e financeiro. Nos últimos anos, acontecem os processos de renovação das concessões, sobre os quais nos debruçamos, a partir da perspectiva crítica da literatura marxista sobre a produção capitalista do espaço e as infraestruturas. Sabendo que este modelo de gestão é favorável à produção ferroviária, mas irrelevante e até mesmo desfavorável ao desenvolvimento das regiões abrangidas pelas ferrovias e observando a transigência dos governos em relação às renovações, inferimos que se trata de um projeto de Estado, no qual a subjetivação da lógica neoliberal se consolida ao longo das ferrovias, impactando modos de viver e entender o mundo em seus territórios de abrangência.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

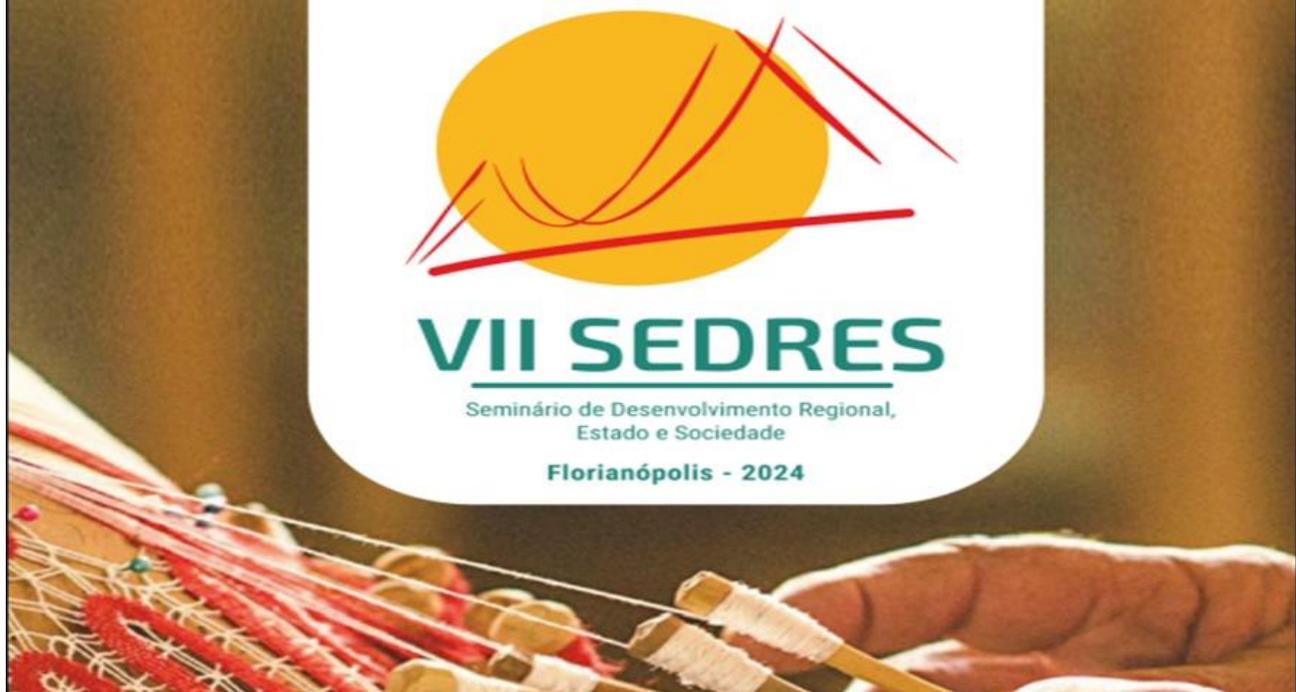
A literatura marxista sobre a *produção capitalista do espaço e as infraestruturas* constitui fundamentação para esta pesquisa. Observamos a organização de *coerências estruturadas* (HARVEY, 2005) para que as relações capitalistas atinjam a *anulação do espaço pelo tempo* (MARX, 2014), de modo que as territorialidades se ajustam à inserção internacional das infraestruturas, e isso reproduz, nos espaços, heterogeneidades e assimetrias (WERNER; OLIVEIRA, 2022). Além disso, está a noção de



empresa enquanto modelo de subjetivação da lógica neoliberal (DARDOT, LAVAL, 2016). A partir desta perspectiva crítica, documentos e publicações oficiais dos órgãos governamentais competentes e das empresas concessionárias são examinados.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A infraestrutura ferroviária brasileira possui, em 2024, quase 33 mil quilômetros de extensão voltados predominantemente ao transporte de cargas em longas distâncias (ANTT, 2024). O modelo de gestão que a envolve é propício aos investimentos e à produção ferroviária. De 1997, ano base do período das concessões, até 2023, a produção ferroviária de cargas cresceu 153% e a movimentação total de cargas cresceu 82% (ANTF, 2023). Entretanto, ao longo do século XXI as ferrovias se tornaram “apenas um meio de transporte eficiente para as *commodities* agrícolas e minerais negociadas pelo país” (IPEA, 2010, p. 4), sendo o desenvolvimento das regiões por onde passam considerado irrelevante, já que a integração produtiva inter-regional, a movimentação de passageiros e de insumos essenciais à vida se torna inviável. Desse modo, a gestão das ferrovias brasileiras tem envolvido diferentes problemáticas. Nos últimos anos, acontecem os processos de renovação antecipada destas concessões. Atravessados por diferentes governos, alguns destes processos iniciaram-se em 2015 e concluíram-se recentemente, como é o caso das concessões da Malha Paulista para a Rumo Logística S/A, da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória a Minas para a Vale S/A, renovadas em 2020, e da Malha Regional Sudeste para a MRS Logística S/A, renovada em 2022, sendo que ainda estão em curso outros processos. Enquadradas no Programa de Parcerias de Investimentos, instituído em 2016 pelo governo federal, as renovações têm como condição o investimento da outorga nas próprias malhas ferroviárias, em material rodante, em projetos de infraestrutura e em intervenções para a gestão de interferências e conflitos urbanos, o que pode impactar a vida de milhões de brasileiros nas adjacências de vias férreas. Como grande parte do montante é investida logo após a renovação, a conjuntura atual é propícia para a pesquisa nesse sentido, sendo possível observar o avanço



do setor empresarial no campo político e no controle territorial, principalmente no planejamento urbano das cidades ao longo das ferrovias. Simultaneamente, observamos nos últimos anos a implementação de um conjunto de regulações que intensificam o espectro neoliberal no setor ferroviário, a exemplo do novo Marco Legal das Ferrovias, de 2021. O atual governo federal, ao longo do seu primeiro ano de gestão, avançou nesse sentido com a criação da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, visando atrair investimentos privados; a autorização de isenções fiscais para empreendimentos ferroviários; a pactuação de concessões e a inserção de projetos ferroviários como prioridade no Novo Programa de Aceleração do Crescimento. Apesar de ter revisado as concessões cujos contratos foram renovados antes do prazo pelo governo anterior, os acordos realizados tiveram ênfase no incremento do valor das outorgas, em momento algum em melhores condições para os investimentos. Por isso, é provável que estes se reflitam na política ferroviária brasileira, mas sobretudo na produtividade das operações ferroviárias empreendidas pelas concessionárias, que exploram a infraestrutura cada vez mais como uma rede logística privada. Isso posto, entendemos que, neste modelo de gestão, o Poder Concedente aliena não apenas a infraestrutura e tudo o que a envolve, mas o seu poder e influência sobre as suas adjacências. Ao renovar a concessão da infraestrutura ferroviária nestas condições o Estado brasileiro agudiza a neoliberalização do setor, condicionando as territorialidades às gestões privatizantes das ferrovias e sujeitando as pessoas, já destituídas das alternativas de ir e vir pelos trilhos, à destituição do ir e vir pelas cidades. Observamos a condução de um projeto de Estado, no qual a subjetivação da lógica neoliberal se consolida ao longo das vias férreas, impactando os modos de viver e entender o mundo em seus territórios de abrangência.

RELAÇÃO COM A SESSÃO TEMÁTICA

Externamos uma perspectiva crítica ao modo como o Estado brasileiro atua enquanto (des)articulador do desenvolvimento regional em seu território, ao perpetuar o modelo de gestão privatizante de sua infraestrutura ferroviária via marcos regulatórios e políticas públicas neoliberalizantes.



REFÊRENCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS (ANTF). **Relatório de Produção 4º Trimestre**. Disponível em: <https://bit.ly/3UWKXKr>. Acesso em: 28 fev. 2024.

ANTT. **Ferrovias**. Disponível em: <https://bit.ly/3HFg5GA>. Acesso em: 28 fev. 2024.

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

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

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil: Gargalos e Perspectivas para o Desenvolvimento Econômico e Regional**. Brasília: IPEA, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3767>

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

WERNER, D.; OLIVEIRA, F. L. P. Infrastructure in Brazil: From Marketization to Emancipation. **Journal of Latin American Geography**, v. 21, n. 3, p. 22-48, 2022.