

## O sentido corporativo da Ferrovia Norte-Sul no centro-norte de Goiás

### The corporative sense of the North-South Railway (FNS) in the center-north of Goiás

*Rômulo Hemilton Rocha Marinho*

Graduado em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG)  
Membro do Grupo de Pesquisa sobre Redes e Produção do Território (GÉTER)  
[romulo135@gmail.com](mailto:romulo135@gmail.com)

*Denis Castilho*

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG)  
Professor dos cursos de graduação e pós-graduação do Instituto de  
Estudos Socioambientais da UFG e coordenador do GÉTER.  
[deniscastilho@hotmail.com](mailto:deniscastilho@hotmail.com)

#### Resumo

A demanda por fluidez tem se tornado pauta fundamental das políticas econômicas do Brasil e vem sendo acompanhada por um processo de cooptação de recursos e ativos do Estado cada vez maior por parte de grupos corporativos. Neste contexto, antigas infraestruturas e novos projetos são pautados por interesses que minam alternativas de diversificação do que circula pelos trilhos e reforçam a condição do país como exportador de produtos com baixo valor agregado. A implantação do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul (FNS) assume função estratégica por ampliar a integração de importantes regiões produtoras de *commodities* aos portos do Norte. Com base nisso, este estudo analisa a formação dessa ferrovia e averigua o modo como a apropriação corporativa de seus trilhos impõe restrições ao seu uso e reduz a sua função diante do contexto territorial do centro-norte de Goiás. Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica, análise documental, levantamento de dados secundários, realização de trabalhos de campo e mapeamento. Os resultados mostram que a implementação dessa rede está inserida em uma lógica territorial imersa em interesses que, em essência, colocam o sistema de transporte ainda mais indiferente às reais demandas de circulação, nas mais variadas escalas, em benefício exclusivo das pautas de exportações. Sem se sustentar em uma efetiva multimodalidade e longe de atender as reais demandas de mobilidade em diferentes municípios e regiões, a expansão de infraestruturas de transportes baseada em modelos como o da FNS reforça privilégios e contribui com o agravamento das desigualdades regionais.

**Palavras-chave:** Uso corporativo do território; Ferrovia Norte-Sul; centro-norte de Goiás.

#### Abstract

The demand for fluidity has become fundamental in Brazil's economic policies agenda and it is has been accompanied by a process of co-option of resources and assets of the State increasingly by corporate groups. In this context, old infrastructures and new projects are guided by interests that undermine alternatives of diversification of what circulates along the rails and reinforce the condition of the country as an exporter of low added-value products. The implementation of Central Spam of North-South Railway (FNS) assumes a strategic role for expanding the integration of important producing regions of commodities for North ports. On that basis, this study analyzes the formation of this railway and ascertains how the corporate appropriation of its tracks imposes restrictions on its use

and reduces its function in the territorial context of the Center-North of Goiás. The methodological procedures were based on bibliographic research, documental analysis, a collection of secondary data, field studies and mapping. The results show that the implementation of this network is embedded in a territorial logic immersed in interests that, in essence, place the transportation system even more indifferent to the real demands of circulation, in the most varied scales, for the exclusive benefit of the export guidelines. Without being based on an effective multimodality and far from meeting the real demands of mobility in different municipalities and regions, the expansion of transport infrastructures based on models such as FNS reinforces privileges and contributes to the aggravation of regional inequalities.

**Keywords:** Corporative use of the territory; North-South Railway (FNS); Center-North of Goiás.

## 1. INTRODUÇÃO

A formação do território brasileiro é marcada, desde a sua origem, por um processo desigual e baseado na formação de espaços privilegiados e por um sentido corporativo bastante nocivo ao desenvolvimento social do país. As classes dominantes brasileiras, conforme destaca Souza (2017), forjaram socialmente uma racionalidade política, histórica e geográfica em favor de suas intenções econômicas. A prevalência institucional dessa arquitetura “patriótica” que foi montada, deixou o país vulnerável e suscetível às imposições imperialistas da globalização. Desse modo, as macroestruturas econômicas e técnicas, a exemplo das redes ferroviárias, são articuladas de forma seletiva e excludente de acordo com os interesses dominantes.

Para entender a dinâmica e a fragmentação do território, Santos (2013) chama atenção para a importância de ampliar a discussão sobre esse conceito e percebê-lo a partir de seu uso. O “território usado”, observa o autor, permite analisar questões teóricas e práticas ligadas a intrínseca relação existente entre as técnicas e a sociedade. No atual contexto da globalização, os sistemas de engenharia são desenvolvidos e montados em atendimento aos impulsos corporativos que usufruem, sob respaldo do Estado, da força de trabalho e dos recursos naturais. Nesse sentido, as redes técnicas, como destaca Castilho (2017), tornam-se ferramentas essenciais para a produção do território, para a sua fluidez e versatilidade no que diz respeito ao controle dos lugares.

Após a estagnação e refuncionalização de antigas estradas de ferro e a ascensão das rodovias como principal meio de transporte do território brasileiro no século XX, os trilhos não foram pautados pelas políticas públicas no sentido de atender as demandas regionais e uma efetiva articulação logística com os mercados externos. Isso provocou um cenário diferente no Brasil em relação a maioria de outros países de grande extensão territorial e com economias similares. Segundo dados do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT, 2014), em uma comparação dos sistemas de circulação de

carga entre Rússia, Canadá, Austrália e China, o Brasil é o país que possui menor diversidade na matriz de transporte. Esse é um dos principais fatores que contribuíram (e contribuem) para a constante sobrecarga da movimentação sobre rodovias no país.

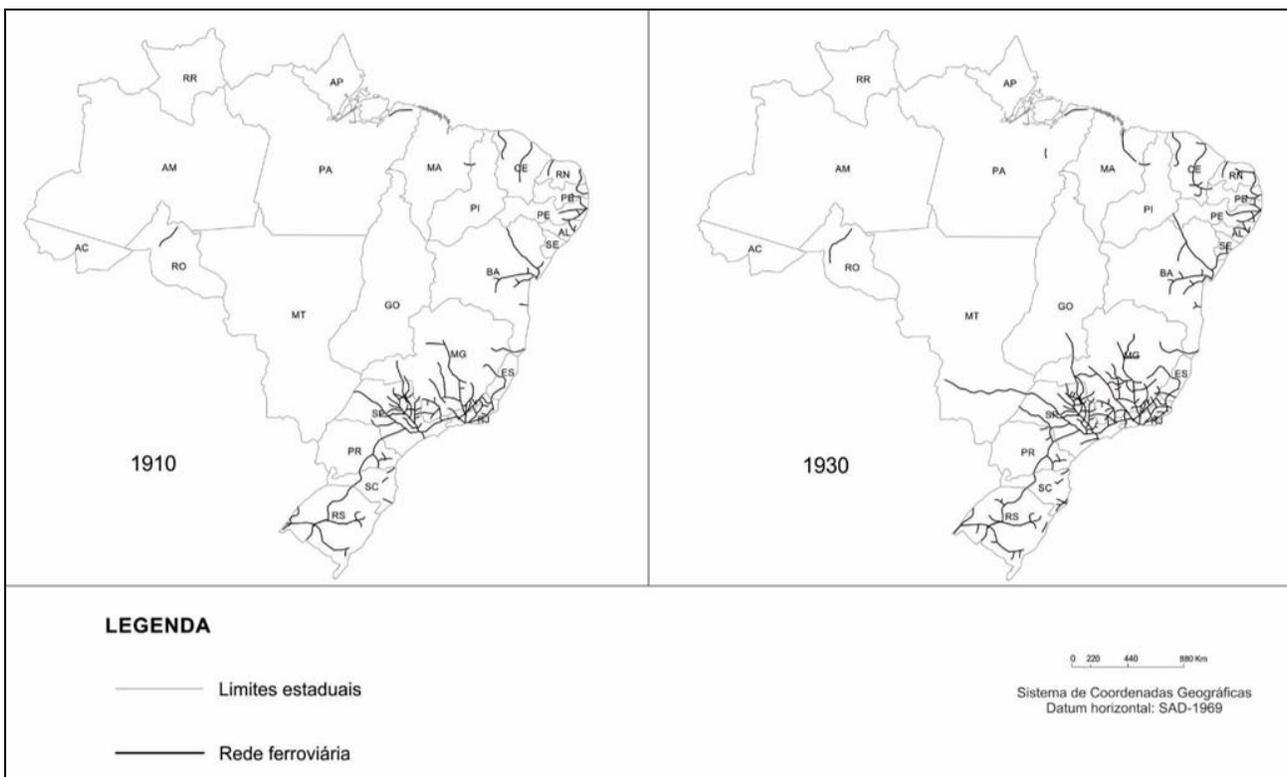
Com o recente movimento de reprimarização da economia nacional, a pauta da competitividade corporativa tem exigido novas alternativas para o sistema logístico. Nesse âmbito, a retomada de projetos como a Ferrovia Norte-Sul (FNS) é extremamente estratégica para esses interesses. A análise da porção centro-norte do território goiano, região servida pelos trilhos do Tramo Central dessa ferrovia inaugurado em 2014, mostra a estreita relação entre a expansão da infraestrutura de transporte ferroviário e as demandas originadas pela produção de *commodities* como grãos, minérios e combustíveis. Com base nisso, este estudo analisa a formação da FNS e averigua o modo como a apropriação corporativa de seus trilhos impõe restrições ao seu uso e reduz a sua função diante do contexto territorial do centro-norte de Goiás. Apesar do recorte de estudo destacar e priorizar dados e informações específicos dessa região, ela não foi definida como limite da pesquisa, uma vez que a principal função dessa via, mesmo que em sentido corporativo e exclusivista, é a integração regional por meio de uma complexa dinâmica econômica que lhe condiciona a uma escala de interação bem mais ampla.

Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica por meio de levantamento de livros, artigos, teses e dissertações sobre território, redes de transportes e a dinâmica regional; levantamento de dados secundários em banco de dados estatais e das empresas responsáveis pela produção de *commodities* e suas rotas de distribuição; mapeamentos e trabalhos de campo em pontos específicos da rede (Porto Seco de Anápolis, Pátios em construção nos municípios de Santa Isabel e Uruaçu) e em um ponto de conexões com o mercado internacional (Canal do Panamá). Com base nesses procedimentos, buscou-se relacionar o conceito de redes técnicas ao papel dos trilhos nas dinâmicas territoriais. Também houve a perspectiva de compreender o papel da FNS na atual dinâmica logística e econômica do país, com enfoque no centro-norte goiano, mediante a hierarquia da produção corporativa ligada à divisão internacional do trabalho.

## **2. A FORMAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO**

Ao analisar a especialização das ferrovias brasileiras, Cechin (1978) observa que o arranjo dos trilhos acompanhou a articulação da economia nacional aos mercados regionais e globais. Por guardar forte relação com a exportação de café, as ferrovias foram sendo construídas no sentido leste-oeste. À medida que aumentava a produção em regiões pelo interior de estados como São Paulo, os trilhos

acompanhavam sua interiorização no sentido oeste. Essa expansão seguia a orientação dos portos na zona litorânea em direção às novas áreas interioranas propícias ao crescimento produtivo, conforme evidencia a Figura 1. O arranjo pioneiro das estradas de ferro brasileiras, portanto, seguiram a lógica de implantação dos corredores de exportação. A despeito disso, é importante frisar que, mesmo atendendo aos imperativos do mercado internacional (tal como ocorre atualmente), esse arranjo pioneiro guardava forte relação com o processo de urbanização do período e com a dinâmica cultural dos lugares, característica, aliás, que foi se perdendo com o tempo.



**Figura 1.** Ferrovias no Brasil: 1910-1930

**Fonte:** Brasil (1954).

Esse processo de formação da malha ferroviária brasileira, conforme atesta Campos (2015), ocorreu de forma desigual, atendendo pontos privilegiados do território. Em arquipélagos econômicos, como define Santos (2013), “os vários brasis” cresceram de maneira quase totalmente unilateral entre si. Somente a região concentrada, em razão da centralização exercida pela alta densidade do meio técnico-científico-informacional, a exemplo da rede de transporte, exerceu (e exerce) certo domínio diante das outras regiões. Isso acabou contribuindo com um quadro de intensas desigualdades regionais e com a formação de um território, até meados da década de 1950, sem uma iniciativa minimamente eficaz de integração entre as regiões do país. Perante esse contexto, muitos foram os projetos de

engenheiros e pesquisadores dos transportes apontando a necessidade de uma via longitudinal que interligasse o território de Norte a Sul e seu caráter estratégico para a economia nacional, conforme destaca a revista *Centro-Oeste* (1998). Uma articulação econômica dessa amplitude, no entanto, não foi efetivada nos espaços controlados por oligarquias regionais subjugadas à lógica exportadora do período.

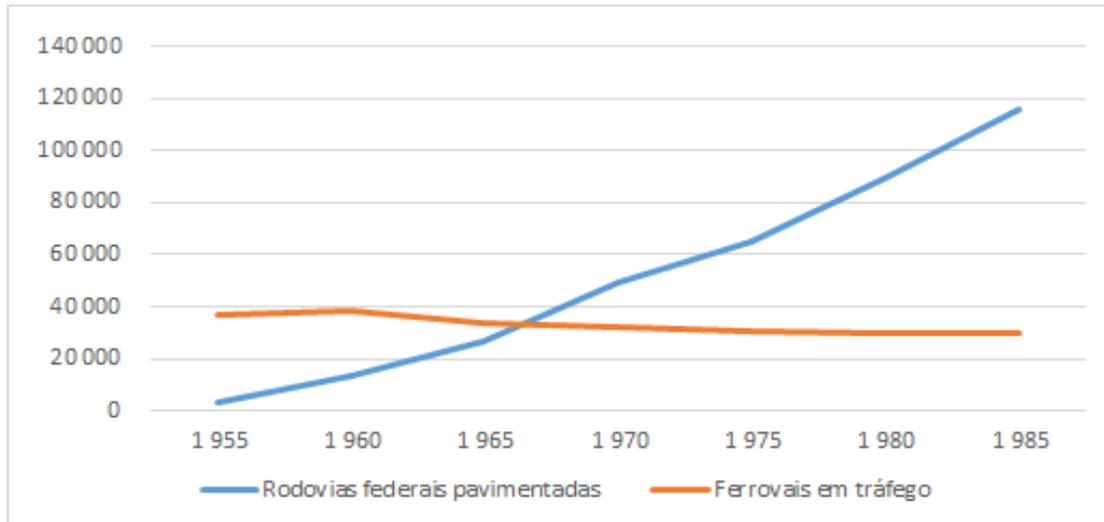
Fonseca (2003) assinala que a crise da economia exportadora e a adoção do modelo econômico estatal-desenvolvimentista de substituição de importações, adotado no pós-Segunda Guerra Mundial, resultou em alterações significativas no arranjo espacial do sistema de transporte brasileiro. Primeiro porque, nesse período, a demanda por circulação de mercadorias que passaram a ser produzidas no país, não encontrava condições de circulação em vias férreas desarticuladas regionalmente, especialmente no sentido Norte-Sul. A utilização dos trilhos, por isso, foi progressivamente dando lugar às conexões regionais rodoviárias, como indicam Arrais, Castilho e Aurélio Neto (2016).

A rápida prevalência do rodoviarismo no sistema de transporte do Brasil também guarda relação com outros fatores. Como explica Barat (1978), na segunda metade do século XX, os sistemas ferroviário e portuário, voltados quase exclusivamente aos fluxos de exportações, estavam bastante deteriorados. Além disso, como bem pontua o autor, o processo de urbanização à oeste proveniente das políticas de Getúlio Vargas; a política desenvolvimentista de JK; a construção da Transamazônica; a crise do petróleo; as dificuldades de obtenção de equipamentos e maquinário ferroviário devido as restrições de importações; a formação de sindicatos e a incapacidade das ferrovias de atenderem a demanda de unificação do mercado pelo modo como estavam configuradas, acabaram reforçando ainda mais o papel das rodovias na economia nacional.

Nesse contexto, a construção de Brasília e das rodovias radiais que possibilitaram a interligação dessa capital às demais regiões do país, representa um marco no processo de expansão da rede rodoviária no território nacional. A Figura 2 expressa um comparativo entre a evolução dos modais rodoviário e ferroviário entre 1955 e 1985.

Como mostra a Figura 2, a partir da década de 1950 houve decréscimo no total da extensão de ferrovias em tráfego. Nesse período, muitas foram refuncionalizadas e algumas desativadas. As exceções são os tramos consolidados, como o que foi dedicado à exportação da produção mineral da Vale e aos fluxos de trens urbanos (metrô) devido ao crescimento das grandes metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro (SANTOS; SILVEIRA, 2013). Salienta-se que a desativação de ferrovias não foi somente uma tomada de decisão por questões técnicas, mas essencialmente políticas. Um exemplo, como já apontado, foram as reivindicações do movimento sindicalista dos trabalhadores ferroviários.

Segundo Oliveira e Alves (2006), esse grupo foi visto como entrave por militares, oligarcas, gestores das empresas e governantes estatais que buscavam reafirmar sua hegemonia regional. Além do mais, a força das indústrias automobilísticas e a ineficácia por conta da desintegração do transporte ferroviário, deram muito vigor ao rodoviarismo, indica Campos (2015).



**Figura 2.** Extensão em quilômetros das redes de transportes terrestres no Brasil (1955-1985)  
**Fonte:** Dados trabalhados pelos autores com informações do IBGE (1990).

Um outro panorama só surge no contexto nacional com a desarticulação do estatal-protecionismo da economia brasileira, a partir do golpe militar de 1964. Conforme pontua Biondi (1999), marca-se o início de um processo de privatização de setores estratégicos no território brasileiro que ganha intensidade com as pautas do Consenso de Washington em 1989, nos governos Sarney (1985-1990), Collor (1990-1992), Franco (1992-1994) e Cardoso (1995-2002). Sob nova orientação do Banco Mundial (BM) e do Fundo Monetário Internacional (FMI), o Estado brasileiro readequou-se a uma nova demanda econômica-dependente ligada à Divisão Internacional do Trabalho (DIT).

É nesse sentido da reprimarização da economia brasileira, como defende Salama (2016), que a necessidade por ferrovias retorna à pauta de grupos econômicos privilegiados e, por conseguinte, do Estado. Nesse momento, optou-se prioritariamente pela reestruturação do sistema ferroviário já existente, como observa Campos (2015), e pela ampliação de projetos recentes, a exemplo do novo projeto de expansão da FNS. Em um processo de exclusão, pequenas cargas, pessoas e cidades passaram a ser consideradas como obstáculos ao sistema ferroviário, agora exclusivamente voltado ao acelerado fluxo de *commodities* e outras demandas de corporações nacionais e internacionais.

Como reiterado por Marques e Mendes (2006), apesar da virada de século no Brasil ter sido marcada por uma mudança na postura política proveniente da eleição de um presidente de base sindicalista, as políticas macroeconômicas, impulsionadas pela alta das *commodities* e pela abertura de novos mercados internacionais, mantiveram a agenda de grandes grupos empresariais fortalecida. Por esse motivo, a atuação do Estado durante os governos Lula (2003-2010) e Dilma (2011-2016), não deixaram de reproduzir a lógica histórica de construção seletiva da fluidez no território por meio das redes de transportes. Nessa perspectiva, Vencovsky (2011) aponta que uma série de medidas foram adotadas e a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2008, é a maior face desse processo. Nas palavras do autor,

Com relação ao sistema ferroviário, alguns pontos considerados críticos pelos diversos agentes envolvidos foram atendidos pelo PAC: garantia da aplicação dos investimentos do Governo Federal e BNDES, facilidade da aprovação de licenças ambientais, subsídios para o fortalecimento de equipamentos e material ferroviário, maior segurança do marco regulatório e institucional e disponibilidade e capacitação de profissionais voltados às necessidades do setor ferroviário (VENCOVSKY, 2011, p. 29).

Com o aporte financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e do Programa de Investimentos em Logística (PIL), há um redirecionamento dos investimentos estatais em transportes para novas infraestruturas ferroviárias. A fronteira agrícola, como destaca Huertas (2007), depois de se apropriar de extensas áreas de Cerrado, alcança a Amazônia e, assim como outrora, continua demandando infraestrutura para circulação e conexão aos mercados internacionais. Nesse contexto, o modal rodoviário encontra-se cada vez mais sobrecarregado devido à alta produtividade/exploração do agronegócio que tem ocasionado um aumento significativa no volume de *commodities*, o que é confirmado por pesquisa da ANTT (2014). Diante deste cenário, as principais medidas para solucionar os gargalos do sistema de transporte nacional, tem sido a retomada de projetos antigos, a exemplo da FNS, da criação de novas vias como a EF-170 (Ferrogrão) que irá ligar os estados de Mato Grosso e Pará, e da ampliação das zonas portuárias próximas a importantes rios e áreas marítimas.

As potencialidades e interesses de uso dessas ferrovias permearam as exposições e conferências do VII Brasil nos Trilhos, evento organizado pela Agência Nacional dos Transportadores Ferroviários no dia 3 de maio de 2018 em Brasília. Para o setor ferroviário, em específico, foi debatido consensualmente entre representantes do governo e do setor privado a antecipação da renovação dos contratos de concessão para que ocorram algumas inovações. Com isso, busca-se reduzir o papel regulatório do Estado, ampliar incentivos fiscais e aumentar o orçamento público para tratar da redução

dos conflitos entre a circulação urbana e de trens. Neste evento evidenciou-se que está em curso uma readequação do Estado brasileiro que se volta ainda mais ao modelo neoliberal. Esse movimento, intensificado pelo golpe político de 2016, reforça o papel de grupos privados internacionais e fragiliza setores estratégicos do país. Desse modo, uma pauta bastante evidente do governo Temer (2016-2018) vem sendo acelerar e impor uma agenda de cortes em serviços públicos, de privatizações, concessões e desburocratização da máquina pública a fim de proporcionar maior atuação de grupos corporativos no território. Enquanto importantes setores do país, sobretudo de energia, vêm sendo entregues à concorrentes mundiais, uma articulação em escala nacional é montada no sentido de reposicionar o país como celeiro agrícola mundial. A retomada de projetos ferroviários para atender exclusivamente as demandas de exportação de *commodities*, portanto, se torna pauta fundamental desses atores.

Também cabe apontar que essa pauta constante das elites do país, ausente de um plano consolidado de desenvolvimento, tornou-se caríssima para a sociedade. Intrínseco ao processo, há uma obsolescência programada dos sistemas de engenharia. A evolução dos sistemas técnicos de maneira recorrente demanda do orçamento público investimentos em novas tecnologias infraestruturais, promovendo uma corrida sem fim. Nas ferrovias, por exemplo, esse processo fica evidente dado as inúmeras diferenças entre bitolas que impossibilita o fluxo direto da circulação das locomotivas nos trilhos (VENCOVSKY, 2011).

A partir desse panorama é possível perceber as variações do papel da rede ferroviária na configuração territorial brasileira, cuja evolução não é homogênea, conforme dito anteriormente. Ao observar a atuação de diversos agentes políticos e econômicos em distintos momentos, o padrão apontado é a articulação do Estado junto a interesses de grupos econômicos privilegiados no uso do território e rompidos com o esgotamento dos ciclos produtivos. Para entender essas intenções, portanto, exige-se considerar o contexto global do modo de produção, a inserção econômica do país e as influências ideológicas, políticas, econômicas e sociais que permeiam as relações de poder. Por fim, percebe-se que a formação espacial das ferrovias brasileiras é uma expressão dos interesses político-econômicos de controle e verticalização no uso do território.

### **3. O USO CORPORATIVO DO TERRITÓRIO E A PRODUÇÃO DA FLUIDEZ**

No atual contexto da globalização, em que se verifica um domínio corporativo cada vez mais eminente em escala mundial, conforme demonstram Silvestre e Haffner (2016, p. 9), “a expansão da industrialização aparece não como desenvolvimento da periferia, mas como periferização das

atividades industriais”. Isso se deve a um movimento de reestruturação conjuntural do capitalismo internacional que, inicialmente teve uma relação com a crise de acumulação nos anos 1970. Na atual formação das redes corporativas,  $\frac{3}{4}$  dos agentes globais do topo do núcleo duro são corporações financeiras. Não por acaso, conforme demonstrado por Santos (2014), corporações alinham-se aos países centrais como EUA, aqueles da União Europeia e o Japão, os quais exploram recursos socioambientais oriundos de nações periféricas, em especial da América Latina, África e Ásia. Para isso, utilizam taxa flexível de câmbio do dólar como instrumento de coerção para implementação de políticas neoliberais em países periféricos e assim estimulam a concentração do capital via mercado especulativo. (SILVESTRE; HAFFNER, 2016)

Desse modo, o capital rentista financeiro apropria-se do capital produtivo tradicional. Em outras palavras, as atividades de exploração dos recursos naturais, acrescidos da industrialização, são direcionadas para os países periféricos, porém seguem geridas por corporações transnacionais que concentram o desenvolvimento tecnológico. Esses produtos são absorvidos pelas periferias e passam a integrar as cadeias especulativas do mercado corporativo/financeiro nos centros econômicos, destacam Silvestre et al. (2016). Nesse contexto de divisão hierárquica do trabalho em nível global, as forças corporativas atuam para promover caminhos institucionais e infraestruturais em favor da internacionalização do território brasileiro, indica Farias (2008) ao analisar a atuação do BNDES. Assim, na condição de colônia moderna, o sentido atribuído ao território nacional é o uso de forma intensiva e extensiva por produtores de *commodities* ligados especialmente à mineração, à pecuária e ao agronegócio. Esses grupos traçam suas cadeias produtivas, rotas logísticas e demandam cada vez mais fluidez infraestrutural e burocrática do Estado.

Essa lógica que comanda a divisão internacional do trabalho configura um quadro geopolítico específico. Novas associações (monopólios) corporativos surgem nos países periféricos e passam a interagir diretamente na formulação de políticas públicas juntos aos Estados. Assim, de acordo Goldfarb (2015, p. 25), “atuam para promover uma organização do território que lhes permite controle privilegiado da produção”. Esse controle se dá em forma de cadeia: as sementes, os agrotóxicos, maquinário, sistemas de armazenagem, transporte e comercialização são todos manipulados em favor dos interesses corporativos. O Brasil posiciona-se nesse quadro, sob a perspectiva do uso corporativo, como um país de potencial não totalmente explorado (GOLDFARB, 2015).

Dessa maneira, a articulação geopolítica global é evidenciada pelos monopólios na produção agromineral, pelo controle das redes, estabelecimento de acordos comerciais específicos em formato de blocos econômicos e pela hegemonia financeira/corporativa. Conforme demonstra Porto-Gonçalves

(2015), o que está em jogo são as escalas de atuação e interação das forças de agentes políticos e econômicos que lucram com o uso dos territórios.

Haja vista que as escalas não são simplesmente medidas cartográficas, mas também relações de poder, pois não existe escala que não seja afirmada por determinado grupo/classe social. A recente ênfase na escala global (globalismos, globalizações) não deixa de ser a afirmação dos grupos/classes sociais que se afirmam por meio dessa escala, o que coloca a escala global como necessária para outros segmentos/grupos/classes sociais que, até aqui, se afirmavam em outras escalas. (PORTO-GONÇALVES, 2015, p. 65)

Em relação as políticas de descentralização da produção global, destacou-se a ascensão econômica da China, fruto de um acelerado desenvolvimento urbano e industrial que ocasionou uma reorganização locacional da cadeia produtiva internacional. Isso se deve principalmente a acordos comerciais multilaterais com outros países tidos como “emergentes”, a exemplo do Brasil, Rússia, Índia e África do Sul. Este bloco em específico, denominado “BRICS”, é extremamente estratégico para o exercício de polarização industrial chinês. A articulação entre as maiores economias de suas respectivas regiões/continentes, historicamente periféricas no capitalismo tradicional, vem provocando mudanças na arquitetura econômica internacional. Além de produtores, esses países tornaram-se, especialmente no último século, grandes consumidores de produtos industrializados. Nas palavras de Palazuelos (2007, p. 20, tradução nossa),

A China se converteu em uma “fábrica global”, isso se deve a sua enorme capacidade de produção, com uma complexidade tecnológica cada vez maior (têxteis, calçados, móveis, alimentação, eletrodomésticos, etc.) e certa qualidade, dispondo-se de uma combinação perfeita de tecnologia estrangeira e mão de obra de chinesa (praticamente ilimitada, e disposta a trabalhar por valores mínimos). Dessa maneira, a China está condicionando estruturas produtivas de muitos países, sobretudo de outros países em via de desenvolvimento.

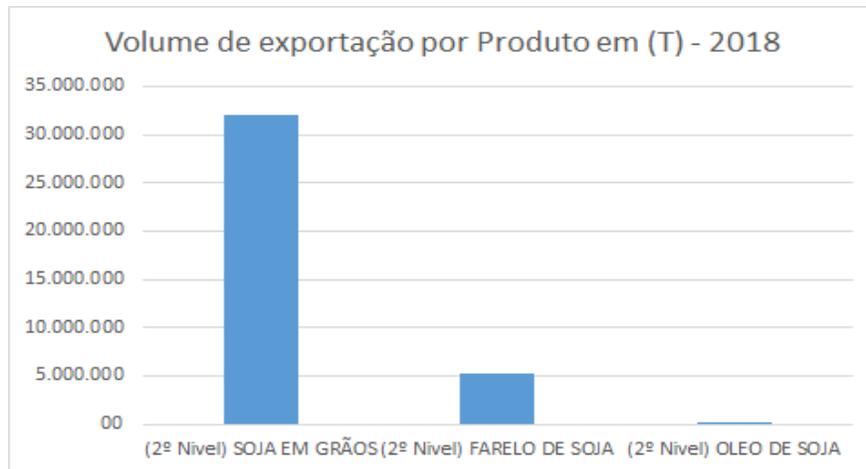
No entanto, a relação sino-brasileira, apesar do discurso de crescimento bilateral, vem configurando uma nova dependência econômica e produtiva ao país latino, demonstra Silva (2013). De um lado, a expansão industrial/produtiva da China só foi possível mediante intensa desvalorização da força de trabalho. Na lógica da competitividade corporativa, países com condições ambientais e trabalhistas mais rígidas, perdem prioridade na localização industrial por não conseguirem baixar a tal nível o custo de produção. Isso permite um massivo crescimento do modelo econômico chinês, destacando-se como potência em âmbito mundial. Do outro lado, o Brasil teve de readequar sua cadeia produtiva no sentido de uma reprimarização (SILVA, 2013). Esse processo ocasiona um uso extensivo

do território nacional e, intrínseco a isso, uma internacionalização cada vez mais evidente do campo sob a face do agronegócio. Uma intensa política de modernização (fronteira agrícola) sob interesses corporativos expandiu-se em direção as frentes pioneiras tradicionalmente fora do circuito de produção, a exemplo das regiões do Cerrado e da Amazônia brasileira (CARVALHO, 2013). Em relação ao comércio exterior brasileiro, as Figuras 3 e 4 demonstram os principais produtos comercializados e os maiores compradores no primeiro semestre de 2018.

Essa produção é o resultado de uma apropriação corporativa da produção subjugada à geopolítica do mercado mundial. A especialização da pauta de exportações ligada a produção da soja, conforme evidencia a Figura 3, e a concentração das vendas ao mercado chinês (Figura 4), demonstram o peso das forças corporativas e a posição do país no mercado mundial. Frederico (2008), observa que as “Gigantes dos Grãos” (Cargill, ADM, Louis Dreyfus e Bunge), concentram aproximadamente 80% da produção voltada à exportação graneleira no Brasil. De acordo com Goldfarb (2015), essas empresas controlam os preços de mercado, via sistema de armazenamento/estocagem, cooptam o Estado por meio de acordos e financiamentos de grupos políticos e, assegurados por privilégios no uso do território, estabelecem a seus critérios o regime alimentar corporativo. Os imperativos resultantes desse tipo de uso do território orientam a produção da fluidez segundo os interesses corporativos.

Nesse sentido, a regulação representa uma via de atuação fundamental das corporações. Arroyo (2015 p. 48), observa que “um pequeno número de empresas com posição dominante no mercado desempenha papel de controle do território não somente via produção e consumo, mas, também, via regulação”. As políticas públicas garantem benefícios como empréstimos, incentivos fiscais e novos investimentos em infraestruturas para os circuitos espaciais de produção. Ao analisar o contexto da produção do território brasileiro, Vencovsky (2011, p. 65) aponta que,

A consolidação das novas fronteiras agrícolas e as políticas públicas que privilegiam a exportação de commodities agrícolas e minerais foram eventos que passaram a exigir novos sistemas de transportes no território brasileiro. Diversos agentes passaram a exigir condições materiais e normativas para aumentar a fluidez entre as regiões produtivas e os portos exportadores.



**Figura 3.** Volume das exportações brasileira (principais produtos) - 2018/1  
**Fonte:** Conab (2018).



**Figura 4.** Volume das exportações brasileiras (principais compradores) - 2018/1  
**Fonte:** Conab (2018).

Essas empresas se territorializam no país, em um primeiro momento, por meio das conexões rodoviárias direcionadas para os portos da região Sudeste. No entanto, é de interesse desses grupos o barateamento do frete e por isso insistem na formação de uma rede logística eficaz e competitiva (exclusivista) para o mercado internacional que possibilite outras saídas para o escoamento de seus produtos. É diante desse cenário de intensa demanda corporativa por fluidez, que as ferrovias passam a ocupar posição privilegiada nas pautas de investimentos. Grupos econômicos de logística, empreiteiras, produtores e clientes internacionais, interessados em alavancar seus negócios, passam a interagir com o Estado por meio de Parceiras Público-Privadas (PPP) e investem na expansão do sistema, tal como evidenciado na Figura 5.



**Figura 5.** Investimentos públicos e privados em transporte ferroviário no Brasil (2006/2014) - (valores em R\$ bilhões).

**Nota:** A diferença entre as somas das parcelas e os respectivos totais recorre do critério de arredondamento.

**Fonte:** CNT com dados do Siga Brasil e ANTT (2014).

Por meio de associações setoriais, os grupos que se beneficiam dos negócios sobre trilhos organizam-se de modo estratégico. A Associação Nacional de Transportadores Ferroviários de cargas (ANTF), por exemplo, atua em várias frentes ligadas à dinâmica do sistema ferroviário segundo interesses de transportadoras e empresas que prestam serviços de manutenção, fornecimentos, consultorias, etc. É o que Vencovsky (2011) atesta. A ANTF, segundo este autor, representa interesses de empresas de vários ramos, a exemplo daquelas ligadas ao “fornecimento de material ferroviário (Alstom, Bombardier e Bom Sinal), consultorias especializadas (Ernst & Young), engenharia e construção (Constran, Tejofran, Pöyury, Trends e Vetec), comunicação (Revista Ferroviária) e concessionárias do serviço de transporte ferroviário” (VENCOVSKY, 2011, p. 44).

Destaca-se, em relação a atuação desses grupos, a construção de um discurso ideológico de legitimação das intervenções corporativas no território. Periódicos como a *Pesquisa CNT de Ferrovias*, tendem a conter os levantamentos de informações acerca do sistema ao método estatístico. As perspectivas históricas, geográficas e político-econômicas da fluidez territorial são ocultadas nesses estudos, que são amplamente divulgados na sociedade e incrementados aos discursos políticos. Forja-se assim, a noção de que as ferrovias foram abandonadas por incapacidade de gestão do Estado e por isso um outro modelo de gestão deve ser adotado sob instrução da iniciativa privada, como são as concessões. O discurso é construído com objetivo de formar opiniões favoráveis ao sistema corporativo. No entanto, Mesquita e Martins (2008) demonstram que esses discursos e essas relações,

de caráter neoliberal, negligenciam as demandas do conjunto da sociedade brasileira, principalmente nas regiões que enfrentam maiores problemas.

Uma vez que os projetos logísticos das áreas com IDH insuficiente são os menos viáveis do ponto de vista privado, a remuneração pública deve ser preponderante para a implantação desses empreendimentos. Essa hipótese tem um limite estreito em virtude do alto endividamento da administração pública. Em suma, a atuação da política pública estará, via PPP, atendendo as demandas insatisfeitas, fazendo a provisão de infraestrutura nas áreas de franco crescimento e nos setores e locais onde os gargalos acontecerem, o que implica a ação pública não implementando os sistemas de transporte enquanto uma estratégia de desenvolvimento voltada para as áreas menos favorecidas, o que fortalece o círculo vicioso das desigualdades regionais no país (MESQUITA; MARTINS, 2008, p. 27).

Isso demonstra que os interesses e disputas territoriais compõem um complicado jogo de agentes corporativos que competem entre si por afirmação política e econômica (SANTOS, 2014). Nesse âmbito, conforme salientam Santos e Silveira (2001), grupos econômicos se apropriam do Estado e este, enquanto ente construtor, controlador e/ou regulador das redes de transporte, torna-se extremamente estratégico na produção de uma fluidez concentradora, que privilegia uma pequena porção de agentes e se distancia das reais demandas de circulação do país. Como destaca Huertas (2007, p. 295) “Não se observa um questionamento mínimo sobre o mercado interno, se as linhas de circulação do País estão sendo devidamente arquitetadas e coordenadas para proporcionar seu fortalecimento. O que importa, no discurso atual, são as saídas para o estrangeiro”. Vejamos o caso da FNS em Goiás.

#### **4. A FERROVIA NORTE-SUL E A ECONOMIA REGIONAL DO CENTRO-NORTE DE GOIÁS**

Em consonância a recente expansão do sistema ferroviário brasileiro, orientada no sentido da internacionalização do território sob a face do agronegócio, destaca-se a FNS. Conforme destacam Castilho e Arrais (2017), essa via integra economias regionais e sistemas de transportes do país e traz um novo direcionamento espacial à logística agroexportadora, tradicionalmente voltada aos portos do Sudeste do País. Com ela ampliam-se as possibilidades de abertura de novos corredores de exportação para os portos do Norte e Nordeste do país, os quais possuem maior proximidade com mercados do Hemisfério Norte e da Ásia por meio dos Canais no Caribe. Em trabalho de campo realizado nessa região em fevereiro de 2018, identificamos que o Canal do Panamá, tradicional via de ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, continua controlado por grupos econômicos estadunidenses. Já no outro

canal que se encontra em construção no mesmo continente, onde observamos graves contradições socioambientais na Nicarágua, o controle encontra-se nas mãos de grupos chineses.

Buscando encurtar sua integração com os mercados asiáticos, especialmente o chinês, a FNS também reforça o seu caráter estratégico pela proximidade com os canais do Caribe. O controle desses acessos pelos grupos estadunidenses e chineses, não obstante, torna o sistema dependente de seus interesses. Aqui, mais uma vez, tal como apregoado por Raffestin (1993), a rede e seus nós cumprem uma de suas funções essenciais: se constituírem como instrumentos de controle dos fluxos e, portanto, de poder.

Na escala interna, a FNS é dividida em três tramos: Norte, Central e Sul. Essa divisão operacional da rede ferroviária ocorre em função do modelo de gestão adotado no Brasil via concessões e ocasiona alguns empecilhos na circulação ao dificultar a transição de cargas entre os trilhos operados por diferentes empresas logísticas. Castilho e Arrais (2017) assinalam que, apesar da FNS integrar importantes sistemas ferroviários em escala nacional, é preciso lembrar que ela é uma ferrovia de meio por não contar, ainda, com uma ligação direta ao porto de Barcarena no Pará. Enquanto esse trecho não for construído, ela estará dependente da Estrada de Ferro Carajás que já se encontra em duplicação entre Açailândia e São Luís. É por esse trecho, portanto, que a FNS possui acesso ao Oceano Atlântico em sua porção norte do Brasil. Desse modo, surge a necessidade de se estabelecer o direito de passagem das cargas emitidas por concessionárias diferentes. Conforme noticiou o jornal *Estadão* (BORGES, 2018, *on-line*), “[...] o direito de passagem é visto por potenciais interessados na nova concessão como um dos pontos mais sensíveis do projeto. Para que não haja dúvidas sobre o acesso às redes ligadas à Norte-Sul, a ANTT decidiu que fará um aditivo contratual com as atuais concessionárias”, no sentido de garantir-lhes o acesso aos portos marítimos.

A porção norte, com 720 km de extensão, encontra-se em operação pela subconcessionária Ferrovia Norte Sul S.A., atualmente controlada pela VLI-logística. A linha férrea se estende entre Açailândia (MA) à Porto Nacional (TO). Nessa região, apresenta-se como uma rota relevante de exportação de cargas das regiões Norte e Nordeste, por sua conexão com a Estrada de Ferro Carajás, cujos destinos são o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira e o Porto do Itaqui, ambos em São Luís (MA). O controle corporativo já consolidado neste percurso, está demonstrado no Quadro 1, evidenciando os grupos que possuem acesso aos pátios multimodais.

**Quadro 1.** Clientes (permissionários) que possuem acesso aos pátios do tramo norte da FNS

<b>Pátio</b>	<b>Clientes (permissionárias)</b>
Porto Franco (MA)	Cargill Agrícola S/A ABC Indústria e Comércio S/A Bunge Alimentos S/A Multigran S/A Agrex do Brasil S/A
Colinas (TO)	NovaAgri Infraestrutura de Armazenagem e Escoamento Agrícola S/A
Guaraí (TO)	Consórcio Pedro Afonso - Bunge
Porto Nacional (TO)	NovaAgri Infraestrutura de Armazenagem e Escoamento Agrícola S/A Agrex do Brasil S/A Petrobrás Distribuidora S/A Norship Participações e Representações Comerciais LTDA Raízen Combustíveis S/A Total Distribuidora S/A
Gurupi (TO)	Porto Seco Centro Oeste S/A

Fonte: VALEC (2018).

Já os tramos Central e Sul, o primeiro já inaugurado e o segundo em construção, aguardam a realização do leilão previsto para o segundo semestre de 2018 para as suas respectivas concessões. Partindo de Porto Nacional (TO) até o município de Anápolis (GO), o eixo central da FNS possui aproximadamente 855 km de extensão. Nesse trecho estão situados nove pátios intermodais, sendo cinco deles no estado do Tocantins e quatro na porção centro-norte de Goiás (ANTT, 2018). Conforme listado no Quadro 2, no trecho goiano há funções previstas para cada pátio segundo estudos da Valec (2008).

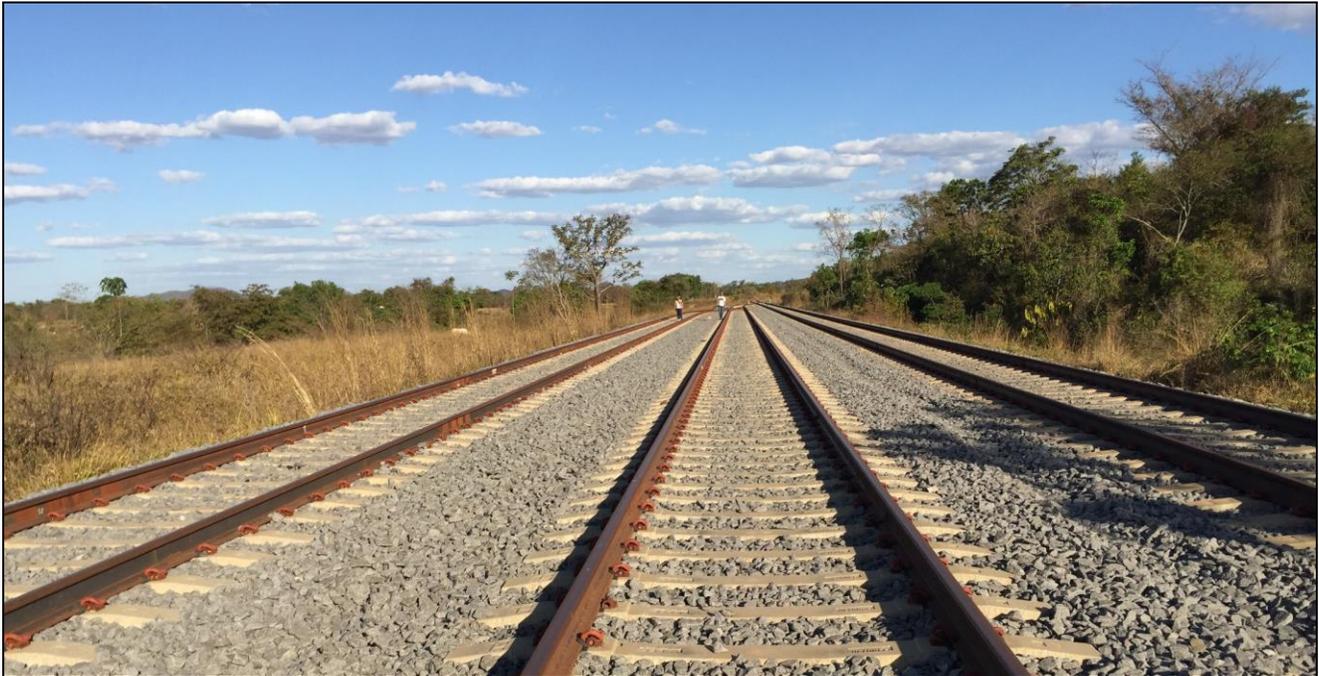
**Quadro 2.** Caracterização e função prevista para os Polos de Carga do Tramo Central da FNS

<b>Pátio/Polo</b>	<b>Função prevista</b>
Porangatu (GO)	Localizado no km 421,1, com funções de carga e descarga de vagões, recebimento, formação e expedição de trens
Uruaçu (GO)	Localizado no km 577,8, com funções de recebimento, formação e expedição de trens de Bauxita formados para a Companhia Brasileira de Alumínio e como pátio de intercâmbio com a Ferrovia Transcontinental
Santa Isabel (GO)	Localizado no km 670,0 com funções de carga e descarga de vagões, recebimento, formação e expedição de trens, absorvendo além dos seus fluxos cativos, os de Uruaçu, que devido a problemas de área disponível ficou apenas com a operação da Bauxita
Anápolis (GO)	Localizado no km 843,6 com funções de carga e descarga de vagões, recebimento, formação e expedição de trens e de transbordo de carga para a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que permite a conexão com os portos do Sudeste

Fonte: VALEC (2008).

Em Anápolis, a FNS integra-se com a Ferrovia Centro-Atlântica, próxima ao Porto Seco Centro-Oeste. Instalações de embarques de empresas como a Granol, já foram construídas, mas o pátio ainda aguarda elaboração de contratos com os terminais. O pátio de Uruaçu já conta com infraestrutura

ferroviária concluída e aguarda concorrência pública para sua concessão (VALEC, 2018). No caso dos municípios de Porangatu e Santa Isabel, o trecho na área reservada para construção dos pátios possui linhas para cruzamento de trens, como mostra a Figura 6, mas a previsão de instalação de infraestrutura para construção dos pátios ainda é uma incógnita.



**Figura 6.** Trecho da Ferrovia Norte-Sul no município de Santa Isabel (GO).  
**Fonte:** Castilho (2018).

Além do Tramo Central, que interliga o Porto Nacional à Anápolis, encontra-se em construção o trecho Sul da FNS entre os municípios de Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela d'Oeste (SP), com extensão de 682 km. Seu traçado percorre 16 municípios de Goiás, três de Minas Gerais e três de São Paulo, onde fará transbordos com outras vias para as regiões Sul, Sudeste e o estado do Mato Grosso do Sul, permitindo que grandes áreas produtoras de *commodities* sejam integradas a essa rede.

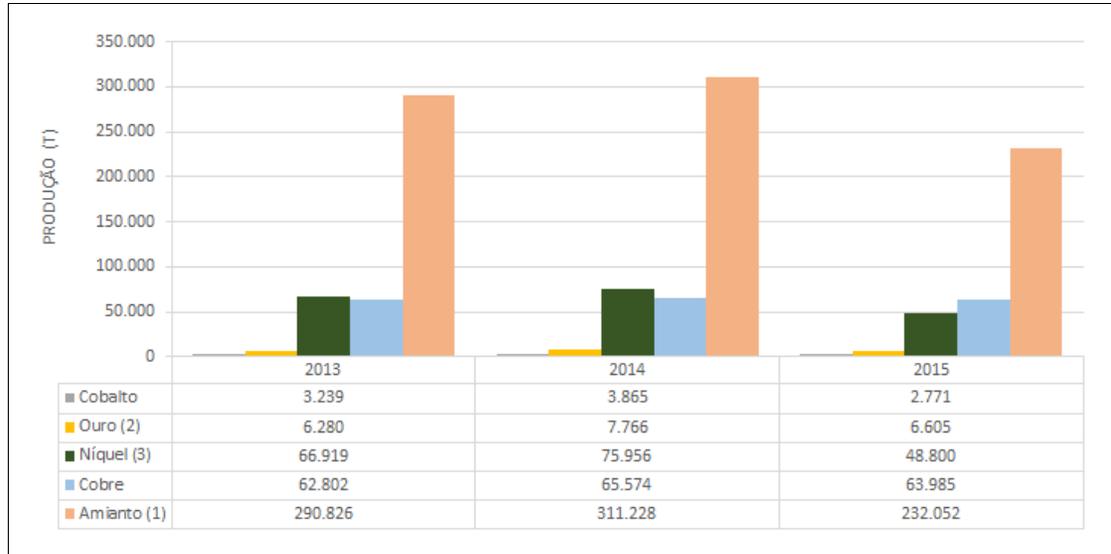
Isso mostra como a implantação da FNS vem promovendo alterações nos transportes de longas distâncias do país e o modo como o território goiano, especialmente em Anápolis, vai incrementando sua posição estratégica na logística corporativa que se instala no Brasil. Em visita técnica realizada no dia 20 de abril de 2018 no Porto Seco Centro-Oeste, localizado no município supracitado, ficou evidenciado a função primordial que a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG) exerce por deter um sistema que permite maior agilidade dos processos técnicos e alfandegários de embarcação, desembarço e transferência de cargas, sobretudo das *commodities*. Quando os contratos com os

terminais relativos à FNS estiverem concluídos, a PLMG contará com acesso aos eixos de transporte rodoviário, aeroportuário e ferroviário, permitindo acesso a importantes rotas logísticas do país (GOIÁS, 2018).

No que diz respeito à função dessa infraestrutura, Braga (2013, p. 13) destaca que

A PLMG como um nó (ou entroncamento) logístico importante no redirecionamento dos fluxos materiais e imateriais no território brasileiro, uma vez que será um ponto estratégico para alguns agentes e circuitos espaciais produtivos, pois terão a possibilidade de controle de concentração e redistribuição de grande quantidade de fluxos. Envolve alguns agentes (sobretudo Estados e corporações) no seu planejamento, concepção, regulação e uso e atende às demandas por fluidez, essencialmente, das grandes empresas e operadores logísticos.

Além disso, interligado ao entroncamento logístico de Anápolis, há uma zona produtora de grãos, cana-de-açúcar e minérios na porção centro-norte do estado. Em relação à exploração mineral, o estado de Goiás destaca-se em âmbito nacional como o terceiro maior exportador dessas matérias-primas (BRASIL, 2018). Conforme evidencia a Figura 7, a produção manteve-se estável nos últimos anos. Isso se deve à aproximação dos limites de uso das infraestruturas de transporte e energia elétrica destinadas às corporações.



**Figura 7.** Goiás: Produção das principais substâncias minerais 2013 - 15 (T)

**Legenda:** (1) Fibra de amianto; (2) Em kg; (3) Níquel contido na liga de ferro níquel e no carbonato de níquel.

**Fonte:** Dados trabalhados pelos autores com informações do Departamento Nacional de Produção Mineral (BRASIL, 2018) e IMB (2017).

Neste cenário, a mesorregião Norte de Goiás firma-se como a principal região produtora de minérios no estado, contemplando aproximadamente metade de todo valor de produção mineral (SEGPLAN, 2008). Cardoso Júnior e Lunas (2016) assinalam que grandes grupos se instalaram em Goiás nos últimos anos, reforçando seu papel como abastecedor nacional e mundial de recursos minerais. “Essas empresas geram uma especialização regional produtiva, onde territorializam, de forma diferenciada, a densidade técnica, revelando as transformações socioespaciais e econômicas que a mineração provoca de forma imperativa” (p. 96).

No que concerne à elaboração das rotas logísticas, o cálculo da viabilidade econômica do transporte de cada demanda em particular geralmente é realizado pela concessionária. Há também estudos do DNIT (BRASIL, 2010) que apontam possibilidades e cenários quanto à viabilidade de transporte de diversos tipos de produtos por meio das ferrovias. Evoca-se principalmente aos parâmetros ligados às dimensões características de cada produto e condições específicas de legislação estabelecidas de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (BRASIL, 2010). No que se refere aos minérios, pode-se destacar três aspectos que são fundamentais em estudos preliminares relacionados à possibilidade do seu transporte.

O primeiro é a condição técnica da via e de cada produto como capacidade de volume de carga, tipo e resistência do material transportado. O segundo parâmetro é o econômico, que considera o valor agregado da carga, tempo e custo total do transporte, risco de perda/prejuízos durante os possíveis trajetos. Outro parâmetro é o ambiental, que deve seguir regulamentações dos órgãos ambientais e apresentar pesquisas técnicas quanto à periculosidade e o manuseio dos produtos em relação ao meio perpassado. Assim, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), apesar de estarem sujeitos a disputa de interesses do estado e do meio empresarial, detém os critérios metodológicos que indicam alternativas logísticas para as redes de transporte no país (BRASIL, 2010).

Dentre os minérios extraídos e processados na região Norte de Goiás, destacam-se o Amianto, o Níquel, o Ouro e o Cobre. Buscando entender a viabilidade de transporte de alguns desses minérios por meio da Ferrovia Norte-Sul, a VALEC realizou pesquisas de viabilidade técnica, econômica e ambiental para alguns trechos da via. Considerou-se também experiências de transporte em outras ferrovias, a exemplo da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Além disso, foram consultados profissionais especialistas em transporte e logística. Uma síntese desse estudo está apresentada no Quadro 2.

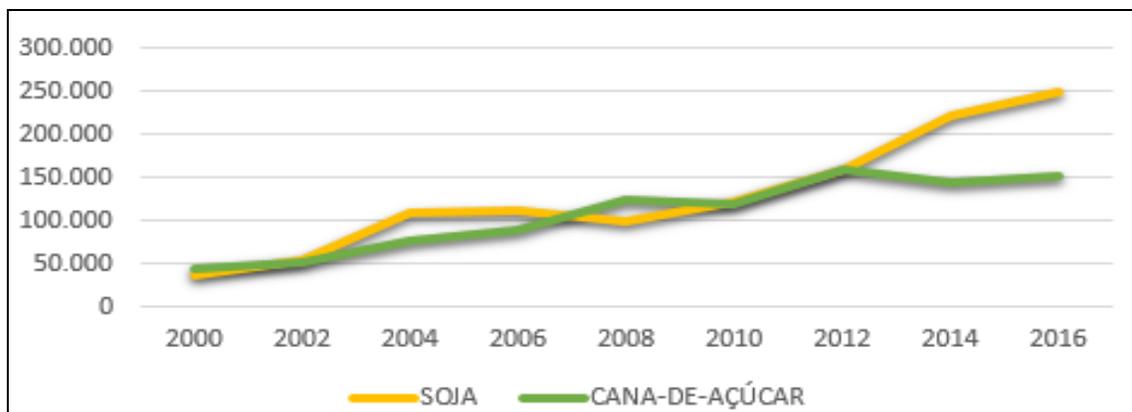
**Quadro 2.** Viabilidade de transporte de minérios por meio do modal ferroviário em Goiás

<b>Viabilidade de transporte por meio do modal ferroviário em Goiás</b>			
<b>Minerais</b>	Técnica	Econômica	Ambiental
Ouro			
Amianto			
Calcário			
Níquel			
Cobalto			
Bauxita			
Cobre			
	Viável		
	Apresenta Riscos		
	Inviável		

**Fonte:** Valec (2008) e Brasil (2010).

Dentre os minérios citados, apenas o ouro é inviável economicamente para o transporte ferroviário devido ao seu alto valor de mercado e pelo fato de sua circulação envolver uma complexa rede de segurança. O restante dos minérios apresenta riscos econômicos, mas, a depender de elementos como a integração da linha ferroviária com áreas ou portos que venham a demandar uma quantidade elevada de minérios; e caso a rede ferroviária apresente ganhos logísticos para o seu transporte, as respectivas empresas extrativistas certamente acionarão os trilhos. O pátio de Uruaçu, por exemplo, tem função prevista de atender demandas de transporte de bauxita da Companhia Brasileira de Alumínio. Mas dada a vocação para produção e reservas minerais do Norte goiano, tal como destacado por Gonçalves (2016), e as possibilidades logísticas que a FNS inaugura, deve-se considerar que empresas produtoras de outros minérios (ou que venham a produzir) também possam acionar a ferrovia. Isso dependerá, no entanto, de estudos aprofundados e da elaboração de contratos e análises específicas de custos e riscos na operação até o destino final do produto.

No caso dos grãos e combustíveis, o cenário é mais clarividente. No Tramo Norte da FNS, por exemplo, grande parte das empresas que possuem acesso aos pátios atuam com esses dois produtos e têm contribuído para que mais de três milhões de toneladas de soja, milho e farelo sejam transportados pela FNS. De acordo com a CNI (2015), 93% dos grãos do estado do Maranhão, 64% do Piauí e 71% do Tocantins foram transportados pela FNS. Além dessa produção, que se expande para regiões adjacentes, e daquela concentrada no Sul goiano, deve-se considerar o recente movimento de territorialização do agronegócio canavieiro e da soja no centro-norte goiano que acabou influenciando, inclusive, a posição de alguns pátios. O crescimento da área colhida nos últimos 16 anos nos municípios dessa região, conforme mostra a Figura 8, foi de 395%. A espacialização dessa produção, evidenciando sua proximidade com os pátios da FNS, está apresentada na Figura 9.



**Figura 8.** Crescimento da área colhida de cana-de-açúcar e soja no centro-norte de Goiás (2000 a 2016)

**Fonte:** Instituto Mauro Borges (2018).

As empresas do setor canavieiro demandam intensa fluidez, especialmente para a distribuição de etanol em escala nacional e exportação de açúcar em escala internacional. Conforme apontam Oliveira, Ferreira e Garvey (2018), grupos ligados a esse setor do agronegócio têm exercido papel significativo na formulação de políticas públicas no território goiano nas últimas décadas. Isso os colocam em posição privilegiada perante os benefícios logísticos provenientes de sistemas de transportes. Em situação similar, os produtores de soja e seus derivados também usufruirão da fluidez e integração promovida pela FNS. Essas cargas, que em geral contém grande volume e baixo valor agregado, se adequam bem as condições que o sistema ferroviário pode oferecer. Soma-se a isso, o fato de a FNS se constituir como novo corredor agroexportador perpassando por localidades com relevo menos irregular e densidade populacional e urbana menor que em regiões tradicionalmente acionadas para exportações (o que permite maior velocidade média dos vagões) e ainda aciona portos com maior proximidade aos mercados Europeu, Americano e Asiático, como já discutido.

Significativa porcentagem da produção de grãos e de combustível do centro-norte goiano, pela viabilidade técnica, econômica e ambiental, além da proximidade com os pátios da FNS, tem grande probabilidade de ser escoada por essa ferrovia, o que dependerá, logicamente, de contratos e acordos entre um conjunto de agentes ligados à logística desses produtos. Mas além da produção das regiões diretamente servidas pelos trilhos e pátios da FNS, é preciso ressaltar que os efeitos na produção serão desencadeados em uma escala mais ampla, uma vez que toda porção central do país será afetada por este corredor de exportação.

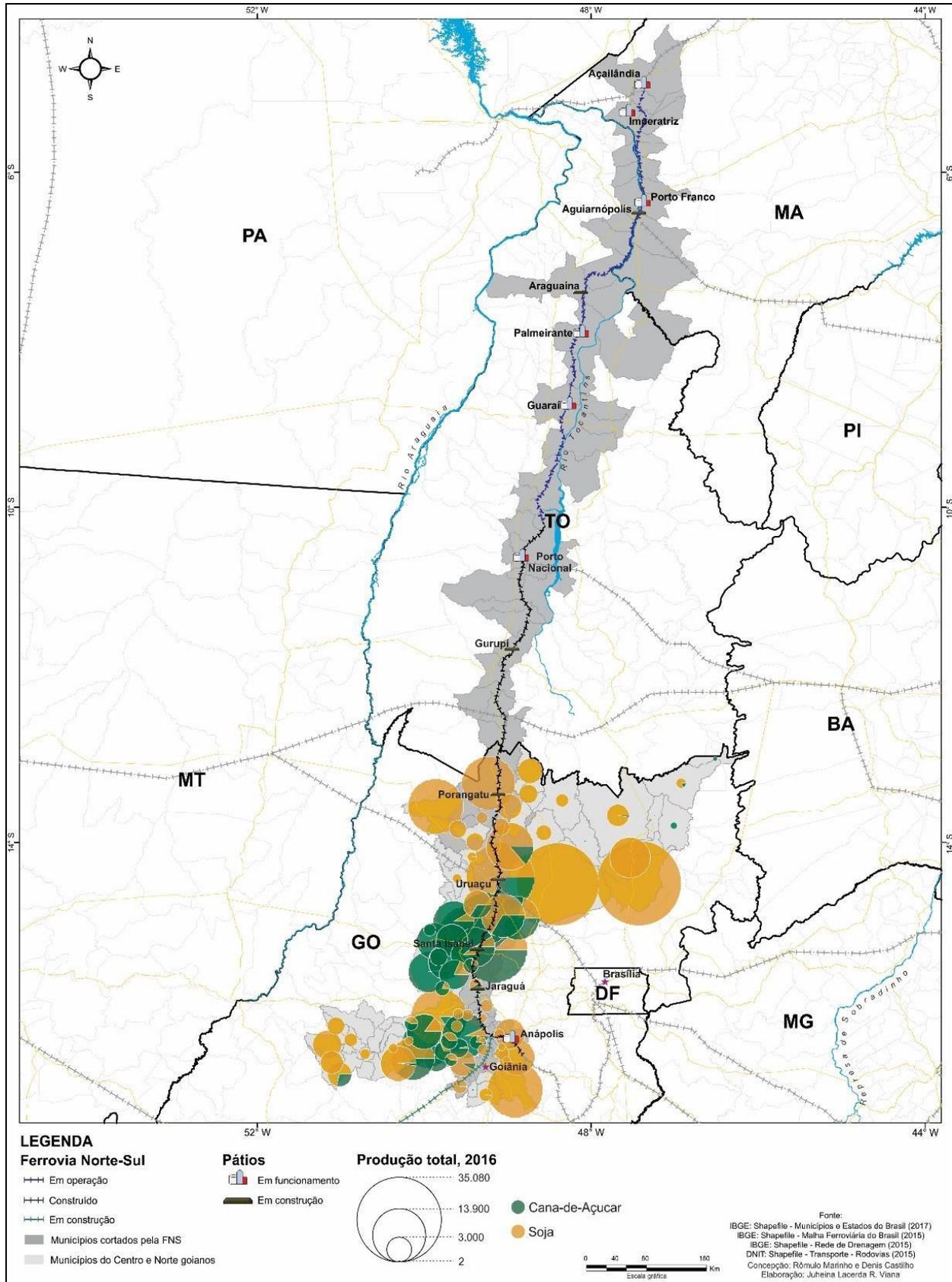


Figura 9. Traçado da FNS e produção de soja e cana-de-açúcar no centro-norte de Goiás (2016).

A FNS, desse modo, se constitui como infraestrutura fundamental para a macroeconomia nacional voltada à exportação de itens primários e de baixo valor agregado. Por outro lado, no nível microeconômico, pequenos produtores, que são responsáveis pela geração de um grande número de empregos e renda, enfrentam dificuldades e limitações em suas cadeias produtivas em função de uma infraestrutura logística precarizada. Assim, o sentido da apropriação estabelecido para o sistema ferroviário, limita os grandes benefícios da infraestrutura aos interesses de uma pequena porção de grupos privilegiados. Nessa contradição, torna-se necessário estabelecer um amplo debate sobre as limitações que o uso corporativo dos trilhos ocasiona à demanda por circulação e mobilidade da sociedade brasileira.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em um país de extensões continentais como o Brasil, a ampliação e a multimodalidade são essenciais para o desenvolvimento econômico, a circulação e a melhoria na qualidade de vida da população. Contudo, a despeito do recente massivo investimento estatal em novas infraestruturas ferroviárias, o modelo de gestão e operacionalização adotados são questionáveis. Por exemplo, conforme relatado no site da revista *Valor Econômico* (RITTNER, 2017), a obra do Tramo Central da FNS que custou aos cofres públicos cerca de R\$ 10,1 bilhões, inclusos históricos de desmandos e superfaturamento, tem previsão de ser concedida a iniciativa privada por R\$ 1,68 bilhão em 2018, ou início de 2019. Isso representa apenas 16% do investimento estatal na obra. Mesmo considerando o eminente fluxo de caixa posterior e a arrecadação tributária, é intrigante o fato de que uma rede de custo tão elevado esteja à disposição de poucos grupos empresariais por tão pouco.

Como analisado por Campos (2015), ainda que a construção da FNS tenha causado relativo aumento no PIB dos municípios e originado alguns empregos, especialmente em sua fase de construção, isso ocorreu na maioria dos casos de maneira temporária. A pressão por ampliação de infraestruturas de transporte por parte de grupos privados, nesse sentido, aponta para um cenário com efeitos negativos para a sociedade, dado que os investimentos estatais serão priorizados/movidos para as vias de uso funcional corporativo (ferrovias, portos, hidrovias).

Diante disso, percebe-se que as noções desenvolvimentistas que se vinculam e sustentam ideologicamente os empreendimentos corporativos, entre eles a FNS, pautam estratégias econômicas polarizadas, a exemplo do que propôs Perroux (1977). Essa teoria, entretanto, é voltada especialmente para o crescimento econômico concentrador e assume cunho exclusivista. Lyra, Bezerra e Albuquerque (2015) destacam que problemas sociais se agravam quando as políticas públicas voltam-se

prioritariamente para a implantação de infraestrutura voltada à lucratividade de uma pequena porção de grupos corporativos, pois com isso são desmontados progressivamente os sistemas produtivos locais e as alternativas de sobrevivência de comunidades tradicionais. Os aspectos apresentados evidenciam o sentido corporativo da FNS, o seu lado perverso e um sistema de transporte que, longe de atender as reais demandas de circulação e mobilidade das diferentes regiões, reforça privilégios e contribui ainda mais para a espoliação do território e o agravamento da desigualdade territorial (e social, para não deixar dúvida) no país.

Considerando o grande potencial que os transportes possuem para estimular a produção, a circulação e a integração regional, é preciso que esse sistema também atenda as múltiplas demandas nas diferentes escalas do país, não somente aquelas voltadas à exportação de produtos com baixíssimo valor agregado. É imprescindível que alternativas de transportes, como a rede ferroviária, viabilizem também a mobilidade e a circulação intra- e inter-regional e que esteja disponível a atender diferentes cadeias de produtores contribuindo, de maneira efetiva, para o desenvolvimento territorial. Para romper as barreiras e conflitos em um território marcado por desigualdades no acesso às infraestruturas, faz-se necessário que o sistema de transportes esteja articulado de forma multimodal, ampla e equânime. Multimodal porque a dependência a um único modal já provou a sua ineficiência econômica e social. Ampla a fim de evitar a concentração e o rígido controle territorial. Equânime porque a circulação e a mobilidade, em essência, precisam ser democráticas, acessíveis e, sobretudo, solidárias.

## AGRADECIMENTOS

Este artigo foi desenvolvido no âmbito do projeto “A rede ferroviária em Goiás: análise e mapeamento da dinâmica econômica regional e da urbanização entre 1911 e 2014”, aprovado pela chamada MCTI/Universal 14/2014 do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), a quem registramos nossos agradecimentos.

## REFERÊNCIAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Acompanhamento das concessões ferroviárias**. Relatório anual. Brasília: GEROF/SUFER, Ministério dos Transportes, 2014.

ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres. **Ferrovias Norte-Sul**. 2018. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Ferrovias Norte Sul FNSTN e FNSTC VALEC SA](http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Ferrovias_Norte_Sul_FNSTN_e_FNSTC_VALEC_SA)>. Acesso em: 14 jun. 2018.

ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres. **Rodovias Federais Concedidas 2013**. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/rodovias/Relatorios/Relatorios\\_Anuais\\_Rodovias\\_Federais\\_Concedida](http://www.antt.gov.br/rodovias/Relatorios/Relatorios_Anuais_Rodovias_Federais_Concedida)>. Acesso em: 14 jun. 2018.

ARRAIS, T. P. A.; CASTILHO, D.; AURÉLIO NETO, O. P. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. **GEOgraphia**, v. 18, n. 36, p. 62-85, 2016.

ARROYO, M. M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. (Org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2015. p. 37-50.

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

BIONDI, A. **O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1999.

BORGES, A. Concessionárias garantem tráfego livre para Ferrovia Norte-Sul. *Estadão*, São Paulo, 8 ago. 2018. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,concessionarias-garantem-trafego-livre-para-a-ferrovia-norte-sul,7000243817>>. Acesso em: 11 ago. 2018.

BRAGA, V. **Logística e uso corporativo do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG)**. 2013. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

BRASIL. Departamento Nacional de Produção Mineral. **Anuário Mineral Brasileiro: principais substâncias metálicas**. Brasília: DNPM, 2018.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental**. 2010. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/>>. Acesso em: 17 jun. 2018

CAMPOS, F. R. **A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano**. 2015. 159 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

CARDOSO JUNIOR, H. M.; LUNAS, D. A. L. Universo da mineração em Goiás: potencial mineral e principais polos de extração. **Conjuntura Econômica Goiana**, v. 4, p. 85-98, 2016.

CARVALHO, H. M. *A expansão do capitalismo no campo e a desnacionalização do agrário no Brasil*. Boletim DATALUTA, dez. 2013.

CASTILHO, D; ARRAIS, T. P. A. A Ferrovia Norte-Sul e a economia regional do centro-norte do Brasil. **Sociedade & Natureza**, v. 29, n. 2, p. 209-228, 2017. <http://dx.doi.org/10.14393/SN-v29n2-2017-2>

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2. ed. Goiânia: UFG, 2017. 232p.

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX**. 1978. 124 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1978.

- CENTRO-OESTE (Revista). Suplemento especial - Ferrovia Norte-Sul. Goiânia: v. I, agosto de 1988.
- CNI – Confederação Nacional da Indústria. **Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho**. Brasília: CNT, 2015.
- CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento. **Levantamento de exportações**. Séries estatísticas. Disponível em: <<http://www.conab.gov.br>> Acesso em: 14 jun. 2018.
- FARIAS, H. C. **O BNDES e as privatizações no uso do território brasileiro**. 2008. 123 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.
- FONSECA, P. C. D. **Formação Econômica do Brasil**. Organização José Márcio Rego e Rosa Maria Marques. São Paulo: Saraiva, 2003.
- FREDERICO, S. **O novo tempo do cerrado: expansão de fronts agrícolas e controle do sistema de armazenamento em grãos**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- GOIÁS (Estado). Secretaria de Desenvolvimento. **Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás**. Disponível em: <<http://www.sed.go.gov.br/post/ver/193364/plataforma-logistica-multimodal-do-estado-de-goias>>. Acesso em: 28 abr. 2018.
- GOLDFARB, Y. Consolidação da hegemonia das corporações, monopolização do território e acumulação por espoliação: o caso da Cargill no Brasil e na Argentina. **Revista Nera**, v. 18, n. 27, p. 11-37, 2015.
- GONÇALVES, R. J. de A. F. **No horizonte a exaustão: disputas pelo subsolo e efeitos socioespaciais dos grandes projetos de extrativismo mineral em Goiás**. 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2016.
- HUERTAS, D. M. **Da fachada atlântica ao âmago da Hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola**. 2007. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.
- SEGPLAN – Secretaria de Estado de Gestão de Planejamento de Goiás. **Goiás em dados: 2016**. Goiânia: SEGPLAN, 2018.
- LYRA, T. M.; BEZERRA, A. C. V.; ALBUQUERQUE, M. S. V. Os desafios dos Polos de Desenvolvimento na perspectiva dos atores sociais locais de Goiana, Pernambuco. **Physis Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 4, p.1117-1139, 2015.
- MARQUES, R. M.; MENDES, Á. O social no Governo Lula: a construção de um novo populismo em tempos de aplicação de uma agenda neoliberal. **Revista de Economia Política**, v. 26, n. 1, p. 58-74, jan./mar. 2006.
- MESQUITA, A. M.; MARTINS, R. S. Desafios logísticos às redes de negócios no Brasil: o que podem as parcerias público-privadas (PPPs)? **Revista de Administração Pública**, v. 42, n. 4, p. 735-763, jul./ago. 2008.

OLIVEIRA, A. R. de; FERREIRA, L. C. G.; GARVEY, B. A ocupação do Cerrado goiano pelo agronegócio canavieiro. **Revista Nera**, ano 21, n. 42, p. 79-100, maio/ ago. 2018.

OLIVEIRA, V. W. N.; ALVES, W. A. Um trem descarrilado: ações grevistas na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). **Revista História Social**, v. 12, p. 115-129, 2006.

PALAZUELOS, A. Los capitalismos emergentes en la nueva arquitectura internacional, ¿Qué hay de nuevo en la división internacional del trabajo? **Papeles del Este**, v. 14, p. 1-37, 2007.

PERROUX, F. O conceito do polo de crescimento. In: SCHARTZMAN, J. (Org.). **Economia regional: textos escolhidos**. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1977.

PNLT – **Plano Nacional de Logística e Transportes. Ferrovias**: 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/ferrovias-brasileiras>>. Acesso em: 14 jun. 2018.

PORTO-GONÇALVES, C. W. Amazônia enquanto acumulação desigual de tempos: uma contribuição à ecologia política da região. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v. 107, p. 63-89, 2015.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RITTNER, D. **União recupera só 16% dos aportes totais na norte sul**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/5017936/uniao-recupera-so-16-dos-aportes-totais-na-norte-sul>>. Acesso em: 16 fev. 2018.

SALAMA, P. Reprimarização sem industrialização, uma crise estrutural no Brasil. **Argum**, v. 8, n. 2, p. 127-139, maio/ago. 2016

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 2013.

SILVA, J. H. F. **A nova dependência: um estudo das relações contemporâneas entre Brasil e China (2000-2012)**. 2013. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2013.

SOUZA, J. **A elite do atraso: da escravidão à Lava Jato**. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. **Estudo de avaliação econômica: Ferrovia Norte-Sul**. Brasília: VALEC, 2008.

VALEC Engenharia, Construção e Ferrovias S.A. **Polos de carga da Ferrovia Norte-Sul**. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/polos-de-carga>>. Acesso em: 8 abr. 2018.

VENCOVSKY, V. P. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado:** avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. 2011. Tese (Doutorado) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

Trabalho enviado em 01/09/2018

Trabalho aceito em 30/09/2018