

PARA ALÉM DA FAIXA DE DOMÍNIO: POLÍTICAS EMPRESARIAIS DE CONTROLE TERRITORIAL NA EXTENSÃO DA MALHA REGIONAL SUDESTE

*Jéssica de Fátima Rossone Alves**

*Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Resumo

Este artigo aborda o capitalismo exportador de commodities na América Latina no século XXI, tendo como cerne as relações de poder entre empresas e agentes públicos na gestão da infraestrutura ferroviária brasileira, abordando o caso da Malha Regional Sudeste (MRS), sob gestão da concessionária MRS Logística S/A. Fundamenta-se na literatura marxista sobre a produção capitalista do espaço e as infraestruturas. Examina publicações oficiais dos órgãos governamentais competentes e da empresa, trazendo uma perspectiva enraizada em um ambiente diretamente impactado pela atuação empresarial. Expõe circunstâncias sob as quais está a MRS e discute artifícios e práticas da empresa para a legitimação do seu poder sobre os territórios onde atua, utilizando-se de tecnologias políticas, jurídicas, econômicas e socioculturais próprias da governamentalidade neoliberal.

Palavras-chave

Neoliberalização, Infraestrutura, Ferrovias brasileiras, Malha Regional Sudeste, Políticas empresariais.

BEYOND THE DOMAIN RANGE: CORPORATE POLICIES OF TERRITORIAL CONTROL IN THE EXTENSION OF THE MALHA REGIONAL SUDESTE

*Jéssica de Fátima Rossone Alves**

*Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, RJ, Brazil

Abstract

This article addresses commodity export capitalism in Latin America in the 21st century, having as its core the power relations between companies and public agents in the management of Brazilian rail infrastructure, addressing the case of the Malha Regional Sudeste (MRS), under the management of the concessionaire MRS Logística S/A. It is based on the Marxist literature on the capitalist production of space and infrastructure. It examines official publications from the competent government agencies and the company and brings a perspective rooted in an environment directly impacted by business activities. It exposes the circumstances under which MRS finds itself and discusses the company's devices and practices to legitimize its power over the territories where it operates, using political, legal, economic and sociocultural technologies typical of neoliberal governmentality.

Keywords

Neoliberalization, Infrastructure, Brazilian railways, Malha Regional Sudeste, Companies policies.

PARA ALÉM DA FAIXA DE DOMÍNIO: POLÍTICAS EMPRESARIAIS DE CONTROLE TERRITORIAL NA EXTENSÃO DA MALHA REGIONAL SUDESTE¹

Jéssica de Fátima Rossone Alves

Introdução

Este artigo objetiva contribuir para as reflexões sobre o capitalismo exportador de *commodities* que se desenvolve na América Latina a partir dos anos 2000, tendo como cerne as relações de poder entre empresas e agentes públicos na gestão da infraestrutura ferroviária brasileira, abordando o caso da Malha Regional Sudeste (MRS) sob gestão da MRS Logística S/A. Apresentamos uma leitura das condições atuais da infraestrutura ferroviária brasileira e da malha abordada; apontamos o papel do Estado em prover a regulamentação que concede esta infraestrutura à iniciativa privada, empenhado em gerar condições favoráveis à atração de investimentos; trazemos a discussão sobre as políticas empresariais de controle territorial e o seu papel na legitimação da lógica empresarial nos territórios, bem como discutimos o papel dos agentes locais nessas circunstâncias, exemplificando as confluências entre os poderes públicos locais e a empresa. Tal gestão tem privilegiado a logística para a circulação de *commodities* minerais, produzindo condições de desregulação social e ambiental que se intensificam ultimamente.

1. A autora agradece aos professores do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ), aos colegas do Grupo de Pesquisa Espaço e Poder e, sobretudo, à orientadora Deborah Werner, pelos ensinamentos que fundamentaram este artigo; à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pelo apoio financeiro; aos pareceristas pelas criteriosas observações; e à equipe editorial da RBEUR.

Em termos metodológicos, o artigo se subsidia na literatura marxista sobre a produção capitalista do espaço e as infraestruturas (Marx, 2014; Harvey, 2005). Ao compreendermos a empresa enquanto modelo de subjetivação da lógica neoliberal (Dardot, Laval, 2016), argumentamos que privilégios empresariais podem ser notados na expansão das frentes de mineração, que integram um aspecto de insustentabilidade, aquele do neoextrativismo (Svampa, 2019), que ignora direitos humanos e produz situações de conflito.

Para corroborar a análise, examinamos publicações oficiais dos órgãos governamentais e associações competentes, como Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF) e Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), e da própria empresa; ao passo que procedemos com o pesquisar enraizado em ambientes diretamente impactados pelas atividades empreendidas na ferrovia pesquisada, convivendo e observando impactos cotidianos da atuação empresarial e participando de encontros, reuniões e eventos diretamente relacionados. O artigo é composto por três seções, além desta introdução e das considerações finais. Na primeira tecemos considerações sobre a conformação ferroviária brasileira em tempos neoliberais. Em seguida, analisamos a Malha Regional Sudeste para compreender as especificidades da atuação territorial da referida concessionária. Por fim, analisamos os diferentes artifícios e práticas empreendidas pela empresa concessionária para legitimar seu poder sobre os territórios onde atua.

1. A infraestrutura ferroviária brasileira dormente em lastro² neoliberal

O sistema ferroviário brasileiro possui, em 2023, cerca de 32 mil quilômetros de extensão distribuídos de modo desigual pelo território, além de ferrovias em construção. Conforme dados recentes da ANTT, CNT, ANTF e ANPTrilhos, são mais de 31 mil quilômetros de ferrovias voltados, predominantemente, para o transporte de cargas em longas distâncias, dos quais cerca de 1.500 quilômetros são compartilhados com o transporte de passageiros, 1.100 se referem aos trens urbanos e metrô e 440 estão voltados ao turismo.

Não obstante a prevalência do transporte de cargas, em 2022 a ANTT publicou uma Resolução sobre o Transporte Ferroviário de Passageiros (ANTT, 2022), classificado em: i) regular – trens operados sob concessão, com obrigação de regularidade e ii) não regular – trens operados sob autorização, sem

2. Composto por uma camada de brita, o lastro distribui as cargas das composições ferroviárias e estabiliza a via, dá suporte e a ancoragem dos dormentes.

exclusividade, que podem ser linhas turísticas ou comemorativas. Existem duas linhas que transportam passageiros em longas distâncias, administradas pela empresa VALE S/A: uma no Sudeste, entre Belo Horizonte e Vitória, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), com cerca de 660 quilômetros; e outra nas regiões Norte e Nordeste, entre o Pará e o Maranhão, com o trajeto Paraupébas (PA) a São Luís (MA), pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), com cerca de 870 quilômetros. Sobre o transporte não regular, desde o início do século XXI foram autorizados mais de 20 serviços de trens turísticos, dos quais pouco mais da metade permanece em operação, e nos últimos anos há registros de aproveitamento da infraestrutura para trens comemorativos nas regiões Sul e Sudeste.

Para a ANTT, o modal ferroviário brasileiro, considerando-se as cargas típicas: grãos, adubos e fertilizantes, os produtos siderúrgicos, cimento e cal, derivados de petróleo, calcário, carvão, clínquer e minério de ferro, 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 (...), menor índice de acidentes e de incidência de furtos e roubos. (Relatório Anual ANTT, 2018, p. 65).

De fato, o modal tem participação insignificante no consumo de óleo diesel e nas emissões de CO₂ do país (CNT, 2023). Entretanto, envolve impactos ecológicos e socioeconômicos em função da gestão alicerçada em paradigmas neoliberais, na qual prevalece o transporte de *commodities* agrícolas e minerais associado ao capitalismo primário-exportador e financeiro em detrimento de sua utilização para a integração produtiva inter-regional, o transporte de pessoas e de insumos essenciais à vida. A sua articulação com o setor produtor de *commodities* pode ser entendida observando que o crescimento econômico brasileiro, no início do século XXI, foi liderado pelo aumento das exportações, dinamizadas pela liquidez internacional e pelo boom das *commodities*, com destaque para o efeito-China (Michelotti Siqueira, 2018).

Em virtude de aspectos históricos, econômicos e políticos, que determinaram a inserção do Brasil na economia mundial, sua infraestrutura ferroviária está distribuída, majoritariamente, pela costa do país, organizada espacialmente para vincular partes especializadas do território – regiões produtoras a portuárias – atendendo, portanto, à demanda de escoamento de produções locais que vão ao exterior (Figura 1).

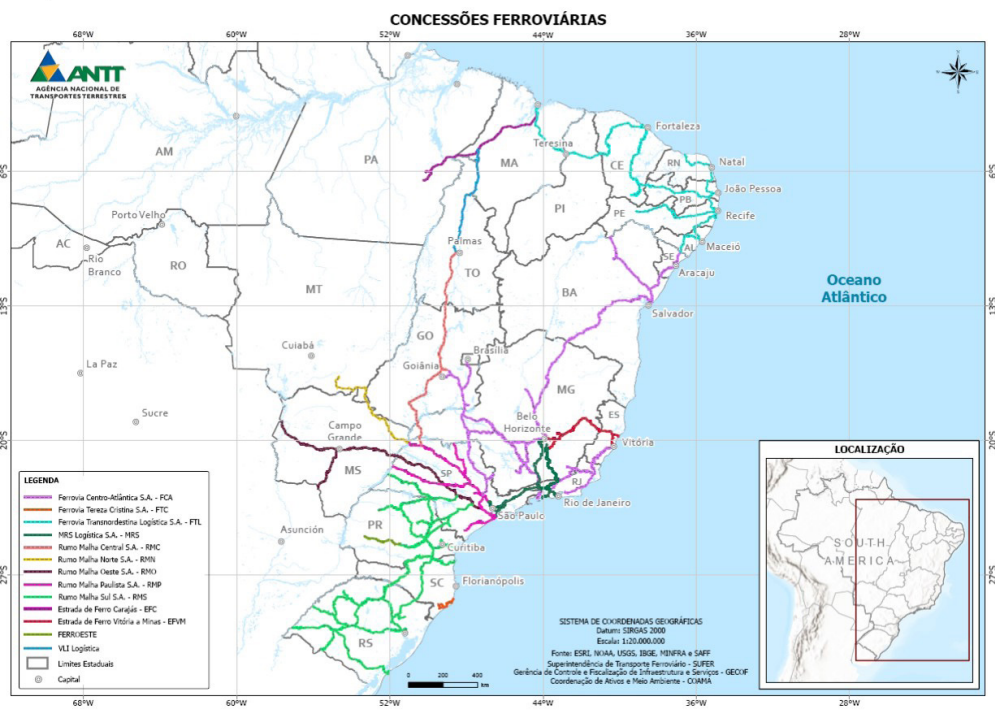


Figura 1. Malha ferroviária federal concedida.

Fonte: ANTT, 2022.

Por outro lado, em função de marcos regulatórios estabelecidos ao final do século XX – especialmente o Plano Nacional de Desestatização (PND), quando o Governo Federal transferiu ao empresariado a manutenção da via permanente, o controle de tráfego, o serviço de transporte e alguns bens da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) – a infraestrutura ferroviária brasileira está majoritariamente concedida à iniciativa privada. Desde os anos 1990, estão em vigência contratos de concessão para empresas especializadas em transporte e logística e, nos últimos anos, estão acontecendo os processos de renovação destes contratos por prazos iguais ou maiores daqueles originários. Consoantes ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), entendemos que as concessões apresentaram resultados positivos em investimentos e produção ferroviária no início deste século; entretanto, as ferrovias se tornaram “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. 4), sendo o desenvolvimento socioeconômico das regiões por onde passam considerado irrelevante.

Com referência em relatórios e mapas dos órgãos supracitados, apesar de apresentar certa diversificação nas cargas transportadas, a produção de transporte

nas ferrovias brasileiras neste século constitui-se, significativamente, do transporte de minério de ferro oriundo do Quadrilátero Ferrífero (MG) e da Serra dos Carajás (PA). Nos relatórios da ANTT, as ferrovias que lideram o transporte do produto desde o início do século são a EFC e a EFVM, concedidas à VALE S/A desde 1997, e a MRS, concedida à MRS Logística S/A desde 1996. Apesar da pequena extensão territorial que abrangem, juntas transportaram cerca de 3/4 da produção de todas as ferrovias brasileiras no último vintênio.

A seguir, trazemos a movimentação ferroviária ao longo do século XXI. Distinguimos um crescimento constante em cerca de 20 anos, uma baixa em 2019 e 2020 em função da tragédia-crime em Brumadinho (MG)³ – que impactou na produção de transporte na MRS e na EFVM – e uma leve retomada do crescimento em 2021, correspondendo quase à mesma produção de 2016, após a tragédia-crime em Mariana (MG)⁴. Em 2022, as ferrovias apresentaram um crescimento de 98% na movimentação de cargas em relação à 1997 – o que se deve, em grande parte, ao crescimento da movimentação de minério de ferro, como mostra a série histórica referente às exportações do minério ao longo da última década (Figura 2).

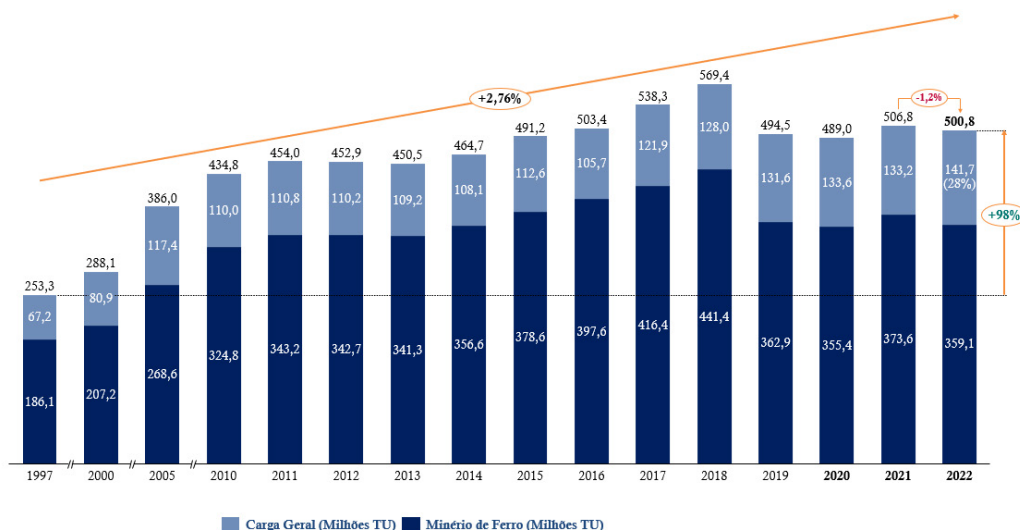


Figura 2. Movimentação ferroviária (1997 – 2022).

Fonte: ANTF, 2023.

3. Com o rompimento da barragem da mina Córrego do Feijão em Brumadinho, em 2019, mais de 250 pessoas morreram. A lama tóxica se estendeu por mais de 300 quilômetros na bacia do rio Paraopeba.

4. Em 2015, o rompimento da barragem de Fundão, que acomodava rejeitos da extração do minério de ferro no Quadrilátero Ferrífero, atingiu 35 municípios – 60 milhões de metros cúbicos de lama tóxica foram despejados nos rios; cerca de 1.200 famílias perderam suas casas e 19 mortes foram registradas.

Logo, o aproveitamento da infraestrutura ferroviária no Brasil tem sido, ao longo do século XXI, predominantemente condicionado aos interesses das empresas concessionárias das malhas, bem como daquelas que produzem o que é escoado, com ênfase aos mercados de *commodities*. Simultaneamente, a população brasileira tem desfrutado de uma ínfima parte desta infraestrutura, já que sua gestão tem sido orientada pela lógica neoliberal, alicerçando-se na regulamentação estatal que transferiu o bem público ao usufruto exclusivo (Figura 3).

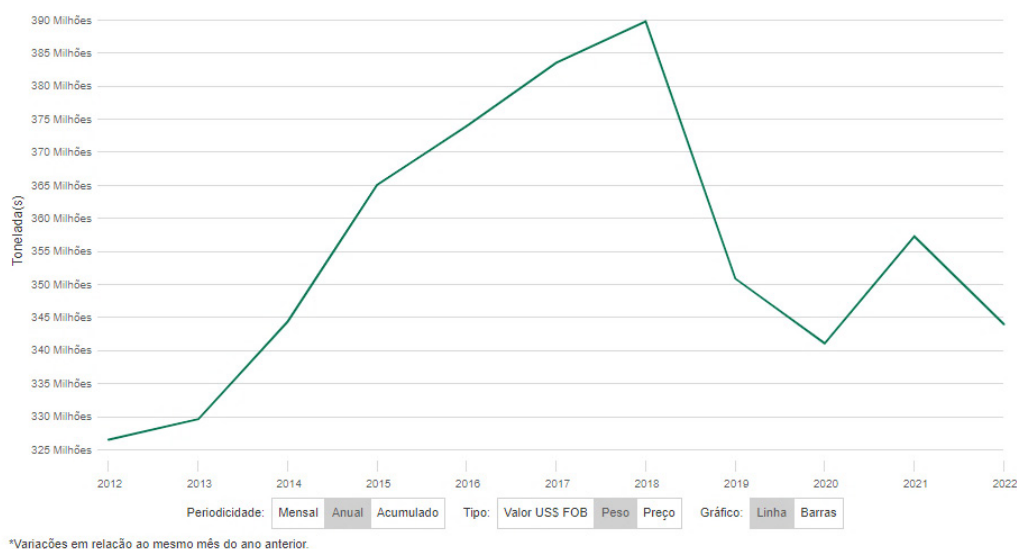


Figura 3. Exportação de minério de ferro e concentrados (2012 – 2022).

Fonte: Brasil. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2023.

Os aspectos da produção de transporte operada na atualidade são consequências da concepção e implantação das ferrovias brasileiras nos séculos XIX e XX – em virtude da constituição capitalista tardia, periférica e dependente do Brasil e ao seu persistente papel primário-exportador na divisão internacional do trabalho – mas também dos princípios a partir dos quais são implantadas e geridas no século XXI. Estabelecidas como capital fixo autônomo (Marx, 2014), contribuem para a perpetuação da dinâmica de acumulação capitalista e ganham contornos atinentes à lógica neoliberal.

Por outro lado, existem mais processos que merecem investigação. Portanto, vimos a premência de identificar e examinar os artifícios através dos quais a razão neoliberal e a lógica empresarial não apenas se inserem mas se legitimam e consolidam ao longo das extensões ferroviárias, concebendo um lastro que estabiliza o seu poder sobre a via férrea e adjacências, com traços autoritários de caráter expropriatório, para que as comunidades lindeiras permaneçam indiferentes frente ao controle territorial exercido e, raramente, vislumbrem a perspectiva de desfrutar das ferrovias enquanto meios de transporte, como acontecia outrora.

2. A Malha Regional Sudeste

Não obstante o principal papel do sistema ferroviário brasileiro ao longo da história – o de transportar produtos ao estrangeiro em detrimento de seu potencial de integração do território nacional, e para além do modelo escolhido pelo Estado para geri-lo, com concessões e arrendamentos, o histórico das ferrovias espalhadas pelo Brasil é plural, bem como as circunstâncias nas quais estão inseridas. Nesse sentido, é caso particular a MRS, concedida a uma empresa especializada em transporte e logística, a MRS Logística S/A, através de contrato celebrado em 1996, com duração inicial de 30 anos, dentro dos objetivos de desestatização da época (Figura 4).

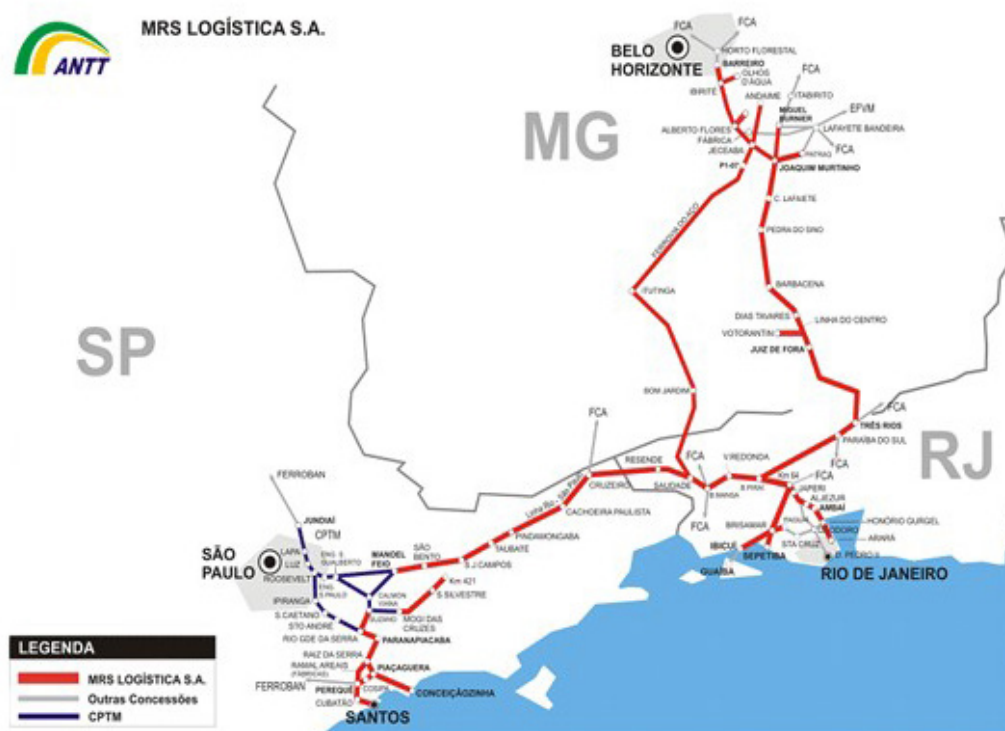


Figura 4. Mapa do PPI referente à MRS.

Fonte: Brasil, Programa de Parceria de Investimentos, 2022.

A renovação, por mais 30 anos, até 2056 foi acordada em 2022 entre Governo Federal e a concessionária, qualificada dentro do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Como consta no processo:

grande parte da outorga deste projeto poderá ser direcionada para investimentos de interesse público, como novos investimentos na própria malha ou em outras intervenções da malha ferroviária nacional (investimentos cruzados). Essas melhorias serão uma obrigação da concessionária. (Brasil, 2022).

Esta ferrovia se conforma com um singular caráter de antiguidade. Grande parte de seus trilhos estiveram presentes em todo o histórico das ferrovias brasileiras, desde o Brasil Império até a atualidade. Muitos passageiros, em diferentes momentos, trafegaram regularmente por seus trilhos, especialmente no trecho denominado Linha do Centro⁵. O histórico das ferrovias que a formam mostra que durante muito tempo esses trilhos serviram para o transporte de café, mas também de pessoas, com aproveitamento comum da infraestrutura (Barat, 1978; 1991).

A MRS inclui a extensão das antigas Estrada de Ferro Dom Pedro II e São Paulo Railway Company cujos primeiros trechos foram inaugurados em 1858 e 1867, respectivamente. Estas, por sua vez, foram transformadas em Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1889, e Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, por volta de 1946/47. Passaram para a administração da União em 1957, com a criação da RFFSA, e assim se mantiveram até os anos 1990, quando houve o processo de desestatização. A MRS, como se apresenta na atualidade, conformou-se em 1996 com a junção das antigas malhas da E. F. Central do Brasil e da E. F. Santos-Jundiaí com a Ferrovia do Aço – construída nos anos 1980 como concretização de um projeto de linha especializada no transporte de minério de ferro.

Outro aspecto que distingue a MRS é a sua inserção territorial. Está fixada espacialmente em uma região com grande poderio econômico, porém bastante desigual em termos de acesso à riqueza socialmente produzida e de distribuição dos ônus de suas principais atividades econômicas, como o extrativismo mineral. O Sudeste é atualmente a região mais populosa do Brasil, com cerca de 90 milhões de habitantes e território correspondente a apenas 10% do nacional. É a região mais urbanizada do país e, nos últimos anos, concentra cerca de 50% do Produto Interno Bruto (PIB), com Índice de Gini de 0,505 em 2022 (IBGE, 2023).

Sabendo que a acumulação de capital não é algo imediato, depreendemos que a região Sudeste passou por alguns processos ao longo de sua história para assim se configurar. Algumas ferrovias acompanharam e podem ter sido fundamentais nessa configuração, como é o caso de boa parte da MRS – quando as malhas que a compõem começaram a ser implantadas, a região Sudeste sequer existia em termos político-administrativos. Assim, concordamos que, do ponto de vista da implementação da infraestrutura, a territorialidade é impactada, seja porque as redes socio-técnicas são sustentadas por sua fixidez, modificando os padrões de uso e ocupação da terra, ou porque tornam possível a aceleração da circulação do capital associado à extração intensiva e extensiva de riquezas naturais (Werner; Oliveira, 2022).

5. Antiga linha tronco da E. F. Central do Brasil, que se estendeu do Rio de Janeiro até Montes Claros (MG). O trecho que faz parte da MRS atualmente é aquele entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Certamente, a desigualdade econômica produz adversidades para exercer direitos à saúde, educação, segurança, saneamento, mobilidade etc. No entanto, na atualidade, mesmo os mais abastados não desfrutam da infraestrutura ferroviária no âmbito da MRS, se considerada a sua utilidade pública relacionada a tais direitos e à possibilidade de integração regional. Abrangendo os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, conectando mais de 100 localidades desde o interior mineiro aos litorais fluminense e paulista, a MRS se estende por quase 1.700 quilômetros, contempla as regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, permeando cidades muito populosas e atravessando cidades pequenas e médias. Entretanto, apesar de constituir reais possibilidades de integração e mobilidade urbana e regional, a malha é utilizada somente para o transporte de cargas, majoritariamente *commodities*, ao longo do século XXI. Isso condiz com o modelo econômico perpetuado ao longo do tempo no Brasil, mas mostra que, desde os anos 1990, a hegemonia desse modelo vem sendo redefinida pela financeirização, afetando a propriedade de bens de infraestrutura e a dinâmica de acumulação primário-exportadora. Assim, a territorialidade se ajusta aos moldes da inserção internacional da infraestrutura, e isso reproduz, no espaço, heterogeneidades e assimetrias (Werner; Oliveira, 2022).

Tal inserção incrementa o ordenamento que envolve a infraestrutura, determinado histórico-estruturalmente, que permite a conexão entre as jazidas de extração de minério de ferro, no Quadrilátero Ferrífero (MG), e uns dos maiores portos do país. O minério geralmente é transportado pela Ferrovia do Aço e dali segue pela linha Rio-São Paulo ao Porto de Santos ou pela Linha do Centro aos portos localizados na cidade do Rio de Janeiro, na Ilha de Guaíba e em Itaguaí (RJ). Os vagões vazios geralmente retornam pela Linha do Centro, que liga o Rio de Janeiro a Belo Horizonte, num sistema de carrossel. Além disso, a MRS possui pontos de intercâmbio com a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), a EFVM e a América Latina Logística (ALL) – além da SuperVia e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), sendo que estas operam, exclusivamente, o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo, respectivamente.

Apesar das operações na MRS terem englobado, ao longo deste século, uma sorte de produtos agrícolas, produtos da indústria de construção civil e da indústria siderúrgica, o minério de ferro é o principal produto transportado desde 2006, conforme conjunto de relatórios anuais da ANTT. A malha é uma das mais exploradas para o transporte da *commodity*, em uma visão essencialmente financeirizada que determina o seu funcionamento. O minério de ferro corresponde a mais da metade do total das exportações de Minas Gerais, sendo que este estado teve participação de cerca de 40% no total de minério de ferro exportado pelo Brasil a cada ano,

nos últimos anos, e o produto é, em grande parte, transportado pela MRS (Brasil. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2023). Apesar de equivaler, em extensão, a um pequeno percentual da infraestrutura ferroviária brasileira, transporta 1/3 de toda a produção nacional escoada por ferrovias.

Olhar para a MRS proporciona subsídios para muitas abordagens. Pelo seu histórico e inserção, é um objeto fundamental para o entendimento da constituição da infraestrutura ferroviária brasileira, bem como da configuração da região Sudeste e do eixo Rio-São Paulo-Belo Horizonte, e para a compreensão da inserção do Brasil, da região Sudeste e do Quadrilátero Ferrífero (MG), no que se refere à divisão internacional do trabalho e da produção e à estruturação de uma cadeia global de valor alicerçada no extrativismo mineral. Em sua gestão privatizante, podemos observar o papel do Estado brasileiro e da progressiva presença do setor empresarial na esfera política e no controle territorial.

3. Para além da faixa de domínio: políticas empresariais de controle territorial na extensão da MRS

Em uma escala mundial, a atuação de determinados Estados tem propiciado cada vez mais a intensificação da exploração da força de trabalho, assim como a exploração intensiva da natureza, incrementando processos de acumulação de capital e controle sobre territórios. Isso se dá, principalmente, em países considerados periféricos, que detêm boa parte das riquezas naturais do planeta, na atualidade, e muitas das vezes através da oferta de vantagens locacionais – fundiárias, fiscais e regulatórias (Acserald, 2015) – ao empresariado interessado.

Por outro lado, as empresas desenvolvem práticas para a legitimação de seu poder sobre os territórios em que atuam, frequentemente com ações que escapam ao comumente perceptível, pois não se restringem à formalidade e adentram em um terreno perverso, ao obterem êxito, não apenas através de produtividade e eficiência, mas em um bom relacionamento com as comunidades onde atuam pretendendo neutralizar movimentos críticos e produzir consentimento. Alicerçam-se em uma performance complacente no discurso, na linguagem e no comportamento empreendidos em suas relações públicas e no envolvimento em questões sociais e culturais locais. Além disso, preveem aquilo que pode violar os princípios de justiça em uma determinada comunidade (Acserald, 2019). Para isso, obtêm a confiança das pessoas através de programas sociais e financiamentos, além de valerem-se da produção de conhecimento, principalmente, daquele científico, através de profissionais que se inserem nas comunidades como uma escuta ativa, buscando diálogo, e com isso logram obter informações que podem ser utilizadas para desmobilizar e silenciar, antecipadamente, qualquer movimento de objeção: calam vozes e possíveis críticas.

Logo, cabe ao Estado a regulamentação que oferece vantagens locacionais em um quadro de concorrência generalizada, mas cabe à empresa a sua legitimação nas frentes e regiões em que atua.

3.1 A atuação empresarial impregnada na fixidez da ferrovia

Apresentamos as condições elementares para a legitimação da empresa concessionária nos territórios onde atua. Primeiramente, vale dizer que o Consórcio MRS Logística foi constituído em agosto de 1996 liderado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), visando a concessão da malha no leilão de privatização que aconteceu em setembro daquele ano. A empresa tornou-se concessionária sem nenhum precedente ou reputação que pudesse comprometer a sua atuação ou identidade empresarial. Além disso, a sua própria alcunha, que corresponde à mesma sigla da malha integrada ao termo *logística*, colabora. A MRS Logística S/A concebeu, ao longo dos anos, uma identidade indissociável da infraestrutura, vinculando a ferrovia, em sua fixidez espacial, com a atuação empresarial no ramo da logística. Popularmente, mas também em publicações governamentais e empresariais, é comum a referência à empresa como apenas “MRS”, o que propicia a ambiguidade. Assim, ao longo do tempo foi sendo constituída uma leitura do território que unifica infraestrutura e empresa, ao ponto de a memória da ferrovia como um bem público estar se perdendo, sendo substituída por uma concepção privatizante.

A constituição da empresa, enquanto sociedade anônima, de personalidade jurídica, visa transmitir segurança aos acionistas, complexifica o entendimento sobre sua formação e atuação. A MRS Logística S/A aparece entre as empresas que lideram a produção do transporte ferroviário no Brasil desde o início dos anos 2000 e desponta nos panoramas nacional e internacional controlada por mineradoras e empresas relacionadas ao extrativismo mineral – Vale S/A, CSN, CSN Mineração, Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A (Usiminas) e Metalúrgica Gerdau, que além de principais acionistas, são usuárias da infraestrutura ferroviária como seu meio indireto de produção (IPEA, 2010). Nesse sentido, a concentração de acionistas no ramo de minério e siderurgia direciona a sua atuação (Assis et al., 2017) e a relaciona às tragédias supracitadas, conseqüentes do extrativismo mineral no Quadrilátero Ferrífero (MG). No entanto, apesar de transportar cotidianamente o minério extraído naquela região, atividade cujos impactos têm repercussão internacional e ferem a imagem da Vale S/A, a MRS Logística S/A costuma ser pouco ou nada mencionada quando se trata do tema.

Além disso, a longa e espraiada extensão territorial da MRS pode complexificar a relação entre os impactos socioambientais observados nas minas e arredores

e o que se observa no percurso ferroviário onde o minério é escoado. Tendo em vista a conceituação de sítios-rede (Acserald, 2019), que corresponde à presença empresarial em espaços intrincados e particulares, que legitimam e justificam a atuação de determinada empresa, ou conjunto de empresas, vemos que a organização espacial da MRS condiciona a vida das pessoas ao redor dos espaços de produção. O ordenamento espacial funciona como uma forma-sabotagem às críticas e conflitos em relação à atuação da empresa, através de uma rede que articula os processos produtivos privilegiando interesses empresariais, o que corresponde à organização de um terreno propício para que as relações capitalistas atinjam a anulação do espaço pelo tempo (Marx, 2014), priorizando a mobilidade do capital em uma coerência estruturada (Harvey, 2005).

E ainda, a empresa se apresenta em seu *website* como uma ferrovia de padrão internacional, condição que envolve variadas escalas, com consequências locais relacionadas à processos globais. Inclusive, é possível que motivos que desestimulam as críticas acerca dos impactos causados por suas atividades estejam relacionados a um certo fatalismo e à crença de que não há o que ser feito para transformar a realidade, já que casos que envolvem poderes imensamente desiguais podem levar a processos de resignação (Losekann, 2016). Tal fenômeno pode estar relacionado à submissão da escala local àquela global e ao entendimento de que as reivindicações de caráter mais pontual seriam irrisórias, tendo em vista que o desenvolvimento que se tem como modelo corresponde a um encadeamento global de valores.

3.2 Pare, olhe, escute: investimentos em segurança ferroviária ou em produtividade e eficiência operacional?

Desde quando entrou em operação, em dezembro de 1996, a MRS Logística S/A investe em estudos para o aumento de sua capacidade e velocidade, visando produtividade e eficiência operacional, o que está evidente em suas publicações e da Agência reguladora. Além de investir largamente em vagões especializados para o transporte do minério de ferro – o que permitiu aumentar o volume de carga transportada por eixo – e na construção e/ou duplicação de linhas, nos últimos anos se deram os seguintes encaminhamentos: i) redução do intervalo de tempo entre composições ferroviárias; ii) aumento de velocidade média por percurso (VMP) das composições; iii) aumento do tamanho de composições de trens aproveitando a capacidade de tração das locomotivas e iv) alteração de pontos de parada dos trens de minério para realização da operação de cadenciamento (KPMG, 2021). Entretanto, conforme a inserção territorial da MRS, tais encaminhamentos podem traduzir-se em: i) intensificação das poluições atmosférica, sonora e visual, que trazem consequências socioambientais; ii) impedimento do tráfego de pessoas e veículos por

intervalos consideráveis, transformando a ferrovia em uma barreira momentânea à fluidez nas cidades; e iii) maior risco de acidentes, tanto nas adjacências da ferrovia quanto em passagens em nível – interseções onde a via férrea cruza uma pista, estrada ou caminho, no mesmo nível. Portanto, na perspectiva empresarial, as localidades ao longo do percurso dos trens, especialmente as mais populosas, se apresentam como interferências e são vistas como entraves, pontos de conflito.

Publicações oficiais expõem a situação e tomam partido, como no caso do relatório *Proposições para solução de conflitos ferroviários urbanos*, que constata que os conflitos são marcados por situações em que a ferrovia interfere significativamente na condição de ir e vir da população urbana, mas argumenta que “o crescimento das cidades e a proliferação de cruzamentos das linhas férreas trouxeram grandes prejuízos ao modal ferroviário” (ANTT, 2014, p. 19). O documento listou corredores com o mais alto volume de tráfego no país, dos quais dois são trechos da MRS: o *Corredor 1 - Belo Horizonte–Juiz de Fora–Barra do Piraí–Itaguaí*, conhecido como Corredor do Aço, composto por duas vias férreas – uma passando por Jeceaba (MG) e Barra Mansa (RJ) e a outra por Juiz de Fora (MG) e Barra do Piraí (RJ); e o *Corredor 2 - São Paulo–Barra do Piraí* cuja maior parte está no estado de São Paulo. Ambos se entrecruzam em Barra do Piraí (RJ), cidade cujo entroncamento ferroviário fora outrora conhecido como o maior da América Latina. A visão trazida é que a “remoção de todas as passagens em nível é fundamental para garantir o adequado tráfego de pessoas e veículos” (ANTT, 2014, p. 27) e as recomendações para os corredores mencionados foram todas nesse sentido, além indicar o reforço da sinalização e a utilização de sistemas automáticos em cancelas e no licenciamento automático de trens nos casos de compartilhamento da faixa de domínio com a SuperVia e a CPTM. Apesar de dizer que a “adequação da capacidade dos corredores da malha ferroviária não significa apenas incremento da produção do transporte ferroviário, mas, sobretudo, ganho social das populações urbanas nas áreas atingidas pelos corredores” (ANTT, 2014, p. 15), recomenda intervenções intransigentes como contornos, viadutos e passagens variantes ao longo dos principais corredores de exportação do país, incitando a prevalência destes sobre suas adjacências e assentindo intervenções nesse sentido.

Logo, quando são empreendidas intervenções urbanas ao longo da extensão da ferrovia, estas privilegiam as práticas empresariais alicerçadas na fixidez espacial da infraestrutura, em detrimento dos anseios e demandas das pessoas que aí vivem. É nesse sentido que discutimos os investimentos em Segurança Ferroviária, noção empregada pela concessionária da MRS, que envolve a gestão de interferências mútuas entre trens e comunidades. A empresa diz estar diante do desafio de

estabelecer uma cultura de Segurança nas comunidades que são atravessadas pela linha férrea. De fato, atropelamentos e abalroamentos (...) são o único ponto em que a melhoria dos nossos índices não vem acontecendo na mesma proporção dos demais. Isso ocorre, em parte, porque temos hoje diversos fatores que pressionam pedestres e motoristas, como pressa, desatenção (...) ou má avaliação dos riscos envolvidos. Além disso, o uso de álcool e drogas tem sido responsável por até 20% dos acidentes, em algumas localidades. **Em todos os acidentes envolvendo pedestres ou motoristas, sempre há um fator preponderante de imprudência, desatenção ou avaliação incorreta de riscos. Pare, olhe, escute.** Para reverter este quadro, a MRS atua em três grandes frentes: investimentos em eliminação de interferências, ações junto às Prefeituras e campanhas de conscientização. (MRS, 2023, grifos da autora).

Dentre os motivos de acidentes aí relatados não constam os encaminhamentos supracitados – a redução do intervalo de tempo entre trens ou o aumento do tamanho ou da velocidade média das composições, constando apenas os relacionados à culpa exclusiva da vítima e ignorando a possibilidade de culpa concorrente. Por outro lado, são citadas frentes nas quais a empresa atua em prol da Segurança Ferroviária, como veremos.

A eliminação de interferências mútuas, que consiste em tirar pedestres e veículos do mesmo nível da linha férrea por meio de passarelas, viadutos e outras passagens, com a consequente vedação da faixa de domínio, tem sido a frente principal nos últimos anos aliada às ações junto às Prefeituras. A empresa já investiu milhões em projetos desta natureza, encarregando-se integralmente pelo montante investido ou em conjunto com o poder público. As parcerias têm ocorrido, em especial no âmbito municipal, propiciando a obtenção de recursos federais por municípios como Belo Horizonte, São Paulo, Juiz de Fora e Santos a serem empregados em obras e intervenções. A concessionária desenvolve Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para a eliminação de interferências, oferecendo-os às prefeituras, além de integrar-se em ações pontuais como na instalação de radares para as passagens em nível (MRS, 2023).

Temos como exemplo recente o estudo técnico entregue à Prefeitura de Barra do Piraí (RJ), com pré-projetos para a construção de pontes, um viaduto e uma estrada, junto com o anúncio de 250 milhões de reais em investimentos. A apresentação aconteceu no evento Espaço Aberto, em 2022, o qual foi insuficientemente divulgado e no qual foi permitida apenas uma breve fala do público, protagonizada por uma representante do Legislativo Municipal cobrando a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana do Município, inexistente até aquele momento. Como este caso há ainda muitos outros, relacionados aos investimentos obrigatórios a

serem feitos até 2034, acordados no processo de renovação da concessão, dos quais a maioria são obras em passagens em nível, vedação de faixa de domínio e viadutos rodoviários. O valor dos investimentos obrigatórios está orçado em quase R\$ 5,7 bilhões, compartimentados em 614 ações ao longo de toda a extensão da infraestrutura.

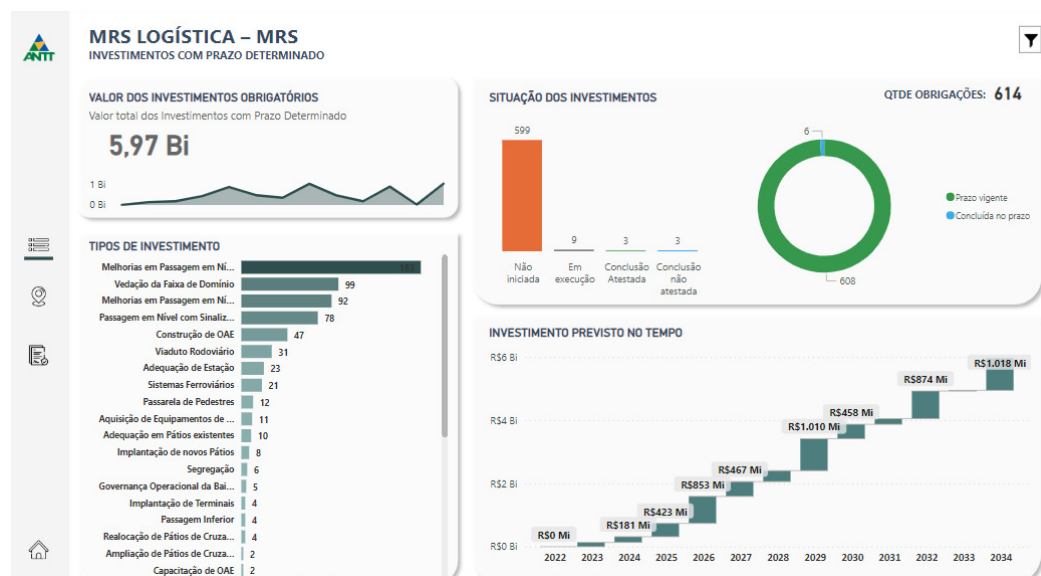


Figura 5: Acompanhamento dos investimentos obrigatórios. MRS Logística - MRS.
Fonte: ANTT, 2023.

Outras ações da empresa em relação à Segurança Ferroviária são as campanhas para estabelecer uma nova visão de segurança nas comunidades, através de ações presenciais, como encontro e palestras, e campanhas na mídia. “Estas são ferramentas fundamentais para disseminar uma mensagem que, a rigor, é muito simples: o crescimento do Brasil passa pelos trens, e a proximidade da linha férrea exige um comportamento de atenção total. Pare, olhe e escute – dê preferência para a vida” (MRS, 2023).

Assim, os projetos voltados à Segurança Ferroviária que, a priori, objetivariam o bem-estar e a segurança das pessoas que vivem nas adjacências da ferrovia, envolvem intervenções para tirar pedestres e veículos do mesmo nível da via férrea e o estabelecimento de um comportamento de atenção total. Isto corresponde ao fechamento permanente ou momentâneo de travessias de veículos e pedestres e ao ordenamento dos fluxos em função das necessidades da empresa; ao aumento da constância dos apitos e da quantidade de placas e sinais luminosos, que criam um ambiente com muitos estímulos e de constante tensão; e à vedação total da faixa de domínio, correspondendo à completa alienação da infraestrutura. Tais projetos

acabam por engajar a produtividade e eficiência operacional da empresa, enquanto as comunidades adjacentes são despossadas de suas alternativas originais de ir e vir, dentre outras situações desagradáveis. A implantação de equipamentos urbanos, nestas condições, determina a submissão dos modos de vida locais à exportação do minério de ferro, à cadeia global da *commodity*, o que corrobora a constatação de que a privatização dos setores responsáveis pela infraestrutura tem como consequência a privatização dos processos de planejamento e de controle territorial (Vainer, 2007), sendo a Segurança Ferroviária prestada visando, prioritariamente, a viabilidade do negócio da ferrovia do que as pessoas que vivem nos arredores.

3.3 Preservar a memória e a identidade ferroviária como Responsabilidade Social

Podemos considerar que, diante do caráter de antiguidade da MRS que envolve a longa data de implantação da infraestrutura e do seu funcionamento como corredor de exportação, não haveria insatisfação a ponto de motivar movimentos contestatórios em relação às atuais operações em sua extensão. Afinal, a matriz econômica brasileira conformou-se como, majoritariamente, extrativista e primário-exportadora ao longo da história, o que determinou o seu ordenamento. Ainda assim, desde o início do presente século, a MRS Logística S/A tem parcerias firmadas com municípios, comunidades e associações de moradores, buscando melhor relacionamento entre poder público, comunidade e iniciativa privada e realiza patrocínio de projetos através das leis federais de incentivo desde 2003 (BNDES; MRS Logística, 2021), o que relaciona à noção de Responsabilidade Social.

Entretanto, nos últimos anos, despontaram questionamentos relacionados ao caráter longo da infraestrutura, com reivindicações sobre a preservação da memória e da história da ferrovia, principalmente sobre a conservação de antigas construções que a compõem, como estações, pontes e oficinas, muitas das quais entraram em processo de arruinamento quando em desuso. Tais questionamentos romperam mais intensamente com o processo de inventariança dos bens da extinta RFFSA (2007-2018), no qual imóveis ao longo desta ferrovia foram declarados como de valor histórico, artístico e cultural e incluídos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Iphan, 2023). Em sua materialidade, rememoram-se tempos imperiais e escravocratas do Brasil, quando por seus trilhos iam sacas de café para exportação, além de conquistas ferroviárias e o progresso técnico. E, entendendo que coisas materiais, assim como pessoas, são processos, que sua agência real está justamente no fato de que nem sempre podem ser contidas e que é no contrário da contenção que descobrimos a vida das coisas (Ingold, 2012), percebemos que a constituição do *ethos* do ser ferroviário no Brasil, que não se restringe à profissão, está materializado nesta ferrovia (Barbosa, 2019).

Observando isto, a empresa debruçou-se em projetos socioculturais, especialmente de restauro do patrimônio edificado e, procurando consolidar-se ao longo do processo da renovação da concessão da infraestrutura (2015-2022), reconheceu artifícios cognitivos e afetivos relacionados à memória e identidade ferroviária como aliados na neutralização de críticas e na produção de consentimento no presente e no porvir. Nesse ínterim, a MRS Logística S/A encontrou ao longo da infraestrutura uma sorte de *coisas para trazer de volta a vida* (Ingold, 2012), que se constituíram como oportunidades na gestão de sentimentos de indignação ou contestação. Assim, recursos alocados para o resgate da memória ferroviária são vistos como investimentos, não apenas pelas comunidades adjacentes à ferrovia, mas pela empresa, pois através das mesmas, produz-se consentimento. A preservação de elementos biográficos relacionados à ferrovia instiga sujeitos impactados pela empresa, que relacionam suas memórias ao presente e resignam-se frente aos impactos. Nesse sentido, a singularidade histórica da ferrovia é relevante.

Entre os projetos nos quais a empresa está envolvida estão: intervenções em Paranapiacaba e na Estação Ferroviária de Campo Grande, em Santo André (SP), Estação Ferroviária de Santos Dumont (MG), Estação Ferroviária de Barra do Piraí (RJ), Estação Ferroviária de Paulo de Frontin (RJ), Casa do Engenheiro, em Pindamonhagaba (SP), Estação Ferroviária de Souza Aguiar, em Simão Pereira (MG), Estação Ferroviária de Marinhos, Brumadinho (MG), obras no Complexo Ferroviário de Taubaté (SP); entre outros projetos que podem ou não ter relação com a ferrovia, mas sempre se encontram em cidades impactadas por operações ferroviárias, como o Museu Pelé, em Santos (SP) ou o Museu Mariano Procópio em Juiz de Fora (MG).

A presença na iniciativa *Resgatando a História*, na qual o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e os parceiros Companhia de Bebidas das Américas (Ambev Brasil), Energias de Portugal (EDP Brasil), Instituto Cultural Vale, Instituto Neoenergia e MRS Logística S/A se comprometeram com o apoio financeiro à recuperação do patrimônio histórico nacional, em 2021, foi também significativa expressão do envolvimento da empresa em causas relacionadas até o momento. O orçamento da chamada pública para a seleção de propostas daquele ano foi de R\$ 200 milhões, sendo R\$ 10 milhões de cada empresa e R\$ 150 milhões do BNDES, sendo que o Banco poderia usar incentivos fiscais previstos na Lei de Incentivo à Cultura, Lei 8.313/91, em alguns casos, e as empresas utilizariam recursos que entendessem mais adequados, podendo ser recursos incentivados, próprios ou quaisquer outros. O edital da chamada explicitava que as propostas seriam apresentadas às empresas e estas selecionariam algumas para alocação de recursos conforme critérios próprios, podendo definir uma ou mais propostas para alocar os recursos de R\$ 10 milhões referentes a sua participação (BNDES, 2021).

Movimentos socioculturais também tem sido financiados nos últimos anos, à exemplo da intervenção urbana da Galeria Vale Arte, em Barra do Pirai (RJ), em 2021. Na ocasião, produziu-se um mural coletivo (Figura 6), juntamente aos que ali vivem, em uma estrutura que veda a faixa de domínio da ferrovia. Ações como estas são capazes de instigar afetividade e até mesmo identidade acerca do espaço vedado e da própria vedação, tornando qualquer contestação inconcebível.



Figura 6. Produção de mural em Barra do Pirai, 2021.

Fonte: Galeria Vale Arte, 2021.

Nessa perspectiva, outra ação digna de destaque é o Trem de Natal (Figura 7), que vem sendo realizada há alguns anos pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), em parceria com concessionárias ferroviárias do Sudeste, e se enquadra na prestação não regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros, comemorativa. Em 2022, um trem iluminado passou por municípios em todos os estados de atuação da MRS Logística S/A, tornando-se um acontecimento sem precedentes, de alcance regional. A locomotiva da composição exibia, além das luzes, a inscrição “renovação da concessão, renovando nosso compromisso com o futuro da ferrovia no Brasil”. Engatados à locomotiva, estavam vagões como os do antigo Trem de Prata – uma das últimas linhas de passageiros que trafegaram na região, que fazia o trajeto entre as capitais São Paulo e Rio de Janeiro até o final dos anos 1990 – ocupados por funcionários da empresa e familiares.



Figura 7. Trem de Natal, 2022.

Fonte: Canal MRS Logística.

O fato de uma empresa que transporta apenas cargas há quase trinta 30 anos inverter algumas horas de tráfego na via férrea para a passagem de um trem iluminado transportando passageiros, o Trem de Natal, tem relação com a busca com a sua legitimação, com a função de tornar afetiva a relação entre ferrovia e comunidade, ainda que objetivamente as pessoas estejam excluídas desses lugares. Assim, a despeito da brutalidade da locomotiva, com as luzes de Natal – data festiva para a maioria dos brasileiros, na qual se celebra a vida e se cultiva a união, a fé e a família – a empresa trouxe estes significados à tona, atrelando-os ao trem. Presenciamos uma particular repercussão: o instantâneo deslumbramento com o trem, quando o encantamento e o simbolismo do Natal ficaram atrelados aos trens operados pela empresa. Esta afetividade produzida instantaneamente está no âmago do relacionamento que a empresa objetiva manter com as comunidades pelas quais trafegará, de acordo com contrato de concessão firmado com o Estado brasileiro, até 2056.

Vimos que preservar a memória ferroviária e incentivar a ludicidade acerca dos trens tornaram-se um dos principais artifícios da empresa em prol de sua legitimação.

Considerações finais

O caráter operacional nas ferrovias brasileiras no século XXI, que se mantém hegemônico na era neoliberal, mostra a influência que as empresas concessionárias

da infraestrutura têm sobre os seus territórios de abrangência. Ao longo dos últimos anos, as circunstâncias sob as quais está a MRS nos permitem observar como o setor empresarial alia-se aos poderes e agentes locais, protagonizando e orientando processos de transformação de espaços públicos de acordo com seus próprios interesses, utilizando-se de tecnologias políticas, jurídicas, econômicas e socioculturais próprias da governamentalidade neoliberal. Os acontecimentos dos últimos anos, em meio ao processo de renovação da concessão da infraestrutura, demonstram uma regionalização de gastos em infraestrutura, baseada em políticas de atração de investimentos privados em regiões de interesse na extensão da MRS, cuja maioria privilegia o funcionamento dos corredores de exportação, em detrimento das comunidades adjacentes. Investimentos em Segurança Ferroviária ou preservação da memória ferroviária acabam servindo mais à legitimação da lógica empresarial nos territórios que ao bem-estar das pessoas diretamente impactadas pelas operações ferroviárias ao longo da extensão da MRS.

Referências

- ANPTrilhos. *Balancos do Setor Metroviário*. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/categoria/balancos/>. Acesso em 10 maio 2023.
- ANTF. *Informações Gerais. O setor ferroviário de carga brasileiro. 2023*. Disponível em: <https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>. Acesso em 27 set. 2023.
- ANTT. *Acompanhamento dos Investimentos Obrigatórios*. MRS Logística - MRS. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/fiscalizacao-e-infraestrutura/acompanhamento-dos-investimentos-obrigatorios>. Acesso em 20 ago. 2023.
- _____. *Ferrovias*. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias>. Acesso em 10 maio 2023.
- _____. *Mapa Concessões Ferroviárias*. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/ferrovia-transnordestina-logistica-s-a/mapa>. Acesso em 27 set. 2023.
- _____. *Proposições para solução de conflitos ferroviários*. Brasília, DF: ANTT, 2014. Disponível em: <https://bitlybr.com/tzueg>.
- _____. *Relatórios Anuais de Atividades (2006–2021)*. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/relatorios-aneais>. Acesso em 20 ago. 2023.
- _____. *Relatório Final. Prorrogação antecipada da malha sudeste MRS Logística S.A.* 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/mrs-logistica-prorrogacao-antecipada>. Acesso em: 10 maio 2023.
- _____. Resolução n 5.974 de 21 de março de 2022. Dispõe sobre o Transporte Ferroviário de Passageiros, regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Diário Oficial da União*, 22 de março de 2022, seção 1. Disponível em: <https://bitlybr.com/nfkzP>.

- ACSELRAD, H. Territórios do capitalismo extrativista: a gestão empresarial de “comunidades”. In: ACSELRAD, H. (org.). *Políticas territoriais, empresas e comunidades. O neoextrativismo e a gestão empresarial do “social”*. Rio de Janeiro: Garamond, 2019. p. 33-60.
- _____. Vulnerabilidade social, conflitos ambientais e regulação urbana. *O Social em Questão*. Ano XVIII. n. 33, p. 57-68, 2015.
- ASSIS, A. C. V. et al. Ferrovias de carga brasileiras: uma análise setorial. *BNDES Setorial*, Rio de Janeiro, n. 46, 2017. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/14136>
- BNDES. *Resgatando a história. Chamada Pública 2021*. Edital. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/desenvolvimento-sustentavel/parcerias/resgatando-a-historia>. Acesso em: 27 set. 2023.
- _____. MRS Logística. *Oficina Resgatando a História 15/07/2021*. Disponível em: https://youtu.be/aEByC27zSww?si=YrFlQRxq_IVSLmI3. Acesso em 08 maio 2023.
- BARAT, J. *Transportes e industrialização no Brasil no período 1885-1985: o caso da indústria siderúrgica*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1991.
- _____. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.
- BARBOSA, G. *A ferrovia é uma cachaça*. 2019. 149 f. Tese (Doutorado em Antropologia) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, Rio de Janeiro, 2019.
- BRASIL. *Programa de Parceria de Investimentos. Projetos Concluídos*. MRS Logística S.A. 2022. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/projetos/mrs-logistica-s-a-mrs>. Acesso em 10 fev 2023.
- _____. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. *Comex Stat*. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>. Acesso em: 10 maio 2023.
- CNT. *Boletim Unificado CNT*. Ago. 2023. Disponível em: <https://cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 20 ago. 2023.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. *A razão do mundo*. São Paulo: Boitempo, 2016.
- GALERIA VALE ARTE. @galeriavalearte. Disponível em: <https://www.instagram.com/galeriavalearte/>. Acesso em: 20 ago. 2023.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- INGOLD, T. *Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais*. Horizontes Antropológicos, ano 18, n. 37, p. 25-44, 2012.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Em 2022, mercado de trabalho e Auxílio Brasil permitem recuperação dos rendimentos*. Publicado em 11 de maio de 2023. Disponível em: <https://bitlybr.com/DtXFR>. Acesso em: 20 ago. 2023.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 08 maio 2023.
- 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>.

- KPMG AUDITORES INDEPENDENTES LTDA. *Relatório dos Auditores Independentes sobre as demonstrações financeiras*. 2021. Disponível em: <https://bitlybr.com/viENM>. Acesso em: 10 maio 2023.
- LOSEKANN, C. A política dos afetados pelo extrativismo na América Latina. *Revista Brasileira de Ciência Política*, n. 20, p. 121-164, 2016.
- MRS LOGÍSTICA S/A. *Home*. Disponível em: <https://www.mrs.com.br>. Acesso em: 08 maio 2023.
- _____. *Canal MRS Logística*. Disponível em: <https://www.youtube.com/@MRSoficial>. Acesso em: 10 maio 2023.
- MARX, K. *O Capital. Livro 2. O processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MICHELOTTI, F.; SIQUEIRA, H. Financeirização das e padrões espaciais de acumulação e dominação: implicações para apropriação e conflitos pela terra no Brasil. *In: Encontro Nacional de Economia Política*, 23., 2018, Niterói. *Anais [...]* Niterói: Sociedade Brasileira de Economia Política, 2018. Disponível em: <https://bitlybr.com/AHPNm>.
- SVAMPA, M. *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Bielefeld, Alemanha: Universidad de Guadalajara/Calas. 2019. DOI: <https://doi.org/10.14361/9783839445266-fm>.
- VAINER, C. Fragmentação e projeto nacional: Desafios para o planejamento territorial. *In: Diniz, Célio Campolina. (org.) Políticas de desenvolvimento regional: desafios e 67 perspectivas à luz da experiência da União Européia e do Brasil*. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2007.
- 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.

Jéssica de Fátima Rossone Alves

Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) e Mestra em Ambiente Construído pelo Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído (PROAC) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGPUR/UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Email: jessica_rossone@outlook.com

ORCID: [0000-0002-9921-3158](https://orcid.org/0000-0002-9921-3158)

Submissão: 15 de maio de 2023.

Aprovação: 30 de agosto de 2023.

Como citar: ALVES, J, F. R. Para além da faixa de domínio: políticas empresariais de controle territorial na extensão da Malha Regional Sudeste. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. V. 26, E202404, 2024. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202404>.

Artigo licenciado sob Licença Creative Commons (CC-BY)

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>