



# AS FERROVIAS NO ESPAÇO GEOGRÁFICO PARANAENSE: ESTUDO DE CASO DAS PROPOSTAS DA NOVA FERROESTE PARA EQUILIBRAR AS DINÂMICAS REGIONAIS<sup>1</sup>

Marisa do Belem Pereira Kaminski <sup>2</sup>  
Sergio Fajardo<sup>3</sup>

## RESUMO

O presente trabalho aborda a importância das ferrovias no espaço geográfico paranaense, do século XIX aos tempos atuais, a resistência ao declínio do modal e as tentativas de novas reestruturações do setor. Nessa conjuntura, discute as propostas do Corredor Oeste de Exportação Nova Ferroeste, para solucionar gargalos do transporte de cargas e de logística no contexto regional, e os interesses das dinâmicas produtivas do agronegócio e das cooperativas em relação ao projeto. A Nova Ferroeste, em andamento no estado do Paraná, visa integrar as redes e os fluxos de produtos e mercadorias entre os portos do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul, além de conectar ramais localizados na tríplice fronteira do Brasil com o Paraguai e a Argentina. O projeto prevê a construção de mais de 1.500 quilômetros de novos trilhos, os quais irão passar por 66 municípios nos três estados, sendo que apenas no Paraná, cerca de 40 áreas indígenas poderão ser impactadas direta e indiretamente.

**Palavras-chave:** Geografia, Transporte Ferroviário de Cargas, Paraná, Nova Ferroeste, Propostas.

## ABSTRACT

This work addresses the importance of railways in the geographic space of Paraná, from the 19th century to current times, the resistance to the decline of the modal and attempts at new restructuring of the sector. At this juncture, it discusses the proposals for the Nova Ferroeste Western Export Corridor, to solve bottlenecks in cargo transportation and logistics, in the regional context, and the interests of the productive dynamics of agribusiness and cooperatives in relation to the project. Nova Ferroeste, in progress in the state of Paraná, aims to integrate networks and flows of products and goods between the ports of Paraná, Santa Catarina and Mato Grosso do Sul, in addition to connecting branches located on the triple border between Brazil and Paraguay and Argentina. The project foresees the construction of more than 1,500 kilometers of new tracks, which will pass through 66 municipalities in the three states, with around 40 indigenous areas in Paraná alone being able to be impacted directly and indirectly.

<sup>1</sup> O artigo é parte do projeto de pesquisa de doutoramento em Geografia, na Universidade Estadual do Centro-Oeste (Unicentro) – Campus Cedeteg – Guarapuava/PR, com apoio financeiro da CAPES.

<sup>2</sup> Pós-graduanda do Curso de Doutorado em Geografia da Universidade Estadual do Centro-Oeste (Unicentro) – Campus Cedeteg - Guarapuava PR. [mkguarapuava2017@gmail.com](mailto:mkguarapuava2017@gmail.com);

<sup>3</sup> Orientador Prof. Dr. Sergio Fajardo, Universidade Estadual do Centro-Oeste (Unicentro) – Guarapuava Campus Cedeteg – Guarapuava PR [sergiofajardo@hotmail.com](mailto:sergiofajardo@hotmail.com)



**Keywords: Geography, Rail Freight Transport, Paraná, Nova Ferroeste, Proposals.**

## INTRODUÇÃO

As ferrovias poderiam ter representado uma alternativa aos problemas de movimentação de matérias-primas e mercadorias no Brasil, desde o desenrolar do século XIX aos dias atuais, caso não fossem subaproveitadas “não só por questões conjunturais, mas também pelo peso da opção política configurada no rodoviarismo” (PAULA, 2010, p.149).

A opção pelo transporte rodoviário, o processo de privatização dos serviços essenciais para sociedade, e a retração dos investimentos públicos e privados em infraestrutura no país se somaram às causas das inúmeras deficiências no sistema ferroviário.

Tais fenômenos precisam ser entendidos no contexto de implantação da malha férrea brasileira, entre os meados dos séculos XIX e XX, e às consecutivas transformações que sofreu em seus processos de nacionalização, desestatização e privatização das estradas de ferro.

As ferrovias brasileiras serviram primeiramente “ao transporte da produção agrícola para exportação como matéria prima para a indústria europeia, depois à necessidade de articulação territorial, e apenas tardiamente à industrialização”, (FINGER, 2013, p.37).

Esse encadeamento de fatos resultou em discrepâncias, em especial, no que se refere à transferência de serviços públicos para o capital privado, pois que “algumas concessionárias conseguiram avanços e outras se encontram sucateadas e contribuindo muito pouco para o desenvolvimento das regiões onde exercem influência” (SILVEIRA, 2002, p.57).

Os desdobramentos desses e de outros fatores políticos e econômicos adentraram ao século XXI, e concorreram para o declínio da atividade ferroviária em meados do século XX (BARAT,2009). Porém, “o transporte ferroviário não é uma atividade extinta, mas ainda em pleno funcionamento, dentro de um novo modelo de negócio dirigido prioritariamente ao transporte de carga de commodities” (OLIVEIRA, 2015, p.50).

É por esse ponto de vista, de que o modal ferroviário resiste há quase 170 anos em meio ao seu caráter cíclico entre ascensão e estagnação, e as tentativas de reestruturação do setor nas últimas décadas que este artigo perpassa.

A partir desse fio condutor, o presente trabalho segue objetivando discutir a inserção das ferrovias paranaenses nesse cenário; as propostas do Corredor Oeste de Exportação Nova Ferroeste para a reestruturação do atual sistema de transporte, logística ou circulação no contexto regional; as dinâmicas produtivas do estado; o agronegócio e as cooperativas que têm



sinalizado grande interesse no projeto. Ao mesmo tempo, expõe as ameaças de interferência da nova ferrovia na vida de populações tradicionais, as quais vivem nas imediações onde o novo traçado vai passar.

Na tentativa de compreender essa realidade, o artigo foi estruturado em duas partes principais. Na Fundamentação Teórica discorre sobre as categorias geográficas que sustentam o debate acerca do fenômeno das ferrovias, como o território e as relações entre o Estado e o capital privado, bem como faz considerações sobre a região como categoria de análise, além de tentar estabelecer uma articulação entre concepções teóricas em torno das diferenças regionais percebidas nas dinâmicas produtivas no Paraná.

No segundo momento, contextualiza as propostas de construção da Nova Ferroeste na agenda de reformas estruturantes do setor público paranaense, voltadas ao atendimento dos interesses da produção agroindustrial, que é um dos principais indicadores econômicos do estado. Nesse conjunto, aborda as potencialidades desse projeto ferroviário para solucionar gargalos do setor de transportes de cargas e equilibrar as dinâmicas regionais, e confronta essas perspectivas com impactos que grandes obras de infraestrutura, como essa, podem causar no campo econômico e socioambiental.

## **METODOLOGIA**

O texto foi organizado a partir da revisão bibliográfica reunindo referências da Geografia e de outras áreas do conhecimento, buscando subsídios para embasar as discussões acerca da temática. A construção teórica se deu por meio de artigos, livros, e revistas científicos, tanto em meios físicos quanto digitais de sites de pesquisa e revistas de cunho acadêmico.

A pesquisa documental, em órgãos oficiais que respondem pelo sistema ferroviário nacional e paranaense, também foi aglutinada no escopo das fontes secundárias. A metodologia se pauta na pesquisa qualitativa, visando proporcionar a análise das propostas da nova ferrovia frente aos desafios do setor e do cenário econômico, partindo de um contexto espaço-temporal.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

Para a Geografia torna-se importante retomar a questão dos transportes e da circulação (SILVEIRA, 2003), buscando uma aproximação com outros campos do conhecimento, e sempre acompanhada de novas abordagens perante as realidades vigentes e as dinâmicas do espaço e do tempo.



No escopo da ciência geográfica, autores alinhados à Geografia dos Transportes, tratada na Geografia Econômica ou Geoeconomia, ambicionam “compreender as estratégias dos agentes econômicos num mundo onde as empresas jogam a cada dia um papel mais importante” (CLAVAL, 2005, p.23).

Para tanto, o estudo dos objetos geográficos acerca da temática prescinde de um arcabouço teórico na tentativa de explicar como o espaço se organiza em função dos transportes no mundo, e compreender como eles estruturam o território. Território aqui entendido na concepção clássica de Raffestin (1993, p. 54), como “um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. Relações que também se estabeleceram no processo de espacialização e territorialização dos transportes enquanto instrumentos capazes de alterar as relações entre a sociedade e natureza, organizando uma nova configuração geográfica no mundo.

A instalação das ferrovias ocorre durante o processo da mecanização do território, associado ao desenvolvimento das técnicas rompendo as dificuldades naturais (SILVEIRA, 2003), dentro de uma família de técnicas, as quais vão ser substituídas pelo “meio técnico-científico-informacional” (SANTOS, 1996, p. 153), após a II Guerra Mundial. Esse processo se universaliza nos anos de 1970, e está relacionado à globalização.

Foi nesse meio técnico, durante a segunda metade do século XIX, que as estradas de ferro surgiram no Brasil. Em 1854 foi inaugurada a primeira, a Estrada de Ferro Petrópolis-Mauá, no Rio de Janeiro (1854), voltada ao escoamento da produção agrícola das fazendas de café até os portos.

As ferrovias brasileiras serviram, primeiramente, “ao transporte da produção agrícola para exportação como matéria prima para a indústria europeia, depois à necessidade de articulação territorial, e apenas tardiamente à industrialização”, (FINGER, 2013, p.370). Ainda assim, se destacam por ter sido um fator de impulsão do capitalismo industrial.

Um século depois, em 1957, dá-se a nacionalização das malhas ferroviárias ao instituir Rede Ferroviária Federal/SA (RFFSA), e um subseqüente processo de desestatização e privatização das estradas da Rede, em 1990. Essa história transcorre dentro de um processo de “ascensão-declínio-subsistência-tentativas de reestruturação” (**grifo nosso**).

Notadamente, na década de 1970 (SILVEIRA, 2002, p.58), surge a fase de estagnação do sistema ferroviário, sucedida pela decadência perante a introdução do modal rodoviário na matriz dos transportes, e a falta de investimentos nas ferrovias. Novamente, o governo federal voltou a desestatizar o sistema ferroviário, fato que escancarou “a fragilidade regulatória do

estado brasileiro” (FILHO; LEITE; CHAMBARELLI, 2015, p.89), uma vez que o processo de desestatização da RFFSA não apresentou regras claras quanto às obrigações das concessionárias. O início dos anos de 1990 assinala o fortalecimento da participação do capital privado na prestação de serviços públicos, consequência de um encadeamento de problemas econômicos como a crise financeira mundial, escassez de recursos do Estado e esgotamento do crédito do Brasil no mercado internacional, e políticos como fortalecimento do neoliberalismo (SILVEIRA, 2002, p. 56).

Esse conjunto de fatores resultou na queda significativa nos investimentos e na restauração e expansão das infraestruturas do país. Em meio aos pontos críticos na esfera das política de infraestrutura, Barat (2011, p. 231) vê alguns avanços.

O autor destaca nesse quadro os setores de logística “agregando novos serviços aos seus portfólios, como medidas estratégicas às disputas acirradas no mercado de transportes” (BARAT,2011, p. 234), nos quais empresas operadoras do modal ferroviário também se inserem. Entretanto, ressalta que esse paradigma da atividade logística, que acabou consolidando o transporte rodoviário, se tornou um problema crescente diante do fato de que parte do dinamismo da economia brasileira está no agronegócio, o que torna a logística dos graneis um grande desafio.

Isso significa que as cadeias logísticas que incluem etapas da armazenagem à distribuição, por conta das fragilidades dos modais de transporte, acabam não tendo suporte e opções para enfrentar elevados custos operacionais e carga tributária, lenta absorção de tecnologias, insegurança e roubo de cargas, dentre outros problemas.

Toda essa complexidade em torno do desenvolvimento do setor de infraestrutura brasileira não se efetiva de forma homogênea, ao mesmo tempo e na mesma escala. Tal ponto de vista remete a pensar, inicialmente, sobre os aspectos políticos, sociais, econômicos e as dinâmicas produtivas de cada região, influenciando a atividade.

Com base nessas dimensões julga-se pertinente incorporar ao debate sobre as estradas de ferro, a categoria de análise de região como outra leitura possível para compreensão sobre esse objeto no espaço geográfico. É oportuno pontuar que não se está falando na concepção de região enquanto categoria meramente descritiva do espaço geográfico, como observa Santos (1988), e mais alinhada a uma significação política e econômica, associada às transformações desiguais do espaço (SANTOS, [1996] 1997).

Em Brito (2007, p. 14), a região é reconhecida como “uma categoria de extrema importância para a compreensão do mundo atual, onde se destacam as desigualdades sociais e

as diversidades regionais”. Trata-se, portanto, de pensar que é possível que grandes obras de infraestrutura direcionadas a um segmento da economia, podem não ter a mesma repercussão entre outras parcelas da sociedade, como a classe trabalhadora, as pequenas propriedades, ou os povos tradicionais que poderão ser afetados por determinados empreendimentos.

Sobre região, Lencioni (1999, p.200-203) infere que “no desenvolvimento do pensamento geográfico, o enfoque regional foi um marco de interpretação acerca do objeto da Geografia”. Um primeiro marco seria o ambientalista, no qual a Geografia estuda a relação do homem com o meio, e o segundo dizia que a diferenciação de áreas é objeto de estudo da Geografia.

Outrossim, a autora (1999) segue na direção de pensamento de Milton Santos (1988), quando identifica a monotonia na análise meramente descritiva da divisão regional, e salienta a noção de região vinculada ao fracasso dos planejamentos regionais e à velha dicotomia na ciência geográfica que separa natureza e sociedade, geografia física e geografia humana.

Corrêa (2000, p. 12-26), por sua vez, discorre sobre região no sentido de “diferenciação de área”. As áreas teriam peculiaridades entre si na superfície da Terra, além de serem instrumentos de ação e controle dentro de uma sociedade de classes. Para o autor, no capitalismo as “desigualdades regionais” constituem elementos fundamentais de organização social, mais do que em outros modos de produção.

Aqui cabe apenas um parêntese sobre a expressão “desigualdades regionais”, a qual enseja discursos dissonantes no âmbito da academia. Sem a pretensão de entrar no mérito da demanda conceitual, parece razoável refletir no plano político-econômico, que “o discurso oficial hegemônico prega a redução das desigualdades sem tocar nas suas causas” (ETGES e DEGRANDI, 2013, p. 88).

Dando sequência ao debate, Haesbaert (2010) também concebe a região a partir de suas particularidades, pois a compreende como recorte de um determinado espaço geográfico, o qual possui homogeneidades internas e heterogeneidades externas.

Os estudos de Becker (2015) sobre região se concentram na esfera da geopolítica, na qual encontram-se as estreitas relações entre o Estado, o território, e o desenvolvimento regional. Em *Uma nova regionalização para pensar o Brasil?* Discorre sobre a necessidade em retomar as noções de região e de regionalização:

[...] a primeira é a reestruturação do território brasileiro nas últimas duas décadas, com a conformação de ilhas dinâmicas em diferentes partes do país, que alteram as regiões convencionais• a segunda razão, no meu entender, está relacionada ao resgate do papel do Estado e do planejamento territorial (BECKER, 2015, p.11).

Sob esse ponto de vista (BECKER, 2015, p.11), as diferenças entre as regiões do país decorreram da “tímida desconcentração industrial a partir do Sudeste”, e da afirmação de que a descentralização industrial foi uma meta perseguida sem sucesso pelo Estado brasileiro.

Nesses termos, é possível considerar a perspectiva do desenvolvimento regional em uma escala estadual, comparando os espaços regionais, as dinâmicas econômicas, os arranjos e processos produtivos, e identificar as desigualdades que diferenciam os espaços. Repetindo a máxima de que o Brasil é um país com grandes dimensões continentais, não se pode ignorar que cada região possui suas diversidades sejam naturais ou sociais.

O estado do Paraná é um caso representativo dessas peculiaridades. Inicialmente, faz-se necessário inserir o estado no cenário das economias da América Latina (MATTEO, 2013) as quais diferem em relação aos países ditos desenvolvidos por estarem em desvantagens tecnológicas e de produtividade nos setores e no interior deles, e entre as empresas, além de que,

[...] essa diferenciação pode ocorrer (e este é o tema central desta análise) também entre regiões, no interior do país, em que não somente se apresentam produtividades diferentes entre as regiões, como entre o mesmo setor de atividade em regiões distintas (MATTEO, 2013, p.7).

As atividades produtivas paranaenses apresentam heterogeneidade dentro de um mesmo território, e esse fator pode ser percebido desde seu processo de ocupação no século XIX, conforme Fajardo e Cunha (2021):

O processo de ocupação do território paranaense no século XIX teve como um dos fundamentos a exploração econômica a partir das atividades agropecuárias [...]. Além dos perfis diferenciados de cada espaço, no que diz respeito às condições de relevo, solo, clima e vegetação, historicamente, os espaços regionais paranaense são marcados por distintas formas de exploração e povoamento. (FAJARDO e CUNHA, 2021, p.10).

Dito isso, os autores supracitados observam que o desenvolvimento socioeconômico do estado foi erigido sobre um corpo de características fundiárias e modelos agrários distintos, no tempo e no espaço, os quais representaram uma diversidade nas formações regionais. Esse Paraná é diverso dependendo das atividades produtivas. Fajardo e Cunha (2021) consideram que, se em muitas partes existem culturas como soja e milho, em outras porções desse território a pecuária, a silvicultura ou cana-de açúcar, ou ainda o café, encontram espaço.

Assim, acredita-se que as propostas de uma nova ferrovia que se propõe a integrar o estado regionalmente distinto em suas dinâmicas produtivas, poderá causar diferentes impactos

no território. Impactos que podem se configurar nas mais diversas dimensões que não apenas a econômico, como será abordado na sequência.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

O ano de 2022 foi turbulento na economia brasileira (CASTRO, 2022, p. 3) por conta “dos efeitos finais da pandemia, do crescimento dos índices inflacionários, e da guerra entre a Ucrânia e a Rússia”. O cenário de crise mundial afetou, em alguma medida, todos os estados da federação. O estado (PARANÁ, 2022) ainda sofreu uma grave crise hídrica e energética que provocou redução na produção agrícola, um dos seus principais indicadores econômicos.

Mesmo nesse contexto de crise, o Paraná que aparece em quarto no ranking das economias estaduais com um PIB na ordem de R\$ 487,9 bilhões (BRASIL, 2023), vem se mantendo como o segundo maior produtor nacional de cereais, leguminosas e oleaginosas, participando com 2,7% da produção, ficando atrás apenas do Mato Grosso do Sul que contribui com 30,7 % dessa produção. Milho, soja e feijão estão entre as principais mercadorias agrícolas.

O estado se destaca ainda na produção de papel e celulose, veículos automotores e agrícolas, e carne de frango in natura (CASTRO, 2022, p. 4). Conforme dados (PARANÁ, 2023) do Instituto Paraense de Desenvolvimento Econômico e Social (IparDES), no segundo semestre de 2023 as exportações de carne de frango ampliaram a liderança nacional do estado, que vendeu para países do exterior cerca de 1,073 milhão de toneladas. Os números da balança comercial brasileira representaram aumento de 12% em relação ao mesmo período do ano passado (956 mil toneladas) e o equivalente a 41% de todas as transações nacionais do produto no mercado internacional.

Cabe ressaltar que a produção dessa proteína animal mudou de perfil, deixando de ser uma avicultura de corte em pequenas propriedades rurais, onde se vendia o excedente para o mercado local, passando a ser praticada em grande escala. Hoje, produzir frango tipo exportação envolve desde investimentos em alta tecnologia e automação, ao cumprimento de padrões de qualidade internacional que encarecem, ou mesmo, inviabilizam a atividade nas pequenas unidades produtivas (ZEN et al, 2014).

Os dados demonstram que o estado vem se mantendo em um patamar de estabilidade econômica e financeira, e o setor político se volta para uma agenda de reformas estruturantes, visando o atendimento dos interesses, sobretudo do agronegócio, que no primeiro quadrimestre





do ano de 2020 (PARANÁ, 2020) exportou 8,8 milhões de toneladas em commodities, e deste montante, 6,6 milhões, ou seja, 75% saíram pelos Portos do Paraná.

Uma dessas reformas se concentra no fluxo de cargas que se encontra deficitário, das plantas industriais até o embarque nos navios cargueiros. O transporte de cargas é um dos elementos que mais eleva o custo logístico, compondo o Custo Brasil.

A título de comparação, a participação na matriz do transporte de cargas do país (PARANÁ, 2019) é de apenas 20% em média, contra 60% das rodovias, 15% das hidrovias e 5% de outros modais. Aproximadamente 25% dos produtos são transportados sobre trilhos. Nos Estados Unidos esse percentual chega a 43%, no Canadá, a 46%, e, na Rússia, a 81% (CLARK, 2018, p. 28).

Entre os motivos para a baixa densidade no Brasil está a demanda reprimida de clientes que não têm acesso à malha férrea (PEJO, 2022, p. 41), devido às poucas linhas disponibilizadas pelas concessionárias das ferrovias, especialmente para cooperativas de grãos e mineradoras. Muitas ferrovias estão inativas devido aos traçados inadequados ao modelo operacional adotado pelas concessionárias que fazem o transporte pesado, conhecido como o “serviço *heavy-haul*” (PEJO, 2022, p. 41). Além disso, ocorre uma despadronização de bitolas (PARANÁ, 2019, p.38), que são as distâncias entre as faces internas das duas filas de trilhos. O padrão internacional é de 1,435 metro, porém, no Brasil (PARANÁ, 2021, p. 3) há bitolas mais estreitas que um metro, ou mais largas, de 1.60 metro, dificultando a conexão com outras linhas existentes, necessitando de baldeação de cargas.

É nesse panorama que as ferrovias paranaenses de inscrevem, e que foi criado o projeto do Corredor Oeste de Exportação Nova Ferroeste. Faz-se necessário aqui esclarecer que esse projeto está ancorado na Estrada de Ferro Paraná Oeste – Ferroeste, que está em atividade. A Ferroeste (FIPE, 2021, p.12) foi concedida ao Governo do Paraná em 1988, e opera desde 1996 o trecho de pouco mais de 248 quilômetros, localizado entre Guarapuava e Cascavel. Ainda em 1996 foi privatizada, sendo retomada pelo Paraná em 2006.

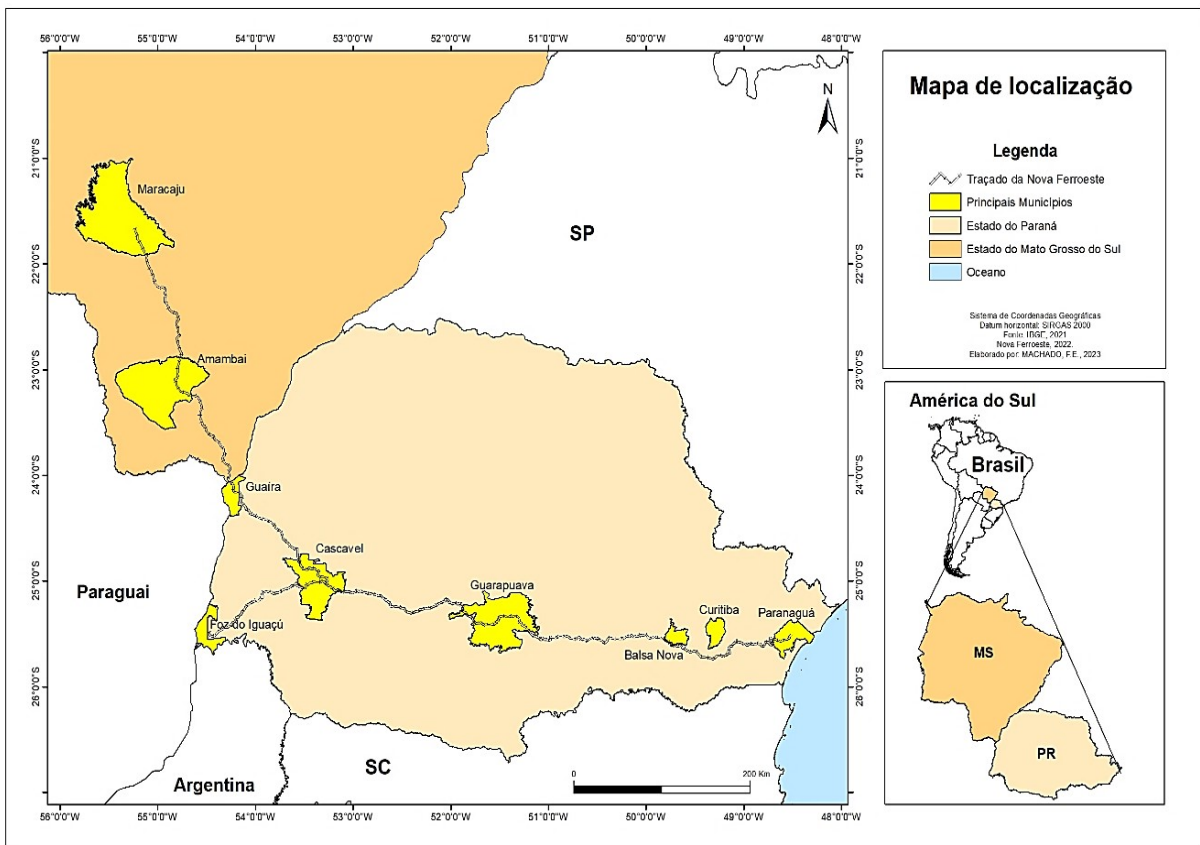
As iniciativas para expansão a partir do projeto da nova estrada de ferro Corredor Oeste de Exportação Nova Ferroeste, iniciaram em 2017. O projeto (PARANÁ, 2023, p.1) prevê revitalização, construção e ampliação do trecho em operação, com um novo traçado de aproximadamente 1.567 quilômetros interligando o Porto de Paranaguá, no Paraná, à Maracaju, no Mato Grosso do Sul; construção de um ramal entre Cascavel e Foz do Iguaçu, e entre Cascavel e Chapecó (SC); e leilão da estrada férrea. O traçado projetado deve cortar mais de 66 municípios, sendo 51 no Paraná.



O leilão (PARANÁ, 2023) vai ocorrer na Bolsa de Valores, na modalidade de cessão onerosa de contratos (um de concessão e quatro de autorização), ou seja, a empresa que vencer ficará responsável pelas obras de construção, poderá explorar a ferrovia por 99 anos” (PARANÁ, 2022, p.2).

A primeira etapa de construção abarca o trecho entre Paranaguá e Guarapuava, com duração prevista de sete anos. O edital prevê investimentos na ordem de mais de R\$ 35 bilhões na construção da linha e aquisição de material rodante de todo traçado. O mapa (Figura 1) permite ter a dimensão do projeto:

Figura 1. Mapa de localização espacial da Nova Ferroeste



Fonte: Ferroeste, 2022.  
Elaborado por MACHADO, F.E. 2023.

Com base no volume de cargas que a Ferroeste transportou em 2019 (PARANÁ, 2021, p.24), a potencialidade projetada de cargas para a nova ferrovia foi de aproximadamente 686.500 toneladas úteis (TU) de mercadorias em 2019, sendo os commodities agrícolas (soja e milho) os principais produtos movimentados.

A ferrovia tem como clientes (PARANÁ, 2022) a Cooperativa Agrária Agroindustrial de Entre Rios, (grãos), Coopavel (grãos, calcário, fertilizantes), Cotriguaçu (contêineres frigorificados de carne de frango), Bunge Alimentos (grãos), Cargill Agrícola (grãos), Iriedi (grãos), Moinho Iguaçu (grãos), Cia. Ipiranga (combustíveis), Votoran (cimento) e Yara (fertilizantes). Estas são grandes empresas do setor do agronegócio, do cooperativismo e de outros segmentos industriais, que poderão se mostrar interessadas na construção da Nova Ferroeste.

A referida estrada de ferro está contemplada no Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), e qualificada no Programa de Parceria Público-Privada -PPP (BRASIL, 2023), que apoia projetos relacionados à matriz de transportes em todos os modais. Para Barat (2011, p. 132), as PPPs contribuíram para “deter o processo de deteriorização das instalações fixas e dos equipamentos de apoio aos serviços infraestruturais”.

Outros projetos para fomento da malha ferroviária, como a criação de marcos regulatórios (BRASIL, 2023), a exemplo da Lei de Responsabilidade Fiscal, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a partir de 2007 que tem como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento/BNDES, também implementaram modalidades de financiamento.

Em 2021 foi publicado novo marco legal das ferrovias, criado no âmbito do Programa Pró-Trilhos, e segundo informações da Associação dos Empregados Públicos da Valec (Aepvalec), o Ministério da Infraestrutura havia recebido mais de 80 pedidos na modalidade de autorização para a construção de novas ferrovias no país.

Trata-se de um projeto complexo de infraestrutura (SOUSA e POMPERMAYER, 2016, p. 42) que envolve vultosos recursos públicos, desafios técnicos e operacionais, “interesses diversos e conflitantes frente aos prováveis impactos sociais, ambientais, econômicos e territoriais”.

Com relação aos interesses conflitantes, o projeto da Nova Ferroeste já tem provocado algumas divergências na esfera judicial. O novo traçado deve passar por 66 municípios (sendo 51 no Paraná), e no meio desse caminho estão mais de 40 territórios indígenas entre Paraná e Mato Grosso do Sul.

Contudo, de acordo com o Ministério Público Federal (BRASIL, 2023), essas terras indígenas não foram incluídas no Estudo de Impacto Ambiental e no Relatório de Impacto Ambiental-Estudo do Componente Indígena (EIA/Rima). Diante do exposto, o poder judiciário recomendou, em março de 2023, que a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), o



Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), e o Governo do Estado do Paraná complementassem e corrigissem os estudos, “sob pena de nulidade de todo processo de licenciamento ambiental” (BRASIL, 2023, n.p.).

O EIA/RIMA foi realizado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), após sete audiências públicas. Trata-se de documento técnico obrigatório para concessão do licenciamento ambiental por parte de órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A recomendação do Ministério Público Federal foi no sentido de inserir todos os territórios indígenas circunscritos entre os dois estados, independentemente deles demarcados, declarados ou homologados, localizados nas proximidades da ferrovia a ser construída. A primeira etapa havia mapeado somente 11 aldeias e cerca de 3 mil habitantes da Terra Indígena Rio das Cobras, em Nova Laranjeiras, no Paraná (PARANÁ, 2023).

O Ministério Público observou também, a ausência de proposições em caso de compensações e medidas mitigadoras decorrentes dos impactos sobre essas áreas. Posteriormente, no mês de julho de 2023 (PARANÁ, 2023), representantes da Funai estiveram no Paraná e Mato Grosso do Sul e vistoriaram cerca de mil quilômetros do traçado da Nova Ferroeste entre Dourados (MS) e Morretes, no litoral paranaense, prometendo refazer os estudos.

Em relação às preocupações com o meio ambiente, desde as audiências públicas realizadas em maio de 2022 (PARANÁ, 2022), de forma presencial e remota, moradores, pesquisadores e ambientalistas manifestaram preocupações com os possíveis impactos ambientais do principalmente na Serra do Mar.

Durante a Jornada da Agroecologia, em Curitiba (CARRICONDE, 2022), o painel intitulado *Impactos Socioambientais da Ferroeste (projeto do Agronegócio) sobre a comunidade de Morretes e região*, discutiu os riscos de os trilhos da Nova Ferroeste passarem por uma área situada entre 100 a 500 metros acima das terras dessas comunidades, perante estudos que mostram que o terreno apresenta alto risco de erosividade e deslizamentos, podendo colocar toda fauna, flora e moradores em insegurança.

Outra demanda que o governo do Paraná terá que enfrentar é em relação à empresa Rumo Logística, extinta América Latina Logística, a qual faz a operação multimodal em 14.000 quilômetros (RUMO, 2023), entre os portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande, na movimentando açúcar, fertilizantes, farelo, óleo vegetal, grãos e derivados.

Conforme publicação do Jornal Gazeta do Povo (2023), a Rumo detém a concessão da Malha Sul, a qual abrange mais de 7.200 quilômetros entre os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Paraná, válida até 2027 (BRASIL, 2023).

Segundo o periódico, a empresa tem tentado junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) antecipar a renovação, pois, segundo consta no projeto da Nova Ferroeste, o traçado da nova ferrovia não poderá utilizar a malha ferroviária já existente operada pela Rumo, nem mesmo a sua Faixa de Domínio. O governo estadual (GAZETA DO POVO, 2023), divulgou que existe a possibilidade de alinhamento dos projetos da Rumo e Ferroeste.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir desses pressupostos é possível considerar, preliminarmente, que o transporte por vias férreas pode se apresentar como fator diferencial de competitividade frente às demandas dos mais diferentes mercados internos e externos.

Seguindo esse raciocínio, observa-se que as propostas da Nova Ferroeste apresentam possibilidades e potencialidades para atender ao setor exportador e melhorar a logística estaduais. Todavia, para que esse projeto tenha viabilidade há necessidade de retomada efetiva de investimentos da esfera privada, em escalas nacional e estrangeira, e que haja fomento ao capital técnico e inovações tecnológicas na modernização e eficiência do sistema. Tais propostas também colocam em discussão a capacidade de planejamento do Estado para o desenvolvimento regional.

Os interesses de investidores nacionais e estrangeiros, com destaque para a China, na indústria de equipamentos ferroviários e na exploração dos lotes da nova ferrovia; os imbrólios que poderão surgir entre o governo do Paraná e a Rumo Logística, empresa que hoje opera no estado ao lado da Ferroeste, por conta do projeto de privatização da ferrovia; a destinação da infraestrutura de material fixo e rodante das atuais linhas férreas e o papel dos agentes públicos em reordenar esse território; a viabilidade das modalidades jurídicas de concessão, suas regulações e desregulações, também deverão compor uma lista de possíveis desdobramentos da pesquisa, e que irão merecer estudos mais aprofundados.

Por outro lado, seria imperioso que os interesses do capital não sobrepujassem a sustentabilidade ambiental, social e cultural, e que a regulamentação e as letras jurídicas fossem transparentes. Diante dessas considerações, cabe juntar a essa discussão sobre impactos de grandes obras de infraestrutura, em particular de transporte ferroviário regional, o cenário dos



desafios globais da Agenda 2030 (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015) acerca do desenvolvimento sustentável.

A noção de Veiga (UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 2017) sobre tal problemática, pode se aproximar do pensamento em conciliar crescimento econômico com a preservação de recursos naturais e distribuição equitativa de oportunidades sociais. O professor aponta que a definição partiu da ONU como uma diretriz para nortear as ações de governos, instituições privadas, organizações e empresas, para o que ele consider o maior desafio do século XXI, que é a descarbonização da economia planetária.

Conclui-se assim, que o assunto é emblemático em um tempo de mudanças políticas, econômicas, sociais e ambientais nas escalas nacional e global, e não se limita aos pontos levantados neste texto.

## REFERÊNCIAS

BARAT, J. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: **Circulação, Transportes e Logística: Diferentes Perspectivas**. 1.ed., São Paulo: Outras Expressões, 2011.

\_\_\_\_\_.Planejamento das infraestruturas de logística e transporte. In: **Repositório do Ipea**. 2009. Disponível em [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5228/1/Radar\\_n1\\_Planejamento](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5228/1/Radar_n1_Planejamento). Acesso em 14 fev/2023.

BECKER, B. Uma nova regionalização para pensar o Brasil? In: LIMONAD, E.; HAESBERT, R.; MOREIRA, R. **Brasil, século XXI por uma nova regionalização agentes, processos, escalas**. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2015. ISBN 9788577852871. Acesso em 03 jun/2022.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Em encontro internacional, Brasil defende investimento em ferrovias como método de descarbonização**. 2023. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/10/em-encontro-internacional-brasil-defende-investimento-em-ferrovias-como-metodo-de-descarbonizacao>. Acesso em out/2023.

\_\_\_\_\_. **Acordo de cooperação define responsabilidades e facilita devolução de trechos ferroviários**. 2023. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/10/acordo-de-cooperacao-define-responsabilidades-e-facilita-devolucao-de-trechos-ferroviarios>. Acesso em 07 mai/2023.

BRITO, T. M. A. de. Região: leituras possíveis de Milton Santos. Belo Horizonte, UFMG. 2007. Disponível em [https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/MPBB-76LJJS/1/vers\\_o\\_final\\_adobe\\_dis.\\_thiago.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/MPBB-76LJJS/1/vers_o_final_adobe_dis._thiago.pdf) . Acesso em 20 set/2022.

CARRICONDE, G. Nova Ferroeste poderá provocar catástrofes ambientais na Serra do Mar, alertam pesquisadores. 2022. In: **20ª Jornada de Agroecologia**. Disponível em <https://jornadadeagroecologia.org.br/2022/06/27/nova-ferroeste-podera-provocar-catastrofes-ambientais-na-serra-do-mar-alertam-pesquisadores/>. Acesso em 02 jun/2023.

CASTRO, F. J. G. de. A economia paranaense no ano de 2022. In: **Paraná/Ipardes**. Curitiba: Ipardes, v.44, n.6, nov. /Dez. 2022 | ISSN on-line 2764-5096.

CLARK, A. A importância dos trilhos para a mobilidade urbana brasileira. In: **Mobilidade urbana sobre trilhos na ótica dos grandes formadores de opinião**. Brasília, DF, 2018.

CLAVAL, P. Geografia Econômica e Economia. In: **Geotextos**, vol.1, n.1, 2005.

CORRÊA, R. L. Região e organização espacial. 7ª ed. São Paulo: Ática, 2000.

ETGES, V. E.; DEGRANDI, J. O. Desenvolvimento regional: a diversidade regional como potencialidade. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**. 2013. ISSN 2317-5443.

FAJARDO, S.; CUNHA, L. A. G. Paraná: desenvolvimento e diferenças regionais – Ponta Grossa - PR: Atena, 2021.

FILHO, M. H. A; LEITE, Ligia W. C.; CHAMBARELLI, M.A. P. P. Parcerias público-privadas: uma classe de ativos para investimentos. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, n. 44, p. 251-309, dez. 2015.

FINGER, A.E. Arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1857. In: **Brasil, Portal Iphan**. Brasília, 2013. Tese de Doutorado. Disponível em [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/texto\\_especializado\\_anna\\_finger\\_tese\\_doutorado\\_com\\_capa](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/texto_especializado_anna_finger_tese_doutorado_com_capa). Acesso em 09 mar/2023.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS (Fipe). Estudo de Impacto Ambiental (EIA) Corredor Oeste de Exportação: Nova Ferroeste Trecho: Maracaju (MS) - Paranaguá (PR) Ramal: Foz do Iguaçu (PR) - Cascavel (PR). In: **Paraná, Paranacidade**. Tomo IV: diagnóstico ambiental do meio socioeconômico. São Paulo. Novembro/2021.

GAZETA DO POVO. Ferrovias: secretário fala em convergência de projetos entre Rumo e Ferroeste no Paraná. 2023. Disponível em <https://www.gazetadopovo.com.br/parana/governo-trabalha-modelagem-nova-ferroeste-cogita-concessao/>. Acesso em 04 nov/2023.

HAESBAERT, R. Regional-Global: Dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

LENCIONI, S. A noção de região no pensamento geográfico. CARLOS, Ana Fani Alessandri. (Org).In: **Novos caminhos da geografia**, 5ª ed., Contexto: 2005, 1999.

MATTEO, M. Textos para Discussão Cepal • Ipea. Heterogeneidade regional. Brasília, DF: In: **CEPAL**. Escritório no Brasil/IPEA, 2013. Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 56, 30p. ISSN: 2179-5495.



OLIVEIRA, E. R. de. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): análise aplicada em uma perspectiva keynesiana. In: **Espacios**. Vol. 36 (Nº 02) Año 2015. Disponível em <https://www.revistaespacios.com/a15v36n02/15360214.html>. Acesso em 14 out/2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. 2015. Disponível em <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel>. Acesso em 03 set/2023.

PAULA, D. A. de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. In: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, pp. 142-156, 2010.

PARANÁ. Agência Estadual de Notícias (AEN). **Ano da Nova Ferroeste é marcado pela aprovação da sociedade e divulgação do edital**. Curitiba, 2023. Disponível em <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Ano-da-Nova-Ferroeste-e-marcado-pela-aprovacao-da-sociedade-e-divulgacao-do-edital>. Acesso em 02 mar/2023.

\_\_\_\_\_. **Após sete audiências públicas, projeto da Nova Ferroeste ainda pode receber contribuições**. Curitiba, 2022. Disponível em <<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Mais-de-2-mil-pessoas-ja-participaram-das-audiencias-publicas-da-Nova-Ferroeste#>> Acesso em 28 jun/2022.

\_\_\_\_\_. Agência Estadual de Notícias (AEN). **Agronegócio representa 80,3% das exportações do Paraná**. Curitiba, 2020. Disponível em <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Agronegocio-representa-803-das-exportacoes-do-Parana>. Acesso em 14 dez/2022.

\_\_\_\_\_. Agência Estadual de Notícias (AEN). **Nova Ferroeste: Lideranças do Oeste apostam na Nova Ferroeste para incrementar o desenvolvimento da região**. Curitiba, 2022. Disponível em <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Liderancas-do-Oeste-apostam-na-Nova-Ferroeste-para-incrementar-o-desenvolvimento-da-regiao>. Acesso em 18 dez/2022.

\_\_\_\_\_. Ferroeste. **Ferroeste: a empresa**. Curitiba, [s.d]. Disponível em <https://www.ferroeste.pr.gov.br/Pagina/empresa>. Acesso em 18 mar/ 2022.

\_\_\_\_\_. **Um projeto nacional com DNA paranaense**. Curitiba, 2021. Disponível em <https://www.novaferroeste.pr.gov.br/Pagina/O-Projeto>. Acesso em 06 de mar/2022.

\_\_\_\_\_. **Conhecer a Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A – Ferroeste**. Curitiba, 2022. Disponível em <https://www.parana.pr.gov.br/servicos/Servicos/Infraestrutura/Conhecer-a-Estrada-de-Ferro-Parana-Oeste-SA-Ferroeste-4EoV4K3n>. Acesso em nov/2022.

\_\_\_\_\_. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes). **Paraná em números**. Paraná. Curitiba, 2019. Disponível em <https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Parana-em-Numeros>. Acesso em 02 dez/2021.

\_\_\_\_\_. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes). **Com maior volume da história, Paraná liderou exportações de carne de frango no 1º semestre**. Curitiba, 2023. Disponível em <https://www.ipardes.pr.gov.br/Noticia/Com-maior-volume-da->





historia-Parana-liderou-exportacoes-de-carne-de-frango-no-1o-semester. Acesso em 26 jul/2023.

\_\_\_\_\_. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES). **Paraná responde por 6,41% do PIB nacional em 2020**. Curitiba, 2022. Disponível em <https://www.ipardes.pr.gov.br/Noticia/Parana-responde-por-641-do-PIB-nacional-em-2020>. Acesso em 13 jan/2023.

\_\_\_\_\_. Secretaria da Fazenda. **Paraná ultrapassa Rio Grande do Sul e vira quarta maior economia do Brasil**. Curitiba, 2022. Disponível em <https://www.fazenda.pr.gov.br/Noticia/Parana-ultrapassa-Rio-Grande-do-Sul-e-vira-quarta-maior-economia-do-Brasil#>. Acesso em 23 jan/2023.

\_\_\_\_\_. Resumo Executivo Preliminar Nova Ferroeste. 2021. Disponível em [https://www.novaferroeste.pr.gov.br/sites/novaferroeste/arquivos\\_restritos/files/documento/2021-11/Resumo%20Executivo%20Preliminar.pdf](https://www.novaferroeste.pr.gov.br/sites/novaferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2021-11/Resumo%20Executivo%20Preliminar.pdf). Acesso em 30 out/2023.

PEJO, J.C. Entrevista. In: Revista da Engenharia. In: Engenho Editora Técnica. São Paulo, 2016. n. 631/2016.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RUMO. Logística, 2023. Disponível em <https://rumolog.com/nossos-negocios/transporte-ferroviario/>. Acesso em 05 set/2023.

SANTOS, M. Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico-metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Hucitec, [1996]1997.

SOUSA, R. P.; POMPEMAYER, F. M. Condicionantes institucionais ao investimento em infraestrutura: elaboração, avaliação e seleção de projetos. In: **Repositório Ipea**. Brasília, 2016. Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica. ISSN 1415-4765.

SILVEIRA, M.R. A importância geo-econômica das estradas de ferro no Brasil. 2003. Tese de Doutorado.

\_\_\_\_\_. A importância econômica das ferrovias para o Brasil – 2002. In: **Revista dos Transportes Públicos - ANTP** - ano 24 - 2002 – 2º trimestre.

ZEN, S. et al. Evolução da avicultura no Brasil. In: **Cepea**. São Paulo, 2014. Ano 1. Edição 1. Disponível em <https://www.cepea.esalq.usp.br/upload/revista/pdf/0969140001468869743.pdf>. Acesso em 12 out/2022.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. José Eli da Veiga explica o conceito de desenvolvimento sustentável. In: **Jornal da USP**, 2017. Disponível em <https://jornal.usp.br/atualidades/jose-eli-da-veiga-explica-o-conceito-de-desenvolvimento-sustentavel/>. Acesso em 9 jun/2023.