

**PROJETO**  
 **BRASIL**   
**POPULAR**

**CADERNO DE DEBATES**

**3**

PROJETO  
 **BRASIL**   
**POPULAR**

**CADERNO DE DEBATES**

**3**

SÃO PAULO, MARÇO/2018



# ÍNDICE

- 5 APRESENTAÇÃO
- 9 GT DE DEMOCRATIZAÇÃO DA JUSTIÇA E DIRETOS HUMANOS
- 21 GT DE ECONOMIA
- 37 GT DE MINERAÇÃO
- 47 GT DE MULHERES
- 59 GT DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA



# PROJETO BRASIL POPULAR



## QUEM SOMOS?

Diante da profunda crise política, econômica e social que o Brasil atravessa no último período, compreendeu-se como de suma importância criar um espaço para reunir as diferentes forças de esquerda e suas bases sociais, estimuladas pelo desafio de formular um projeto de desenvolvimento nacional que auxilie também na organização da luta de massas.

É importante destacar, no entanto, não ser de hoje que homens e mulheres debatem um projeto de país. Entendemos que este é um debate permanente na vida dos povos e estratégico para os setores populares, o qual, diante do desmonte da nação, tornou-se urgente e dispõe de condições mais favoráveis a partir das necessidades concretas que atualmente se apresentam.

A esquerda brasileira já formulou importantes contribuições sobre esse tema. Porém, historicamente, o processo de produção dessas reflexões não esteve combinado com o processo de articulação com movimentos populares e sindicais, resultando em formulações teóricas que, embora consistentes, contaram com pouca capacidade de enraizamento social. Diante disso, nas últimas décadas nossas formulações e estratégias não avançaram para a construção de um projeto de nação ou de um programa amplo, que transcendesse as medidas imediatas, as plataformas ou os programas eleitorais. Por isso, embora se trate de um tema com o qual temos permanente preocupação, não temos conseguido produzir formulações e estratégias unitárias de médio e longo prazos e que nos possibilite mobilizar força social em torno de uma proposta viável de desenvolvimento para o país.

Nosso grupo entende ser fundamental que, em paralelo à formulação de propostas e análises, possamos reafirmar a necessidade de diálogo com as bases sociais e o compromisso e disponibilidade para o debate de ideias com o povo. Mobilizados por essa perspectiva, desde fevereiro de 2016 dedicamo-nos à tarefa de debater e formular o conteúdo programático de um projeto nacional, democrático e soberano para o país, e que represente uma oportunidade para a construção de uma nova hegemonia de forças construída a partir do diálogo junto ao povo brasileiro.

## O QUE QUEREMOS?

Não estamos partindo do zero. Diversos setores têm refletido ao longo da história sobre propostas, estratégias e questões que apontam os problemas estruturais do



Brasil e indicado caminhos para a sua superação. O programa que estamos construindo deve expressar estes acúmulos e reflexões, além de buscar estimular o acúmulo de força social em torno desses esforços.

Fundamentalmente o que nos propomos a construir é um projeto para o Brasil que aponte para a superação de todas as formas de desigualdades, de exploração e de falta de liberdades. Portanto, um projeto que suscite rupturas com o passado escravocrata, colonial, patriarcal, ditatorial e antipopular e que responda a um presente de crise no qual essas dimensões estruturais da exploração e dominação e opressões são intensificadas.

Acreditamos que a melhoria das condições objetivas de vida do povo brasileiro depende do modelo de desenvolvimento econômico, político, cultural e ambiental implantado, pois ele indicará como serão distribuídas as riquezas e a renda gerada por toda a sociedade. E que as bases para a construção desse projeto popular para o Brasil estão alicerçadas na construção de um Estado. Por isso definimos os seguintes temas como nossos paradigmas que guiarão nossas reflexões:

**Vida boa para todos/as:** entender que a vida vale a pena ser vivida em todas as suas dimensões e que por isso devemos orientar as formas de produção dos bens, a reprodução social e os bens públicos para garantir a qualidade de vida de todos/as. Nessa perspectiva, é preciso pensar o ser humano em sua integralidade.

**Bens comuns:** prezar pela garantia e soberania dos bens compartilhados pelas comunidades: natureza, ar, água, cultura e os espaços públicos.

**Igualdade e diversidade:** devemos superar as condições de opressão, buscando engendrar novas relações sociais entre as pessoas.

**Democracia, Participação e autonomia:** devemos refletir sobre qual o sentido público do Estado, retirando-o da condição de simples garantidor de direitos, para estabelecer como prioridade prestar serviços de qualidade ao povo. Devemos refletir também sobre como será exercido o poder pelo povo e sobre como será autonomia desse Estado.

**Soberania Nacional e Desenvolvimento:** apontar um caminho para o desenvolvimento no qual a apropriação da riqueza seja justa e onde os compromissos sociais submetam a lógica da economia de mercado. Além de formular um projeto nacional que possibilite ao nosso país crescer com soberania.

Esses paradigmas são referências gerais para o trabalho do grupo, e também para as discussões temáticas devendo ser considerados mesmo para elaborações mais específicas. Em processo cíclico de construção, os Grupos de Trabalhos Temático devem ao mesmo tempo em que partem deles para construir propostas, enriquecê-los com novas formulações.

## MÉTODO DE CONSTRUÇÃO DO PROJETO



Partimos de um contexto histórico que leva a necessidade de um debate de projeto de país devido sua gravidade. Entendemos que a burguesia não possui um projeto nacional e utilizou esse contexto de crise econômica para provocar uma instabilidade política e impor um projeto neoliberal. Diante disso, a esquerda deve se debruçar para a produzir um projeto popular para o país.

Portanto, precisamos recuperar a tradição civilizatória do pensamento humanista para construir um projeto de país e, com ele, uma alternativa de sociedade construída junto ao povo. Por esse motivo o método é tão importante quanto o resultado. Entendemos que o programa só cumprirá sua função se for uma produção coletiva que deve combinar conhecimento científico e militância social. Apenas dessa forma será ampliada nossa capacidade de mobilização: considerando o povo como protagonista das mudanças no país. Por isso, devemos constantemente checar nossa reflexão com a realidade e interpretar as contradições para a partir delas formularmos novas propostas.

O método com o qual nos propomos a trabalhar é coletivo, dialógico e dialético. Capaz de envolver diversos setores, conjugando especificidades e especialidades, temas, regiões, naturezas diversas dos sujeitos, dialogando com a visão do todo e com a visão dos lugares desses sujeitos.

O processo de construção será numa espiral crescente, partindo da produção de sínteses que serão retomadas para maior aprofundamento, possibilitando então novas sínteses. Temos desafios importantes: 1) produzir um projeto de nação; 2) transformar esse projeto em um instrumento do processo político pedagógico que estimule nosso povo a debater, criticar e formular novas questões; 3) formular sínteses coletivas a partir desse acúmulo e criar força social em torno dessas propostas. Neste sentido, esse é um processo contínuo no tempo e na sua intencionalidade, um processo permanente de disputa de hegemonia de um projeto de nação na sociedade brasileira.

Atualmente possuímos 31 grupos de trabalho temáticos (GTs) que possuem a tarefa prioritária de refletir sobre os temas estratégicos para a formulação de um projeto de país. Esses grupos de trabalho são constituídos por intelectuais comprometidos com o desenvolvimento do país; militantes dos movimentos populares que trazem o acúmulo de propostas de cada movimento; trabalhadores com experiência em gestão de políticas públicas e conhecimento em diversas áreas. Os GTs debatem e formulam propostas para que obtenhamos uma elaboração programática que possa posteriormente ser discutida pela sociedade, buscando com isso agregar força social e apontar para as bases de um projeto de país.

Além dos GTs, foram estabelecidos Eixos Temáticos. A discussão em eixos objetiva potencializar a transversalidade dos temas discutidos nos grupos e garantir que os documentos produzidos por eles tenham visibilidade e unidade programática.





Não devemos ter a pretensão de dar solução para tudo, muito menos em nome de todos e todas, mas buscaremos agir em torno de um esforço coletivo e intelectual, para formular um projeto que sirva como referência para as lutas sociais e para o pensamento crítico brasileiro.

Somar-se ao **Projeto Brasil Popular** é vislumbrar a esperança de construção coletiva das condições que irão possibilitar ao Brasil ser um país mais justo, soberano e democrático.

### **Eixos Temáticos**

#### **Direitos**

Cultura  
Educação  
Esporte  
Cidades  
Religião, Valores e Comportamento  
Saúde Coletiva

#### **Economia, Desenvolvimento e Distribuição de Renda**

Agricultura Biodiversidade e Meio Ambiente  
Amazônia  
Demografia e Migrantes  
Desenvolvimento Regional  
Caatinga e Semiárido  
Ciência, Tecnologia e Inovação  
Economia  
Energia e petróleo  
Financeirização  
Transportes e Logística  
Mineração  
Reforma tributária  
Seguridade Social e Previdência  
Trabalho, Emprego e Renda

#### **Estado, Democracia e Soberania Popular**

Democratização da Justiça e Direitos Humanos  
Estado, Democracia, Participação Popular e Reforma Política  
Federalismo e Administração Pública  
Sistema de comunicação  
Relações Internacionais, Integração Regional e Defesa  
Segurança pública

#### **Igualdade, Diversidade e Autonomia**

Combate ao Racismo e Igualdade Racial  
Juventude  
LGBT  
Mulheres  
Povos Indígenas

PROJETO  
 **BRASIL**   
**POPULAR**

GT DE  
**DEMOCRATIZAÇÃO  
DA JUSTIÇA E**  
DIRETOS HUMANOS

## SOBERANIA POPULAR COMO REFERENCIAL PARA UMA AGENDA POLÍTICA DE JUSTIÇA

### INTRODUÇÃO

#### ELEMENTOS ESTRATÉGICOS PARA O DEBATE

##### A DIMENSÃO POLÍTICA DA JUSTIÇA E DOS DIREITOS HUMANOS

O poder judiciário desempenha funções essenciais na organização política da sociedade, materializada no Estado, com especial enfoque no controle e legitimação do sistema político, controle da organização e convívio social, e garantia das regras que conferem segurança jurídica para o mercado (assimilando, assim, as tendências do mercado globalizado). Desse modo, no modelo brasileiro ao judiciário são delegadas:

(i) a função de decidir sobre os conflitos individuais (contratos), coletivos e comunitários (terra e moradia), entre classes sociais (trabalhista), e entre a sociedade e o Estado (previdência e tributos), envolvendo disputas reguladas pelo direito; (ii) a função de decidir sobre o controle social exercido pelo Estado (justiça criminal e segurança pública); (iii) a função de decidir sobre o controle dos atos dos outros poderes (implementação de políticas públicas e constitucionalidade das leis, com especial desenvolvimento pós Constituição de 1988).

Assim, o poder de decidir (i) quem está certo e errado, ou seja, quem possui ou não direito em face de um conflito, (ii) se o ato constitui ou não um crime, (iii) se a política pública pode ou não ser realizada e se determinada norma jurídica pode ou não ser aplicada, constitui um poder de grande impacto que, no modelo da república, a sociedade (que o poderia exercer de outras formas organizativas e comunitárias) delega ao Estado. No desenho institucional da organização política dos poderes do Estado, encontramos então o poder de elaborar as regras jurídicas (legislativo), o poder de executar as regras jurídicas (executivo), e o poder de julgar condutas em face das regras jurídicas (judiciário), um poder de exercício da função judicial.

Desse modo, elemento essencial para um debate sobre um projeto de justiça estatal é o reconhecimento de que, assim como os outros poderes, a função judicial encontra o seu referencial de legitimidade na soberania popular, e por isso deve ser fundada sobre princípios e mecanismos de participação e controle social, partindo de duas compreensões: a) a função judicial constitui exercício de poder político, mas a decisão judicial deve estar fundada estritamente nas regras jurídicas – o que constitui em tese uma garantia de que a decisão não será fundada em interesses ou

opiniões políticas, econômicas e morais; b) a fim de estabelecer um equilíbrio entre a condição política e a decisão jurídica, a função judicial é revestida de mecanismos de neutralização das forças políticas e econômicas que exercem pressão sobre a decisão, os mecanismos da autonomia e independência judicial.



## **1. BLOQUEIOS E LIMITES: IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS PROBLEMAS QUE BLOQUEIAM A CONSTRUÇÃO DO PROJETO NESSA ÁREA**

### DESENHO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

A Constituição de 1988 ampliou o rol de direitos fundamentais (referidos à relação Estado-sociedade) mas também expandiu o poder de controle judicial sobre as práticas sociais e os atos de agentes estatais, o que proporcionou uma intensa expansão política da justiça nas duas últimas décadas

De outro lado, o modelo de autonomia e independência judicial forjado no âmbito da redemocratização do país buscou fortalecer um sistema de justiça intensamente controlado pelo executivo durante o regime militar. Como consequência, em 1988 a magistratura e ministério público conquistaram um modelo político-institucional de independência absoluta, destituído de qualquer mediação legitimada pela participação e controle social;

Assim, a partir da Constituição de 1988 estas instituições ganharam e concentraram poder de controle sobre o Estado e a sociedade praticamente sem qualquer contrabalanceamento de controle democrático sobre a sua atuação;

Neste sentido, uma vez selecionados por concurso, tais agentes adquirem funções e poderes quase absolutos para julgar agentes sociais e estatais, mas são submetidos única e exclusivamente ao controle interno das suas instituições, que, por seu turno, são governadas por oligárquicas cúpulas cujo modelo normativo de gestão remonta à ditadura militar;

De fato, ao revés da ausência de qualquer controle social sobre a magistratura e ministério público, se observa um intenso controle ideológico das suas funções e decisões pelos órgãos de corregedoria, controle até hoje fundado na vigência da Lei Orgânica da Magistratura Nacional (Loman), promulgada pelo regime militar no ano de 1979 para organizar e regular a gestão da política judicial;

Desse modo, as instituições judiciais apresentam hoje uma espécie de curto-circuito político (o que parece evidente na operação lava-jato) na medida em que receberam e desenvolveram no regime democrático uma carga de alta intensidade política, porém sem os correspondentes mecanismos de escape e equilíbrio, um fio terra democrático fundado no controle social;

## GESTÃO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

O judiciário se estrutura a partir de uma gigantesca máquina institucional de capilaridade nacional, contando com milhares de agentes públicos sendo 278.500 servidores, 14.900 juízes, 2.380 desembargadores, e 75 ministros de tribunais superiores, conforme dados do CNJ;

O gasto total da máquina em 2015 foi de R\$ 79,2 bilhões (1,3% do PIB, e 2,6% das despesas da União), sem que haja qualquer controle social sobre os seus gastos, inclusive no que diz respeito à remuneração dos seus quadros, ao passo em que pesquisas indicam que aproximadamente 70% da magistratura e promotoria de justiça em nível nacional ganham acima do teto constitucional;

O poder político que emana da gestão destes recursos humanos e financeiros, com a respectiva influência e controle sobre a sua atividade e decisões, é concentrado nas cúpulas (Presidência e Corregedoria) dos Tribunais de 2ª instância (TJs, TRFs e TRTs), que são ocupadas pelo critério de antiguidade, de modo que a política interna de gestão do judiciário responda a um oligárquico modelo de gerontocracia, ao invés de uma democracia fundada no sufrágio de membros, o que constitui pauta política da magistratura de 1ª instância e servidores;

Nestes termos, as cúpulas judiciais controlam desde os concursos para ingresso na magistratura e ministério público, bem como a ascensão para os tribunais, até o controle disciplinar e alocação estratégica da magistratura, observando-se desde processos disciplinares com fundo de controle ideológico da magistratura progressista, até a remoção e alteração da lotação de magistradas/os que assumem posturas contrárias ao alinhamento ideológico da jurisprudência do Tribunal em áreas estratégicas de direitos humanos, como processo penal e meio ambiente (licenciamento ambiental);

## MERITOCRACIA, ELITISMO, PATRIARCADO E RACISMO DESDE O INGRESSO À DECISÃO JUDICIAL

A meritocracia como modelo de ingresso nas carreiras do sistema de justiça via concurso público substituiu o modelo do patrimonialismo-oligárquico de seleção pelo modelo liberal-individualista de ingresso, o que deslocou critérios de ingresso mas pouco alterou o seu caráter elitista, haja vista, de um lado, a desigualdade no acesso à educação no país, e de outro, o ajuste liberal-individual e conservador da classe-média que consegue ingressar nos concursos;

Como consequência, o critério meritocrático fomenta uma ideologia liberal-individualista que se transfere e se traduz em cultura judicial, desinteressada, portanto, nos problemas sociais, e descolada de um projeto de sociedade mais livre, justa e solidária;

Assim, a meritocracia fomenta o mito da autonomia técnica do direito em relação à política e à realidade social, e por via de consequência retroalimenta uma cultura de independência judicial dissociada do compromisso com a superação dos problemas sociais através dos ditames da justiça social e da efetivação dos direitos humanos;

Aliado a isso, a justiça brasileira reproduz os sistemas históricos de opressão inscritos na estrutura das sociedades latino-americanas. Conforme o CNJ, 84% da magistratura é branca, cerca de 15% se declara negra e 0,1% indígena. Na primeira instância, cerca de 63% são homens, índice que aumenta para aproximadamente 80% nos tribunais de 2ª instância e 89% nos Tribunais Superiores. Assim, a justiça é historicamente ocupada por homens brancos que tendem a reproduzir em suas decisões a hegemonia étnico-racial branca, masculina, cristã, proprietária e heteronormativa, resultando em uma jurisprudência racista e machista no que diz respeito ao sistema criminal, e avessa ao reconhecimento de territórios quilombolas, indígenas e tradicionais quando confrontados com proprietários rurais;

#### CORPORATIVISMO E FISIOLÓGISMO NOS TRIBUNAIS ESTADUAIS, FEDERAIS E SUPERIORES

Já o modelo de ascensão da magistratura e indicação de advogadas/os e promotoras/es para os tribunais de segunda instância e superiores responde historicamente a dois vetores:

- i) De um lado, o ambiente hermeticamente fechado das elites corporativas das carreiras judiciais e da advocacia, mediante a formação de lista tríplice a ser apresentada aos governadores e Presidente da República para a composição dos Tribunais de Justiça, Tribunais Regionais Federais e Tribunais Superiores, respectivamente, com exceção ao STF, onde a indicação presidencial é de livre iniciativa da Presidência da República;
- ii) De outro lado, o fisiologismo político-partidário característico dos governos de coalizção, loteando os cargos da justiça, inclusive do STF, na exata medida dos outros cargos de governo, com o diferencial de que se tratam de cargos vitalícios que vêm ganhando na última década exponencial poder de interferência sobre questões políticas, econômicas e sociais;

Ressalte-se que mesmo nos governos do PT não se observou uma compreensão estratégica sobre as indicações para os tribunais, com alguma exceção para o TST, mas com especial consideração sobre a ausência de compreensão e visão estratégica de justiça para as nomeações para o STF. Basta considerar que da atual composição FHC indicou Gilmar Mendes e Temer indicou Alexandre de Moraes, ambos orgânicos dos seus projetos políticos, ao passo em que Lula e Dilma indicaram Lewandowski, Carmen Lúcia, Tóffoli, Fux, Rosa Weber, Barroso e Fachin, sem que se possa asso-

ciar a postura de qualquer um/a deles/as no STF ao projeto político e social do PT, ou, no limite, do campo popular;

#### CAPTURA CORPORATIVO-EMPRESARIAL

Vale observar, ainda, que na advocacia gastam-se vultuosas quantias financeiras em campanhas para concorrer à presidência das OABs, e às vagas dos tribunais indicadas pela OAB, aproximando, assim, a gestão política da advocacia e o respectivo ingresso dos seus quadros nos tribunais à lógica de mercado, o que vem elitizando e afastando a própria entidade das pautas sociais, como se observou no golpe contra Dilma, e assim isolando a advocacia popular e sindical no âmbito das instituições do sistema de justiça;

No que diz respeito ao judiciário e ministério público, por seu turno, observa-se uma captura corporativa na medida do apoio às campanhas de seus advogados para as vagas dos tribunais, além de investirem no patrocínio e realização de luxuosos eventos fechados para juízes e promotores, com a discussão de temáticas ligadas aos interesses dos patrocinadores, sem mencionar ainda a contratação de ministras/os para a realização de palestras mediante vultuosos honorários;

Ainda sobre a presença e influência das empresas no Judiciário, importante registrar que hoje movimentam cerca de 40% das cerca de 100 milhões de demandas judiciais, demonstrando que, à revelia do baixo índice de confiança social na justiça, o mundo corporativo enxerga ali um porto seguro para as suas demandas.

## **2. DESAFIOS HISTÓRICOS CENTRAIS: RAÍZES ESTRUTURAIS QUE IMPEDEM A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS PARA O POVO E QUE AGRAVAM OS PROBLEMAS**

O Brasil possui um sistema de justiça (em especial judiciário e ministério público) descolado da realidade econômica, social e étnico-cultural do país, historicamente ocupado por oligarquias (sendo também expressão do patrimonialismo), responsáveis por uma cultura jurídica conservadora no que diz respeito à aplicação (atribuição de sentido) do direito nos conflitos de intensidade política, econômica, social, étnico-racial e cultural;

No período pós Constituição de 1988, o modelo patrimonialista de indicação de cargos da justiça foi substituído pelo modelo meritocrático dos concursos públicos, o que permitiu o ingresso da classe-média na sua estrutura, o que aliado aos altos salários e benefícios, reproduziu os reflexos político-ideológicos que essa parcela da população vem demonstrando no último período;

Nestes termos, o modelo da meritocracia se apresenta como o fundamento discursivo e ideológico da supremacia técnica do direito sobre a legitimidade política da justiça, dando sustento ao mito da neutralidade judicial (a ideia de que o juiz julga conforme a lei, e não conforme a sua ideologia), e coroando conceitualmente um sistema de autonomia e independência judicial blindado em relação a referenciais democráticos de participação e controle social;

Do ponto de vista dos modelos e concepções de justiça, ao revés de países latino-americanos e da América do Norte, a Constituição brasileira não admite que comunidades indígenas e tradicionais possuam autonomia política e jurisdicional sobre o seu território, não reconhecendo as suas práticas de justiça restaurativa, nem submetendo à sua consulta a realização de obras de impacto sobre os seus modos de vida e territórios;

Já no meio urbano as experiências de justiça comunitária e restaurativa, ou seja, solução de conflitos intraclasse/comunidade, são desencorajadas e limitadas a modelos tutelados pelo judiciário local, o que fomenta uma cultura de solução de conflitos alienada na institucionalidade estatal, desestimulando a gestão comunitária e restaurativa dos conflitos (valendo a ressalva no que diz respeito à violência contra a mulher);

### **3. ESTRATÉGIAS PARA ENFRENTAR OS DESAFIOS HISTÓRICOS (DENTRO DA PERSPECTIVA DOS PARADIGMAS COMUNS QUE ADOTAMOS PARA O PROJETO)**

Autonomia e independência constituem os elementos de especificidade da condição política da justiça e devem ser respeitadas para que a função judicial possa entregar uma decisão isenta de interesse político e econômico. Pensar um projeto de justiça para o país passa, neste sentido, pela construção de um outro desenho político-institucional onde autonomia e independência judicial sejam fundadas na participação e controle social, conferindo ao sistema de justiça a legitimidade da soberania popular. O que soa como heresia aos ouvidos mais corporativos do sistema de justiça brasileiro, se apresenta como o modelo judicial presente em diversos países;

De outro lado, cogitar da participação e controle social na justiça significa considerar que as instituições do sistema de justiça estatal devem ser aproximadas da sociedade e estar a serviço da população, ao invés de situar-se em um plano político-institucional intocável e inatingível, ocupado por agentes públicos envolvidos na ideologia liberal-individual e absolutamente desvinculados de legitimidade social;

Assim, é estratégico compreender que a justiça vem expandindo a sua influência e intervenção sobre o campo da política, desde a esfera institucional até a luta social, da





implementação ou bloqueio de políticas públicas à criminalização da luta social, do retrocesso de direitos sociais e étnico-culturais à violação de direitos individuais referidos à segurança pública, e desse modo fomentar a compreensão de que à expansão política da justiça deve corresponder uma expansão da participação e controle social sobre política de justiça produzida pelas instituições judiciais;

Desmonopolizar a produção, gestão e realização da justiça pelas instituições estatais e carreiras jurídicas, devolvendo à sociedade o seu potencial para desenvolver experiências comunitárias de gestão e solução restaurativa de conflitos, fomentando assim a cultura política de justiça com potencial de transformação sobre a própria prestação estatal de justiça;

#### **4. PRINCIPAIS MEDIDAS (POLÍTICAS PÚBLICAS OU LEGISLATIVAS) A SEREM ADOTADAS**

##### DESENHO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

- Reconhecimento das jurisdições indígenas e tradicionais nos seus respectivos territórios, bem como fomentar projetos e garantir a eficácia de experiências de justiça restaurativa e comunitária nos centros urbanos, inclusive com transferência de orçamento da justiça estatal para estas iniciativas;
- Implementação de mecanismos de participação e controle social no desenho da autonomia e independência judicial, como a constituição de Conselhos de Controle Externo da Justiça com efetiva participação social, superando o modelo de controle interno e corporativo instituído pelo CNJ (onde a presidência e 9 dos 15 integrantes são membros do judiciário) e CNMP (onde a presidência e mais 7 dos conselheiros são membros do MP);
- Implementação de ouvidorias-externas em todas as instituições de justiça e segurança pública, ocupadas por membros externos à respectiva carreira, com mandato eletivo por indicação da sociedade civil organizada, com poderes de escuta e assento nos órgãos de gestão das instituições do sistema de justiça, inclusive OAB;
- Estabelecimento de procedimentos e órgãos especiais de justiça ligados às causas de conflitos coletivos e à proteção e efetivação de direitos humanos, com formação interdisciplinar e seleção especializada de seus profissionais, e atuação na modalidade de jurisdição dialógica (com a institucionalidade e sociedade) e procedimentos de baixa formalidade e extra-gabinetes, aptos a aproximar a justiça da realidade social e responder a demandas de violação de direitos humanos;

- Implementação das recomendações da Comissão Nacional da Verdade sobre o sistema de justiça, como a revogação de leis que contribuem para a criminalização dos movimentos sociais, como a Lei de Organizações Criminosas e a Lei Anti-Terrorismo.

#### GESTÃO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

- Implementação de participação e controle social na gestão da política pública de justiça, com participação e transparência na gestão do orçamento e despesas (orçamento participativo e transparência ativa);
- Priorização orçamentária para as estruturas e procedimentos de justiça ligados às causas de conflitos coletivos e à proteção e efetivação de direitos humanos, com formação de seus profissionais e procedimentos especiais para garantir a celeridade e eficácia da atuação judicial;
- Vedação do recebimento de remuneração que ultrapasse o teto constitucional, independentemente da modalidade de benefício que revista a inconstitucionalidade;
- Atualização da Loman com debate e participação social, instituindo o sufrágio para a eleição dos gestores da máquina judicial (Presidência e órgãos de direção e corregedoria), com a participação da magistratura de primeira instância e servidores da justiça;

#### MERITOCRACIA, ELITISMO, PATRIARCADO E RACISMO DESDE O INGRESSO À DECISÃO JUDICIAL

- Expansão das cotas e políticas de ação afirmativa para o ingresso e ascensão nas carreiras do sistema de justiça;
- Abertura da gestão e currículos das Escolas da Magistratura, Ministério Público, Defensoria Pública para a participação e controle social mediante Conselho de Composição Social e participação da Ouvidoria Externa;
- Dissociação entre processos de seleção de ingresso e promoção, e a gestão dos tribunais (Presidência e corregedoria), transferindo-se funções para órgãos como Conselhos Sociais de Justiça;
- Superação do modelo meritocrático e avanço para modelos de gestão de política judicial do ingresso nas carreiras de justiça (via Conselho de Justiça, p. ex), sem ignorar a perspectiva de instituição de sufrágio para a seleção e nomeação de juízes e promotores, na medida das perspectivas de reforma política do Projeto Brasil;

## CORPORATIVISMO E FISIOLÓGISMO NOS TRIBUNAIS ESTADUAIS, FEDERAIS E SUPERIORES

- Na medida das reformas estruturais do sistema político, instituição de candidaturas, consultas, transparência ativa, participação social (sem prejuízo da hipótese de sufrágio) nos procedimentos de indicação de membros da advocacia e ministério público para os tribunais;
- Instituição de critérios como compromisso com os direitos humanos, impedimento para agentes que exerçam cargos de governo, e quarentena após a saída dos Tribunais;
- Instituição de mandados para todos os tribunais, inclusive o STF;
- Transformação do STF em Corte Constitucional, retirando o caráter de Corte Recursal, o que alivia o número de processos no tribunal, priorizando o debate sobre questões estratégicas, e eleva o caráter político da sua função, aumentando, por via de consequência, a relevância a participação e controle social sobre suas nomeações;

## CAPTURA CORPORATIVO-EMPRESARIAL

- Vedação total aos patrocínios por empresas privadas a eventos das associações, instituições e carreiras do sistema de justiça;
- Regulamentação sobre acumulação de cargos (Ex: juízes podem acumular o magistério) com proibição do recebimento de honorários;
- Regulação das campanhas para o quinto constitucional e para as presidências da OAB;

## 5. FORÇAS E INTERESSES CONTRÁRIOS QUE DEVEMOS ENFRENTAR

- Setores das carreiras do sistema de justiça que buscam conservar privilégios, prestígio e poder político, econômico e social em detrimento dos esforços de democratização da justiça;
- Setores do sistema político que usufruem do sistema de nomeações dos tribunais como moeda política;
- Setores representativos do poder econômico e político que veem seus privilégios e negócios garantidos, sustentados, protegidos, fomentados e acumulados por um sistema judicial fundado sobre a ideologia (neo)liberal, branca e masculina;

## 6. FORÇAS POPULARES E ENERGIAS SOCIAIS TRANSFORMADORAS E CRIADORAS QUE DEVEMOS MOBILIZAR PARA VIABILIZAR A REALIZAÇÃO DO PROJETO NESSA ÁREA

**PROJETO  
BRASIL  
POPULAR**

- Sindicatos, movimentos populares criminalizados, movimentos sociais discriminados e desassistidos pelo sistema de justiça, e sindicatos;
- Comunidades indígenas, tradicionais e quilombolas, fomentando o seu protagonismo na afirmação e gestão dos seus modos de vida e dos conflitos sobre o seu território;
- Advocacia popular historicamente associada à luta dos movimentos sociais e populares no Brasil, bem como a advocacia sindical e criminal compromissada com o combate ao punitivismo penal;
- Membros das carreiras do sistema de justiça e servidores interessados em processos de transformação e democratização do sistema de justiça e da sociedade brasileira;
- Associações, redes e coletivos de organizações, advogadas/os, juízas/es, promotoras/es, defensoras/es públicos comprometidos com a transformação social e a efetivação dos direitos humanos;
- Intelectuais das diversas áreas das ciências sociais implicados com estudos e práticas de justiça.

COORDENAÇÃO:  
ANTÔNIO ESCRIVÃO,  
DARCI FRIGO E  
SUELI BELLATO



PROJETO  
 BRASIL   
POPULAR

GT DE  
ECONOMIA

## DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ESTRUTURA PRODUTIVA<sup>1</sup>

EDUARDO FAGNANI  
ESTHER DWECK  
GUILHERME MELLO  
MARCO ANTONIO ROCHA  
PEDRO ROSSI  
RODRIGO TEIXEIRA

### APRESENTAÇÃO

Esse artigo tem como objetivo estimular o debate em torno de um projeto de desenvolvimento social e de uma nova forma de pensar as políticas voltadas ao setor produtivo. Argumenta-se que o Brasil terá um enorme potencial de crescimento econômico e desenvolvimento produtivo quando enfrentar suas duas principais mazelas: a concentração de renda e a carência na oferta pública de bens e serviços sociais. Isso por que a distribuição de renda e o investimento social são extremamente funcionais ao crescimento econômico e à diversificação produtiva e tecnológica e, por isso, são apresentados nesse artigo como os dois principais motores do desenvolvimento econômico. De um lado, a distribuição de renda é fundamental para a consolidação de um mercado interno dinâmico que, por sua vez, pode proporcionar escala e ganhos de produtividade para as empresas domésticas. De outro lado, o investimento social tem efeitos dinâmicos de curto prazo, por meio dos multiplicadores de gasto e da geração de empregos, e efeitos de longo prazo por meio da melhora da qualidade de vida das pessoas e da produtividade do sistema.

Esse modelo econômico de desenvolvimento concentrado em dois motores sociais, para além de gerar emprego e renda e corrigir mazelas crônicas na oferta de serviços públicos de qualidade, pode ser funcional ao desenvolvimento tecnológico e produtivo. Para isso, apresenta-se uma nova forma de orientação das políticas para o setor produtivo a partir da ideia de “política orientada por missões” voltadas para a solução de problemas históricos da sociedade brasileira. Essas missões se organizam em torno dos eixos do “investimento social” - como mobilidade urbana, saneamento básico, tecnologia verde, habitação popular, saúde, educação e desenvolvimento regional - e tem como objetivo articular as demandas sociais ao desenvolvimento do setor produtivo por intermédio das políticas públicas. Dessa forma, as políticas para o setor produtivo são norteadas por finalidades sociais. Ademais, a articulação de uma ampla política orientada pela demanda social possibilita reconstruir a estrutura de oferta brasileira e fornecer meios para sua modernização.

1. Texto elaborado no âmbito do GT de Economia do Projeto Brasil Popular.

O artigo está dividido em duas partes; na primeira são apresentadas as linhas gerais do “Projeto Social de Desenvolvimento”, seus dois motores e os seus principais desafios, como a restrição externa e a questão do financiamento. E, na segunda parte, descrevem-se as políticas voltadas para o setor produtivo orientadas por missões sociais.

## **1. LINHAS GERAIS PARA UM PROJETO SOCIAL DE DESENVOLVIMENTO**

O conceito de desenvolvimento pode ser definido como um processo histórico marcado pelo crescimento econômico e por mudanças estruturais. O crescimento – aumento da produção de bens e serviços materiais e imateriais – não pode ser o fim último de um processo de desenvolvimento, mas é algo imprescindível para um país como o Brasil, mesmo em uma perspectiva crítica à moderna sociedade de consumo. Esse crescimento decorre não apenas da produção de bens de consumo supérfluos, mas também de alimentos, da construção de moradia e de mobilidade urbana, de serviços de saúde e saneamento, de educação e cultura, de lazer e turismo. Assim, qualquer projeto de desenvolvimento deve buscar não apenas o crescimento econômico, mas pensar a qualidade desse crescimento.

A mudança estrutural, o segundo elemento que caracteriza o conceito de desenvolvimento, é crucial para indicar a direção do processo de desenvolvimento. Essa aponta as mudanças na paisagem econômica e social, na estrutura produtiva, no mercado de trabalho, na distribuição da renda e da riqueza, nos indicadores sociais e ambientais. Pode haver crescimento com industrialização intensa, concentração de renda e degradação ambiental, como ocorreu no período da ditadura militar no Brasil. Por outro lado, é possível buscar um modelo de desenvolvimento onde a finalidade do crescimento econômico seja a melhora na vida das pessoas e que se reflita nos indicadores sociais, nas condições de trabalho, na distribuição da renda e da riqueza, na preservação ambiental e na melhoria dos indicadores de qualidade de vida nas cidades, em particular nos grandes centros urbanos.

Uma das principais características da sociedade brasileira é a desigualdade que se manifesta em múltiplas faces, sendo que a concentração da renda é apenas uma delas. Nesse sentido, a formulação de um projeto de país não pode prescindir de ações específicas voltadas para promover uma sociedade mais homogênea e igualitária, rompendo-se a histórica e persistente marginalização da maior parte da população dos benefícios do progresso técnico e do acesso aos serviços sociais.

Nesse contexto, um projeto social de desenvolvimento no Brasil deve ter como objetivo o crescimento e a transformação social, com a distribuição da renda e da riqueza,

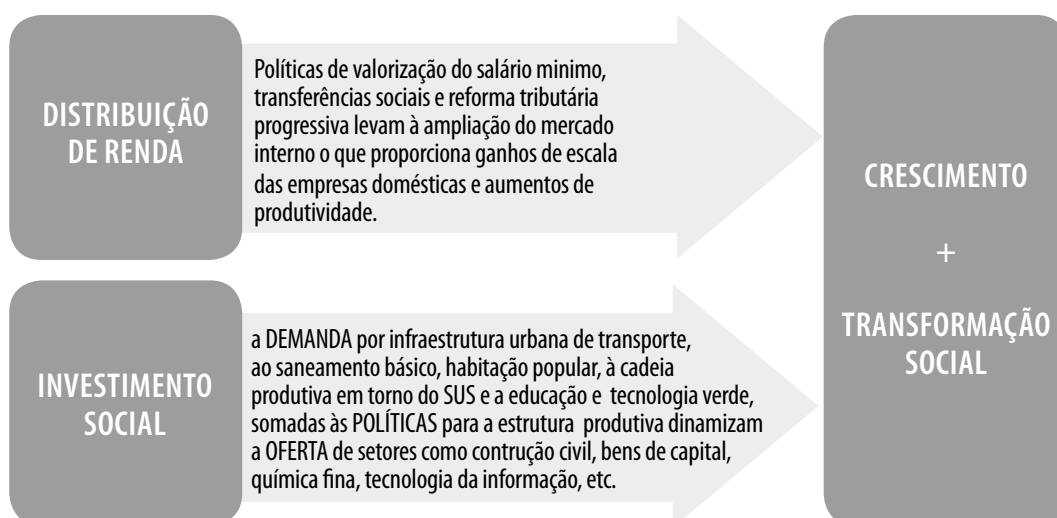


ampliação da oferta pública de bens serviços sociais básicos e a adequação da estrutura produtiva às necessidades econômicas deste projeto. Estruturar a nossa vida coletiva, garantir emprego de qualidade e acesso universal a saúde, educação e cultura e demais serviços sociais básicos devem constituir objetivos finais da política econômica. Esse projeto se opõe frontalmente ao projeto neoliberal, onde o desenvolvimento é um conceito esvaziado, entregue a um pretensão caráter natural do sistema capitalista, cuja operação, livre de interferências do Estado, levaria a uma alocação eficiente de recursos.

Uma vez definida a direção do desenvolvimento, faz-se necessário pensar um modelo econômico que descreva a lógica de crescimento da economia brasileira de longo prazo. O trabalho de Bielschowsky (2014) nos ajuda a pensar estrategicamente o desenvolvimento brasileiro por meio do conceito de frentes de expansão, que constituem motores do crescimento econômico. O autor identifica três frentes de expansão para a economia brasileira, (1) um amplo mercado interno, (2) uma forte demanda interna e externa por nossos recursos naturais e (3) perspectivas favoráveis quanto à demanda estatal e privada por investimentos em infraestrutura (econômica e social). Nesse desenho conceitual, cabe ao Estado atuar sobre os motores de crescimento para garantir o crescimento e o desenvolvimento.

A partir da ideia de frentes de expansão, é possível pensar uma nova lógica de operação da economia brasileira no longo prazo que garanta simultaneamente dinamismo econômico e uma profunda transformação social. Para essa estratégia de desenvolvimento a atuação pública deve estar voltada para dois motores essenciais do crescimento econômico, ou frentes de expansão da economia brasileira: a distribuição de renda e a oferta de infraestrutura social. Isso não significa negligenciar outros motores do crescimento, como aqueles apontados por Bieschowsky, mas concentrar a atuação do Estado e as políticas públicas nesses importantes eixos do desenvolvimento, conforme esquematizado na figura abaixo.

FIGURA 1: PRINCIPAIS MOTORES DO DESENVOLVIMENTO PARA UM PROJETO SOCIAL



O intuito da requalificação do debate sobre as frentes de expansão da economia brasileira é, sobretudo, discutir o sentido do desenvolvimento econômico e tecnológico do sistema industrial brasileiro, não só visando recuperar sua competitividade, como também garantir que os frutos do progresso econômico sejam realmente revertidos na melhoria da vida cotidiana da população brasileira.

### 1º MOTOR: A DISTRIBUIÇÃO DE RENDA

A distribuição da renda é o primeiro “motor” do crescimento, uma vez que a ampliação da renda das famílias fomenta o mercado interno de consumo, induzindo os investimentos privados na ampliação da produção e impulsionando a geração de emprego e renda, o que se reverte em mais consumo, investimento e renda.

A constituição de um mercado de consumo de massas foi uma estratégia econômica deliberada dos governos do Partido de Trabalhadores e foi explicitada no programa de governo do partido em 2002 e nos planos plurianuais (PPA) elaborados ao longo do governo Lula (Bieschowsky, 2014). Segundo Carvalho e Rugitsky (2015), a aceleração do crescimento brasileiro a partir de 2004 teve contribuição crucial do processo redistributivo, assim como o papel do crédito, que reforça o elo entre redistribuição e consumo. Esse fato decorre de uma aceleração do circuito da renda impulsionada pela transferência de recursos para uma parcela mais pobre da população, que tem uma propensão a consumir maior. Ao longo do processo de inclusão no mercado consumidor, a ampliação da demanda gera aumento do volume de vendas, o que pode proporcionar aumento de escala das empresas domésticas, aumentos de produtividade e crescimento econômico.

Como observado nos governos Lula e Dilma, as políticas de aumento de salário mínimo e as políticas de transferência da Seguridade Social e dos programas de combate a pobreza extrema são fundamentais para melhora relativa na renda da parcela mais pobre da população. No entanto, também é preciso endereçar estruturas que reproduzem a desigualdade no Brasil, como a carga tributária que reforça e institucionaliza a forte concentração de renda e riqueza. Portanto, uma reforma tributária é imprescindível para amplificar os efeitos redistributivos da política fiscal e reduzir a desigualdade social.

Além disso, a melhoria na distribuição de renda também depende da existência de um mercado de trabalho dinâmico, apoiado em uma estrutura produtiva diversificada, que propicie oportunidades de empregos de qualidade para trabalhadores dos diferentes níveis de qualificação e que se beneficie desse aumento do poder de compra da população. Somente o comprometimento com um projeto que diversifique a estrutura produtiva e aumente o seu grau de complexidade tecnológica poderá fazer frente ao desafio de reestruturar o mercado de trabalho no Brasil. Essas políticas para a estrutura produtiva serão discutidas na seção 2 desse artigo.

Como já discutido por Furtado (1983) também é preciso repensar a articulação dos padrões de consumo com outros aspectos do desenvolvimento econômico, favorecendo



formas coletivas de consumo. A ampliação da oferta de serviços públicos universais, que atendam com qualidade a maioria das classes sociais, não apenas tem a capacidade de ampliar o consumo coletivo, como pode coadunar-se com políticas voltadas para a economia local e regional, alterando a cesta de consumo da população, promovendo o desenvolvimento local e regional e privilegiando os micro e pequenos empreendimentos.

Dessa forma, a consolidação de um forte mercado interno de consumo por meio da distribuição de renda deve ser acompanhada por uma discussão em torno da qualidade do consumo, tanto de bens privados quanto de bens públicos. Segundo Medeiros (2015), no ciclo distributivo recente, apesar da difusão de padrões de consumo privado, persistiu a precariedade do acesso de uma parte da população aos bens e serviços sociais básicos como moradia, transportes, saúde e educação, o que nos remete ao segundo motor do desenvolvimento<sup>2</sup>.

## 2º MOTOR: O INVESTIMENTO SOCIAL

O investimento social pode ser o segundo “motor” do crescimento. Esses investimentos podem ter um enorme efeito dinâmico de curto prazo por meio dos multiplicadores de gasto e da geração de empregos, sendo, portanto, um vetor de saída para a atual crise econômica. Mas também têm amplos efeitos positivos sobre o crescimento econômico no longo prazo, por meio da melhora da qualidade de vida das pessoas e da produtividade do sistema e de uma redistribuição de renda e riqueza. São trabalhadores que demoram menos tempo para ir e voltar do trabalho, com serviços de transporte de maior qualidade. Trata-se de uma força de trabalho com mais saúde, mais educação, mais lazer e mais cultura, decorrentes de uma maior oferta de serviços sociais<sup>3</sup>.

Como mostra Castro (2013), os investimentos sociais têm impactos positivos tanto para a redução da desigualdade quanto para o crescimento econômico e a geração de emprego. Segundo o IPEA (2010 e 2011), um incremento de 1% do PIB nos gastos com educação e saúde, por exemplo, gera crescimento do PIB de 1,85% e 1,70%, respectivamente. Ademais, o gasto social reduz a desigualdade da renda: um aumento de 1% do PIB nos gastos com Saúde Pública e no programa Bolsa Família reduz a desigualdade, medida pelo índice de Gini, em -1,50% e -2,20%, respectivamente<sup>4</sup>. Nesse sentido, o investimento social não deve ser tratado como um fardo para as contas públicas. Combinado aos demais instrumentos de política econômica, ele pode ser importante mecanismo de sustentação do crescimento, garantindo inclusive a ampliação das suas fontes de financiamento.

Dessa forma, os dois objetivos de redução da desigualdade de renda e aumento do investimento social são fundamentais ao crescimento econômico. Além da maior justiça social e reparação histórica, a implementação de um projeto de desenvolvimento social tem enorme potencial de dinamizar a economia brasileira dada: (1) a enorme concentração de renda; (2) a carência de infraestrutura social. Nesse sentido, há um potencial de décadas de investimentos sociais a serem executados para que esses possam atingir níveis adequados, e há um longo caminho redistributivo para que os níveis de desigualdade sejam aceitáveis.

2. “... a crescente homogeneização nos padrões de consumo, por meio da difusão da posse dos bens, ocorrida no país na última década entra em contraste com a elevada precariedade das condições de habitação, que ainda o distinguem. Esta resulta do alto custo das moradias que apresentam infraestrutura adequada – derivado da renda do solo urbano e os custos de construção –, em face do poder de compra dos rendimentos da massa trabalhadora. Além disso, a progressiva privatização nos transportes (expansão do transporte privado alternativo e uso do automóvel ou da motocicleta) – ao mesmo tempo que as tarifas do transporte urbano se elevam – tem impacto importante sobre o custo de vida e o salário real. Deste modo, a insuficiência da oferta do SUS e a privatização da assistência à saúde têm embutido nos gastos com os planos de saúde o excedente de renda das famílias que atingem patamar intermediário de renda. A partir deste nível de renda, os gastos com a educação privada assumem um crescente peso.” (Medeiros, 2015, p. 75)

3. Acrescenta-se a esses fatores a importância da oferta pública de serviços sociais básicos para a geração de empregos de qualidade, diante dos impactos no mercado de trabalho da atual fase de desenvolvimento industrial ainda mais poupadora de mão de obra. Apesar da importância do setor industrial em termos de desenvolvimento tecnológico e produtivo, é possível prever, num futuro próximo, um forte declínio do seu potencial de geração de emprego para grande parte da população.

4. Simulações baseadas no ano de 2006 (IPEA, 2010 e 2011).

No caso da Educação, além das conhecidas insuficiências ligadas ao ensino e ao aprendizado, destaca-se a inadequação física das escolas<sup>5</sup>. Da mesma forma, a área da saúde também pode ser campo promissor do investimento público e de políticas setoriais, uma vez que diversos segmentos da população não têm acesso adequado aos serviços de saúde. O setor também se destaca por seus encadeamentos produtivos em torno do “Complexo Industrial da Saúde”, como será discutido na seção 2.

A mobilidade urbana poderia contar com políticas nacionais expressivas, baseadas na cooperação dos entes federativos e portadora de recursos financeiros na magnitude dos problemas que se acumularam desde a década de 1950, em decorrência da rápida urbanização do país. Ao contrário da experiência internacional, inclusive de países sub-desenvolvidos, as metrópoles brasileiras não dispõem de sistemas de alta capacidade, como metrô e trens metropolitanos (Fagnani, 2017). Nesse setor também há uma ampla oportunidade de desenvolvimento tecnológico e produtivo.

Da mesma forma, a frente de “investimento social” pode contar com uma efetiva política nacional de habitação popular, que seja portadora de recursos financeiros e institucionais compatíveis com a magnitude dos problemas crônicos acumulados desde meados do século passado<sup>6</sup>. Além disso, a agenda de desenvolvimento deve incluir políticas nacionais de saneamento que sejam portadoras de recursos financeiros e institucionais compatíveis com os problemas estruturais agravados desde meados do século passado<sup>7</sup>. Esses investimentos sociais podem e devem estar articulados com políticas ambientais sustentáveis, para que se privilegiem alternativas como, por exemplo, a tecnologia verde, a energia limpa, a matriz de transportes não poluente e os sistemas mais avançados de reciclagem de saneamento.

Nas diretrizes de um projeto de desenvolvimento, deve-se ter em conta ainda os impactos territoriais de tal projeto, seja no que diz respeito à localização espacial dos investimentos, com foco na redução das desigualdades regionais, seja no que tange aos impactos da estratégia de desenvolvimento no cotidiano das cidades, que é onde a população vivencia seu dia a dia. A qualidade de vida nos grandes centros urbanos, onde vive a maior parte da população, é afetada diretamente pela estratégia de desenvolvimento econômico, por exemplo: por meio dos impactos dessa sobre a mobilidade urbana, que envolve o tráfego e o tempo dos deslocamentos; no preço da terra e dos imóveis, que afetam diretamente nos gastos com moradia e podem piorar as condições de acesso a esse bem fundamental para a qualidade de vida; na piora da já elevada concentração da riqueza.

Em suma, esses são apenas alguns exemplos de como esse eixo de “investimento social” poderia ser impulsionado para (1) aumentar a demanda agregada, o que significa crescimento e emprego, (2) corrigir mazelas crônicas na oferta de serviços públicos de boa qualidade e (3) desenvolver a estrutura produtiva, conforme será discutido na seção 2. Antes disso, porém, é necessário destacar dois desafios para a implementação de um projeto social.

5. Neto et al. (2013) propõem uma escala para analisar a infraestrutura das mais de 194 mil unidades de ensino básico no Brasil, públicas e privadas: elementar, básica, adequada e avançada, de acordo com a qualidade da infraestrutura. Concluem que somente 0,6% das unidades de ensino possuem infraestrutura “avançada”, com recursos como laboratório de ciências e dependências que atendam estudantes com necessidades especiais. Na posição oposta, 44% das instituições de educação básica foram classificadas na categoria “elementar”.

6. Da mesma forma, note-se que 83,4% do déficit habitacional existente no País em 2013 diziam respeito às famílias com rendimento mensal *per capita* igual ou abaixo de três salários mínimos (Fundação João Pinheiro, 2016, p. 35).

7. Em 2011, cerca de 40% da população total não tinha acesso adequado ao abastecimento de água; 60% não tinha domicílios com esgotamento sanitário satisfatório; e 40% não dispunha de manejo de resíduos sólidos urbanos (Heller, 2013).

### 1º DESAFIO: RESTRIÇÃO EXTERNA

O primeiro desafio é o da restrição externa que historicamente coloca-se como entrave ao desenvolvimento brasileiro por meio de escassez de divisas e crises de balanço de pagamento. Esse constitui o problema clássico do desenvolvimento, apontado por Prebisch e Furtado, e cuja solução passa pela diversificação da estrutura produtiva, como apontado pioneiramente por Prebisch, e pela adequação dos padrões de consumo à estrutura produtiva, como defendido por Furtado.

Nesse contexto, há dois aspectos relevantes que apontam para a possibilidade de redução da restrição externa. O primeiro diz respeito à natureza da vulnerabilidade externa brasileira que muda de patamar ao longo dos anos 2000. Como mostrado por Biancarelli *et. al.* (2017), diferentemente de outros períodos históricos, o aumento dos passivos externos brasileiros, especialmente públicos, foi composto por ativos denominados em moeda nacional negociados em mercados domésticos. Nesse contexto, nos momentos de desvalorização cambial uma parte expressiva dos passivos externos privados se reduz quando medidos em dólar, assim como dívida pública líquida em proporção do PIB. Isso por que o governo é credor líquido externo e a acumulação de reservas cambiais garante mais autonomia para condução de um projeto de desenvolvimento soberano.

Cabe destacar que, no contexto da globalização financeira, essa vulnerabilidade mudou de natureza e expressa-se principalmente no “curto prazismo” dos fluxos financeiros e nos movimentos da taxa de câmbio, que não apenas reproduzem a instabilidade dos fluxos de capitais, mas também as tendências de médio prazo decorrentes dos movimentos especulativos (Rossi, 2016). Nesse contexto, para um projeto soberano de desenvolvimento, é necessário regular o mercado de câmbio, em particular o mercado de derivativos de câmbio<sup>7</sup>, e instituir de controles sobre determinados fluxos de capitais, inibindo a volatilidade excessiva dos capitais de curto prazo. Para isso, os instrumentos tributários tem lugar importante, assim como medidas de caráter regulatório que limitem a abertura e exposição financeira. Ainda assim, isso não significa superação da barreira clássica do desenvolvimento, expressa nas diferentes elasticidades renda de importação e exportação, mas apenas uma oportunidade histórica na qual a restrição externa pode não operar como no passado.

O segundo aspecto relevante se refere à adequação de um modelo distributivo com a diversificação da estrutura produtiva. A ampliação do mercado interno a partir dois motores do crescimento permite a diversificação da estrutura produtiva e a ampliação da escala das empresas, o que pode amenizar a especialização em produtos primários e seus problemas decorrentes conforme apontados na literatura clássica sobre desenvolvimento.

No entanto, para que esses efeitos positivos ocorram, o impulso de demanda precisa ser atendido majoritariamente pela produção doméstica. Para isso, é preciso uma combinação de política industrial e macroeconômica, com taxa de juros e de câmbio que permitam a nossos produtores competirem com seus congêneres estrangeiros, assim como

7. O mercado de derivativos de câmbio negocia as variações do preço do dólar em real e tem grande influência sobre a formação da taxa de câmbio do real com o dólar (ROSSI, 2016).

aprimorar o tratamento tributário de modo a melhorar a competitividade dos produtos nacionais frente aos importados. Ou seja, a demanda interna por bens industriais pode proporcionar a diversificação produtiva necessária para amenizar a restrição externa, desde que a política econômica crie condições adequadas para o desenvolvimento da produção nacional. Para isso, são necessárias políticas cambiais, comerciais, de crédito e políticas de conteúdo local que maximizem os efeitos dinâmicos do mercado interno.

Nessa consolidação do mercado interno, os investimentos na infraestrutura produtiva (transportes, logística, energia) também são fundamentais para a competitividade da produção doméstica, e devem ter atenção especial num projeto de desenvolvimento que busque equacionar as fontes de financiamento e crie o arcabouço institucional adequado, seja quanto aos investimentos públicos, seja quanto às concessões, parcerias público-privadas etc.

## 2º DESAFIO: FINANCIAMENTO DO DESENVOLVIMENTO

A discussão dos mecanismos de financiamento do Estado para concretizar o projeto social de desenvolvimento deve, em primeiro lugar, desmistificar certos senso comuns acerca das finanças públicas e destacar o importante papel dos gastos sociais no crescimento econômico, como já destacado anteriormente, e na redução da desigualdade social. Segundo a Cepal (2015), o Brasil é o país que mais reduz a desigualdade social por meio de transferências da Seguridade Social (Previdência e Assistência Social), gastos sociais (saúde e educação) e tributos diretos na América Latina. Para cálculos de 2011, por conta desses fatores, o índice de Gini brasileiro declina 0,16 pontos, queda superior à média da América Latina (0,9 pontos). Contudo, essa redução da desigualdade é muito inferior à média da OCDE e da União Europeia. Isso, sobretudo, por conta dos impostos diretos que cumprem papel muito mais relevante nos países avançados.

Sendo assim, o primeiro desafio que se deve enfrentar no âmbito do financiamento é a reestruturação do sistema tributário e não o corte sistemático dos gastos públicos, como foi instituído pela Emenda Constitucional 95. Um novo sistema tributário, que recomponha a capacidade fiscal perdida nos últimos anos e, ao mesmo tempo, melhore a distribuição de renda e simplifique os mecanismos de cobrança, tem um potencial enorme para sustentar um novo projeto social de desenvolvimento.

Visando ampliar esses gastos sociais redistributivos, assim como os gastos em investimento que geram emprego e melhorias estruturais, é fundamental também apontar quais são os principais gastos que aumentam a concentração de renda e geram pouco impacto no crescimento e na renda. A redução dos gastos com juros devem ser uma prioridade no âmbito do financiamento, por meio de mudanças na forma de condução e na institucionalidade da política monetária. Além disso, a revisão dos chamados “gastos tributários”, composto por isenções e desonerações, deve ser feita à luz dos princípios de maior benefício social. Finalmente, cabe também o combate a certos privilégios ainda observados em instâncias públicas, como o caso notório de auxílio-moradia de forma irrestrita.

Por fim, duas questões são cruciais para a superação das restrições ao financiamento do projeto social de desenvolvimento: o papel dos bancos públicos e do sistema financeiro privado. Os bancos públicos, em particular, têm um papel fundamental na sustentação do investimento produtivo e social, um dos principais motores do desenvolvimento. A administração dos bancos públicos e as políticas de créditos em geral, que incluem o direcionamento do crédito privado, devem priorizar os objetivos sociais da estratégia de desenvolvimento com base na ideia de política orientada por missões, voltada à resolução de problemas concretos e de longa data da sociedade brasileira, que será detalhado na próxima seção.

Com relação aos mecanismos de financiamento privado dos investimentos, deve-se avançar no sentido de deixar o topo do ranking mundial das taxas reais de juros básicos e criar mecanismos institucionais para fomentar o desenvolvimento de um mercado de financiamento privado de longo prazo. Em particular, com a queda da taxa de juros, deve-se canalizar para os investimentos os recursos oriundos da reestruturação dos planos de negócios de diversos agentes econômicos, especialmente fundos de previdência privada e aberta, que hoje batem suas metas atuariais aplicando a quase totalidade dos seus recursos na dívida pública, que traz alta rentabilidade e risco muito baixo. O volume enorme de recursos destes fundos, que superam em muito aqueles do BNDES, pode ser orientado ao horizonte de longo prazo e direcionado para financiar investimentos na infraestrutura social.

## **2. POLÍTICAS PARA A ESTRUTURA PRODUTIVA A PARTIR DE “MISSÕES”**

A existência de um setor industrial forte e diversificado, capaz de criar bons empregos, inovações tecnológicas e demandar serviços de alto valor agregado é condição fundamental para o desenvolvimento de um país continental e populoso como o Brasil. Apesar disso, o conceito de industrialização, processo transformador das relações sociais e modernizador dos modos de produção, não dá conta dos desafios de um projeto de desenvolvimento que busque uma transformação social substantiva com redução das desigualdades e melhorias sociais. Por um lado, a busca pela transformação produtiva não pode se contrapor com as diversidades regionais, a crise das cidades, os desafios relacionados à preservação do meio ambiente, a diversificação extrema dos padrões de consumo e a crise de sociabilidade do capitalismo moderno. Por outro lado, a transformação produtiva pode ser amplificada e a estratégia de desenvolvimento contar com apoio popular se a população conseguir captar os ganhos obtidos a partir dessa estratégia.

Isso não significa abandonar a ideia, muito menos minimizar a importância da indústria num projeto de desenvolvimento, mas repensar a tradicional concepção de política industrial como política voltada para a promoção de setores, empresas e

tecnologias tidas como chave para a modernização das forças produtivas. Essa reflexão se torna ainda mais necessária no período recente, que presenciou não somente o desmonte de mecanismos importantes para a execução da política industrial, por meio de redução do BNDES, como também a criminalização da política industrial frente à opinião pública.

Além disso, o cenário internacional é propício para repensar a política industrial, especialmente após a crise de 2008, quando se presenciou uma redução no ritmo de crescimento do comércio mundial, acompanhada pelo ressurgimento de políticas industriais de grande porte nas economias mais industrializadas e particularmente nos demais países dos BRICS. Da mesma forma, o recrudescimento recente de políticas comerciais de cunho protecionistas aponta para um cenário em que as estratégias de desenvolvimento produtivo nacionais irão adquirir cada vez mais importância.

Diante desse cenário, é necessário rediscutir o tema e pensar novas formas de conduzir políticas para o setor industrial. Evidentemente, alguns setores considerados estratégicos para a dinâmica econômica e tecnológica do país continuarão a ser alvo de políticas de apoio à inovação e incremento da produtividade. No entanto, o que se propõe aqui é uma nova forma de orientação das políticas voltadas para o setor produtivo, adaptada a partir da ideia, discutida, entre outros, por Christopher Freeman e Mariana Mazzucato, de “política orientada por missões”. Isto é, a construção dessas políticas deve estar voltada para resolução de problemas concretos e de longa data da sociedade brasileira, com objetivo social bem definido.

Muito dessa proposta também pode ser remetido ao espírito original da SUDENE, tal qual apresentado na Operação Nordeste por Celso Furtado (Furtado, 1959). Na concepção da política de desenvolvimento regional de Furtado já se apresentava a ideia da transformação produtiva atrelada ao desenvolvimento social como forma de resolução de problemas concretos, no sentido, sobretudo, de transformar a política produtiva e tecnológica em um eixo de integração e coesão das diversas políticas setoriais e regionais, a fim de se unificar as diretrizes de atuação, as instâncias hierárquicas e os recursos disponibilizados.

A proposta que se segue é a formação de eixos de atuação das políticas para o setor produtivo voltados para “missões orientadas à solução de problemas históricos da sociedade brasileira” articulados com o motor de crescimento “Investimento Social” desenvolvido na primeira seção desse artigo. Não se trata de reinventar a política industrial e outras políticas para o setor produtivo, mas utilizar a imensa carência de infraestrutura social para garantir maior apoio político, ampliação da escala produtiva de parte da indústria nacional e o aumento do encadeamento de importantes setores industriais no Brasil.

A organização a partir de tais eixos procura construir novas formas de apoio popular às políticas para o setor produtivo a partir da geração de benefícios sociais



diretos, de médio e de longo prazo. Parte-se do princípio de que a finalidade social juntamente com a ampliação do debate e do apoio da opinião pública sobre desenvolvimento produtivo e tecnológico podem criar as condições para a execução de uma política de grande porte necessária para fazer frente às mudanças previstas na estrutura produtiva mundial.

Colocando em exemplos práticos, podem-se sugerir eixos das políticas públicas em torno dos seguintes setores: mobilidade urbana, saneamento básico, tecnologia verde, habitação popular, saúde – em particular a cadeia produtiva em torno do SUS – e a educação, além de outros eixos voltados para as especificidades regionais como desenvolvimento das atividades agropecuárias do semiárido, desenvolvimento sustentável da Amazônia (incluindo a expansão do mapeamento do genoma da região amazônica), entre outros a serem elencados.

Nesse sentido, a ideia básica das políticas para o setor produtivo públicas orientadas por missões é promover a diversificação do setor produtivo por meio das demandas sociais específicas, conforme ilustra a figura 2. Ou seja, a articulação de uma ampla política orientada pela demanda possibilita reconstruir a estrutura de oferta brasileira e fornecer meios para sua modernização.

Por exemplo, a saúde movimenta o que se Gadelha (2003) conceitua de complexo industrial da saúde onde setores prestadores de serviço, como hospitais, ambulatórios, serviços de diagnósticos e tratamentos, articulam-se com dois principais setores industriais: (1) a indústria de base química e biotecnológica, que fornece fármacos, medicamentos, vacinas, hemoderivados, reagentes para diagnósticos e equipamentos, e (2) as indústrias de base mecânica, eletrônica e de materiais, que fornecem equipamentos mecânicos e eletrônicos, próteses e órteses e materiais de consumo (Gadelha, 2003).

No eixo de saneamento também ocorrem encadeamentos produtivos importantes a partir dos investimentos sociais. Além de consideráveis efeitos multiplicadores de emprego, o investimento em saneamento possui fortes encadeamentos diretos e indiretos com materiais elétricos, química e serviços de informação (Hiratuka et al., 2008). Considerando o fornecimento de água e esgoto, temos grupos tecnológicos que envolvem o fornecimento de bens e serviços em torno de bombeamento, processos físicos e químicos de tratamento, recuperação e reuso da água, controle de odores e disposição de lodos, todos com forte potencial demandante de novas tecnologias. A tendência tecnológica é que no médio prazo tenhamos cada vez mais estações de tratamento envolvendo sistemas automatizados, bioprocessos e biofiltros, biorreatores com membranas e tecnologias voltadas à reutilização dos lodos.

Assim, o investimento no fornecimento da infraestrutura de saneamento pode estar diretamente ligado com o desenvolvimento de tecnologias. Com isso, não só a melhoria da qualidade de vida da população seria contemplada, como também uma política

de capacitação da indústria brasileira em torno de uma série de tecnologias chave dentro da “Indústria 4.0”. Dessa forma, entende-se que é possível realizar política produtiva e tecnológica através do fomento da demanda interna de insumos tecnológicos ligados às atividades envolvidas no fornecimento de infraestrutura social.

FIGURA 2: ARTICULAÇÃO ENTRE DEMANDAS SOCIAIS, POLÍTICAS PÚBLICAS E DIVERSIFICAÇÃO PRODUTIVA



A proposta ainda procura superar problemas típicos da política industrial no Brasil, como a sua descontinuidade, a falta de apoio político, a dificuldade de se impor barreiras de seletividade e de se cobrar contrapartidas do setor privado. Essa prévia delimitação dos setores envolvidos resultaria em uma maior capacidade de insuflamento dos planos de ação em relação às pressões advindas do setor privado. Ao mesmo tempo, o estabelecimento de metas concretas que aumentam diretamente o bem-estar social possibilitaria um ganho de comunicação com a população e um maior envolvimento da sociedade civil, o que facilita a organização de espaços de discussão vinculados a cada problema e o controle dos recursos, o que resultaria na melhoria da eficiência do gasto público.

O foco em problemas historicamente conhecidos da sociedade brasileira permite ainda utilizar a estrutura institucional já existente, como Embrapa, Embrapi, Fiocruz e o sistema de universidades públicas que, em geral, já são polos regionais importantes para a execução da política tecnológica e de inovação. A aplicação de tecnologias desenvolvidas localmente em larga escala teria também a capacidade de ampliar os processos de transferência tecnológica entre instituições públicas e privadas, melhorando a competitividade do setor privado brasileiro em nichos tecnológicos desenvolvidos a partir das missões orientadas à solução de problemas da própria sociedade.

Essa forma de pensar a política industrial é adequada à superação da longa crise estrutural em que se encontra a indústria brasileira, que ampliou o imenso hiato tecnológico da indústria nacional frente aos padrões de competitividade dos países desenvolvidos. Nesse contexto, a incapacidade de penetrar na terceira revolução in-

dustrial não permitiu que a indústria local desenvolvesse os mecanismos necessários de disseminação tecnológica e a privou das capacitações mínimas para internalizar parte considerável da chamada “Indústria 4.0”.

Já com a nova orientação, um dos eixos centrais da política industrial e tecnológica passa a estar atrelada à ampliação do estoque de bens e serviços públicos funcionais à melhoria do bem-estar social da população. Nesse contexto, a intensificação tecnológica dos serviços públicos e de soluções para o desenvolvimento regional torna possível a aplicação de políticas para o fortalecimento de sistemas setoriais de inovação atrelados à modernização dos bens e serviços públicos. Assim, uma política com tal recorte se colocaria mais próxima da realidade da estrutura produtiva nacional, servindo para criar uma demanda por bens e serviços com maior intensidade tecnológica incorporada em bens públicos.

Tal desenho de política de desenvolvimento produtivo ainda pode buscar a integração de um conjunto fragmentado de políticas de desenvolvimento regional em uma política industrial e tecnológica articulada em nível federal. Esta articulação serviria para criar um norte de coesão na infraestrutura de desenvolvimento regional ampliada ao longo dos anos 2000, isto é, articular em uma estratégia nacional a expansão dos Institutos Técnicos Federais, novos campi de universidades federais no interior do Brasil e as unidades regionais da Embrapa e outros centros de pesquisa.

Portanto, não se trata de se reinventar setores prioritários, nem trajetórias e paradigmas tecnológicos. Pelo contrário, defende-se que é possível criar condições para a promoção de empresas nacionais em setores dinâmicos do ponto de vista tecnológico, porém com diferenças significativas sobre a forma de execução das políticas e cobrança dos atores envolvidos. A proposta se dirige muito mais à mudança da lógica das políticas pelo lado da demanda, sobretudo no sentido de fornecer maior legitimidade às políticas para o setor produtivo.

Por fim, entende-se que a diversificação produtiva é fundamental para um projeto social de desenvolvimento, mas as políticas econômicas orientadas para esse setor podem estar norteadas pelas finalidades sociais do projeto e alinhadas à discussão democrática em torno dos padrões de consumo, da sustentabilidade ambiental, dos seus impactos no cotidiano das cidades, da diversidade local e regional e, principalmente, por seus impactos sociais. Vale dizer também que a ideia de subordinar a política industrial aos problemas sociais concretos, não impede a continuidade de políticas para o setor produtivo em torno das estatais, onde há controle público por definição, nem políticas horizontais de incentivo à inovação.

**BIBLIOGRAFIA**

BIANCARELLI, A. ROSA, R. VERGANHINI, R. (2017) New Features of the Brazilian External Sector Since the Great Global Crisis. In: Philip Arestis; Carolina Troncoso Baltar; Daniela Magalhães Prates. (Org.). *The Brazilian Economy since the Great Financial Crisis of 2007/2008*. 1ed.: Springer International Publishing, 2017, v. , p. 101-129.

BIELSCHOWSKY, R. (2014). “Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil: um desenho conceitual”, In: Calixtre, A.; Biancarelli, A.; Cintra, M. A.. (Org.). *Presente e Futuro do Desenvolvimento Brasileiro*. 1ed. Brasília: Ipea (pp. 195-225).

CARVALHO, L. RUGITSKY, F. (2015) Growth and distribution in Brazil the 21st century: revisiting the wage-led versus profit-led debate, DEPARTMENT OF ECONOMICS, FEA-USP, WORKING PAPER SERIES Nº 2015-25.

CASTRO, J. (2013) Política social, distribuição de renda e crescimento econômico in: FAGNANI, E. & FONSECA, A (ORG). *Políticas sociais, universalização da cidadania e desenvolvimento: economia, distribuição da renda, e mercado de trabalho*. São Paulo, Fundação Perseu Abramo.

CEPAL, (2015) *Panorama Fiscal de América Latina y el Caribe 2015 – Dilemas y espacios de políticas*, Cepal Nações Unidas.

FAGNANI, E. (2017). *Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais*. Campinas: Instituto de Economia (Texto para Discussão, 302). <http://www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=3531&ctp=a>

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (2016). *Déficit habitacional no Brasil 2013-2014 / Fundação João Pinheiro*. Centro de Estatística e Informações – Belo Horizonte 92 p. Modo de acesso: <http://www.fjp.mg.gov.br/index.php/docman/cei/informativos-cei-eventuais/634-deficit-habitacional-06-09-2016/file>

FURTADO (1983) *O Mito do Desenvolvimento Econômico*, Paz e Terra: Rio de Janeiro.

FURTADO, C. (1959). *Operação Nordeste*. In: **Furtado, C.** *O Nordeste e a saga da Sudene: 1958-1964*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2009.

GADELHA, C. *O complexo industrial da saúde e a necessidade de um enfoque dinâmico na economia da saúde*, 2003. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2003;2:521-35.

HELLER, L.(2013). *Saneamento básico: a dívida social crônica e persistente*. In: FAGNANI, E. & FONSECA, A (ORG). (2013 – B). *Políticas sociais, universalização da cidadania e desenvolvimento: educação, seguridade social, infraestrutura urbana, pobreza e transição demográfica*. São Paulo, Fundação Perseu Abramo (ISBN, 978-85-7643-178-7).

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2010). *Os efeitos econômicos do gasto social no Brasil*. In *Perspectivas da Política Social*. Brasília: Ipea (Capítulo 3).

**PROJETO**  
**BRASIL**  
**POPULAR**

COORDENAÇÃO:  
MÁRCIO POCHMANN  
OLÍVIA CAROLINO  
PEDRO ROSSI

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2011) Gastos com a Política Social: alavanca para o crescimento com distribuição de renda. Comunicado n. 75. Brasília: Ipea.

MEDEIROS, C. (2015) Inserção Externa, Crescimento e Padrões de Consumo na Economia Brasileira, Ipea: Brasília.

NETO, J; RIBEIRO DE JESUS, G.; KARUNO, C.; ANDRADE, D. (2013) “Uma escala para medir a infraestrutura escolar”. UNB/UFSC. (<http://www.fe.unb.br/noticias/a-infraestrutura-escolar-brasileira> ).

ROSSI, P. L. (2016) Taxa de câmbio e política cambial no Brasil: teoria, Institucionalidade, papel da arbitragem e da especulação. 1. ed. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2016. v. 1. 176p.

PROJETO  
 **BRASIL**   
**POPULAR**

GT DE  
MINERAÇÃO

## UM NOVO MODELO DE MINERAÇÃO PARA O PAÍS: PROJETO BRASIL E SOBERANIA POPULAR NA MINERAÇÃO

### INTRODUÇÃO

A mineração é uma das formas de intervenção do ser humano sobre a natureza e constitui um dos pilares produtivos da sociedade moderna. A engenharia de minas, a geologia, a logística de transporte, as escalas e ritmos de extração foram sendo transformadas ao longo dos séculos. As principais transformações produtivas aconteceram ao longo do século XX, quando a transformação tecnológica dos instrumentos e máquinas ampliou a capacidade extrativa da atividade. Ao longo do século XX, a competitividade se acirrou entre os capitais do setor extrativo, criando com isso monopólios e trustes nos mercados internacionais da mineração. As principais empresas do setor passaram a utilizar cada vez menos o fator humano para a intervenção na natureza, dando lugar a elaborados bens de capital. Equipamentos de grande porte, furos de grande diâmetro, monitoramento *online* e utilização de GPS e *softwares* se tornaram mais frequentes nas lavras. Os sistemas de transporte dos minérios até as refinarias e os portos também se tornaram mais complexos. Atualmente, os mercados internacionais de diversos minérios fazem parte de redes globais de produção de mercadorias. Tendo em vista sua escala global, iniciamos o texto abordando o mercado global de mineração e suas transformações cíclicas.

### CICLOS E MINERAÇÃO

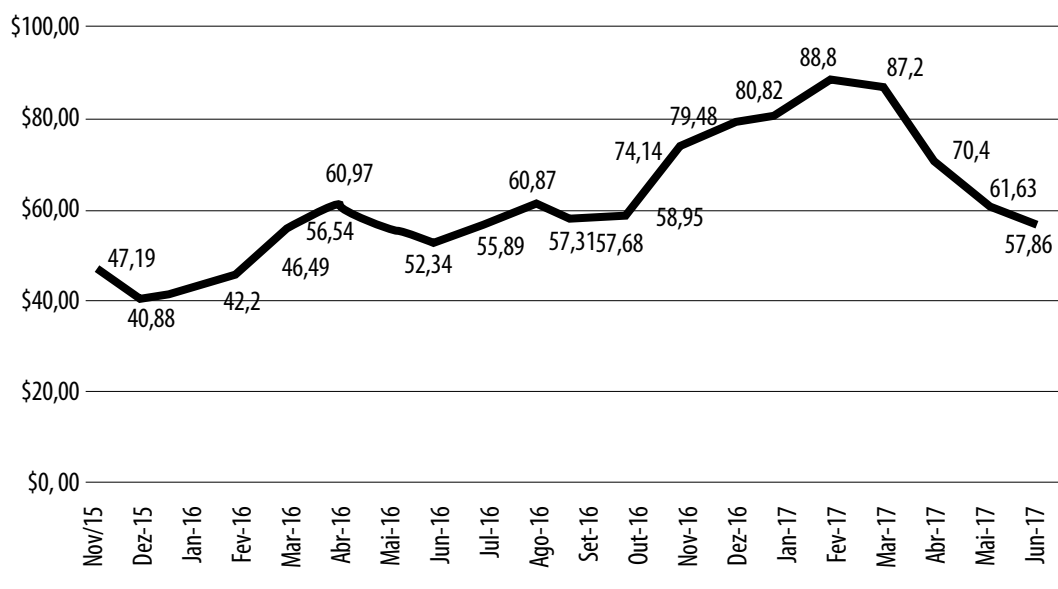
A situação de alta histórica nos níveis dos preços das *commodities*, em particular dos bens minerais, caracterizou o fenômeno conhecido como *boom* das *commodities*. A elevação dos preços teria sido causada pela crescente demanda de países emergentes por matérias-primas minerais para os seus programas de urbanização e construção de infraestrutura, principalmente a China. Como efeito disso, durante o período de 2003 a 2011, as exportações minerais no Brasil passaram de 5% para 14,5% da pauta exportadora (MANSUR *et. al*, 2016).

Entretanto, desde 2012, com a forte queda nos preços das *commodities*, tem início o pós-boom das *commodities*. Este acontecimento está diretamente atrelado à desaceleração econômica chinesa. A mudança nos preços dos minerais leva as mineradoras a mudarem suas estratégias corporativas. Alguns elementos dessa nova estratégia são: adiamento de vários projetos; diminuição e revisão de investimentos; compensação da queda da receita mediante redução de custos operacionais e au-

mento da produtividade; concentração de investimentos em projetos prioritários; desinvestimentos em projetos encarados como não centrais. O *boom* dos preços dos bens minerais fomentou atividades de pesquisa mineral, abertura de novas usinas de beneficiamento e ampliação das existentes e das atividades correlatas como de transporte, construção de vias de acesso e outros gastos. O declínio dos preços ocasionou a falência de várias empresas de mineração ou relacionadas a esse setor.

No caso do minério de ferro, o aumento da oferta resultante da elevação da extração pelas grandes mineradoras, concomitante à queda da demanda, derrubou expressivamente desde 2012 o seu preço. O preço da tonelada métrica seca de minério de ferro atingiu US\$ 187,18 em fevereiro de 2011 (antes de iniciar a trajetória de ascensão, em 2004, a tonelada custava em torno de US\$ 13), mas, em dezembro de 2015, a tonelada estava em US\$ 40,88. Desde dezembro de 2015, o preço vinha apresentando alta contínua, o que vinha gerando estímulos para investimentos de expansão da capacidade produtiva de empreendimentos já instalados. Entretanto, em abril de 2017, o preço voltou a cair até atingir US\$ 57,86.

GRÁFICO 1- MINÉRIO DE FERRO PREÇO MENSAL - DÓLARES AMERICANOS POR TONELADA MÉTRICA SECA

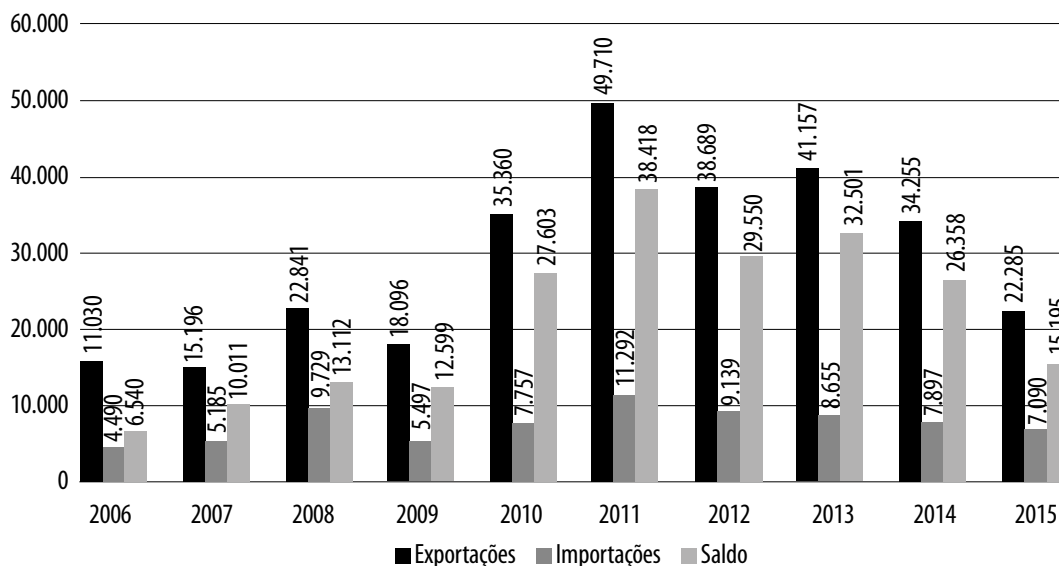


Fonte: FMI

Durante o período de 2002 a 2013, a mineração no Brasil passou por uma fase de rápida expansão. Entre 2001 e 2011, a extração mineral no país em termos de volume aumentou 550%.

Em 2006, como evidenciado no gráfico 2, as exportações minerais foram de US\$ 11,030 bilhões e, em 2011, atingiram US\$ 49,710 bilhões, demonstrando o rápido crescimento econômico do setor. Desde então, as exportações minerais enfrentam retração, chegando a US\$ 22,285 bilhões em 2015.



**GRÁFICO 2: BALANÇA COMERCIAL MINERAL A PREÇOS CORRENTES (EM US\$ BILHÕES FOB)**


Fonte: MDIC

As acentuadas e repentinas quedas nos preços no mercado internacional geram forte instabilidade social e econômica nos países e nas regiões de produção de minérios. As mineradoras, para compensar a queda no excedente econômico decorrente da queda dos preços dos minérios, buscam repassar os prejuízos para trabalhadores, comunidade e meio ambiente. A chegada do ciclo de baixa reforça a amplitude e intensidade dos impactos e danos gerados pela atividade mineradora, tema ao qual nos dedicamos na próxima seção.

## IMPACTOS DA MINERAÇÃO

A mineração gera uma ampla gama de impactos sociais, ambientais e econômicos. Dentre os danos típicos da atividade mineradora, podemos citar: dependência pela atividade e pelos mercados globais; concentração de renda e destruição de formas de produção tradicionais; remoção de populações residentes próximas às minas; inviabilização de formas tradicionais de vida; construção, manutenção e risco de rompimento de represas de rejeitos; poluição sonora decorrente das explosões e movimentação de carga; poluição aérea causada pela circulação de poeira decorrente da extração, disposição e transporte do mineral; utilização de água para transporte em minerodutos, drenagem e separação do minério; alteração na dinâmica hídrica superficial e subterrânea; redução da disponibilidade hídrica (superficial e subterrânea); alteração da qualidade da água (superficial e subterrânea), dentre outros.

Existe uma tendência de que os impactos e as situações de risco geradas pela mineração sejam direcionados a territórios ocupados por “grupos étnicos politicamente minoritários e economicamente vulneráveis”. As comunidades de Bento Rodrigues,

Paracatu de Baixo e Gesteira e a cidade de Barra Longa, que foram diretamente afetadas pelo rejeito da barragem do Fundão, em Minas Gerais, são exemplo disto e têm população majoritariamente negra. Estes grupos possuem menor capacidade de fazerem suas demandas serem atendidas nos processos decisórios de localização de barragens de rejeitos e outras instalações potencialmente impactantes, como minerodutos, ferrovias, portos etc.

A discussão acerca dos processos decisórios de localização dos impactos da mineração nos leva ao terceiro tema estrutural, que é a regulação da atividade mineradora.

## MINERAÇÃO E REGULAÇÃO

Atualmente, a atividade mineradora no Brasil é regulamentada pelo Decreto lei nº 227/1967. A regulação da atividade é tendenciosa, e sua fiscalização e monitoramento são insuficientes. Os processos de licenciamento ambiental favorecem sistematicamente os interesses das grandes empresas mineradoras. O Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) tende a destacar possíveis benefícios gerados pela atividade mineradora e subestimar seus danos potenciais. O licenciamento de barragens de rejeitos vem sendo realizado de maneira precária. O rompimento da barragem do Fundão e outros rompimentos de barragens de mineração são também resultado de “procedimentos de monitoramento precários”. O sistema de monitoramento do Departamento Nacional de Mineração (DNPM) se encontra sucateado e os outros órgãos estatais são incapazes de fiscalizar as estruturas conexas às minas.

Por seu turno, as iniciativas legislativas, tais como a proposta de novo Código Mineral, são geralmente balizadas pelos interesses de empresas mineradoras que financiam parlamentares nos diversos níveis representativos. A ligação direta entre mineradoras e políticos faz com que as demandas das empresas sejam hegemonicamente representadas nos processos deliberativos e legislativos.

Vale citar também que o trabalho nas minas e em suas infraestruturas conexas é insuficientemente fiscalizado pelos órgãos públicos, o que nos leva ao quarto tema.

## BARRAGENS DE REJEITOS E OUTRAS INFRAESTRUTURAS DE MINERAÇÃO

Entre 1990 e 2016, ocorreram 105 incidentes de barragens no mundo. Entretanto, a maior parte destes eventos aconteceu em países periféricos: 64% das falhas e todas as mortes decorrentes desses eventos foram registradas nesses países (MILANEZ *et. al*, 2017). No contexto de pós-boom, com forte queda dos preços dos minerais nos mercados internacionais, as empresas de mineração apresentam estratégia de redução de custos, mesmo que isso envolva um risco maior de falhas nas estruturas de disposição de rejeitos.

Além de redução de custos trabalhistas e flexibilização de normas ambientais, as grandes mineradoras optam por tecnologias menos eficientes no beneficiamento do minério, por via úmida, que utiliza grandes quantias de água associadas à lama, exigindo a construção de barragens. Apesar da existência de alternativas tecnológicas de beneficiamento e separação do minério sem necessidade de barragem (deposição em cavas exauridas; espessamento da lama em pasta; empilhamento por secagem; métodos de filtragem de rejeitos geotêxtil ou por pressão e vácuo, dentre outros), as grandes mineradoras, principalmente em países periféricos, sistematicamente optam por tecnologias menos custosas, que envolvem maior probabilidade de falhas, assim como maiores volumes de rejeitos. Essa opção justifica-se ainda pelo falho sistema de monitoramento e fiscalização, pelas punições brandas e pelo tendencioso processo de licenciamento no Brasil.

As alternativas tecnológicas para barragens, apesar de potencialmente gerarem menos danos, não devem ser tratadas como solução ideal, tendo em vista que não há na atividade mineradora a possibilidade de extração sem impactos, mesmo que alguns impactos possam ser mitigados e até mesmo evitados.

A dependência por barragens na mineração brasileira nos leva ao tema da dependência econômica e social à atividade mineradora.

## DEPENDÊNCIA

Trata-se da relação na qual o país/região dependente realiza a expansão econômica enquanto reflexo da expansão do país/região dominante. Obviamente, não se trata de uma relação de determinação, mas de condicionamento. A dependência é uma situação econômica, política e social na qual algumas sociedades têm sua estrutura condicionada pelas necessidades, interesses e ações de outras nações. O resultado final desta relação é determinado pelas forças internas que compõem a sociedade dependente.

Pensando a situação de dependência particularmente em regiões de mineração, definimos a minério-dependência como situação na qual, devido à especialização da estrutura produtiva de um município, região ou país na extração de minerais, os rumos da estrutura local são definidos em centros decisórios externos<sup>1</sup>. Trata-se também de uma relação entre classes sociais localizadas em diferentes locais. Esta relação de subordinação faz com que as decisões sobre o que ocorrerá na estrutura produtiva local sejam tomadas em centros políticos externos, sejam eles empresas multinacionais mineradoras e/ou mercados de *commodities* minerais, sejam centros consumidores dentro de um mesmo país ou internacionais.

De maneira geral, dependência não é uma situação imposta pelo ambiente externo, de fora para dentro, mas condicionada pelas forças internas que compõem a sociedade dependente. É a combinação entre essas forças, internas e externas, que

1. Diversos estudos já debateram a questão da dependência por recursos naturais (NORD et. al, 1993; JAMES et. al, 2011; STEDMAN et. al, 2004).

explica a posição subalterna e sua baixa capacidade de enfrentamento no mercado internacional. A minério-dependência gera subordinação frente a mercados globais de *commodities*, onde são definidos os preços dos minérios exportados, instabilizando social e economicamente os locais de produção devido a flutuações nos preços.

Na situação de minério-dependência, a arrecadação municipal e a geração de empregos e renda, mesmo que relativamente pequenas, serão impulsionadas pela atividade mineradora. E uma vez que os investimentos públicos serão direcionados para a manutenção e incentivo da atividade principal, dificulta-se a criação de alternativas econômicas.

De modo geral, a extração mineral é realizada em regiões que apresentam baixa renda média, o que faz com que os postos de trabalho gerados pela mineração sejam superestimados em discursos das empresas mineradoras, tanto em relação aos salários quanto às condições de trabalho. Estes postos de trabalho são relativamente poucos quando comparados a atividades econômicas intensivas em mão de obra, isto é, geradoras de mais emprego. Ainda, boa parte são criados em condições de terceirização e tendem a diminuir durante os ciclos de baixa nos preços dos minerais no mercado internacional.

Deve-se considerar também o custo de oportunidade<sup>2</sup> gerado pelo direcionamento de investimentos públicos à mineração, isto é, seria possível por meio do mesmo volume de investimento que o Estado ou a iniciativa privada incentivassem diferentes formas econômicas menos danosas e intensivas em mão de obra, mas o direcionamento dos investimentos públicos e privados para a instalação da mineração impossibilita a manutenção de outras atividades econômicas e a criação de alternativas.

## TRABALHADORES, EXPLORAÇÃO, SAÚDE E MINERAÇÃO

O trabalho é um dos temas centrais no debate sobre a mineração. De modo geral, as empresas anunciam às populações das regiões mineradas o grande potencial de criação de postos de trabalho. Entretanto, a mineração de larga escala tem os processos de extração, beneficiamento e transporte de minerais fortemente mecanizados e automatizados. A mineração em larga escala é intensiva na utilização de capital e tecnologia, e não em trabalho, contando com equipamentos de grande porte como motoniveladoras, caminhões fora-de-estrada, monitoramento online, utilização de GPS etc. Os avanços tecnológicos nos instrumentos e máquinas de intervenção na natureza possibilitam gigantescas escalas de extração mineral.

A automação e a mecanização do processo produtivo em minas a céu aberto exige mão de obra especializada, que de modo geral inexistente nas regiões mineradas. Esse trabalhador vem geralmente de outras regiões e até outros países. Os cargos de baixa exigência técnica costumam ser preenchidos por empresas terceirizadas que, essas sim, utilizam-se da abundância da oferta de mão de obra local e de contingentes populacionais que migram para as regiões mineradoras em busca de trabalho.

2. O custo de oportunidade é o que se perde pela renúncia a um bem ao se optar por obter outro bem, isto é, a renúncia dos benefícios a serem gerados por um bem quando escolhemos produzir um segundo bem ao invés do primeiro. Assim, o incentivo à mineração tem outro lado, que é o da renúncia aos benefícios que poderiam ser gerados por outros tipos de atividade ou pelo usufruto do meio ambiente.

Boa parte dos postos de trabalho é realizada em empresas terceirizadas. Segundo dados oficiais (SINOPSE SGM/MME – MTE), em 2015 o setor contava com 824.500 trabalhadores formais (mineração: 183.400; metalurgia: 213.700; não metálicos: 427.400), sendo que costuma-se acrescentar 1 milhão de trabalhadores na condição de informais e ilegais.

A terceirização é um dos principais fatores de precarização das condições de trabalho, sendo muito utilizada na mineração. O trabalho na atividade mineradora foi considerado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) como setor de trabalho mais perigoso quando considerado o número de pessoas expostas ao risco<sup>3</sup>.

Por todos estes elementos levantados ao longo do texto, é necessário que haja um debate em torno de um projeto de soberania popular na mineração para o Brasil.

### **PROPOSTAS PARA A SOBERANIA POPULAR NA MINERAÇÃO**

A forma que a atividade mineradora será organizada deve ser resultado de processos democráticos pautados pela soberania popular. Dentre as medidas que reforçam a soberania popular na mineração, incluímos:

- 1) Regulação de Escalas e Taxas de Extração Mineral. O ritmo e a escala de extração mineral devem atender aos interesses do país, levando em conta os preços no mercado internacional e as necessidades do mercado interno. Por isso, é necessária a regulação do total extraído de bens minerais no país, considerando interesses estratégicos nacionais;
- 2) Possibilidade de serem criadas Áreas Livres de Mineração, de acordo com a vontade das populações das regiões. Para tanto, propõe-se criar meios de consulta a essas populações antes da instalação dos projetos mineradores. Essa é uma necessidade tendo em vista o limitado poder de consulta e deliberação do atual licenciamento de projetos de mineração no país;
- 3) Criação de Incentivos de crédito e apoio técnico a Cooperativas de Mineração e Garimpo, no lugar do estímulo a multinacionais de mineração. Esta medida visa a legalização de uma massa de garimpeiros que podem explorar reservas hoje detidas por multinacionais. Além disso, esses trabalhadores atuam na ilegalidade, criando focos de conflitos sociais e impactos ambientais que, por estarem às margens da legalidade, não podem ser alvo de políticas públicas;
- 4) Ampliação da capacidade de fiscalização e monitoramento do aparato estatal. Neste sentido, deve ser reforçada a capacidade de atuação da Agência Nacional de Mineração (ANM), com a abertura de concurso público, já que o órgão encontra-se sucateado e com falta de funcionários. Os órgãos estaduais e municipais responsá-

3. Disponível em: <<http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/mining/lang-en/index.htm>>acesso em 10 de setembro de 2016.

veis pelo licenciamento, monitoramento e fiscalização devem também ser alvo de rigorosos esforços;

5) Criação da possibilidade de desapropriação dos ativos das empresas, passando a ser diretamente administrados pelos próprios trabalhadores. No caso de empreendimentos mineradores gerarem imensos impactos para a população, tal como no rompimento da barragem do Fundão, pertencente à Samarco/Vale/BHP Billiton, o ativo passará a ser posse dos trabalhadores;

6) Incentivos à diversificação econômica das regiões mineradas. A criação do Fundo de Diversificação Econômica dos Municípios Minerados, destinado à criação e incentivo de atividades econômicas para além da mineração. Nos municípios que apresentem a atividade mineradora em sua estrutura econômica, sendo que, quanto maior a presença relativa da mineração na arrecadação municipal, maiores serão os recursos disponibilizados para a criação de alternativas econômicas. O Fundo financiará atividades econômicas que não estejam diretamente ligadas à atividade mineradora e/ou na cadeia produtiva da mineração (fornecimento de bens e serviços). Estas atividades deverão ter caráter popular e local, serem intensivas na criação de postos de trabalho, tais como: agricultura familiar, turismo, empresas de pequeno porte, economia solidária, pesquisa e desenvolvimento, ensino, ciência e tecnologia;

7) Apoio ao aproveitamento de todos materiais rochosos extraídos das minas. No Brasil, são mais de oitenta tipos de minerais extraídos. Entretanto, boa parte deles acaba não sendo aproveitada, sendo muitas vezes exportada junto a minerais mais baratos, o que configura uma imensa transferência ilegal de recursos. A extração e beneficiamento desses minerais podem ser feitas por pequenas e médias empresas;

8) Criação e utilização de canais de deliberação locais/municipais de controle popular sobre a mineração. O processo de regulação da atividade deve contar com atuação central das comunidades. Isto só será possível com a criação de canais deliberativos pautados pelos interesses dessas comunidades. As populações das regiões mineradas e os trabalhadores da mineração são alguns dos principais agentes envolvidos na atividade mineradora. Por isso, as demandas destes grupos devem ser elementos de grande peso durante qualquer processo deliberativo acerca da atividade. Por um lado, por conta de sua amplitude, tais medidas só poderão ser tomadas caso estejam conectadas a um esforço coletivo que envolva uma proposta popular para o país. Por outro lado, a transformação na forma como é organizada a mineração é um dos principais elementos no Projeto Popular para o Brasil.

9) Criação de ampla política pública acerca do monitoramento e fiscalização de barragens de rejeito de mineração, além de infraestruturas conexas, tais como minerodutos. Deve-se incluir, quando possível, a utilização de tecnologias mais eficientes no beneficiamento dos minerais e que utilizem menores quantidades de água, evitando, assim, a proliferação e ampliação de barragens de rejeito para a mineração.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

JAMES, Alexander G.; JAMES, Robert G. Do resource dependent regions grow slower than they should?. *Economics Letters*, v. 111, n. 3, p. 194-196, 2011.

MANSUR, M. WANDERLEY, L. MILANEZ, B. SANTOS, R. PINTO, R. GONÇALVES, R. COELHO, T. Antes Fosse Mais Leve a Carga: Introdução aos Argumentos e Recomendações Referente ao Desastre da Samarco/Vale/BHP Billiton. ZONTA, M.; TROCATE, C. (Orgs.) Antes fosse mais leve a carga: reflexões sobre o desastre da Samarco / Vale / BHP Billiton. Marabá: Editorial Iguana, 2016. Disponível no site:<http://www.ufjf.br/poemas/>

MILANEZ, B. WANDERLEY, L. SOUZA, T. O que não se aprendeu com a Tragédia no Rio Doce. *Le Monde Diplomatique Brasil*. Março de 2017.

NORD, Mark; LULOFF, Al E. Socioeconomic heterogeneity of mining-dependent countries. *Rural Sociology*, v. 58, n. 3, p. 492, 1993.

STEDMAN, Richard C.; PARKINS, John R.; BECKLEY, Thomas M. Resource dependence and community well-being in rural Canada. *Rural Sociology*, v. 69, n. 2, p. 213-234, 2004.

COORDENAÇÃO:  
MÁRCIO ZONTA E  
TADZIO COELHO

PROJETO  
 **BRASIL**   
**POPULAR**

GT DE  
**MULHERES**



## PERSPECTIVAS FEMINISTAS PARA IGUALDADE E AUTONOMIA DAS MULHERES

### INTRODUÇÃO

Essa é uma síntese inicial do tema de mulheres como parte do eixo Autonomia, Igualdade e Diversidade. Ainda será necessário aprofundar vários itens, apresentando dados da realidade e também o detalhamento das propostas.

A partir desse primeiro levantamento, será necessário identificar os pontos a serem trabalhados transversalmente em outros itens. Também é necessário identificar pontos que exigem debate coletivo para a construção de uma visão comum.

### 1. FUNDAMENTOS DAS DESIGUALDADES DAS MULHERES

As desigualdades vividas pelas mulheres se estruturam a partir de relações patriarcais de poder dos homens, imbricadas com as relações de classe e raça, constituindo uma pirâmide de hierarquias que devem ser analisadas e tratadas conjuntamente.

No que se refere às relações patriarcais, elas garantem aos homens como grupo social controle sobre o corpo, o tempo e o trabalho das mulheres. Definem práticas patriarcais que estruturam as instituições, os valores, representações, preconceitos, a subjetividade e uma visão das mulheres como inferiores e subordinadas. Em geral essas práticas são apresentadas como algo natural, parte de uma essência do que é ser homem e ser mulher, como masculino e feminino. A esse mecanismo denomina-se naturalização, ou seja, faz parecer que é constitutivo do ser homem e ser mulher. O que se pretende com isso é ocultar que o patriarcado é estruturado por uma relação social específica entre homens e mulheres, que tem uma base material, uma forma de divisão do trabalho que é a divisão sexual do trabalho. E isso se organiza a partir de dois princípios: de um lado, a separação do trabalho de homens e de mulheres e, de outro, a hierarquização entre ambos, sendo que o masculino é sempre mais valorizado e os homens ascendem aos trabalhos de maior valor agregado. A naturalização dessas relações confere um lugar específico às mulheres, a saber, a maternidade e as atividades domésticas e de cuidados. Estas não são reconhecidas como trabalho, pois no capitalismo só é reconhecido como trabalho o que tem valor de troca, vinculando economia ao monetário e, portanto, reduzindo o conceito de trabalho e de economia.

O não reconhecimento da enorme quantidade de trabalho que as mulheres realizam com o trabalho doméstico e de cuidados é um mecanismo utilizado pelo capitalismo para ocultar o nexos econômico entre reprodução dos trabalhadores(as) e a produção para o mercado. Isso faz parecer que o custo das mercadorias está determinado apenas pela produção, e não pelo conjunto do trabalho necessário que envolve inclusive o que não é remunerado, o trabalho doméstico e de cuidado.

O capitalismo que se tornou hegemônico em nossa sociedade, no Brasil se formou a partir do colonialismo que se utilizou de forma intensa as relações patriarcais e o escravismo que deu as bases para o racismo. Isso significou enquanto modelo capitalista redefinir as representações binárias sobre as mulheres e a feminilidade bastante marcadas pelos valores ocidentais cristãos e as figuras de Eva e Maria como os dois polos. Evidentemente entre dois polos há um leque de diversidade e matizes, principalmente no cruzamento com outras formas de opressão como de classe, do racismo e da sexualidade. Essas hierarquias também são reforçadas pelas dimensões de geração, migração e campo e cidade.

Não é possível separar relações de classe, patriarcais e racistas uma vez que elas são co-extensivas. Uma evidência é que nos períodos em que há fortalecimento do capitalismo, aprofundam-se também o patriarcado e o racismo. A consequência disso é que não será possível confrontar completamente a dimensão de classe e do racismo sem considerar a relação social específica entre homens e mulheres que é construída a partir da divisão sexual do trabalho.

Para sustentar essa organização do trabalho, um modelo de família e de sexualidade impõe a heteronormatividade, ou seja, que o normal é a sexualidade heterossexual ancorada em definições estritas de masculinidade e feminilidade. Consequentemente, criminaliza a diversidade sexual e de gênero e impõe a maternidade como destino obrigatório para todas as mulheres.

Como parte dessas relações de dominação, as mulheres são consideradas inferiores. Essa construção está ancorada na misoginia (ódio, desprezo e repulsa contra as mulheres). O resultado é um reconhecimento das mulheres como se fossem coisas, o que se traduz em estereótipos, desqualificação, violência, abuso e estupro desde a infância. E uma marca desse modelo é a invisibilidade histórica de grande parte do trabalho realizado pelas mulheres, bem como de sua participação política e de seu conhecimento, e sua exclusão dos espaços de decisão.

## 2. RESISTÊNCIA E ALTERNATIVAS CONSTRUÍDAS PELAS MULHERES

A partir dos meados dos anos 1970<sup>1</sup> no bojo do crescimento da resistência e da mobilização conta a ditadura, formou-se um amplo movimento de mulheres plural e diverso. Isso posicionou as mulheres como um sujeito político portador de uma

1. Desde o início dos anos 70 já havia pequenos grupos nas universidades debatendo feminismo e 1975 é datado como marco da retomada do feminismo no Brasil, em 76 é organizado o Movimento Feminino pela Anistia e o Jornal Brasil Mulher, em 1978 o jornal *Nós Mulheres*, em 1979 o primeiro congresso da mulher paulista e o movimento de luta por creches, nesse período se formou grupos feministas em vários estados e o Movimento contra a Carestia, só pra citar alguns exemplos.

perspectiva antipatriarcal e feminista, como parte de uma luta por mudanças globais, e que articulou as dimensões de raça e de classe.

Grupos feministas organizaram-se, conectados ao amplo processo, em curso naquele período, de organização do feminismo internacional. Esse setor trouxe com força a necessidade de construção de um movimento autônomo de mulheres, o que hoje chama-se auto-organização das mulheres. Naquele momento, tal organização feminista colocava como pontos de partida, em primeiro lugar, a consciência da enorme quantidade de trabalho realizada pelas mulheres e não reconhecido como tal e, em segundo lugar, a afirmação de que “o pessoal é político”, trazendo para a esfera pública questões antes consideradas do mundo privado, pessoal e íntimo.

Dessa forma, comportamentos machistas, a violência sexista (ou patriarcal), o uso de anticoncepcionais, a questão do aborto, temas ligados à sexualidade passaram paulatinamente a fazer parte da agenda política. Também foi parte dessa agenda o tema da desigualdade salarial, da inserção precária no trabalho, da sobrecarga acarretada com o trabalho doméstico e de cuidados, da necessidade de creches, a questão da igualdade na participação política, dentre outros.

Uma das marcas iniciais da organização do movimento de mulheres nesse período foi a conexão entre feministas dos setores médios (composto por mulheres universitárias, profissionais como médicas, advogadas, economistas, sociólogas) e um amplo movimento popular de mulheres que desenvolveu as lutas contra a carestia, por saúde, creche, asfalto, saneamento básico, transporte coletivo, moradia, etc. Essas lutas tinham características as reivindicações por melhoria das condições de vida, organizadas em âmbito local/territorial. Muitas propostas de políticas públicas foram formuladas a partir desses processos de luta. Na maioria das vezes, as políticas públicas foram construídas em diálogo com trabalhadores públicos desses setores como, por exemplo, no movimento pela Reforma Sanitária.

A organização das mulheres lésbicas também como parte do feminismo também tem a ver com esse processo. Muitos grupos de lésbicas também foram parte do movimento LGBT. A partir dos anos 1990, as mulheres lésbicas organizaram processos de construção de redes e articulações nacionais, fortalecendo a identidade política do movimento lésbico. São exemplos a definição do dia 29 de agosto como Dia de Visibilidade Lésbica, e, em São Paulo, a realização da caminhada lésbica em São Paulo antes da Parada Gay.

A participação e organização própria das mulheres negras é um dos elementos essenciais para compreender a especificidade do feminismo no Brasil. A partir das mulheres negras, a questão do racismo foi colocada desde o fim dos anos 70. Essa organização das mulheres negras é ampla e se estruturou em ONGs e grupos de feministas negras, mas também como parte dos movimentos negros, quilombolas,

movimentos populares dos bairros periféricos e sindical. Suas vozes trouxeram a especificidade da realidade das mulheres negras no conjunto da sociedade e as marcas do racismo na precariedade do trabalho, na solidão, nos maus tratos nos serviços de saúde, dos estereótipos em relação a sexualidade. Questionam o racismo e as hierarquias presentes no interior do conjunto de movimentos, inclusive de mulheres. Atualmente, são as mulheres negras grandes protagonistas das lutas contra a militarização e denunciando o genocídio da juventude negra. De forma particular, as mulheres negras, dentro do movimento de mulheres, trazem também a valorização da cultura negra e novas formas organizativas, novos discursos e análises do processo histórico de participação feminina.

As mulheres rurais e camponesas, das águas e das florestas constituem um amplo setor do movimento de mulheres no Brasil. Construíram uma grande capacidade de articulação e coordenação, com ações muito massivas, envolvendo uma agenda que questiona a desigualdade patriarcal, o agronegócio, a mercantilização da natureza ao mesmo tempo em que constrói alternativas, tais como a luta pela reforma agrária, a luta pelo babaçu livre, a agroecologia e a defesa dos povos indígenas, suas terras e suas culturas.

A organização das trabalhadoras assalariadas dentro dos movimentos sindicais teve um impacto grande tanto no geral do movimento de mulheres como do movimento sindical. No Brasil, a organização sindical tornou-se parte do movimento de mulheres. Pelo enraizamento dos sindicatos, essa organização garante uma dinâmica nacional forte. Aqui, há que destacar a luta pela participação nos espaços de decisão dos sindicatos, primeiro com as cotas de 30% para mulheres e depois com a paridade de 50% de mulheres nos cargos de direção.

O fato é que hoje, em quase todos os setores dos chamados movimentos mistos, há processos de auto-organização e construção de agendas próprias das mulheres: economia solidária, agroecologia, deficientes, atingidos por barragens, estudantil, entre outros. Por fim, há que se destacar que há uma nova geração em movimento de jovens estudantes, da periferia, negras, em todos esses movimentos já citados e em várias outras formas de organização como coletivos, grupos culturais etc.

Além desse processo das organizações de mulheres, há também a atuação de militantes feministas em alguns partidos de esquerda. Essa atuação impactou a organização de mulheres nas bases partidárias. Um dos resultados é que se ampliou o debate partidário sobre políticas públicas para a igualdade e também sobre a representação das mulheres nos espaços de poder e decisão.

Um projeto para o Brasil tem que avançar no reconhecimento das mulheres como sujeitos políticos e de sua enorme contribuição ao conjunto do que é construído em nossa sociedade. Esse amplo processo de organização das mulheres construiu uma plataforma política que propõe uma mudança radical do atual modelo e que se

desdobra em várias propostas de políticas públicas. Da mesma forma que não existe “Estado neutro” do ponto de vista de classe, tampouco existe do ponto de vista de gênero, raça ou etnia. O Estado pode exercer sua responsabilidade de forma consciente e explícita na elaboração de políticas de igualdade entre homens e mulheres, com vistas a se contrapor aos efeitos negativos das forças sociais, culturais e de mercado que produzem as desigualdades entre mulheres e homens e a maior exclusão social das mulheres.

### **3. QUAIS PROBLEMAS SÃO CAUSADOS?**

Atualmente, em todos os indicadores relacionados ao patriarcado, ao racismo, à opressão da sexualidade e à desigualdade das mulheres trabalhadoras, o Brasil está sempre entre os países que mais comete violações. É o genocídio da juventude negra, o feminicídio, o estupro e a violência patriarcal cotidiana, o assassinato da população LGBT, a não representação política dessa população. Uma profunda desigualdade econômica entre negros(as) e brancos, entre mulheres e homens, índices alarmantes de tráfico de pessoas, em particular mulheres, prostituição, abuso sexual de crianças e adolescentes.

As mulheres ainda não são reconhecidas como sujeitos plenos e, para uma grande parte da sociedade e mesmo das forças políticas, continuam sendo vistas a partir de seu lugar na família. As mulheres trabalhadoras enfrentam uma jornada extensa. Sobrecarregadas com o trabalho doméstico e de cuidados, elas não têm direito a autonomia econômica plenamente reconhecida: salários mais baixos, menos opções de trabalho remunerado, ausência de políticas de apoio a reprodução (faltam creches e educação em período integral). Esses fatores precarizam sua inserção no trabalho assalariado. Por isso, mulheres estão concentradas em trabalhos mais precários, sem direitos, com maior informalidade, maior tempo desempregadas, assédio sexual no trabalho, não reconhecimento da sua qualificação, maioria no emprego doméstico, vulnerabilidade à prostituição e ao tráfico. O cuidado com os filhos define e/ou determina suas possibilidades de inserção.

As mulheres negras são a maioria entre as que enfrentam os problemas acima citados, assim como a maioria das responsáveis por famílias monoparentais, adolescentes com filhos(as), o que dificulta ainda mais o acesso a renda. São elas que vivem com mais agudeza as consequências da violência da guerra as drogas (na verdade uma guerra aos pobres) e do genocídio da juventude negra. Enfrentam maior precariedade no que se refere à moradia, acesso ao transporte e outros serviços públicos.

As mulheres rurais têm seus modos de produção profundamente ameaçados pela mineração extensiva e pelo atual modelo agrícola brasileiro, concentrador de terras, centrado no agro e hidronegócio. Nos últimos anos, teve início o reconhecimento

de seu trabalho através da garantia de acesso a algumas políticas públicas. Mas, no que se refere aos avanços para as trabalhadoras rurais, ainda o maior impacto em termos de direitos e políticas públicas é o direito à aposentadoria de um salário mínimo conquistado na constituição de 1988. Hoje esse direito está profundamente ameaçado com a proposta de desmonte da seguridade social.

As quilombolas continuam em sua luta pelo reconhecimento de suas terras; as mulheres indígenas profundamente ameaçadas e criminalizadas; as mulheres que trabalham com o manejo sustentável cada vez mais ameaçadas pela ocupação dos territórios e as pescadoras sem reconhecimento pleno de seu trabalho e que, junto com os homens pescadores, são impedidas de praticar seu ofício pelo avanço da pesca industrial.

As mulheres lésbicas enfrentam discriminação e o não reconhecimento de sua vivência e especificidades, além de uma intensa invisibilidade na sociedade. As mulheres trans (pessoas que foram socializadas como homens mas que a partir de um conflito com essa identidade e com o corpo assumem uma identidade de mulher) são profundamente discriminadas em todos os âmbitos. O mais grave é o alto grau de violência cotidiana que faz do Brasil um dos países no qual mais se assassinam trans e travestis no mundo.

Ainda persiste a discriminação geracional, embora ela ocorra de maneira diferenciada a partir do corte de classe e raça. São as jovens da classe trabalhadora, em particular as negras, em que há um maior índice de gravidez na adolescência, que sentem o impacto mais profundo da discriminação, em sua relação com o estudo e com o trabalho assalariado. Também são as jovens que enfrentam maior vulnerabilidade em situações de interrupção voluntária da gravidez as que têm maiores dificuldade de acesso ao aborto.

Mesmo assim, a questão da violência é transversal a todos os setores, haja vista o grande número de denúncias de assédio, abusos e estupros nas mais diversas universidades. Da mesma forma, as jovens enfrentam assédio constante em todos os espaços em que participam. A imposição de padrão de beleza impacta a todas a partir da construção de um mal-estar permanente com o corpo, mas isso se dá de forma muito mais intensa com as jovens negras.

A exploração sexual desde criança continua um fato cotidiano no Brasil, assim como um grande número de mulheres são vítimas do tráfico interno e internacional para fins de prostituição e para a indústria do entretenimento.

O processo social de saúde e doença das mulheres é definido pelas relações patriarcais, de classe e raça. Como fruto da pressão permanente, violência, sobrecarga de trabalho e má alimentação, é extenso o quadro de depressão, estresse e doenças degenerativas. Também é parte desse processo a existência de maus tratos, em parti-

cular no parto e atendimento em casos de aborto, principalmente entre as mulheres negras. As representações sobre o feminino justificam a percepção e abordagem do atendimento. Por isso, esses maus tratos realizam-se como castigo pelo exercício da sexualidade ou com base na ideia de que as mulheres negras aguentam mais dor e por isso não precisam de certos cuidados ou procedimentos como, por exemplo, anestesia em determinados atendimentos. Outra questão que tem um forte impacto sobre as mulheres é a investida das indústrias farmacêutica e de cosméticos.

A vida das mulheres é profundamente marcada pela violência patriarcal, que atinge as mulheres de todas as classes. As dimensões de classe, raça, geração e as dissidências sexuais fazem com que milhões de mulheres estejam em situação de maior vulnerabilidade.

As mulheres brasileiras sofrem cotidianamente violência simbólica, que pode ser exemplificada pela permanente desqualificação e assédio das mulheres. Isso ainda pauta grande parte da publicidade e dos meios de comunicação e, em geral, abrange toda a indústria cultural. Exemplos disso são as centenas de letras de músicas de vários ritmos, misóginas e sexistas.

Quando essa realidade é traduzida em números, mesmo considerando as limitações nos levantamentos estatísticos, temos no Brasil uma situação alarmante. No dia 8 de março de 2017, o Instituto Datafolha divulgou que 22% das brasileiras sofreram ofensa verbal no ano passado, um total de 12 milhões de mulheres. Além disso, 10% das mulheres sofreram ameaça de violência física, 8% sofreram ofensa sexual, 4% receberam ameaça com faca ou arma de fogo. E ainda: 3% ou 1,4 milhões de mulheres sofreram espancamento ou tentativa de estrangulamento e 1% levou pelo menos um tiro. Das que sofreram violência, 52% se calaram. Apenas 11% procuraram uma delegacia e 13% preferiram o auxílio da família. O agressor, na maior parte das vezes, é um conhecido (61% dos casos). Em 19% dos casos, eram companheiros atuais das vítimas e em 16%, ex-companheiros. Dentre as agressões mais graves, 43% ocorreram dentro da casa das vítimas, enquanto 39% nas ruas. Os assédios mais graves aconteceram entre adolescentes e jovens de 16 a 24 anos e entre mulheres negras. Só entre as vítimas de comentários desrespeitosos, 68% eram jovens e 42% mulheres negras. Já em assédio físico em transporte público, 17% eram jovens e 12% negras. O Mapa da Violência 2016, por sua vez, apontou que em 2013 quase 5 mil mulheres foram assassinadas, mais da metade delas por familiares. São 13 mulheres assassinadas a cada dia!

O Brasil é um dos países com mais baixo nível de representação das mulheres nos atuais espaços institucionais de poder, sendo apenas 10% em média das parlamentares em níveis municipal, estadual e federal. Não existe uma verdadeira democracia onde as mulheres são sub-representadas nos espaços de poder e decisão.

#### 4. ESTRATÉGIAS PRINCIPAIS PARA ENFRENTAR ESSES DESAFIOS

Essa definição deve estar integrada ao que já consta nos paradigmas do Projeto Brasil, que é um programa a partir da perspectiva da classe trabalhadora. Trata-se de como articulá-la com as outras formas de dominação e opressão. A elaboração do projeto como um todo deve incorporar a dimensão antipatriarcal e feminista como estruturante da proposta. Mulheres não se referem apenas a um capítulo do projeto, embora ainda seja necessário ter um capítulo específico para visibilizar essa dimensão. Mas é necessário dar o passo seguinte, ou seja, é necessário que os outros capítulos incorporem e que haja coerência entre todos. Isso é fundamental para romper com a visão androcêntrica, que olha o mundo a partir da experiência masculina. Isso é fundamental para que possamos superar os atuais limites do debate, pelos quais o patriarcado é no máximo chamado de “gênero” ou “mulheres” e as propostas se dão em geral apenas nos seus aspectos culturais ou de políticas afirmativas.

Um elemento central é buscar a superação da divisão sexual do trabalho, que garante a separação entre produção e reprodução e pela qual os homens, como grupo social, apropriam-se do tempo e do trabalho das mulheres. A partir dessa superação é que se poderá avançar na relação entre produção e reprodução, público e privado, cultura e natureza, político e pessoal.

O acúmulo do feminismo neste sentido se refere a outra forma de organizar as relações entre produção, reprodução e consumo, em termos de buscar um equilíbrio que desloque a produção do objetivo principal da organização econômica. Isso implica um reconhecimento da economia para além do monetário, e a compreensão do trabalho que garante as condições de vida para além do emprego. A proposta feminista de autonomia econômica, dessa forma, vai além da autonomia financeira e envolver a garantia de serviços públicos que apoiem a reprodução social.

Para a superação da exploração, dominação e opressão, o feminismo afirma a igualdade como motor que engendra novas relações sociais, onde poderá florescer a diversidade. Com a superação de relações baseadas na mercantilização das pessoas e da vida, a solidariedade será o fio condutor que garantirá a construção de práticas orientadas pelo respeito à autonomia e à liberdade de todas e todos.

#### 5. PRINCIPAIS MEDIDAS (POLÍTICAS PÚBLICAS) A SEREM ADOTADAS

##### 5.1. TRABALHO E AUTONOMIA ECONÔMICA

As políticas universais são fundamentais – como garantia de acesso à seguridade social, com acesso universal da aposentadoria. São elas: valorização do salário mínimo, para que este cumpra um papel de redistribuição da renda e atue como regulador do leque



salarial; políticas de apoio à reprodução social, tais como creches, educação em período integral, restaurantes e lavanderias públicas; garantia de acesso à educação e formação profissional com medidas para superar a “guetização” das mulheres nas áreas conhecidas como femininas.

As políticas universais devem ser combinadas com políticas de ação afirmativa, tais como: políticas específicas para mulheres negras, trabalhadoras rurais e mulheres camponesas e todos setores das águas e florestas; políticas voltadas para garantir o acesso à educação de mães e adolescentes; programas específicos para atendimento de populações vulneráveis, como prostitutas, mulheres com deficiência e as jovens alvo do tráfico.

É necessário que a luta pela moradia adequada considere a necessidade de articulação de repostas coletivas às demandas do cuidado e da alimentação, como conjuntos habitacionais com cozinhas, bibliotecas e outros espaços de convivência coletivos. O sentido dessa proposta é propiciar outra forma de organização do trabalho que garante no cotidiano a produção do viver. Essa forma de organização também contribui para a construção de socialização e vínculos comunitários a partir do cuidado. Outro aspecto importante é a necessidade de diminuição do tempo gasto no trabalho e no transporte, com a descentralização de espaços públicos de lazer e cultura e criação de equipamentos que incentivem ações coletivas e participativas.

Finalmente, as políticas públicas devem abranger políticas de acesso aos alimentos saudáveis e à gestão coletiva do abastecimento, incluindo políticas educativas que busquem superar o consumo alienado. Para tanto, é necessário enfrentar a sobrecarga de trabalho das mulheres.

## 5.2. AUTONOMIA PESSOAL E SOBRE O CORPO

Dentre as medidas relativas à autonomia pessoal e sobre o próprio corpo, destacamos: modificar legislações que criminalizam a autonomia e o direito das mulheres decidirem sobre a maternidade, de modo a garantir que o aborto seja descriminalizado e realizado no sistema público de saúde; implantação da política de saúde integral das mulheres, garantindo a perspectiva feminista que considera as mulheres como sujeitos que inclui o exercício dos direitos reprodutivos, abordando anticoncepção, mortalidade materna, violência obstétrica, aborto inseguro e mortalidade e morbidade; adoção de uma política de erradicação da violência, que atue no conjunto da sociedade e que busque romper com as práticas patriarcais ainda prevaletentes nos três poderes; estruturação de serviços de acolhimento e assistência às mulheres; organização de campanhas de conscientização da população, para que a violência torne-se algo inaceitável na sociedade; criação de amplas campanhas educativas sobre os direitos das mulheres, que combatam o machismo e as atitudes violentas dos homens, motivando toda a sociedade a denunciar todo e qualquer ato de violência

contra as mulheres; exigir dos meios de comunicação de massa um compromisso de combate à violência, e que estes modifiquem a forma como veiculam imagens e informações que reforçam a desigualdade das mulheres; garantir que o sistema nacional de educação efetive uma educação de qualidade e não discriminatória, que objetive formar homens e mulheres de forma igualitária, e em igualdade de condições para o mundo do trabalho; construir mecanismos de democratização do poder e efetiva democracia participativa que garantam a paridade entre homens e mulheres e a representação proporcional da pluralidade de sujeitos da sociedade brasileira.

Para tanto, as forças populares e energias sociais transformadoras e criadoras que devemos mobilizar são o movimento de mulheres, o que inclui as organizações de mulheres e também mulheres organizadas em movimentos mistos do campo popular; os movimentos aliados ao movimento de mulheres (camponeses, negros, sindicalistas, ecologistas, LGBTs, moradia etc.); setores progressistas das universidades, juristas, profissionais da saúde, educação e meios de comunicações contra-hegemônicos.

**PROJETO**  
**BRASIL** ◀  
**POPULAR**

COORDENAÇÃO:  
NALU FARIA



PROJETO  
 **BRASIL**   
**POPULAR**

GT DE  
**TRANSPORTES**  
E LOGÍSTICA

## MOBILIDADE TERRITORIAL PARA UMA NAÇÃO SOCIALMENTE IGUAL, INTEGRADA E TOTALMENTE LIVRE

### SOBRE O QUE FAZER

O objetivo do Projeto Brasil Popular é pensar o país no curto, médio e longo prazos. Temos como tarefa pensar em soluções que vão resolver alguns problemas de imediato, para que o país volte a crescer distribuindo renda, e outros de caráter estratégico, que vão nos colocar como uma nação desenvolvida em que os benefícios sejam usufruídos por todos, com ampla democracia participativa e sustentabilidade social e ambiental.

Dentro dessas premissas, qual a nossa utopia como sujeitos atuantes dentro das discussões sobre os transportes e a logística no Brasil? Como esse importante setor pode contribuir para que a construção de uma nação soberana e desenvolvida? Quais as possibilidades de construção de uma cadeia produtiva para o setor que possa reativar a industrialização no país? Como sujeitar os objetivos aos interesses do povo brasileiro e não do mercado? Quais os desafios para implementar uma nova matriz de transportes que use de forma intensiva a ferrovia e a hidrovia no transporte de cargas? Como reativar os trens de passageiros regionais e construir redes de alta velocidade, ligando os principais centros do país? Qual o papel que cabe ao setor privado na montagem de um projeto soberano de nação nos transportes? O que fazer para que tenhamos portos mais dinâmicos e públicos? Quais arcabouços institucionais temos de construir para poder implementar um sistema de transportes que atendam as expectativas do povo brasileiro? Como construir um fundo para infraestrutura de transportes, que garantam recursos para implementar os projetos? Como integrar as diversas regiões do país? Como promover a integração com a América do Sul? Como fomentar a cabotagem no país? Como construir uma empresa de transporte marítimo no país? Como construir centros de pesquisa para fomentar o desenvolvimento de novos meios de transporte? Quais empresas públicas devemos propor serem criadas para que o país consiga obter os seus objetivos de nação? Como racionalizar e melhorar a logística, construindo redes sistêmicas em que as cargas, através de vários modos de transportes cheguem ao seu destino? Como continuar na democratização do acesso ao modo aeroviário, essencial para um país que é continental? Como garantir que as estradas vicinais tenham pavimento para que a população que reside na zona rural não padeça com a poeira nem com a lama

e possa fazer as viagens de modo seguro, principalmente a agricultura familiar poder escoar a sua produção? Como duplicar as rodovias que tenham tráfego intenso? Como melhorar o transporte rodoviário de passageiros interestadual? Como prover ações integrando cada região de acordo com as necessidades de cada uma? Como envolver a população, sindicatos, universidades e empresários? O que fazer com as agências reguladoras? Qual o papel dos empresários dentro desse novo contexto?

Essas são apenas as primeiras indagações que fazemos, há muitas delas que aparecerão no decorrer desse projeto que é um grande desafio para todos nós.

## NOSSAS UTOPIAS

Nossas utopias colocam os interesses do povo brasileiro em primeiro plano em detrimento dos interesses do mercado, que apenas querem aumentar a taxa de exploração do povo brasileiro para obter lucros cada vez maiores. Eles representam menos de 1% da população brasileira, mas detém a hegemonia através da ideologia dos aparelhos de Estado, que fazem com que a maioria da população seja conduzida de acordo com os interesses dessa minoria.

Nesse projeto não haverá preocupação em propor que empresas públicas sejam criadas. O importante é que a população tenha os bens e serviços que necessitam e a soberania do país para defender os nossos interesses. Não ficaremos presos aos interesses ideológicos que permeiam o país atualmente, fruto do adestramento feito pela mídia, de acordo com os interesses dos países centrais e instituições multilaterais. É o chamado complexo de vira-lata, tão em alta atualmente.

Se no passado o Brasil não tivesse insurgido-se contra os economistas conservadores e a mídia e criado empresas que defendiam o interesse público, em detrimento do privado, ainda hoje estaríamos usando candeeiros em vez de luz elétrica, importando aço, e não teríamos telecomunicações confiáveis. Tudo isso existe atualmente graças a empresas públicas que construíram o Brasil moderno. Há vários setores nos quais o mercado não tem interesse, pelo risco, pelo volume de capital envolvido ou por exigir lucros exorbitantes. Nesse caso, entraremos com uma empresa pública.

E os fundamentalistas, defensores dos interesses privados em detrimento do público não venham com essa de eficiência e outras falácias, pois a crise de 2008, nos Estados Unidos mostrou que tudo isso é pura ideologia, várias empresas quebraram e o governo estadunidense teve de gastar trilhões de dólares de recursos de impostos para salvá-las.

Seguiremos a máxima de Deng Xiaoping, de que não importa a cor do gato e sim se ele caça ratos, só que de forma inversa, pois Deng Xiaoping referiu-se a presença privada na economia chinesa. E, ironia da história, entre as maiores empresas do

mundo atual, várias delas são públicas chinesas, que estão a serviço do seu povo para promover o desenvolvimento.

O Plano de Aceleração do Crescimento – PAC apresentou uma tecnologia inovadora na seleção, implantação e acompanhamento de projetos, com prestação de contas à sociedade no desenvolvimento de cada um durante um período de tempo. Queremos aproveitar esse processo de estruturação dos projetos do PAC, agregando uma ampla discussão com a população, inclusive com referendo para grandes projetos, sobre quais obras devem ser tocadas, de forma a beneficiar a todos. A transparência deve ser total, antes da definição dos projetos, durante a licitação e construção das obras.

No Brasil ocorre atualmente uma inversão: a fase de discussão dos projetos com o povo brasileiro é praticamente inexistente, mas as obras se arrastam por décadas; queremos mudar isso, aumentar o tempo de discussão, formular bons projetos e licitar no estágio executivo para que as obras sejam feitas o mais rápido possível.

Um dos marcos legais a ser proposto é o Relatório de Impacto Social – RIS de cada obra a ser construída, junto com o EIA-RIMA, que mede o impacto ambiental. O RIS deve medir o grau de desconforto para a população atingida pelas obras, o impacto econômico durante a construção e o que ela representará na geração de emprego e renda regional. Se as externalidades negativas causadas pelas obras superarem os ganhos para a sociedade, essas não deverão sair do papel e outras soluções devem ser buscadas.

## **O GOLPE, A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL E A EXPERIÊNCIAS DOS ÚLTIMOS 30 ANOS**

A partir do golpe, com a implantação de um governo ilegítimo, sem apoio popular e subordinado aos interesses do capital nacional e internacional, há a imposição da agenda neoliberal derrotada nas urnas pelo PT nas últimas quatro eleições presidenciais. Inicia-se um processo de desmonte do Estado, comprometendo a Soberania Nacional com a entrega das nossas riquezas naturais, e a retirada de direito dos trabalhadores e a extinção dos programas sociais implantados nos governos do PT.

O processo começa com a eleição de Fernando Collor em 1989, quando, pautado pelo Consenso de Washington, inicia-se o desmonte da gestão dos transportes no Brasil. Conhecido também como neoliberalismo, era a política que o governo dos Estados Unidos preconizava para a crise econômica dos países da América Latina.

Pregava que o funcionamento da economia deveria ser entregue às leis de mercado; a abertura da economia por meio da liberalização financeira e comercial e de eliminação de barreiras aos investimentos estrangeiros; amplas privatizações; a redução de subsídios e gastos sociais por parte dos governos; e a desregulamentação do mercado de trabalho, para permitir novas formas de contratação que reduzissem os cus-

tos das empresas. Este período é também marcado por modificações na estrutura de Estado, onde o destaque foi dado para a chamada “Área Econômica do Governo”. Com isso, o Ministério dos Transportes passa a ter um papel subsidiário na questão do planejamento e gestão da infraestrutura dos transportes.

Ainda que a administração FHC tenha retomado a prática da elaboração de planos plurianuais “Brasil em Ação” e “Avança Brasil”, pouco se avançou na execução das obras relacionadas nesses programas, em função ao forte contingenciamento orçamentário, definido pelas regras do FMI, que condicionava os investimentos em infraestrutura às folgas do *superavit* primário, que por sua vez era afetado pelas crises na economia mundial globalizada.

A ação do Estado passa a promover a descentralização de atividades exercidas por órgãos e empresas públicas para o setor privado e para as esferas estaduais e municipais, ao lado da mudança do foco da atuação governamental das atividades de produção de bens e serviços para o desempenho de funções regulatórias. Em 2002, no último ano do governo FHC, através da Lei 10.233, de 2001, extingue o GEI-POT, DNER, a RFSA e cria o DNIT, a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Quando o PT assume o governo federal em 2003, define como prioridade o combate à fome e a solução dos problemas da economia do país deixadas pelos governos anteriores. Nos Transportes, mesmo sem ser a prioridade do governo, muito se avançou nestes doze anos.

O primeiro avanço foi na reorganização dos órgãos e instituições do setor. A criação do Ministério das Cidades, que separa o transporte como indutor da qualidade de vida da população dos transportes como fator de desenvolvimento econômico, tarefa essa do Ministério dos Transportes; a criação da Secretaria de Portos, que de certa forma supre a ausência de um órgão responsável para cuidar do transporte aquaviário, uma vez que a Portobrás havia sido extinta no governo Collor; a criação da Secretaria da Aviação Civil, mudando o conceito da Aviação Civil como assunto de segurança nacional e fazendo com que os aeroportos deixassem de se vistos como base de operação militar e passassem a ser planejados como locais de transferência de pessoas e mercadorias; a reformulação do papel da Valec - estatal sobrevivente do processo de privatização da Companhia Vale do Rio Doce, que assume a missão de construir a Ferrovia Norte Sul e passa a ter uma função estratégica no resgate da infraestrutura de transportes ferroviários no país, preenchendo o vácuo deixado com a extinção da Rede Ferroviária Federal; a criação da EPL – Empresa de Planejamento e Logística S/A, através da qual o Estado brasileiro aumenta seu papel articulador de planejamento, formulação de políticas e efetiva gestão dos assuntos de transportes, definindo uma nova modelagem para concessões de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.





Mas o grande avanço do governo do PT nesses anos, a grande diferença quando comparamos aos governos neoliberais, foi sem dúvida a criação do PPI - Programa Piloto de Investimento, que antecedeu o PAC, cuja importância maior foi retirar determinados investimentos em infraestrutura da contabilidade do *superavit* primário, rompendo de vez com a tutela do Fundo Monetário Internacional - FMI na gestão da infraestrutura do país e com a política neoliberal imposta até então pelo Consenso de Washington. Nos governos de Lula e Dilma, os transportes avançaram e passaram a cumprir seu papel social, deixando de ser apenas uma forma de acumulação de capital a privilegiar apenas os grandes empresários e a fazer que o Brasil limitasse-se apenas a ser um exportador de produtos primários.

## CIRCULAÇÃO, TRANSPORTES, LOGÍSTICA E A INTERMODALIDADE<sup>1</sup>

A circulação, o transporte e a logística devem ser pensados de forma sinérgica, como manifesta Márcio Rogério Silveira<sup>2</sup>:

“a circulação não deve ser compreendida apenas como movimento de mercadorias, de pessoas e de informações que produzem o espaço, mas sim como atributo fundamental do movimento circulatório do capital e da sua reprodução. Assim, deve-se entender a circulação em uma forma totalizadora, o transporte de maneira associada às lógicas de deslocamento de mercadorias e de pessoas no espaço urbano e regional e a logística como estratégias, planejamento e gestão de transportes e de armazenamento. Esta última, por sua vez, não compreende os meios, as vias de transportes e os fixos, contudo, muitas vezes, acaba por mitigar alguns gargalos infraestruturais”.

Já a intermodalidade é o uso integrado de vários modais para se obter o deslocamento de mercadorias e de pessoas da forma mais racional e rápida no território.

O Termo “transporte” (século XVIII) é derivada do verbo “transportar” e quer dizer “levar de um lugar a outro”<sup>3</sup>. Grandes obras de infraestrutura de transportes como a construção da Primeira Ferrovia Transcontinental (1863-1869), nos Estados Unidos, que ligou os dois oceanos e possibilitou a ocupação do oeste estadunidense, a construção dos canais de Suez e do Panamá, da Ferrovia Noroeste no Brasil, assim como outras intervenções humanas sobre o meio natural têm o efeito de produzir espaço geográfico, que é o resultado das atividades humanas e das sociedades sobre o meio, com amplas transformações sociais, geopolíticas e geoeconômicas. O transporte integra regiões e possibilita a ocupação do território e a produção do espaço, estando sempre dentro da lógica capitalista por acelerar o processo de circulação do capital e, por conseguinte, da produção de mais-valia.

A logística teve origem militar, desenvolvida principalmente pelos Estados Unidos para o desembarque na Normandia, sendo posteriormente incorporada ao mundo dos negócios, chamada de “logística corporativa”, que assumiu importante papel

1. Para ter um quadro completo sobre os modais de transportes e a mobilidade territorial ler o livro *Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial*, organizado por José Valente, com participação do Afonso Carneiro e do Eduardo Guterra, publicado pela Fundação Perseu Abramo em 2013 e que pode ser baixado em [https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/mioloValentefinal\\_28\\_01-1.pdf](https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/mioloValentefinal_28_01-1.pdf)

2. Márcio Rogério Silveira, “Evolução e Conceitos Básicos: Circulação, Transportes e Logística”, in *Circulação, Transportes e Logística*, Márcio Rogério Silveira (Org.), Editora Outras Expressões, São Paulo, 2011.

3. Márcio Rogério Silveira, *op. cit.*

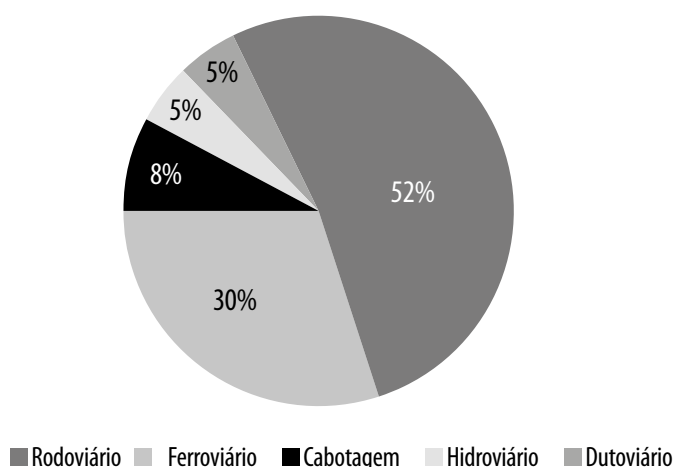
na lógica das corporações para alcançarem mercados globais e implantarem cadeias globais de produção.

**PROJETO  
BRASIL  
POPULAR**

Dentro do pós-fordismo, que David Harvey chamou de acumulação flexível, a logística corporativa foi uma das estratégias globais para expansão do capital oligopólico e financeirização da economia, também conhecida como globalização.

Já a logística do Estado são os meios oferecidos para a circulação de pessoas e cargas no território, através da implantação de infraestruturas de transportes, regulação, fiscalização de modo que haja mobilidade territorial. O Estado brasileiro tem sido refém dos ditames do mercado, que só age impulsionado pelo curto prazo e pela maximização do lucro, através do investimento no modal rodoviário, com grande impacto social, ambiental e mesmo repercutindo no médio e longo prazos na capacidade das empresas de se manterem competitivas, por ter de usar uma logística baseada no caminhão, com pagamento de pedágios caros, que impactam em toda a cadeia produtiva.

GRÁFICO 1 – PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS NA MATRIZ DE TRANSPORTE BRASILEIRA



Fonte: Plano Nacional de Logística e Transportes 2007

Como se nota no gráfico, há um desbalanceamento da matriz de transportes no Brasil, em que o modal rodoviário ocupa a maior relevância, em detrimento do ferroviário e hidroviário.

Por falta de infraestrutura de transporte, a intermodalidade é pouco utilizada no país. Ela requer o uso de vários modais, de acordo com a distância, a quantidade e o peso. Se o país não oferece outros meios, resta usar o que é ofertado, o modal rodoviário, o que impacta em toda cadeia logística.

Os empresários também se esforçam em produzir a preços competitivos. Contudo, por depender de uma logística cara e as vezes ineficiente, acabam por ter que incor-

porar custos maiores, devido utilização de meios de transportes com maiores custos operacionais, impactando diretamente no preço final do produto disponibilizado.

Outro problema que temos em nossa logística, em muitos casos devido à falta de um transporte ferroviário, capaz de atrair cargas para si, chama-se pedágio, os quais poderiam ser extintos caso as cargas que viajam hoje de caminhão fossem incentivadas a trafegar sobre trilhos, como na Suíça. O pedágio não precisaria existir ou teria um preço muito menor, se as cargas fossem deslocadas pelas estradas de ferro.

Afinal, quem paga o pedágio é o indivíduo, que circula com seu veículo de passeio pela rodovia e até mesmo o povo; já os caminhões, que mais contribuem para o deterioração das estradas rodoviárias não pagam, pois repassam seus custos de pedagiamento para a mercadoria transportada.

Isso significa que um indivíduo, morador da cidade do Rio de Janeiro, que não tem veículo automotivo e compra um saco de arroz produzido no Rio Grande do Sul, estará pagando o pedágio, mas quem promoveu um maior desgaste da rodovia, não.

## **MODAL FERROVIÁRIO**

No século XIX houve a invenção das ferrovias, quando, em 1825, na Inglaterra foi inaugurada a primeira linha ligando duas cidades. A partir de então houve a aceleração da construção das estradas de ferro no mundo, entrando até os anos 1930 do século XX, quando as rodovias começaram a tomar o lugar das ferrovias.

As rodovias pela maior versatilidade, rapidez de construção e lobby das corporações automobilísticas e petroleiras, avançaram pelo século XX, ocupando o lugar no transporte de cargas e passageiros que antes eram das ferrovias.

O auge da implantação ferroviária ocorre em 1917, quando o mundo chegou a ter 1,6 milhão de quilômetros de trilhos. Somente os Estados Unidos tiveram uma malha que chegou a 406,5 mil quilômetros<sup>4</sup> em 1916.

Desde então, segundo a União Internacional das Ferrovias - UIC (2004), houve uma inversão e o mundo mal passa do um milhão de quilômetros, com desativação na média de 30% das ferrovias. Nos Estados Unidos as ferrovias perderam 250 mil quilômetros, restando atualmente 156.300 quilômetros<sup>5</sup>.

Esse processo ocorreu no mundo inteiro, no Japão, na Europa Ocidental, na Argentina e também no Brasil. As ferrovias atualmente são usadas para transporte de cargas de grande volume, baixo valor agregado e longas distâncias.

4. Dados da tese de José Eduardo Sabóia Castello Branco, em 2008, na COPPE-UFRJ

5. Citado em Branco, 2008, *op. cit.*

Por causa do efeito estufa, o mundo vai ter de rever o papel das ferrovias nos transportes de passageiros e cargas, o que já ocorre na China, que saiu na frente e de modo muito veloz implantou, em 2017, mais de três mil quilômetros de ferrovias, gastando US\$ 123 bilhões<sup>6</sup>. A malha chinesa atingiu 127 mil quilômetros, com 25 mil sendo de alta velocidade. A meta da China é nos próximos anos implantar anualmente em média 2.100 quilômetros de ferrovias.

O investimento em ferrovias da China é parte da estratégia de, através da construção de infraestrutura logística, atenuar os efeitos da crise econômica para que a economia chinesa não perca dinâmica.

Além do investimento no próprio território os chineses estão interligando o continente asiático com a Europa. Em 18 de janeiro de 2017, a BBC<sup>7</sup> noticiou que um trem saiu de Yiwu, no sudeste da China, atravessou sete países, transportando 44 contêineres contendo produtos de alto valor agregado, e chegou a Londres, percorrendo 12 mil quilômetros em 18 dias.

Em 17 de outubro de 2016, outro trem saindo da mesma cidade chegou a Madrid, percorrendo 13 mil quilômetros. Há rotas também para a Alemanha (10.299 quilômetros), França, Afeganistão, Irã (10.399 quilômetros), Polônia, entre outros 15 destinos europeus. Esses trens fazem a viagem em tempo bem inferior do que se fosse por navio.

A viagem feita por esses trens antecipa o grande projeto geopolítico e geoeconômico chinês Iniciativa Cinturão Estrada – ICE, o restabelecimento da antiga Rota da Seda, que pretende ligar por terra e mar todo o continente euroasiático.

A China está demonstrando ao mundo o quanto as ferrovias continuam importantes e nas próximas décadas a tecnologia de levitação magnética deve impulsioná-las mais ainda, atingindo velocidade similar à do avião.

O custo do frete do modal ferroviário, é cerca de um terço mais barato do que o rodoviário, com impacto ambiental bem menor, representando uma alternativa de transporte mais eficiente do que o rodoviário.

No Brasil, a primeira ferrovia data de 1854, partindo do Rio de Janeiro, e o processo de desenvolvimento ferroviário pode ser resumido na primeira fase que vai de 1854-1930. O país não passou por um processo de reestruturação das suas ferrovias como ocorreu em vários outros do mundo.

Entre os anos de 1873, quando o país tinha 1500 quilômetros de ferrovias, e o de 1930, quando chegou a 32.500<sup>8</sup>, a média de crescimento anual foi de 543 quilômetros. Já nos anos 1950, o modal rodoviário tinha ultrapassado o ferroviário na matriz de transportes, com 40% do total das cargas transportadas.

6. Dados do portal Xinhua "China cumpre metas anuais de investimentos em ferrovias" (02/01/2018) na página [http://portuguese.xinuanet.com/2018-01/02/c\\_136866527.htm](http://portuguese.xinuanet.com/2018-01/02/c_136866527.htm)

7. All Aboard the China-to-London freight train, <http://www.bbc.com/news/business-38654176>

O crescimento das ferrovias no Brasil ocorreu em função da necessidade de transportar o café, que até então era feito sobre mulas, onerando o frete e aumentando o tempo de chegada até o porto.

Não houve preocupação com a interligação das linhas e padronização técnica (o país teve várias bitolas, sendo a mais comum a métrica). Esse crescimento, voltado para exportação, geralmente com sentido interior-costa, não estava inserido num projeto de desenvolvimento econômico e integrador das regiões.

Após o golpe civil militar de 1964, vários trechos de ferrovias foram desativados, levando em consideração apenas os aspectos financeiros e deixando muitos pequenos municípios sem interligação com os grandes centros, condenando-os ao atraso econômico e social.

No Brasil, como já foi ressaltado, as ferrovias não passaram pelo processo de reestruturação, com renovação das vias, visto que a maior parte da malha data do século XIX e início do XX e precisa de readequação geométrica, troca de trilhos, material rodante moderno, solução dos conflitos urbanos com construção de contornos ferroviários, ocupação da faixa de domínio, muitos pontos de passagem de nível, entre outros.

A concessão realizada entre 1996 e 1998<sup>9</sup>, da malha ferroviária brasileira, não expandiu a rede. Pelo contrário, nesse período foram desativados cerca de 10 mil quilômetros. As empresas privadas pegaram os principais corredores exportadores de minério de ferro e soja e os dinamizaram, enquanto vários trechos, mesmo existindo carga, foram abandonados, conforme relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo sobre a situação do sistema ferroviário do Estado<sup>10</sup>, em que foi proposta a extinção da operadora América Latina Logística - ALL, absorvida pela Rumo, em 2010. No relatório, ficou evidente a falta de investimento e de manutenção, a venda de material ferroviário de propriedade da união e o abandono de vários trechos no Estado de São Paulo.

Ao longo dos anos o transporte ferroviário brasileiro vem deixando de ser abrangente para ser mais seletivo, aumentando sua produção, porém atendendo um número reduzido de clientes, basicamente aqueles que compõem os grupos que adquiriram as malhas em leilões oferecidos pelo governo.

Tal forma de concessão levou as ferrovias a operarem com larga faixa de tarifas, possibilitando a concessionária a praticar preços menores para os casos de transporte de interesse dos controladores da ferrovia e preços mais altos, até por vezes maiores que o concorrente rodoviário, para aqueles clientes de pouca produção ou concorrentes.

Isso posto, está mais do que claro a necessidade de se implantar novas estradas de ferro, assim como também de aproveitar as linhas existentes para serviços de trans-

8. Dados da dissertação de mestrado de Tiffany Ide Hashiba, "Metodologia para escolha de modal de transporte, do ponto de vista da carga, através da aplicação do método de análise hierárquica" de 2012, na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

9. Houve aumento da carga puxado principalmente pela demanda chinesa de commodities e soja. Não foi feito um planejamento estratégico de transportar carga com valor agregado, através de contêiner em larga escala e previsão de investimentos pelas operadoras para expandir a rede e os serviços.

10. A matéria pode ser lida no link <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=297435>

porte regional, mantendo-as em bom estado. Muito importante é o compartilhamento das vias para outras operadoras, decisão que ainda não se conseguiu chegar a um consenso no país.

A velocidade dos comboios ferroviários caiu para o menor nível histórico, 15 quilômetros horários<sup>11</sup>, por falta de investimento; só para lembrar, a velocidade da primeira ferrovia do mundo a vapor, em 1825, atingia 46 quilômetros por hora.

No Brasil, a construção de uma linha férrea, em pleno século XXI, é um parto de montanha, ao contrário do século XIX, quando eram construídas com pás, picaretas e mulas. Vários projetos estão paralisados ou avançando muito lentamente.

## MODAL RODOVIÁRIO

A invenção do automóvel no final do século XIX e o rápido desenvolvimento tecnológico no início do século XX fizeram com que as rodovias ganhassem impulso na primeira metade desse século.

TABELA 1: PARTICIPAÇÃO RELATIVA DE CADA MODO NO SISTEMA DE TRANSPORTES DE DIFERENTES PAÍSES

PAÍSES	RODOVIA	FERROVIA	HIDROVIA
Rússia	8	81	11
Estados Unidos	32	43	25
Canadá	43	46	11
Áustria	49	45	6
Austrália	53	43	4
México	55	11	34
Brasil	58	25	17
Alemanha	71	15	14
França	81	17	2

Fonte: PNLT (2007)

Como podemos observar pela tabela 1, nos grandes países do mundo, a ferrovia ocupa lugar principal nos transportes de cargas, principalmente na Rússia, onde a matriz ferroviária representa 81% do total transportado, em contraponto à França, em que o modal rodoviário representa 81%. Isso se explica porque o modal rodoviário é propício para cargas até 500 quilômetros e a partir daí o modal ferroviário e o hidroviário é o mais indicado para ser usado. A tendência dos grandes países é o uso mais intensivo do modal ferroviário e hidroviário e nos países menores, o rodoviário.

No Brasil, o modal rodoviário ocupa 58%, sendo dados do PNLT de 2007, embora haja autores que colocam entre 60% e 65% no transporte de cargas. Por ser um país continental, claramente há um desbalanceamento na matriz de transportes do país.

11. Efeitos da privatização: velocidade de trens cai para menor nível em 15 anos, O Cafezinho de 2/01/2018 e pode ser acessado no link <https://www.ocafezinho.com/2018/01/02/efeitos-da-privatizacao-velocidade-de-trens-cai-para-o-menor-nivel-em-15-anos/>

Não faz sentido um caminhão sair de Sorriso, no Mato Grosso, carregado de soja e percorrer 2.000 quilômetros para descarregar em Santos.

#### MAPA 1 – PERCURSO DO CAMINHÃO TRANSPORTANDO SOJA DE SORRISO, NO MATO GROSSO, AO PORTO DE SANTOS



Fonte: Internet

O modal rodoviário é em média 67% mais caro do que o hidroviário e 31% do que o ferroviário<sup>12</sup>. Caminhão na rodovia significa frete mais caro, pelo pouco volume transportado em relação ao modal hidroviário e ferroviário, consumo de combustível e pagamento de pedágio, o que encarece todos os produtos consumidos pela população brasileira e a competitividade do país no exterior.

O modal rodoviário ainda vai ser o principal meio usado no Brasil por muito tempo; é preciso para construir a infraestrutura para balancear a matriz de transportes, assim como volume expressivo de recursos financeiros.

O país tem uma malha de 1.724.929 quilômetros de rodovias, dos quais somente cerca de 13% (213.722) estão pavimentadas. A maior parte são vicinais, que pertencem aos municípios, que não tem recursos para pavimentá-las e mantê-las em condições trafegáveis. Desses somente cerca de 14.000 entram no conceito de autoestrada (duplicada, com raio de curva ampla, baixo greide de rampa e podem suportar altas velocidades). É o quarto sistema do mundo nesse quesito, o primeiro é o a China, com 96.000 quilômetros, seguido dos Estados Unidos com 76.334 quilômetros e da Espanha com 16.205 quilômetros.

O sistema da China começou a ser construído em 1988<sup>13</sup>, ultrapassando o dos Estados Unidos, cuja construção foi iniciada em 1956 e levou 35 anos para ser concluído<sup>14</sup>. As famosas *autobahns* alemãs tem 12.000 quilômetros de extensão e a rede foi iniciada em 1929, com o primeiro trecho inaugurado em 1932.

A tabela seguinte faz comparação entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, onde fica evidenciada a diferença de custo de frete, de implantação e de capacidade de carga. Nos modais rodoviário, o custo de manutenção da via é arcada socialmente, visto

12. Castilho, Ricardo Abid, "Agricultura Globalizada e Logística nos Cerrados Brasileiros", pp 342, in Circulação, Transportes e Logística: Diferentes Perspectivas, organizado por Márcio Rogério Silveira, São Paulo, Outras Expressões, 2011

13. China's highways go the distance, Calum MacLeod, USA TODAY, [https://usatoday30.usatoday.com/news/world/2006-01-29-china-roads\\_x.htm](https://usatoday30.usatoday.com/news/world/2006-01-29-china-roads_x.htm)

14. The Genie in The Bottle: The Interstate System and Urban Problems, 1939-1957, Richard F. Weingroff, <https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/00septoct/urban.cfm>

ser feito geralmente pelo governo e não entrar no preço do frete, a não ser quando a rodovia é pedagiada. Já no modal ferroviário, toda a manutenção é arcada pela operadora.



TABELA 2 – BRASIL – SÍNTESE DOS MODAIS DE TRANSPORTES COM CUSTOS RELATIVOS REFERENCIAIS

Modais	Frete (R\$ t/ 1.000 km)	Extensão da malha	Custo de Implantação (R\$/km)	Velocidade (média (km/h))	Capacidade (toneladas)
Rodoviário	100,00	1.724.929	600.000,00 (pista com duas mãos de tráfego)	60	15 a 50
Ferrovário	65,00	29.295 (38% utilizadas)	2.500.000,00	25 (EUA:80 km/h)	1.500 a 4.000
Hidroviário	40,00	46.000 (45% na Amazônia)	150.000,00	11 (Madeira e Tietê-Paraná)	18.000 a 23.000 (Madeira)

Fonte: COPPEAD/CNT, 2000; "Caramuru Alimentos"/FIESP, 2005; "Agência Nacional de Transporte Terrestres"; GEIPOT – Anuário Estatístico de Transportes<sup>15</sup>.

Há muito sabe-se que o transporte de menor custo operacional é o ferroviário, isso devido à melhor relação entre energia gasta por tonelada transportada. Contudo, devido às condições de rampas (recurso para transpor obstáculos geográficos no sentido vertical ao longo da via) acabam por terem percursos maiores que o rodoviário. Isso leva a ferrovia apresentar um maior investimento inicial. Porém, ao considerar os custos de sua manutenção viária, futuras duplicações e impactos ambientais, a ferrovia certamente é mais barata.

## MODAL AQUAVIÁRIO

Atualmente, 80% do comércio mundial é feito por via marítima, a de longo curso, que foi dinamizada com a construção dos canais de Suez e do Panamá. O Canal de Suez foi inaugurado em 1869, após 10 anos de construção, e liga o mar Vermelho ao Mediterrâneo e, com isso, o oceano Índico ao Atlântico, reduzindo a viagem entre a Europa e a Índia em cerca de 7.000 quilômetros<sup>16</sup>.

O Canal do Panamá, inaugurado em 1914, faz a ligação do oceano Atlântico com o Pacífico. Essas grandes obras de engenharia reduziram o tempo de acesso aos mercados e os custos de transporte. O barateamento e a rapidez dos transportes, aliados à revolução na telemática, deram início ao processo ideológico chamado de globalização, interligando com mais rapidez tanto de forma física quanto imaterial o mundo.

Esses navios precisam de portos modernos, com grandes berços de atracação, equipamento portuário para carregar e descarregar rapidamente a carga transportada, acesso molhado com grande profundidade, plenamente desassoreado para manter a capacidade de receber navios de grande calado, acesso terrestre eficiente para que a

15. Castilho, *op. cit.*

16. Para fazer a simulação do quanto é reduzido, acessar a página da operadora do canal <http://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/RoutesAndTimeSaving.aspx>



carga chegue aos destinatários o mais breve possível, gestão portuária eficiente para desembarço da carga, tecnologia de ponta da informação e de comunicação.

Os mega navios só navegam em rotas setentrionais, ou seja, no hemisfério norte, levando carga para grandes portos como os de Cingapura ou de Roterdã, servindo como *hub*<sup>17</sup>, onde a carga é redistribuída para outros portos do mundo. É o que se denomina de Sistema Marítimo-Portuário Mundial, com maior dispersão de fornecedores, produtores e consumidores, e que exige uma grande capilaridade dos sistemas de transporte, concentrando os fluxos em eixos maiores e desconcentrando em eixos menores, formando uma rede (MONIÉ, 2011)<sup>18</sup>.

O porto se constitui em parte importante da logística de um país, é a porta de entrada e saída, barateando os custos e diminuindo o tempo de embarque de mercadorias, o que garante vantagens geoconômicas. É por isso que a China investiu pesadamente na infraestrutura portuária, com sete dos dez maiores portos do mundo, inclusive o maior, o de Xangai, e o segundo, de Nigbo Shoushan.

Os portos foram muito importantes para a formação do território brasileiro<sup>19</sup>, visto que o país desde o início foi inserido dentro da economia-mundo como colônia com a função de produzir mercadorias e enviar para a metrópole. A importância foi de acordo com o ciclo econômico: primeiro os portos de Recife e Salvador, por causa do açúcar; depois o do Rio de Janeiro, por causa do ciclo do ouro e da mudança da capital; e por fim o de Santos, por causa do embarque de café e da industrialização paulista.

O Sistema Portuário Nacional é constituído por 39 portos públicos organizados no país. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, Estados ou consórcios públicos. A área destes portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013<sup>20</sup>. Os delegados são 18 portos, para Estados e Municípios, e 19 administrados pelas sete Companhias Docas.

Os portos brasileiros não receberão os maiores navios de contêineres, como salienta Frédéric Monié<sup>21</sup>, e o planejamento do país deve se voltar à integração dos seus portos à economia nacional, servindo também como instrumento de desenvolvimento local com as cidades portuárias incorporadas na administração portuária.

A navegação de interior é a feita por rios, a fluvial, importante para ocupação do território brasileiro. Esse tipo de navegação ocorre principalmente na Amazônia, importante meio de mobilidade para a população local e de transporte de carga.

O transporte fluvial usa hidrovia como via de deslocamento, o modal hidroviário possui maior capacidade de carga, menor custo operacional e emite uma carga menor de gases poluentes, sendo o mais adequado para longas distâncias.

17. Entrepoto de passagem de cargas ou passageiros

18. Monié, Frédéric, *Globalização, Modernização do Sistema Portuário e Relações Cidade-Porto no Brasil*, in *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*, Márcio Rogério Silveira (org.), Editora Outras Expressões, São Paulo, 2011, pp. 306.

19. *Op. cit.*

20. Sistema Portuário Nacional <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>

21. *Op. cit.*

O Brasil possui uma ampla malha hidroviária que precisa ser integrada a matriz de transportes.



## O MODAL AÉREO

Até 2003, o transporte aéreo de passageiros era restrito a uma pequena camada da população, por isso nossos aeroportos sempre foram acanhados, construídos para atender um pequeno contingente populacional. A partir do governo Lula, com distribuição de renda e facilitação do crédito, o número de pessoas que passaram a utilizar o modal aéreo cresceu exponencialmente: em 2014, o número de passageiros foi de 100 milhões, mais do que o trilho se tomarmos como referência o ano de 2002<sup>22</sup>.

O país possui 4.263 aeroportos e aeródromos, a segunda maior rede do mundo. Desses 710 são aptos a receber vôos regulares, que são oferecidos em apenas 109 aeroportos. Contamos com 17 aeroportos internacionais.

O grande desafio é viabilizar a operação aérea regional. O golpe jurídico-midiático-parlamentar, ocorrido em 2016, tem reduzido a renda da população e o número de brasileiros com condições de voar está novamente concentrando-se na casta dominante.

## O TREM DE VOLTA AOS TRILHOS

Como por o país de novo para funcionar sobre os trilhos, como era até a década de 1950? Devemos usar a ferrovia como meio mais racional, barato e sustentável para transporte de cargas no país, inclusive de carga geral, pois atualmente quase tudo que é transportado são *commodities* minerais e agrícolas para exportação. Devemos inverter o sentido das nossas ferrovias, para que o interior seja atendido de forma eficaz.

Quanto aos passageiros, devemos construir uma grande operadora nacional, Caminhos de Ferro do Brasil, como tem França (SNCF), Rússia (RDZ), Alemanha (Deustch Bahn), para com isso implantarmos os projetos de trens regionais e os Trens de Alta Velocidade (São Paulo-Rio-Belo Horizonte) para transporte de passageiros regionais e de cargas.

Devemos resgatar o transporte de passageiros da antiga E. F. Noroeste do Brasil, fazendo a ligação de Bauru com Corumbá, na fronteira com a Bolívia e depois ativando esse trecho a integração da América do Sul. Dentro de um processo de reindustrialização, devemos propor que tenhamos uma grande fabricante nacional de equipamento ferroviário, inclusive de carros, como tínhamos no passado com a Mafersa.

Viabilizar a produção de trilhos é outra necessidade. Somos ricos em minérios e temos um grande parque siderúrgico. Não existe outro produtor de trilhos na América Latina, só faltam incentivos para iniciar-se a produção de trilhos no Brasil. Importante

22. Na última década, transporte aéreo registrou crescimento de 3,5 vezes maior do que o PIB, <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2014/06/na-ultima-decada-transporte-aereo-registrou-crescimento-3-5-vezes-maior-do-que-o-pib>

saber que laminador para trilhos existe no País e encontra-se parado. Repete-se então a pergunta “*Cui Bono?*” Quanto vale manter um laminador de trilhos parado?

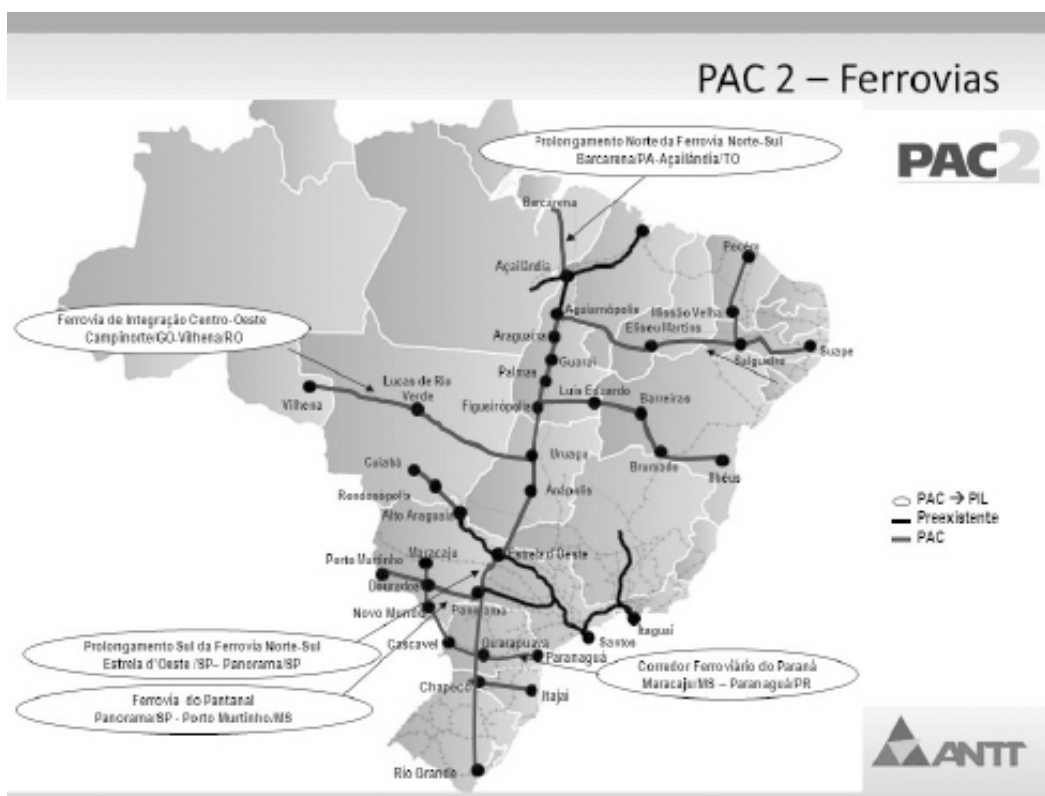
Estão em andamento os contratos das concessões ferroviárias que devem ser mudados para permitir o acesso livre por outras operadoras e os entraves que existem ao longo dessas ferrovias. Devemos reativar a Polícia Ferroviária Nacional.

O lote de ligação de Açailândia/Marabá/Porto de Vila do Conde da concessão da Ferrovia Norte Sul deve ser publicado. Essa modelagem já esteve inclusive apresentada em audiência pública. Deverá ser revisado o seu traçado de modo a viabilizar os projetos do estado do Pará, oeste da Bahia e sul do Maranhão.

Importante também é o incremento do traçado da Ferrovia Norte-Sul, passando a mesma ir do Estado do Pará até o Rio Grande do Sul, espinha dorsal da ferrovia nacional, o desenvolvimento das ferrovias Oeste-Leste (FIOL), do Frango e da Transnordestina, cortando o Brasil de Leste a Oeste, além do Ferroanel em São Paulo.

A Ferronorte, ligando Cuiabá-MT a Santarém-PA, assim como a ligação das capitais dos Estados de Rondônia e Acre, permitindo a introdução e a integração desses Estados na produção e no desenvolvimento nacional e servindo com um segundo eixo de desenvolvimento da região Centro-Norte do País.

MAPA 2 – PROPOSTA DE FERROVIAS DO PAC 2



O país precisa construir uma rede de pesquisa que junte as universidades através do Instituto de Tecnologia Ferroviária - ITF, nos moldes do Instituto de Tecnologia Aeronáutica – ITA, que busque novas tecnologias e forme profissionais e pesquisadores para a área ferroviária, conectadas com todas as instituições que atualmente atuem nessa área.

Precisamos dominar a tecnologia de levitação magnética para trens de alta velocidade.

Quanto aos projetos podemos resgatar o Plano de Aceleração do Crescimento – PAC 2, proposto pela presidenta Dilma Rousseff, de construir mais de 11.000 quilômetros de ferrovias, conforme consta no mapa 2.

## **NAVEGAR É PRECISO**

Nosso país tem mais de sete mil quilômetros de costa que aumentam para 9,2 mil se forem consideradas as saliências e 46 mil quilômetros de rios potencialmente navegáveis. Devemos intensificar o transporte de cabotagem e construirmos uma grande operadora nacional para o transporte marítimo de longo curso. O país gasta muitas reservas pagando por serviços de fretes internacionais.

A Lei dos Portos deve ser revisada e adequada à realidade brasileira, buscando sempre que haja competição e que o país não fique na mão dos armadores internacionais.

O país precisa construir uma empresa nacional de dragagem, com capital público para tornar nossos portos mais competitivos e evitar que o assoreamento prejudique nossa competitividade.

O transporte interior, através da construção de hidrovias, deve nortear a busca pela mudança da matriz de transportes do Brasil. Devemos ligar a Hidrovia Tietê-Paraná, chegando até o Rio da Prata, na Argentina, construindo uma inclusa sobre a barragem de Itaipu. O objetivo é tornar viável todas as hidrovias, conforme texto para discussão 1931 do IPEA<sup>23</sup>. Também devemos reconstruir a indústria naval, como estava sendo até antes do golpe de 2016, baseada na busca de novas tecnologias, com a criação do Instituto Tecnológico Naval – ITN, para formar uma rede de pesquisa com todas as instituições que fazem pesquisas e ensino nessa área.

## **O CÉU É O LIMITE – O QUE QUEREMOS NA AVIAÇÃO**

O Brasil é um país continental. Com isso, o avião para longas distâncias é um modal importante para a integração nacional. Nos anos dos governos Lula e Dilma o uso do avião se tornou possível às classes populares que apreciaram voar.

23. [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2714/1/TD\\_1931.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2714/1/TD_1931.pdf)



Devemos garantir preços acessíveis e uma rede aeroviária nacional para manter o povo voando, inclusive desenvolver a aviação regional. A Infraero deve ser reestruturada para atender a massificação do transporte aéreo. Voltar a Secretaria de Aviação Civil, com *status* de Ministério.

## NESSA LONGA ESTRADA DA VIDA – COMO MELHORAR NOSSAS RODOVIAS

O Brasil tem 1,6 milhão de quilômetros de estradas (a quarta maior do mundo), dos quais apenas 213 mil são pavimentadas e somente 14 mil quilômetros atendem ao conceito de autoestrada. Dessas rodovias, 67 mil são de competência do governo federal, 41 mil são estaduais e 23 mil quilômetros estão sob concessão privada e cobram pedágios<sup>24</sup>. Apesar da evolução que houve nos governos Lula e Dilma, ainda há muito que se fazer no que diz respeito a melhorar a trafegabilidade e a segurança das nossas rodovias, por onde é feita 65% dos transportes de carga.

O país precisa investir em rodovias com duplicação dos corredores de tráfego intenso, que ainda são pistas simples e não oferecem segurança e conforto aos usuários. Temos uma das maiores taxas de acidentes e mortes no mundo em função da qualidade das estradas e da falta de fiscalização que faz com que os motoristas abusem da velocidade.

Precisamos aumentar o efetivo da Polícia Rodoviária Federal para que haja mais vigilância e instalação de radares. Há necessidade de instalação de um sistema de balanças que coíba o trânsito com excesso de carga por caminhões, o que, além de danificar o pavimento, coloca em risco a segurança dos que usam as rodovias<sup>25</sup>.

É preciso pavimentar uma rede extensa de estradas que ainda estão em chão de terra batida, prejudicando a mobilidade territorial da população que as usa nos seus deslocamentos ou no transporte de mercadorias.

As estradas vicinais precisam de cuidado maior. Devemos implantar um programa que as atenda, pois a população sofre com barro quando chove e com pó quando faz sol, prejudicando principalmente os pequenos produtores.

Devemos discutir sobre a questão da concessão de rodovias. O Brasil já tem rodovia pedagiada demais, 22.973 quilômetros, cerca de 20% da malha pavimentada, o que o torna país com mais quilômetros de rodovias concedidas do mundo<sup>26</sup>. Na Alemanha, que é o segundo país, 12.788 quilômetros são pedagiados e nos Estados Unidos, apenas 8.430 quilômetros cobram tarifa.

Essas cobranças encarecem o frete que é embutido nas mercadorias, tornando-as mais caras e prejudicando a competitividade da economia brasileira perante o resto do mundo, com impacto direto nos produtos consumidos pelo povo, principalmente o de menor renda.

24. Para saber mais, acessar a pesquisa da CNT / 2017 [http://pesquisarodoviascms.cnt.org.br//PDFs/Resumo\\_Principais\\_Dados\\_Pesquisa\\_CNT\\_2017\\_FINAL.pdf](http://pesquisarodoviascms.cnt.org.br//PDFs/Resumo_Principais_Dados_Pesquisa_CNT_2017_FINAL.pdf)

25. Pesquisa da CNT em [http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Estudos%20CNT/estudo\\_pavimentos\\_ao\\_duram.pdf](http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Estudos%20CNT/estudo_pavimentos_ao_duram.pdf)

26. Segundo matéria publicada pelo Estadão no link <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-lidera-o-ranking-das-rodovias-com-pedagio-no-mundo,123837e>

Devemos avaliar se os contratos de manutenção conhecidos como Crema são uma boa medida a ser utilizada. Ainda tem a implantação dos Centros Integrados de Logística pelo país, muito importante para descanso dos caminhoneiros.

Ponto importante é a renovação permanente da frota de caminhões, inclusive com estudo sobre a viabilidade do caminhão elétrico. As viagens por transporte rodoviário de cargas deveriam ser no máximo de 500 quilômetros, a partir daí o trem e a hidrovia é a mais indicada.

Devemos dar atenção especial ao transporte de passageiros por ônibus, que é muito usado no país, regularizando e fiscalizando as linhas.

Outra questão muito séria no país são os 817.620 caminhoneiros autônomos, que trabalham longas jornadas e com fretes que mal cobrem seus custos. É preciso uma política de agrupamento em cooperativas desses trabalhadores, para organizá-los como força capaz de cobrar um frete que cubra os seus custos, inclusive com reposição do material rodante, o caminhão.

Investir na BR 364 de forma a garantir o escoamento através da infraestrutura existente em Porto Velho, concluir a rodovia 163 Cuiabá/Santarém, faltando pouco mais de 100 quilômetros para terminá-la.

## MARCOS LEGAIS – O QUE PROPOR E O QUE MUDAR

Devemos propor novos marcos legais para garantir que nosso projeto seja exequível, como a construção de um Fundo Nacional de Transportes e Logística para financiar a implantação do que propomos e subsidiar as tarifas onde haja necessidade.

Algumas mudanças institucionais devem ser buscadas com o setor portuário e aéreo voltando a ser Secretarias, com *status* de Ministério.

O DNIT deve ser extinto por estar com múltiplas tarefas e, em seu lugar, devem ser criados o Departamento Ferroviário Nacional - DFN, o Departamento Rodoviário Nacional - DRN e o Departamento Hidroviário Nacional- DHN. Todos com maior poder de implantar políticas setoriais.

Precisamos agilizar os procedimentos necessários para revogar a lei que retirou das estatais/companhias Docas a competência para projetar e licitar.

Devemos revisar o modelo de concessão ferroviária de modo a evitar que o concessionário faça concorrência com o mercado produtor, transportando somente ou com prioridade a sua carga. Talvez a solução seja buscar concorrente que não seja proprietário de nenhuma carga. Exemplo dessa situação é a operação da Vale nas ferrovias.



As Agências Reguladoras devem aprimorar a forma de nomeação de seus diretores, evitando que as indicações políticas, que acabam por indicar pessoas simpáticas aos concessionários.

As grandes obras precisam ser amplamente discutidas, em alguns casos com a realização de consulta popular para saber se o projeto deve ter andamento ou não.

Os projetos devem ser planejados e implantados com a integração dos três níveis de governo, municipal, estadual e federal.

A Lei dos Portos deve ser aprimorada para preservação do porto público e evitar que o armador acabe dominando toda a cadeia logística.

É preciso uma ampla reforma do Estado, para corrigir os gargalos que impedem a implantação dos projetos de infraestrutura de transportes e logística. O objetivo dessa reforma é melhorar a gestão, com maior nível de responsabilidade, transparência, estabelecimento de metas e objetivos de cada órgão para trabalhar com eficiência e de forma eficaz.

O Conselho Nacional de Implantação de Políticas de Transportes – CONIT deve ganhar importância e estar no âmbito do Ministério da Casa Civil, para conseguir articular todos os setores do governo, superando os obstáculos legais e financeiros que travam a implantação dos projetos.

## **SOBRE AS CONCESSÕES**

Assim como alguns elixires do início do século XX, as concessões são usadas para remediar todos os males da infraestrutura logística do Brasil, com forte apelo ideológico do governo de plantão e da mídia, que de forma subalterna colocam em risco o futuro do país, baseado apenas em privatização.

As concessões da infraestrutura devem ser complementares a um projeto de nação e não serem ditadas e conduzidas pelo mercado. A presença do Estado sempre foi muito importante por ter compromisso com a nação e o longo prazo.

O interesse público é que deve ser levado em primeiro lugar e as concessões devem ocorrer onde o serviço tenha caráter privado. O Estado precisa regulamentar e fiscalizar e as tarifas devem ser módicas, observando o que é melhor para o país.

## **SOY LOCO POR TI AMERICA – INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**

A China está construindo um grande projeto de integração regional chamado Integração Cinturão Estrada – ICE, que vai mudar o panorama no continente asiático

integrando-o inclusive com a Europa. Devemos nos espelhar nesse projeto para fazer a integração regional terrestre da América do Sul, lembrando que nossos índios já tinham o Caminho Peabiru, com 1.200 quilômetros de extensão que fazia a conexão regional.

Essa integração deve ser feita por ferrovias, hidrovias e rodovias. Já existe a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, ou simplesmente IIRSA,

“um programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul que visa a promover a integração sul-americana através da integração física desses países, com a modernização da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações mediante ações conjuntas. Pretende-se, assim, estimular a integração política, econômica e sociocultural da América do Sul”<sup>27</sup>.

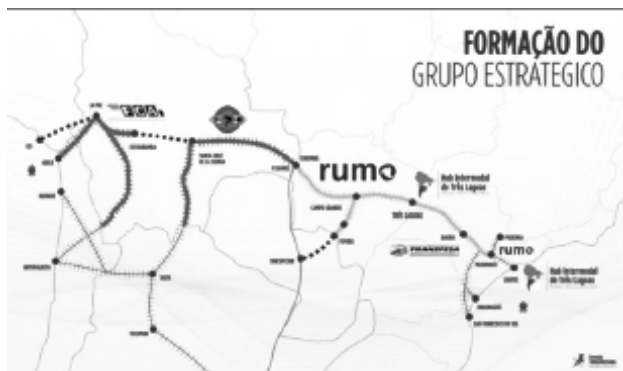
Dois projetos importantes são a Ferrovia Transoceânica, ligando o Atlântico, através dos portos do Brasil com o Pacífico, pelos portos do Peru, e a TransAmericana, que pode ligar Santos, passando por Corumbá, acessar as ferrovias bolivianas e chegar a Antofogasta e Arica, portos no Pacífico, no Chile. Recentemente houve uma audiência no Mato Grosso do Sul para apresentar essa proposta<sup>28</sup>.

#### MAPA3: FERROVIA TRANSOCEÂNCIA



Fonte: Internet

#### MAPA 4: FERROVIA TRANSAMERICANA



Fonte: Internet

27. Para ter mais informações acessar o link [https://pt.wikipedia.org/wiki/Iniciativa\\_para\\_a\\_Integra%C3%A7%C3%A3o\\_da\\_Infraestrutura\\_Regional\\_Sul-Americana](https://pt.wikipedia.org/wiki/Iniciativa_para_a_Integra%C3%A7%C3%A3o_da_Infraestrutura_Regional_Sul-Americana)

28. Para ver mais acesse <http://www.topmidianews.com.br/geral/projeto-de-ferrovia-que-vai-ligar-ms-a-bolivia-sera-apresentado-nesta/81724/>



## O VIL METAL – COMO FINANCIAR TUDO ISSO

O Brasil é um país rico com um povo pobre porque a riqueza é concentrada, principalmente no 1% do estrato social. Os impostos são regressivos, o país é campeão na sonegação e nos altos juros pagos pelo governo aos rentistas, que fazem parte da parcela que proporcionalmente menos imposto paga.

É necessária uma reforma tributária que seja progressiva, com taxaço sobre dividendos, grandes fortunas e heranças, que restabeleça a cobrança de CPMF e que diminua o pagamento de juros e a sonegação. Com isso, o potencial anual de recursos do governo federal ultrapassaria, numa conta conservadora, os R\$ 500 bilhões. Uma parcela dessa quantia deve ser revertida para implantação da infraestrutura de transportes e logística que o país precisa, além de subsidiar parte da operação, como no caso dos trens de passageiros.

Pelo lado dos gastos, houve redução da política macroeconômica à política monetária fiscalista, com manutenção de altas taxas de juros que fazem com que, por exemplo, do orçamento da União de 2018 52% será destinado ao pagamento de juros e amortização da dívida. Só pagamento de juros consome algo ao redor de R\$ 500 bilhões anualmente.

Nenhum país do mundo conseguiu construir uma infraestrutura adequada gastando de 7% a 8% do PIB na transferência de recursos, via juros, para a classe rentista nacional e internacional.

Se juntarmos a sonegação com pagamento de juros, dá algo em torno de R\$ 1 trilhão anualmente.

O golpe de Estado implantou no país um governo subalterno aos interesses das petroleiras internacionais e que vai transferir em 20 anos um trilhão de reais por meio de isenção de impostos. Esse dinheiro estava previsto para ser usado na saúde e na educação e poderia solucionar a maioria dos problemas brasileiros. E agora, em 2018, a Petrobras está repassando aos fundos abutres, dos Estados Unidos, R\$ 10 bilhões. Medida totalmente questionável. Esse valor daria para construir uma grande ferrovia que ajudaria melhorar nossa vida.

Esses fatos mostram que o Brasil não tem carência de recursos, mas eles estão sendo sonegados ou transferidos para a parcela mais rica da população. Isso inviabiliza qualquer país.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A economia moderna exige eficiência em toda escala que vai da produção, estoque, distribuição e consumo. Toda produtividade conseguida na esfera de produção pode ser perdida se o país não possui um sistema de transporte que opere os modais mais adequados para fazer a distribuição.

O Brasil não fez a reestruturação das ferrovias, mantendo uma malha antiquada, pequena para as necessidades do país e concentrada nos ditames do mercado.

O país ficou refém da dívida externa nos anos 1980 e do mercado nos anos 1990, em que a política fiscal e os altos juros minguaram qualquer possibilidade de investimentos, como resultado não fez a reestruturação e ampliação das ferrovias, construção de hidrovias, melhoramento dos portos e aeroportos e readequação das rodovias.

Essa situação só saiu da inércia através do Plano de Aceleração do Crescimento - PAC, dos governos Lula e Dilma, em que foram criadas várias ferramentas de desenvolvimento e acompanhamento de projetos, através da iniciativa do Estado.

Com o golpe de Estado de 2016, a doutrina neoliberal voltou a ser implantada, e a palavra mais usada são as concessões, com farta propaganda, que por si só é mentirosa, porque o mercado, constituído pelo 1% mais rico do país só quer se apropriar do que o Estado fez e apresenta altas taxas de lucro, que onera a população. Não se vê um projeto estruturante sendo discutido.

A casta dominante brasileira, que deu o golpe, tem acelerado a pobreza do país e tirando direitos sociais, reeditando a servidão para os trabalhadores que ficaram sem os direitos trabalhistas mais vitais.

Essa mesma casta dominante, se locupleta através dos juros mais altos do mundo, com dinheiro público, oriundo de impostos regressivos, pagos pelos mais pobres, que deveriam estar indo para a construção da infraestrutura logística.

A alta sonegação, também efetuada pelos detentores do dinheiro, faz com que os recursos que deveriam virar trilhos, trens, barcas, estradas, portos, acabem indo para paraísos fiscais.

Discutir a infraestrutura logística e um projeto de país, sem que o Estado tenha os recursos surrupitados pelo não pagamento de impostos, sonegação fiscal, isenção para petroleiras estrangeiras, dinheiro para *Wall Street*, perdão de dívida bilionária para banco, entre outras estripulias feitas pela casta dominante, é como enxugar gelo.

O Brasil nunca será um país desenvolvido, nem terá uma infraestrutura logística adequada, sem que essas graves distorções sejam resolvidas.

O GT Transportes & Logística apresenta esse texto como contribuição inicial ao Projeto Brasil Popular, para discussão e debate. Ele é aberto e deve ser debatido por partidos políticos, sindicatos, movimentos sociais, estudantes e o povo brasileiro.

É uma obra a ser construída conjuntamente para que nossas utopias se tornem realidade e o país possa se desenvolver social e economicamente, com respeito as diferenças, democracia ampla e justiça social.







[contato.grupoprojetobrasil@gmail.com](mailto:contato.grupoprojetobrasil@gmail.com)