

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

SIMONE RODRIGUES DA SILVA

**A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES
TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA - PI.**

**TERESINA-PI
2018**

SIMONE RODRIGUES DA SILVA

**A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS
NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA - PI.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Centro de Ciências Humana e Letras da Universidade Federal do Piauí como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientação: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha

**TERESINA-PI
2018**

FICHA CATALOGRÁFICA
Universidade Federal do Piauí
Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Humanas e Letras
Serviço de Processamento Técnico

S586f Silva, Simone Rodrigues da.
A ferrovia transnordestina e as transformações
territoriais no município de Paulistana - PI / Simone
Rodrigues da Silva. – 2018.
183 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade
Federal do Piauí, 2018.

Orientação: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha.

1. Território. 2. Transporte. 3. Circulação. 4. Ferrovia
Transnordestina. I. Título.

CDD 385.098

SIMONE RODRIGUES DA SILVA

**“A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES
TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA - PI”**

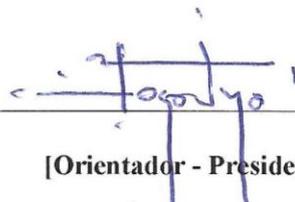
Dissertação apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de mestre, pelo
Programa de Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal do Piauí – UFPI.

Orientador: Prof.º Dr.º ANTÔNIO CARDOSO
FAÇANHA.

Aprovado em 27 / 02 / 2018.

BANCA EXAMINADORA

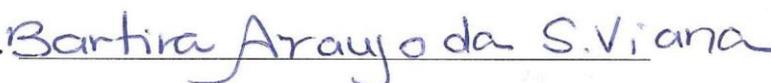
Prof.º Dr.º _____



[Orientador - Presidente]

ANTÔNIO CARDOSO FAÇANHA

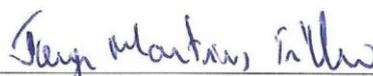
Prof.º Dr.º _____



[Examinadora Interna ao Programa – PPGGEO - UFPI]

BARTIRA ARAÚJO DA SILVA VIANA

Prof.º Dr.º _____



[Examinador Externo à Instituição – UFPI]

JORGE MARTINS FILHO

*A meu pai, Reginaldo Santos da Silva e a
minha mãe Raimunda da Conceição
Rodrigues da Silva pelo amor dedicado a
mim todos esses anos.*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Reginaldo e Raimunda pelos inúmeros gestos de amor, simbolizados através do apoio destinado a meu projeto de vida. Em especial à minha mãe tão amada, pelas muitas conversas que contribuíram para me mostrar o mundo real, me transmitindo conhecimentos, pelo amor incondicional destinado a mim durante todos os anos da minha existência. Às minhas queridas irmãs Sabrina e Savina pelo amor destinado a mim, pelas conversas e momentos alegres que as suas companhias proporcionaram nesses dois anos.

Agradeço em especial ao meu companheiro Carlos Rerisson, pelo carinho, apoio e compreensão transmitidos no dia a dia nesses anos; pela presença e contribuição no trabalho de campo desta pesquisa; pelas muitas conversas e sua contribuição em uma leitura crítica da realidade e do mundo, que muito contribuiu para que eu conseguisse compreender e seguir um caminho nessa pesquisa e na ciência geográfica.

Ao orientador Antonio Cardoso Façanha pela oportunidade de compartilhar a construção desta pesquisa sob sua orientação, pelas leituras e diálogos realizados na construção do trabalho; pelas conversas alegres que muito transmitiram positividade; pela sua postura como pessoa e profissional, dedicado ao conhecimento e à educação.

Aos meus colegas da turma do mestrado pelas conversas proporcionadas durante as disciplinas, pela troca de experiências e conhecimentos, que frutificaram e se tornaram amizades; pelos muitos momentos partilhados nesses dois anos do mestrado com meus colegas da turma 2017. Em especial agradeço pela conversas e momentos compartilhados com os amigos Francisco Jean, Rosana, Josevane e Sara. Agradeço a Leya pela confecção dos mapas utilizados nesta pesquisa e mesmo Albert pela paciência e ajuda nas aulas de geoprocessamento.

Em especial agradeço a Antonio Eusébio de Sousa pelos diálogos e materiais fornecidos, que muito contribuíram para a realização deste trabalho.

Por fim agradeço às pessoas residentes do município de Paulistana pelas entrevistas, como também agradeço em especial às lideranças comunitárias pelos depoimentos, pela acolhida e sua disposição em compartilhar o que essas comunidades vêm passando.

RESUMO

Diante da necessidade da aceleração da circulação que caracteriza o capitalismo em sua natureza expansiva, os transportes se evidenciam como elemento decisivo para a reprodução das atividades econômicas e das relações sociais em geral. As transformações na circulação, na fluidez de pessoas e mercadorias nos territórios conferem importância destacada aos transportes, tendo assim papel relevante na difusão e consolidação da sociedade moderna. Nesse contexto, a reprodução de dinâmicas produtivas hegemônicas em determinados períodos da história tem levado a sucessivas reconfigurações territoriais, a partir de transformações na materialidade do território em que se destaca a instalação de novas infraestruturas de transporte e circulação, como portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. A presente pesquisa tem como objetivo geral analisar as transformações territoriais decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, Piauí. Para tanto, visamos especificamente compreender os principais impactos da construção da ferrovia sobre as atividades econômicas no município de Paulistana; conhecer conflitos e processos de expropriação relacionados à construção da ferrovia no município; e analisar os rebatimentos das dinâmicas produzidas a partir da construção da ferrovia em Paulistana, evidenciando suas materializações no território. A pesquisa contou com levantamento de documentos e dados em órgãos públicos federais, estaduais e municipais, além de relatórios disponíveis em sítios eletrônicos. A revisão bibliográfica se desenvolveu buscando o estabelecimento de um marco teórico-metodológico que contemplasse temas e conceitos ligados ao estudo em questão. Nesse sentido, destacam-se as obras de Silveira (2007, 2011), Arroyo e Cruz (2015), Santos (2012a), Santos e Silveira (2012), Moraes (2000, 2008, 2011), Costa (2013), Raffestin (1993), Harvey (2005, 2012), Saquet (2013), Camargo (2015), Alves (2015) e Vieira (2010). Além disso, se efetuou pesquisa de campo no município de Paulistana, onde foram realizadas entrevistas com residentes e comerciantes na sede do município, representantes da Prefeitura Municipal de Paulistana e do Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Paulistana, além de lideranças da Comunidade Quilombola de Contente e do Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete, que tiveram seus espaços afetados diretamente pela construção da ferrovia. As análises realizadas orientaram-se a partir de uma perspectiva metodológica associada ao materialismo histórico e dialético, uma vez que visamos compreender contradições e conflitos derivados da inserção da ferrovia no município de Paulistana. A obra da ferrovia Transnordestina ocasionou uma série de transformações nas atividades econômicas no município, impulsionando o comércio e a construção de prédios comerciais, a valorização de imóveis e a especulação imobiliária, a instalação de novas atividades econômicas, principalmente do setor de serviços, ao mesmo tempo em que tem causado conflitos e processos de expropriação em comunidades situadas nas proximidades das obras da ferrovia ou mesmo cortadas por ela. A construção da ferrovia Transnordestina tem, assim, alterado relações sociais, provocado conflitos socioterritoriais e explicitado contradições. Esse território aparece marcado por relações conflituosas, transformando-se em espaço de luta e resistência para populações que veem suas vidas invadidas perante os projetos hegemônicos do capital privado em parceria com o Estado.

Palavras-Chave: Território. Transporte. Circulação. Ferrovia Transnordestina.

ABSTRACT

In view of the need to accelerate the movement that characterizes capitalism in its expansive nature, transportation is seen as a key element to the reproduction of economic activities and social relations in general. The changes in such movement, in the flow of people and goods in the territories, give a special importance to the transportation systems, thus having a relevant role in the diffusion and consolidation of the modern society. Within this context, the reproduction of the hegemonic productive dynamics in certain periods of history has caused successive territorial reconfigurations, based on transformations in the materiality of the territory in which the installation of new transportation and traffic infrastructures such as ports, airports, highways and railways stand out. As a general objective, this research aims to analyze the territorial changes resulting from the construction of the Transnordestina railway in the municipality of Paulistana, Piauí State. In order to achieve this goal, we aimed specifically to understand the main impacts of the construction of the above mentioned railroad on the economic activities in the municipality of Paulistana; to know conflicts and expropriation processes related to the construction of the railroad in the municipality; and to analyze the dynamics produced by the construction of the railroad in Paulistana, focusing on its materialization in that territory. The survey was supported by the collection of documents and data in federal, state and municipal public agencies, as well as by reports available on electronic websites. The bibliographic review was developed aiming the establishment of a theoretical-methodological framework that could comprehend themes and concepts related to the study on focus. In this regard, the following authors stand out: Silveira (2007, 2011), Arroyo and Cruz (2015), Santos (2012a), Santos and Silveira (2012), Moraes (2000, 2008, 2011), Costa (1993), Raffestin (1993), Harvey (2005, 2012), Saquet (2013), Camargo (2015), Alves (2015) and Vieira (2010). In addition, a field survey was carried out in the municipality of Paulistana, during which interviews were conducted with residents and storekeepers in the urban area of the municipality, as well as with representatives of the Municipal Administration, members of the Rural Workers Union of Paulistana, leaders of the African descendents community of Content and of the settlement projects of Cachoeira and Malhete, who had their spaces directly affected by the construction of the railroad. The analyzes were based on a methodological perspective related to the historical and dialectical materialism, since we aimed to understand contradictions and conflicts derived from the construction of the railroad in the municipality of Paulistana. The construction of the Transnordestina railroad caused a series of changes in the economic activities in the municipality, boosting trade and stimulating the construction of commercial buildings, real estate valuation and speculation, the installation of new economic activities, mainly in the service sector, causing at the same time conflicts and expropriation processes in communities located near the railroad construction site or even in areas crossed by it. The construction of the Transnordestina railway has thus caused changes in social relations, provoked socio-territorial conflicts and made contradictions explicit. That territory is marked by conflicting relations, thus becoming a space of struggle and resistance of populations who had their lives invaded by the hegemonic projects of the private sector in partnership with the State.

Keywords: Territory. Transportation. Circulation. Transnordestina Railway.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Principais sentidos de penetração no território brasileiro entre os séculos XVI e XVIII.....	50
Figura 2	Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1870.....	53
Figura 3	Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1930.....	57
Figura 4	Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1960.....	60
Figura 5	Os caminhos do gado (Incursão Pernambucana – Sertão de Fora – e Incursão Bahiana – Sertão de Dentro).....	79
Figura 6	Carta Geográfica da Capitania do Piauí, de Antonio Galuzzi (1761)	83
Figura 7	As linhas férreas do Piauí e suas principais cidades cortadas no estado do Piauí e no Maranhão.....	93
Figura 8	Trechos ferroviários no estado do Piauí e suas datas de entrega.....	94
Figura 9	Depósitos minerais potencial em exploração, Piauí 2013.....	107
Figura 10	Classe de jazimentos minerais e áreas restritivas, Piauí.....	111
Figura 11	Localização dos investimentos propostos no PDES-PI: transportes e logística.....	113
Figura 12	Rede de Influências das Cidades – Piauí.....	125
Figura 13	Antiga Estação ferroviária Petrolina – Paulistana.....	129
Figura 14	Instalações da antiga Estação ferroviária Petrolina – Paulistana.....	130
Figura 15	Os traçado da ferrovia que corta BR-020 passando na área urbana de Paulistana.....	132
Figura 16	Escritório e galpão da mineradora BEMISA em Paulistana-PI.....	134
Figura 17	Construções e ampliação de prédios comerciais no centro de Paulistana.....	137
Figura 18	Oferta de serviços bancários no centro de Paulistana.....	138
Figura 19	Oferta de serviços especializados em Paulistana-PI.....	138
Figura 20	Acesso para chegar a Comunidade Quilombola Contente - PI-142.....	147
Figura 21	Cruzamento da PI-142 com a Ferrovia Transnordestina.....	147
Figura 22	P. A. Cachoeira e P. A. Malhete, Paulistana-PI, com destaque para a entrada de acesso na BR-407.....	148
Figura 23	Vista da Comunidade Quilombola de Contente, Paulistana – PI.....	149

Figura 24	Trilhos da ferrovia Transnordestina que separa a Comunidade Quilombola de suas áreas de plantio.....	150
Figura 25	Trecho da ferrovia Transnordestina que corta a Comunidade Contente.....	152
Figura 26	Casas desapropriadas e danificadas pela construção da ferrovia Transnordestina na Comunidade Contente.....	152
Figura 27	Fontes de água prejudicadas pela obra da ferrovia na Comunidade Quilombola de Contente.....	153
Figura 28	Condições da Estrada de acesso ao P. A. Cachoeira e Malhete, Paulistana-PI.....	156
Figura 29	Obra inacabada da ferrovia Transnordestina nas proximidades do P. A. Cachoeira, Paulistana-PI.....	156
Figura 30	Manifestação na sede do município de Paulistana e manifestação das comunidades.....	158

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	A Ferrovia Transnordestina e sua relação com as dinâmicas produtivas no território do Piauí.....	119
Mapa 2	Localização do município de Paulistana-PI.....	124
Mapa 3	Localização das comunidades estudadas na pesquisa.....	146

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1854-1930.....	55
Gráfico 2	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1930-1960.....	56
Gráfico 3	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1960-1990.....	61
Gráfico 4	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1990-2003.....	64
Gráfico 5	PNLT 2011: investimentos por Modo de Transporte (R\$ 424 bi).....	68
Gráfico 6	Área plantada de Soja no Piauí, em hectares, 1990-2016.....	100

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Revoluções logísticas, segundo Ake Anderson.....	27
Quadro 2	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1854-1930.....	55
Quadro 3	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1930-1960.....	56
Quadro 4	Ferrovias pertencentes à RFFSA em 31/12/1957.....	58
Quadro 5	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1960-1990.....	61
Quadro 6	Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1990-2003.....	64
Quadro 7	Denominação das concessões feitas pela RFSS e as atuais.....	66
Quadro 8	Estradas de ferros construídas no século XIX no Nordeste.....	69
Quadro 9	Construção de ferrovias do PAC na região Nordeste 2016.....	77
Quadro 10	Minérios em exploração no estado do Piauí.....	109
Quadro 11	Ramais ferrovia Nova Transnordestina.....	116
Quadro 12	Investimentos e situação das obras dos trechos da ferrovia Transnordestina, 2017.....	118
Quadro 13	Área Direta Afetada: trecho Eliseu Martins/PI a Trindade/PE.....	120
Quadro 14	Principais impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades afetadas.....	144

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Principais produtos de exportação do Brasil (1821-1891).....	53
Tabela 2	Concessões das malhas da RFFSA (1996-1998).....	62
Tabela 3	Brasil: investimentos ao nível federal por região e modalidade, anos de 1970-72 acumulados (porcentagem relativa à modalidade).....	73
Tabela 4	Investimentos ao nível federal por região e modalidade, anos de 1970-72 acumulados (porcentagem relativa à região).....	74
Tabela 5	Primeiros trechos inaugurados da Estrada de Ferro Central do Piauí (1916-1937).....	90
Tabela 6	Trechos inaugurados da Ferrovia da Estrada de Ferro Petrolina – Teresina (1923-1938).....	91
Tabela 7	Estradas construídas no início do século XX.....	92
Tabela 8	Extensão das ferrovias no Piauí (1953).....	94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADA - Área Direta Afetada
AID - Área de Influência Direta
ANTF - Associação Nacional dos Transportes Ferroviários
BEMISA - Brasil Exploração Mineral S. A.
BNB - Banco do Nordeste do Brasil S.A.
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CFN - Companhia Ferroviária do Nordeste
CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente
CSN - Companhia Siderúrgica Nacional
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIA - Estudo de Impacto Ambiental
EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
FCA - Ferrovia Centro Atlântica
FETAG - Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado
FHC - Fernando Henrique Cardoso
FINOR - Fundo de Investimento do Nordeste
FIOL - Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FMNB - Ferrovia do Meio Norte do Brasil
GTDN - Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano municipal
IIRSA - Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
ISSQN - Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza
Kta - Unidade de medida de Produção - mil toneladas/ano
LI - Licença de Instalação
LP - Licença Prévia
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
PDES-PI - Plano Desenvolvimento Econômico e Sustentável do Piauí
PIB - Produto Interno Bruto
PND - Planos Nacionais de Desenvolvimento
PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes
PPA - Plano Plurianual
PPPs - Parcerias Público-Privadas
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A
RIMA - Relatório de Impacto Ambiental
RVC - Rede de Viação Cearense
SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TLS - Transnordestina Logística S. A
VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
VFFLB - Férrea Federal Leste Brasileira

VFFLB - Viação Férrea Federal Leste Brasileira
ZPE - Zona de Processamento e Exportação

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
2	TRANSPORTE, CIRCULAÇÃO E REDES NO USO DO TERRITÓRIO.....	22
2.1	Circulação e fluidez dos transportes na estruturação do território.....	22
2.2	Considerações sobre o conceito de território.....	33
2.3	As redes de circulação e a articulação territorial.....	39
3	TRANSPORTE FERROVIÁRIO E TERRITÓRIO NO BRASIL.....	46
3.1	A gênese dos transportes ferroviários no Brasil e a modernização do território.....	46
3.2	O transporte ferroviário no Nordeste do Brasil e as tentativas de desenvolvimento regional.....	68
4	TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO NO TERRITÓRIO DO PIAUÍ: A FERROVIA TRANSNORDESTINA E A BUSCA DA FLUIDEZ PARA AS DINÂMICAS PRODUTIVAS	78
4.1	Circulação e formação territorial do Piauí.....	78
4.2	Dinâmicas produtivas contemporâneas no território do Piauí: o agronegócio e a mineração.....	97
4.3	A Ferrovia Transnordestina e a fluidez para o território.....	115
5	A TRANSNORDESTINA EM PAULISTANA: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS, CONTRADIÇÕES E CONFLITOS.....	123
5.1	O município de Paulistana nas tramas da exploração do território piauiense.....	123
5.3	Contradições e conflitos da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana..	142
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	160
	REFERÊNCIAS.....	163
	APÊNDICES.....	173

1 INTRODUÇÃO

No contexto do capitalismo, marcado pela necessidade da progressiva aceleração da circulação, os transportes se evidenciam ainda mais como elemento crucial para a reprodução das relações sociais e especificamente das relações econômicas. As transformações ocorridas ao longo do tempo nos sistemas de transporte, que incidem diretamente na circulação de pessoas e mercadorias nos territórios, em sua fluidez, adquirem papel relevante na difusão e consolidação da sociedade moderna.

Nesse contexto, a reprodução de dinâmicas produtivas hegemônicas em determinados períodos da história tem levado a sucessivas reconfigurações territoriais, a partir de transformações na materialidade do território em que se destaca a instalação de novas infraestruturas de transporte e circulação, como portos, aeroportos, rodovias e ferrovias

A implantação de infraestruturas que compõem os sistemas de engenharia é parte fundamental para a compreensão dos usos do território, das dinâmicas da economia e da sociedade, da política e da cultura. Afirma Santos (2012a, p. 63) que o espaço deve ser considerado como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá”. Com base em tal pressuposto teórico, compreende-se que as alterações na materialidade do espaço alteram seu conteúdo no âmbito das ações, pois a presença de determinados objetos, como rodovias ou estradas de ferro, alteram os fluxos no território (SANTOS; SILVEIRA, 2012).

O Brasil, a partir das últimas décadas do século XX, passa por uma “reorganização produtiva do território”, experimentando intensas mudanças em sua materialidade, destacando-se as infraestruturas de “irrigação e as barragens, os portos e aeroportos, as ferrovias, rodovias e hidrovias, as instalações ligadas à energia elétrica, refinarias e dutos, as bases materiais das telecomunicações, além de semoventes e insumos ao solo” (SANTOS; SILVEIRA, 2012. p. 55).

Como parte desse processo são elaborados projetos voltados ao desenvolvimento de infraestruturas de transporte, tendo como principais objetivos o melhoramento das estruturas já existentes e o investimento em construções que viabilizem o escoamento da produção e reduzam o tempo de circulação e seu custo. Rodovias, ferrovias, portos e aeroportos figuram como elementos viabilizadores da expansão de atividades produtivas para várias regiões do país, compondo assim um processo de expansão geográfica do capital produtivo para novas áreas.

Tais mudanças estão associadas à modernização da agricultura, à expansão da mineração e à produção de uma série de outras especializações territoriais que exigem que vários pontos do território se “modernizem”, sendo chamados a disponibilizar aptidões específicas a produção, caracterizando “uma nova divisão territorial, fundada na ocupação de áreas então periféricas e na remodelação de regiões já ocupadas” (SANTOS; SILVEIRA, 2012, p. 105).

É nesse contexto que o estado do Piauí passa a experimentar a exploração do agronegócio ainda no século XX e a expansão da mineração no início do século XXI, inserindo-se no rol dos espaços do Nordeste do Brasil chamados à modernização do território. A partir disso, investimentos públicos em infraestrutura de transporte e logística passam a ser cobrados como forma de minimizar os problemas do escoamento da produção, destacando-se mais recentemente os investimentos na Rodovia Transcerrado (PI-392) e a implantação da ferrovia Transnordestina.

Proposto no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, o projeto da ferrovia Transnordestina é apresentado como investimento para fomentar melhorias no escoamento da produção de grãos e minérios que atendam demandas do mercado nacional e internacional, aumentando a fluidez no território e abrindo novos espaços às dinâmicas de uma economia mundializada.

A ferrovia Transnordestina visa viabilizar uma ligação ferroviária entre o cerrado e os portos de Suape, no Pernambuco, e Pecém, no Ceará. Conforme dados da Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, a ferrovia se estenderá por 1.752 km, dividida em quatro trechos, dentre os quais o trecho Trindade-PE–Eliseu Martins-PI, com 423 km de extensão, que corta no estado do Piauí em 21 municípios, onde residem mais de 120 mil pessoas (CFN, 2008). Parte desses municípios encontra-se em áreas produtoras de grãos e onde grandes projetos de exploração mineral estão em vias de instalação. Assim, tendo como foco atender necessidades do agronegócio e da exploração mineral, a ferrovia Transnordestina se coloca como infraestrutura estratégica à inserção desses pontos do território no cenário econômico nacional e internacional.

Nesse contexto está inserido o município de Paulistana, situado na mesorregião do Sudeste Piauiense, a 460 quilômetros da capital do estado, Teresina, destacando-se enquanto ponto estratégico da área cortada pela ferrovia Transnordestina. No Piauí, dentre os municípios atingidos pela ferrovia, Paulistana é aquele com maior população, onde residiam, quando da realização do último censo pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 19.758 habitantes (IBGE, 2010). Vinculado à instalação da ferrovia no município

encontra-se em implementação o projeto de exploração mineral Planalto Piauí, com investimentos previstos da ordem de R\$ 3,4 bilhões e reserva de mais de 1 bilhão de toneladas de minério de ferro magnético certificadas para a extração (PIAÚÍ, 2013). Tais dinâmicas, novos objetos e ações já reverberam sobre o espaço do município.

Quais as transformações territoriais ocasionadas pela construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, Piauí? Emerge tal problema como norteador da pesquisa realizada, além do qual se questiona ainda: Quais atividades econômicas no município de Paulistana a construção da ferrovia Transnordestina incidirá maiores impactos? Qual o papel dessa ferrovia enquanto elemento de atração para a implantação de projetos de exploração mineral no município? Quais os rebatimentos espaciais das dinâmicas produzidas a partir da construção da ferrovia no município de Paulistana? Existem conflitos e processos de expropriação relacionados à construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana? Como eles acontecem?

Partindo desses questionamentos, a pesquisa teve como objetivo geral analisar as transformações territoriais decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, Piauí. Para tanto, visamos especificamente compreender os principais impactos da construção da ferrovia sobre as atividades econômicas no município de Paulistana; conhecer conflitos e processos de expropriação relacionados à construção da ferrovia no município; e analisar os rebatimentos das dinâmicas produzidas a partir da construção da ferrovia em Paulistana, evidenciando suas materializações no território.

Diante do contexto de transformações territoriais que se tem experimentando no Piauí e da carência de pesquisas dedicadas a essa temática, destaca-se a necessidade de investigações sobre o papel da circulação e dos transportes no atual processo de reordenamento do território vinculado às novas dinâmicas produtivas que se instalam no estado.

A pesquisa contou com a realização de revisão de literatura, utilizando-se de fontes primárias e secundárias. Tal atividade se efetuou com o levantamento, a leitura e o fichamento de bibliografias específicas a respeito dos temas tratados na pesquisa, além de documentos, dados estatísticos e material jornalístico. Dentre os referenciais teóricos, destaca-se as obras de Silveira (2007, 2011), Arroyo e Cruz (2015), Santos (2012a), Santos e Silveira (2012), Moraes (2000, 2008, 2011), Costa (2013), Raffestin (1993), Harvey (2005, 2012), Saquet (2013), Camargo (2015), Alves (2015) e Vieira (2010).

O levantamento de documentos e dados estatísticos foi realizado junto à Fundação Centro de Pesquisa Econômicas e Sociais – CEPRO-PI, em secretarias estaduais e em órgãos

públicos do município de Paulistana. Completa as fontes de pesquisa com esse intuito o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Destaca-se como fontes importantes Brasil (2006, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e), CFN (2008), Piauí (2016) e Piauí (2013, 2014), além de outros documentos e relatórios disponíveis na página eletrônica do PAC e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Os documentos e dados estatísticos analisados subsidiaram a compreensão dos principais impactos da construção da ferrovia Transnordestina sobre as atividades econômicas no município de Paulistana, destacando seu papel enquanto elemento de viabilização da implantação de projetos de exploração mineral na região.

A pesquisa de campo foi realizada no município de Paulistana, onde foram entrevistados, a partir de roteiros semiestruturados (em Apêndice) residentes (seis entrevistas) e comerciantes ou empresários (cinco entrevistas) na sede do município, representantes da Prefeitura Municipal de Paulistana (duas entrevistas) e do Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Paulistana (uma entrevista), além de lideranças da Comunidade Quilombola de Contente (uma entrevista) e do Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete (uma entrevista), que tiveram seus espaços afetados diretamente pela construção da ferrovia. Os roteiros utilizados para a realização de tais entrevistas foram submetidos ao Comitê de Ética da Universidade Federal do Piauí, tendo sido aprovados por estarem em conformidade com as exigências do referido Comitê. As entrevistas foram gravadas em arquivos digitais, por meio do uso de gravador, mediante o conhecimento de um termo de consentimento livre e esclarecido por parte dos entrevistados, tais elementos foram cruciais para a compreensão dos processos em curso ocorridos no município devido a implantação da ferrovia Transnordestina.

A pesquisa de campo viabilizou a compreensão das modificações resultantes da construção da ferrovia, buscando dar voz aos sujeitos envolvidos, possibilitando compreender sobre diversos prismas e olhares como a construção da Transnordestina modificou e vem modificando o território e as relações sociais nele mantidas. A atividade de campo foi ainda ocasião em que analisamos aspectos quanto à infraestrutura, às dinâmicas urbanas e às atividades econômicas, com base em procedimentos de observação empírica e registro das observações. Nessa ocasião também foi produzido material fotográfico com o uso de câmera digital. A partir de tais procedimentos foi possível buscar reunir elementos para analisar os rebatimentos das dinâmicas produzidas a partir da construção da ferrovia no município de Paulistana, evidenciando os principais processos e suas materializações, além de seus conflitos.

Tendo como pretensão a construção de uma análise que se baseia na dinâmica das relações sociais, compreendidas no movimento da história e marcada por conflitos e contradições em sua reprodução, pauta-se as reflexões empreendidas numa concepção materialista, sob a ótica do materialismo histórico e dialético como opção de leitura da realidade.

Mediante essa leitura dialética, sob o enfoque do materialismo histórico, parte-se do entendimento de que, “As coisas e suas representações refletem conceitos na mente, os quais estão em mudanças contínuas e ininterruptas de devir” (GOMIDE, 2013, p. 2). Assim, a dialética é o princípio fundamental do movimento, que se evidencia tanto no mundo exterior como no pensamento humano. Dessa maneira, no âmbito do materialismo histórico e dialético, o pensamento pressupõe a existência do movimento e esse está ligado ao processo histórico. Essa concepção do real sob a qual se assenta o materialismo histórico busca elucidar questões que englobam contradições, conflitos e transformações, constatando que as ideias são, de fato, reprodução do mundo aparente e objetivo vivenciado pelos sujeitos.

A partir do materialismo histórico e dialético a análise se conduz permeando as transformações históricas nas relações sociais, que se dão no marco dos modos de produção. A partir da perspectiva do marxismo, busca-se elucidar a forma desigual da expansão do modo de produção capitalista e suas contradições. Tal método evidencia o desenvolvimento desigual como fato ligado ao próprio processo de acumulação do capital, promovido em meio e a partir das lutas de classe, despontando as disputas territoriais.

Adotando uma postura que busca expor e evidenciar o caráter desigual das relações sociais de produção capitalistas e a luta de classes, clarificando questões relativas a processos de expropriação, às contradições e aos conflitos inerentes à reprodução desse modo de produção, opta-se por conduzir as análises realizadas com base no materialismo histórico e dialético, prisma a partir do qual se busca apreender as contradições e os conflitos relacionados ao processo de inserção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, destacando as transformações territoriais e seu caráter também contraditório, em que se produz um território que atende as necessidades de atividades como o agronegócio e a extração mineral ao mesmo tempo em que se gera problemas para a vida de comunidades invisibilizadas pelo discurso do progresso.

A presente dissertação encontra-se estruturada em quatro seções. Na primeira seção, intitulada *Transporte, circulação e redes no uso do território*, é discutido o papel da circulação e da fluidez dos transportes na estruturação dos territórios, sendo aí discutidos teoricamente os conceitos de território e rede. A segunda seção, *Transporte ferroviário e*

território no Brasil, traz uma apresentação da constituição do transporte ferroviário no país desde a sua gênese, indicando tal processo como parte das estratégias de modernização do território nacional, buscando destacar as relações entre os investimentos no transporte ferroviário e as iniciativas de desenvolvimento regional no Nordeste do Brasil.

Na terceira seção, intitulado *Transporte e circulação no território do Piauí: a ferrovia Transnordestina e a busca da fluidez para as dinâmicas produtivas*, apresentamos elementos da formação territorial do Piauí, evidenciando as condições de circulação nesse território ao longo tempo. Discute-se a importância da circulação e dos transportes diante das atuais dinâmicas produtivas instaladas ou em vias de instalação no Piauí, tais como o agronegócio e a mineração, demonstrando as exigências de fluidez territorial para a manutenção e expansão das atividades produtivas eleitas como prioritárias no estado, contexto de onde emerge o projeto da ferrovia Transnordestina como elemento fundamental para viabilização de tais atividades, como é o caso da mineração.

Na quarta e última seção, intitulada *A Transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana, Piauí*, apresentamos um panorama geral do município levando em consideração sua história de formação e sua posição no âmbito da circulação no território do Piauí, evidenciando o município como um importante nó das redes que impulsionam a exploração do território do Piauí. São apresentadas as transformações decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana, destacando-se a relação com as dinâmicas econômicas, as alterações na infraestrutura urbana e as transformações territoriais de um modo geral. Diante disso se evidenciam as contradições e os conflitos relacionados à construção da ferrovia, explicitando problemas desencadeados por uma obra proposta como parte do processo de modernização do território, mas que carrega consigo um embate entre os distintos agentes das relações de poder que produzem e transformam o território do Piauí.

2 TRANSPORTE, CIRCULAÇÃO E REDES NO USO DO TERRITÓRIO

2.1 Circulação e fluidez dos transportes na estruturação do território

Pensada em seu significado mais simples a circulação é caracterizada como “ato de movimentação contínua de pessoas e coisas” (HOUAISS, 2015), sendo parte integrante da história humana e das modificações espaciais (SILVEIRA, 2011). Quando pensado na Geografia, o termo circulação “expressa a necessidade de realização contínua e circular dos interesses e das necessidades dos indivíduos e, sobretudo, do capital no espaço” (SILVEIRA, 2011, p. 26).¹

Diversas áreas do conhecimento têm desenvolvido trabalhos que levam em consideração as análises sobre as transformações espaciais associadas às alterações das condições de circulação. Nesse contexto, os transportes têm se constituído em fator importante na explicação sobre a distribuição das atividades produtivas, do povoamento, do uso do solo, além das próprias condições socioeconômicas e dos espaços em que estão inseridos, tendo assim destacado papel na estruturação dos territórios e em seus múltiplos usos. Há, dessa forma, uma constante exigência de adequação dos transportes às dinâmicas instaladas nos territórios, o que dá maior importância aos estudos que visem compreender as transformações territoriais e suas relações com os sistemas de transporte.

A circulação de pessoas e mercadorias no espaço se caracteriza pela capacidade de conectar, através das relações sociais, o homem com o seu meio. Com os progressos técnicos e científicos ocorridos nos últimos séculos impulsiona-se a superação de barreiras espaciais e temporais às ações humanas. Levando o homem a expandir seus horizontes e aprimorar suas formas de transportes, a necessidade de circulação passa a ser considerada fundamental para a organização social e econômica. A respeito dessa questão, Pacheco (2004, p. 22) comenta que

Os avanços técnicos da segunda metade do século XX introduziram alterações de grande significado no território, em particular no setor dos transportes e comunicações. Os aumentos de velocidade de circulação de pessoas, bens e informações, traduzidos pela crescente facilidade de articulação de atividades no espaço geográfico, resultaram na banalização das deslocamentos e na alteração dos quadros de vida das populações. De fato,

¹ Uma das primeiras utilizações do termo circulação deriva dos estudos de Fisiologia sobre a circulação sanguínea, realizados pelo médico Willian Harvey, o que nos demonstra o caráter polissêmico que este conceito adquire. Hoje em dia, a circulação vem sendo discutida nas diversas ciências sociais e humanas, sem uma necessária analogia com a Fisiologia, mas sim se referindo na maioria das vezes a circulação de pessoas, bens e mercadorias pelo espaço, o que a torna um tema relevante para a análise do mundo moderno (SILVA JUNIOR, 2011).

se é inquestionável a importância dos transportes para os processos de decisão de (re)localização, também começa a ser evidente que a crescente vulgarização das condições oferecidas para a interação espacial e os seus efeitos no território, associados à perda de importância do fator distância, estão a modificar os parâmetros orientadores dessas decisões.

A necessidade de transpor as distâncias entre os distintos pontos do território possibilitou que fosse possível produzir meios para os deslocamentos. Observamos na história significativas transformações nos meios de transporte, ligadas principalmente às dinâmicas produtivas. Tais transformações modificaram ao longo do tempo as formas de se deslocar pelo espaço, engendrando uma dinâmica complexa entre os transportes e a organização e estruturação dos territórios (GOMES, 2013).

Através do deslocamento de bens e pessoas no espaço, cria-se uma rede de relações que liga uma região ou um país a outras partes do mundo. Dessa forma, os territórios tornam-se mais abertos à dinâmica do mundo (embora se trate de uma abertura seletiva) e a circulação se torna indispensável para compreender as dinâmicas espaciais contemporâneas (ARROYO, 2015).

As redes de transporte assumem papel central como meio que possibilita o deslocamento de pessoas e mercadorias entre as diversas partes do mundo, envolvendo o rompimento de barreiras espaciais e encurtamento do tempo de deslocamento entre os lugares. A respeito disso, Arantes e Ferreira (2011, p. 20) apontam que:

O movimento de pessoas e/ou mercadorias sobre o espaço geográfico constitui-se como parte considerável dos processos de interação espacial. O transporte é, neste sentido, definido como fenômeno responsável por garantir tal movimento e pode ser visto como o realizador da dinâmica material no espaço geográfico.

Os avanços técnicos no setor de transporte possibilitaram a difusão dos princípios básicos do mundo moderno, incitando a aceleração no deslocamento de mercadorias, viabilizando a expansão da industrialização e assim impulsionando a própria expansão do modo de produção vigente para diversas partes do mundo. O espaço se reproduz, assim, a partir de uma interminável produção de novos objetos técnicos que o alteram material e imaterialmente. Nesse sentido, compreendemos, assim como Santos (2012a, p. 63), que

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da

história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico.

Os acréscimos técnicos compreendidos pelos sistemas de objetos e as ações dão novos significados ao espaço, reconfigurando e produzindo sua materialidade. Desta forma, os avanços técnicos nos meios de transporte tecem no espaço relações de poder entre os distintos agentes, configurando uma rede de relações e contribuindo para a formação dos territórios (ARROYO, 2015).

A circulação está intimamente ligada à base do modo de produção capitalista, como um requisito necessário ao seu desenvolvimento, fomentando a busca interminável por mais velocidade e fluidez para suprir a necessidade de acumulação de capital dos agentes dominantes (BLANCO, 2015). A respeito disso Blanco (2015, p. 19) enfatiza que

As necessidades de circulação adquirem sentido, nas sociedades capitalistas contemporâneas, no marco dos processos de produção e de reprodução social, requerendo a realização de um movimento, de um deslocamento, tanto de bens como de pessoas [...]. Os processos de produção remetem a todas aquelas ações dirigidas à geração e distribuição do conjunto de bens e serviços destinados a satisfazer as necessidades sociais e as ânsias de rentabilidade capitalista. Envolvem, conseqüentemente, um amplo conjunto de movimentos de matérias primas, bens com diferentes graus de elaboração parcial e produtos terminados, articulando fontes de matérias primas, unidades de produção e mercados. A organização da logística atende estas necessidades e está dirigida a otimizar os fluxos materiais, articulando modos de transportes, tempos e informações².

A circulação é considerada componente central do processo de produção de capital, onde o tempo de circulação interfere diretamente nos custos da produção e nos preços finais das mercadorias. Os custos da circulação são, portanto, cruciais para a expansão geográfica do capital.

² Original: Las necesidades de circulación cobran sentido, en las sociedades capitalistas contemporâneas, en el marco de los procesos de producción y de reproducción social, que requieren la realización de un movimiento, de un desplazamiento, tanto de bienes como de personas. Los procesos de producción remiten a todas aquellas acciones dirigidas a la generación y distribución del conjunto de bienes y servicios destinados a satisfacer las necesidades sociales y las apetencias de rentabilidad capitalista. Involucran, en consecuencia, un amplio conjunto de movimientos de materias primas, bienes con diferentes grados de elaboración parcial y productos terminados, articulando fuentes de materias primas, unidades de producción y mercados. La organización de la logística atiende estas necesidades y está dirigida a optimizar los flujos materiales, articulando modos de transporte, tiempos e información

No capitalismo, em particular, a produção de mercadorias está intimamente associada a uma intensificação da circulação, pois é nesta que aquela se realiza. Amplia-se a importância da espacialidade na definição do valor. Esse modo de produção ultrapassa a inércia da distância absoluta, jogando com a velocidade dos fluxos e a escala da produção. O ‘encurtamento’ das distâncias está ligado, por seu turno, à ampliação das escalas de produção e distribuição das mercadorias. Relativiza-se a distância, na multiplicação infinita das trocas em termos espaciais (MORAES; COSTA, 1984, p. 129-130).

A velocidade de circulação das mercadorias é um dos princípios básicos no capitalismo. Quanto mais tempo a mercadoria leva para chegar ao mercado mais se perde a mais-valia. Harvey (2005, p. 50) ressalta que “qualquer redução no tempo de circulação aumenta a produção de excedente e intensifica o processo de acumulação”. Para isso é preciso mais velocidade no processo produtivo e no transporte das mercadorias, para que seja possível que a distância espacial se contraia em relação ao tempo, minimizando o “período de perambulação das mercadorias” (HARVEY, 2005). Como afirma Silveira (2011, p. 52),

A circulação do capital resulta na produção de valor e esse é gerado por uma forma específica de exploração do trabalho: a mais-valia. Para que a circulação do capital ocorra é comum haver planejamento (logística), movimento físico das mercadorias de um lugar de produção até um de consumo (transportes) e armazenamento. Só assim, o valor existe, pois movimento de mercadorias sem propósito e para especulação podem até influir no preço da mercadoria, mas não no valor da mesma. Portanto, esse tipo de logística (estratégia, planejamento e gestão de transportes e armazenamento) e de transporte das mercadorias (o ato físico de transportar) são aspectos integrantes do processo produtivo e extensões da esfera da produção na esfera da circulação e da continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação. Portanto, os setores de transportes, seu planejamento e gestão ligados às finalidades produtivas do processo de circulação do capital são geradores de valor e de via mais-valia.

A expansão do capitalismo, paralela a difusão dos transportes e das comunicações, cria circunstâncias que levam à especialização dos lugares, sem a exigência de produção no mesmo lugar (ARROYO, 2015). Neste ponto, Santos (2012a, p. 240) destaca que “O processo de especialização, criando áreas separadas onde a produção de certos produtos é mais vantajosa, aumenta a necessidade de intercâmbio, que agora se vai dar em espaços mais vastos [...]”. Isso exige mais circulação para suprir as necessidades desses lugares.

Santos (2012a) e Arroyo (2015) consideram que, quanto mais se expande as fronteiras de produção e se especializa a produção, mais se exige a incorporação de inovações técnicas para manter essas constantes trocas entre espaços cada vez mais mundializados (ARROYO, 2015). Assim, “O território se apresenta como uma arena de movimentos cada vez mais

numerosos, fundados sobre a lei do valor que tanto deve ao caráter da produção presente em cada lugar como às possibilidades e realidades da circulação” (SANTOS, 2012b, p. 99).

Essa divisão territorial do trabalho especializada tanto requer mais fluidez na circulação de informações, como exige velocidade e fluidez nos transportes de matérias-primas e mercadorias. A produção de bens e serviços ultrapassa as fronteiras regionais e nacionais, constituindo complexas cadeias de produção, exigindo um conjunto de estratégias e planejamento em relação aos setores de transporte e comunicações (SILVEIRA, 2015).

Para atender a esses novos padrões dos sistemas produtivos os transportes estão em constante aperfeiçoamento. “O sistema de circulação passou por forte modernização no que tange o acondicionamento, o manuseio, a estocagem, a transferência e a movimentação de mercadorias para atender as novas lógicas da competição global” (SILVEIRA, 2011, p. 60). Assim como a produção está constantemente se modernizando, os transportes, como parte desse todo, também estão sempre buscando aprimorar sua logística. A respeito disso Silveira (2015) afirma que no período da chamada terceira revolução industrial (período de constituição do meio técnico-científico-informacional), ao se estruturar novos padrões produtivos, de consumo e mesmo geopolíticos,

[...] foram necessárias reestruturações e o estabelecimento de um novo padrão de circulação para extrair o máximo de valor dos sistemas de transportes e, em especial, da logística, pois essa última se enquadra como a mais importante das atividades de serviços superiores do final do século XX e início do século XXI (SILVEIRA, 2015, p. 56).

As estratégias logísticas possibilitam “uma maior otimização capaz de aprimorar e de gerar novas formas de diminuição de custos e de aumento da rentabilidade” (SILVEIRA, 2011, p. 60), estando diretamente conectadas ao meio técnico-científico-informacional, interferindo na produção e reprodução do espaço geográfico. Nesse contexto as necessidades de circulação articulam-se umbilicalmente às condições de logística³.

A logística ficou conhecida como um dos elementos motivadores das mudanças sucedidas nas relações de trocas e no sistema de circulação das mercadorias a partir do século XX. Silva Junior (2004) ressalta que a logística possibilitou uma visão estrutural do processo de internacionalização do capital, em suas escalas espaciais e temporais. As alterações

³ O termo logística vem do grego *logistikós* e sua derivação do latim *logisticus* relacionados à compreensão da lógica aritmética. No entanto, a compreensão do termo que utilizamos hoje só se tornou conceito na França, formulado por volta de 1873 para compreender o planejamento dos transportes e o alojamento dos combatentes nas guerras. Mais tarde o conceito é adequado ao mundo dos negócios, na década de 1980, com o intuito do desenvolvimento de estratégias para que as empresas conseguissem alcançar novos mercados, através da logística corporativa, como ficou conhecida (SILVEIRA, 2011).

derivadas das incorporações técnicas e tecnológicas aos sistemas produtivos e de circulação, assim como as medidas de ordem política e econômicas, tanto nacionais quanto internacionais, permitiram integrações territoriais e regionais, com arranjos espaciais diferentes e contraditórios.

Na história dos sistemas logísticos, as revoluções logísticas foram e são acontecimentos que interferiram e modificaram relações nos processos produtivos, possibilitando a difusão do modo de produção capitalista em diferentes pontos do mundo. Silva Junior (2004) a partir do artigo de Ake Anderson intitulado “*Les quatre révolutions logistiques*” publicado 1986, comenta as quatro revoluções logísticas e suas consequências (Quadro 1):

Quadro 1 - Revoluções logísticas, segundo Ake Anderson.

Revoluções logísticas	Onde e quando ocorreram	Principais efeitos
Primeira	Inicia na Itália no século XI e termina nos países do norte da Europa no século XVI	Aumento expressivo do comércio entre os lugares distantes e da divisão do trabalho;
Segunda	Inicia na Itália no século XVI termina no século XIX nos países norte europeu	O aumento da produção especializada e produção apoiado pelo Estado, perto aos centros de atividade econômica e política; A expansão de riquezas da classe que detinha o controle; Aparecimento de metrópoles com poder econômico e político integrado; Domínio absoluto do novo Estado nas mãos da nova classe; Expansão de ideias na ciência e nas artes em determinados centros; Novo modelo de redes de comércio internacionais;
Terceira	Inicia na Inglaterra no século XVIII e termina provavelmente no século XXI nos países desenvolvidos	Aumento significativo do comércio em lugares longínquos; Crescimento significativo de cidades industriais próximas aos centros produtores de matéria prima; Expansão de riqueza nas mãos dos novos industriais; Surgimento de uma rede internacional e inter-regional de centros industriais;
Quarta	Inicia no Japão, nos Estados Unidos, na Suíça, Suécia e Alemanha no fim do século XX	Proporciona uma integração global de complexos industriais com fluxo de mercadorias; Aumento entre os comércios internacionais; Um novo comando na preferência dos modos de transportes; Uma nova hierarquia de cidades;

Fonte: Elaborado a partir de Silva Junior (2004, 2009).

A respeito das transformações ocasionadas pelas revoluções logísticas, Silveira (2011) ressalta que as integrações territoriais e a divisão do trabalho foram substancialmente ampliadas, surgindo novos espaços comerciais especializados, além de serem disponibilizadas

novas formas de produção e a consolidação de trocas culturais. Tanto as revoluções industriais como as revoluções logísticas propiciaram o aperfeiçoamento dos transportes, o aumento da velocidade nos deslocamentos, e, portanto, a diminuição no tempo de produção.

Nesse processo a logística ganha distintas compreensões ligadas à ideia de movimento de matérias-primas e do transporte das mercadorias até o consumidor. Em compreensões mais recentes do conceito, é compreendida como, “[...] um conjunto de estratégias, planejamento, gestão e transformações tecnológicas no setor de transportes e comunicações a ponto de ampliar as interações espaciais e mudar a ordem socioeconômica vigente” (SILVEIRA, 2011, p. 54). Já Silva Junior (2004, p. 122) entende logística, “[...] como sendo um conjunto de técnicas e tecnologias utilizadas com a finalidade de propiciar fluidez a partir da aceleração da circulação geográfica, obtida com a realização de operações como mais velozes e racionais”.

Pensada enquanto estratégia de planejamento e gestão, a logística pode ser classificada em logística organizacional e logística territorial. A logística organizacional “está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, visa facilitar para a mesma a acumulação e a reprodução do capital” (SILVEIRA, 2011, p. 60), podendo ser também realizada pelo poder público, não visando interesse direto na acumulação de capital.

Já a logística territorial “envolve o planejamento referentes às infraestruturas (sistemas de movimento e de armazenamento) e às normas (sistemas de normas), capazes de tornar eficiente a fluidez territorial e, por conseguinte, de alterar o território (os espaços urbanos e rurais)” (SILVEIRA, 2011, p. 60). Cabe ressaltar que esses dois tipos básicos de logística são interdependentes e se correlacionam a partir do interesse dos agentes hegemônicos em criar estratégias eficientes para atuar sobre o território, modificando-o conforme o interesse da acumulação e da reprodução do capital. Partindo disso, podemos dizer que,

[...] a logística é hoje, a organização técnica do capital baseado em infraestrutura fixa de transportes (como rodovias, ferrovias e hidrovias), meios de transportes (como por exemplo, trens e caminhões) e nas tecnologias da informação e comunicações, tendo como objetivo proporcionar a otimização dos processos produtivos. Na base desses processos, está a redução dos custos sempre com aumento da fluidez (SILVA JUNIOR, 2004, p. 122).

No intuito de viabilizar os sistemas logísticos são realizados investimentos em infraestruturas viárias que possibilitem a integração de diversos modais de transporte. Grande parte dessas obras viárias, conforme Silva Junior (2004), refletem um conteúdo geopolítico, portanto, uma estratégia desenvolvida para a ocupação e controle do território. A organização dos transportes e das infraestruturas é basicamente o produto da divisão internacional do

trabalho, com seus condicionantes históricos, concentrados em pontos específicos no território e interligados por uma rede de relações globais (SILVA JUNIOR, 2004).

As redes de circulação se fazem cada vez mais necessárias, transformando, organizando e estruturando os territórios. Tais redes ampliam o avanço territorial das forças produtivas para regiões interioranas, atendendo a crescente expansão do capitalismo e sua quebra de barreiras geográficas, fazendo intenso uso das estratégias logísticas. A importância da circulação e dos transportes na estruturação dos territórios e de seus possíveis usos põe, portanto, esses temas em destaque nos estudos da Geografia.

No contexto de estruturação da Geografia Humana no século XIX, Alfred Hettner (1859-1941) forja o termo *Verkehrsgeographie*, traduzido como *Geografia da Circulação*, que focava no estudo dos transportes e dos sistemas de fluxos por região. A constituição desse ramo da Geografia se deu imerso no desenvolvimento técnico ocorrido no século XIX, na fase em que “a circulação teve o desenvolvimento mais revolucionário da história, através da invenção da ferrovia, do automóvel, do telegrafo, do telefone, entre outras técnicas de circulação” (SILVA JUNIOR, 2011, p. 69).

No entanto, foi Friedrich Ratzel, em sua obra *Antropogeografia*, a organizar sistematicamente um estudo sobre os transportes e a circulação regional, relacionados à Geografia Geral da Circulação (SILVEIRA, 2011). A respeito disso, Silva Junior (2011, p. 83, grifo do autor) afirma que

A definição de circulação de Ratzel leva em consideração a ideia de espaço continente, configurando-se como uma ação do homem que eleva o ‘movimento no espaço, de pessoas e objetos a partir de regiões ou pontos determinados, com o objetivo de equilibrar *as trocas*, os recursos e os dons naturais da terra e dos homens.

Segundo Silva Junior (2011), Ratzel acreditava que as condições naturais de circulação impunham uma série de obstáculos, mas que com os progressos técnicos era possível transpor essas barreiras. Ratzel discutiu a interferência das vias e dos meios de transporte sobre a sociedade (na relação homem-meio) e assim a relação causa e efeito desses elementos.

Paul Vidal de La Blache também dedicou-se a questões voltadas a circulação, mas, como considera Silva Junior (2011), sua abordagem negligenciou questões importantes para sua época, conduzindo uma argumentação que resistia a análise da geografia dos movimentos. A respeito disso este ainda reitera que,

Assim, La Blache acaba deixando para trás elementos como as telecomunicações, as incorporações e as inovações tecnológicas nos transportes. O seu principal foco de análise é mesmo a relação homem-meio por intermédio da tecnologia, desde o corpo, passando pelo uso de animais, até chegar nas técnicas mais avançadas de transportes (SILVA JUNIOR, 2011, p. 87).

Assim, La Blache e Ratzel desenvolvem as primeiras concepções na Ciência geográfica acerca da análise da circulação⁴, dando base a outros debates desenvolvidos guiados pelas renovações técnicas, principalmente nos transportes e telecomunicações. Silva Junior (2011, p. 79) destaca que,

O período compreendido entre os séculos XVIII e XIX abrigou a maior transformação científica de todos os tempos, capaz de realizar a fusão definitiva da ciência com a técnica e de ‘potencializar’ o modo capitalista de produção. Este evento foi decisivo para a transformação e para a concepção de novas formas e técnicas de circulação.

A exigência de movimento e fluidez no espaço se dá a partir da evolução dos sistemas técnicos, que aumentaram as possibilidades de transporte no espaço geográfico. A evolução das redes técnicas a partir do século XIX, em combinação com o aparecimento de novas formas de circulação (resultado da organização dos sistemas de engenharia e sistemas de movimentação), indicava a modernização das relações de produção (com o surgimento da máquina a vapor) e assim da capacidade e aumento da velocidade dos transportes (SILVEIRA, 2011).

A Geografia dos Transportes também foi alvo de muitas investigações na Geografia. Silveira (2011) aponta que o termo Geografia dos Transportes não foi muito utilizado nas escolas alemã e francesa, se consolidando apenas em 1950, diante da forte influência que os transportes adquiriram após os acontecimentos da segunda guerra mundial, pela ampliação das trocas econômicas e complexidade da circulação nos espaços urbanos⁵. Gomes (2013, p. 27-28) aponta que,

⁴ Silva Junior (2011) aponta que muitos autores contribuíram na construção de uma concepção da Geografia da Circulação, dentre eles Jean Brunhes, Camille Vallaux, Jean Gotmann e Max Sorre, tendo mais expressão Ratzel e La Blache.

⁵ Em particular a partir de finais dos anos 60, com a forte expansão das cidades e o aumento da motorização à escala interurbana, vários problemas começam a surgir, nomeadamente com o alargamento das periferias, a necessidade de percorrer distâncias cada vez maiores entre locais de trabalho e residência, os congestionamentos e, entre outras, as desiguais condições de mobilidade da população, terão contribuído para uma maior complexidade dos sistemas territoriais, suscitando a necessidade de repensar as intervenções (PACHECO, 2004, p. 5).

Neste ramo da Geografia há o interesse de se estudar processos de circulação e deslocamento de pessoas e bens e seus reflexos no modo de vida e no cotidiano das sociedades; assim, o espaço geográfico e movimento/deslocamento são expressões do fenômeno transporte e por esse motivo são caracterizados como conceitos básicos fundamentais ao estudo da disciplina.

Em relação à Geografia dos Transportes, Gomes (2013) comenta que desde sua origem teve como preocupação o estudo da relação entre os transportes e o território. No Brasil, seus primeiros estudos foram realizados nos anos de 1950, quando a Geografia dos Transportes já mostrava a relação entre transportes a organização do território.

Historicamente, as relações entre transportes e desenvolvimento são bastante antigas, remontando ao século XIX os primeiros estudos que fazem referência aos transportes como fator base para a explicação da organização espacial de diferentes porções do território (GOMES, 2013, p. 31).

Nos anos de 1950 os métodos quantitativos ganham força no estudo dos transportes, ressaltando conceitos de tempo e custos de viagem. Nessa perspectiva, Pacheco (2004) destaca que Edward Louis Ullman é apontado como precursor da Geografia dos Transportes levando em consideração o método quantitativo. Segundo Pons e Reynés (2003, p. 3),

A Geografia Quantitativa nos transportes permitiu e permite o desenvolvimento de um conjunto de temas-chave para esta disciplina, tais como a análise das redes, processamento e análise de fluxos e hierarquias territoriais que estabelecem a abordagem e a simulação de modelos de previsão de demanda, assim como a utilização de forma analógica de diversos modelos procedentes de outras disciplinas⁶.

O desenvolvimento desse ramo da Geografia avança seguindo distintas abordagens epistemológicas, cada uma com entendimentos e perspectivas diversas. Pons, Bey, e Reynés (2011, p. 94-95) destacam que “[...] em alguns períodos certas abordagens e metodologias têm marcado de forma tão decisiva a evolução desta subdisciplina do que outras abordagens têm sido ofuscados ou mesmo considerados meramente residuais⁷”. Além disso, o estudo sobre

⁶ Original: La Geografía Cuantitativa en los transportes ha permitido y permite el desarrollo de un conjunto de temáticas clave para esta disciplina tales como, el análisis de las redes, el tratamiento y análisis de los flujos y las jerarquizaciones territoriales que establecen el planteamiento y la simulación de modelos predictivos de demanda, así como la utilización de forma analógica de diversos modelos procedentes de otras disciplinas

⁷ Original: [...] en algunos períodos ciertos enfoques y metodologías han marcado de forma tan decisiva la evolución de esta subdisciplina que el resto de enfoques se han visto eclipsados o incluso considerados meramente residuales.

transporte se torna um debate interdisciplinar por receber contribuições em diversos campos das ciências humanas e sociais, como a economia (PONS; BEY; REYNÉS, 2011).

A partir de meados do século XX outros enfoques na ciência geográfica quanto na Geografia dos Transportes ganham mais expressão, quando se passa a ver a necessidade de repensar tanto as questões sociais quanto as políticas de ordenamento territorial relacionadas aos transportes (PACHECO, 2004).

Os enfoques sociais e humanistas estão associados a diferentes ramos da ciência geográfica, como a Geografia Social, a Geografia do Bem-estar, o que confere aos estudos da Geografia dos Transportes novas teorias e técnicas amparadas em métodos qualitativos que progressivamente contribuem para o desenvolvimento deste ramo (GOMES, 2013, p. 34).

Além dos enfoques já discutidos no período recente, as ciências sociais e ramos da própria Geografia passam a contribuir com estudos sobre os transportes e sua relação com a política de Estado, a mobilidade e o comportamento urbano, a sustentabilidade, as alterações climáticas, a globalização e as questões sociais (PONS; BEY; REYNÉS, 2011).

Portanto, a Geografia da Circulação e a Geografia dos Transportes mantém relação direta uma com a outra, sendo dois ramos que se complementam. Sobre isso, Arantes e Ferreira (2011, p. 21) chamam atenção para

[...] a necessidade de que ambas se complementem pois, uma das críticas que podem ser feitas à Geografia da Circulação refere-se ao fato de que seus roteiros de pesquisa ignoram os aspectos estruturais e formais dos sistemas de transportes [...], seja por incompreensão de sua importância, por ausência de quadro teórico-metodológico adequado, ou até mesmo de uma linguagem técnica necessária ao seu estudo. [...] Já para a Geografia dos Transportes, a crítica reside em seu aspecto excessivamente quantitativo, uma vez que por meio de modelos matemáticos e estatísticos, e de técnicas de análise espacial baseadas em teoria dos grafos e estudos geométricos, existe uma tendência à sobrevalorização de dimensões puramente formais do espaço, como sendo o resultado de uma análise espacial completa dos transportes.

Esses dois ramos representam uma grande contribuição para os estudos geográficos, mesmo apresentando lacunas, como foi apontado anteriormente. Juntas podem assegurar uma análise de vários aspectos da relação sociedade-espaço-tempo. Silveira (2011) considera que, além desses dois ramos, também deve ser levada em consideração a logística, tida como um conceito relevante na investigação dos aspectos ligados ao movimento. Unida à circulação e aos transportes, considerar a logística possibilita,

[...] estudar todas as ações relacionadas aos transportes (e às comunicações), a circulação do capital (movimento circulatório do capital relacionado ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações, *id est*, o destaque para a esfera da circulação) e a logística (cadeia de fornecimento: logística de suprimentos, de produção e de distribuição na qual estão os transportes, o armazenamento e também as comunicações) (SILVEIRA, 2011, p. 63).

Além disso, Silveira (2011) acredita ser necessário a aproximação dos preceitos marxistas com a Geografia da Circulação, Transportes e logística, no intuito de enriquecimento dos conhecimentos geográficos, através da análise da circulação do capital e da relação capital/trabalho, evidenciando como o transporte é fundamental para a manutenção do capitalismo. Assim, além de pensar os transportes é preciso chamar atenção para a logística, pensada como estratégias para aumentar a velocidade e encurtar o ciclo do capital para atender aos interesses dos diversos capitalistas (SILVEIRA, 2011).

A circulação e os transportes estabelecem, portanto, condições para a realização dos mais diversos usos sociais do espaço, inserindo-se também no campo das relações de poder que configuram os territórios. Isso faz com que os estudos sobre as dinâmicas territoriais necessitem considerar a circulação e os transportes, ao mesmo tempo em que os estudos sobre os transportes e a circulação exijam uma compreensão de conceitos como território e rede.

2.2 Considerações sobre o conceito de território

Compreendido como um produto eminentemente social o território, torna-se um conceito que permite interpretar processos sociais em sua dimensão política, econômica e cultural, situando-os historicamente. Como afirma Moraes (2008, p. 47), “o desenvolvimento histórico se faz sobre e com o espaço terrestre, e, nesse sentido, toda formação social é também territorial, pois necessariamente se espacializa”. Interpretar o território e suas transformações ao longo da história requer, portanto, voltar-se à sua formação e ao acúmulo histórico das relações de poder que os estruturam em suas configurações atuais, o que passa necessariamente pela compreensão de seus padrões de circulação em cada momento.

O conceito de território recebeu ao longo do tempo distintas abordagens e concepções, formuladas em contextos sociais, econômicos e políticos diversos, levando, especificamente nas ciências sociais e humanas, a distintos enfoques. Torna-se, mais recentemente, uma importante categoria de análise da realidade no campo dessas ciências e se destaca como um dos principais conceitos-chave da ciência geográfica (SAQUET, 2013).

Conceito central da Geografia Política (que se dedica essencialmente à relação espaço-poder), o território “é fundamentalmente um *espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder*” (SOUZA, 2009, p. 78, grifo do autor), o que inclui tanto “macropoderes”, como os do Estado e das grandes corporações, quanto “micropoderes”, dos sujeitos em suas práticas cotidianas as mais diversas.

Na geografia o conceito de território e suas variações ganharam destaque conforme sua capacidade de compor uma leitura da realidade centrada em sua dimensão política. Embora esse conceito tenha se desenvolvido com mais força nas ciências humanas, como a Geografia, a gênese do termo território e seus primeiros entendimentos não nasceram na ciência geográfica, tendo sua origem no campo das ciências da natureza, na Biologia, com estudos ligados à Etologia, ciência que estuda o comportamento animal (HAESBAERT, 2009; SAQUET, 2013).

Por suas diversas abordagens nos mais diferentes campos filosóficos o conceito de território adquiriu ao longo do tempo um caráter polissêmico. Conforme Haesbaert (2009), nas ciências sociais e humanas o território possui pelo menos três vertentes principais de entendimento⁸:

- *política* (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico-política (relativa também a todas as relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado.
- *cultural* (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural: prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
- *econômica* (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão ‘territorial’ do trabalho [...] (HAESBAERT, 2009, p. 40, Grifo nosso).

Essas concepções mais usuais de território indicadas estão vinculadas a diferentes perspectivas teóricas, filosóficas e metodológicas que embasam cada abordagem. Assim, a significação do território passa a assumir diferentes interpretações de acordo com cada sociedade ou grupos sociais, em determinados espaços e períodos temporais, e ainda

⁸ Além das vertentes apontadas, Haesbaert (2009) chama atenção para outra concepção mais antiga que não é muito utilizada pelas ciências sociais, a *natural*(ista) “[...] que se utiliza de uma noção de território com base nas relações entre sociedade e natureza, especialmente no que se refere ao comportamento natural dos homens em relação ao seu ambiente físico” (HAESBART, 2009, p. 40).

conforme as distintas perspectivas de método que guiam a interpretação da realidade. Gotmann (2012, p. 523) revela que, em seus primórdios,

[...] o território parece ter sido um termo utilizado nas línguas europeias desde o século XIV para definir primeiramente a jurisdição ou até mesmo a órbita econômica de unidades governamentais, tais como cidades livres, feudos ou reinos. O papel do conceito de território alterou-se ao longo dos séculos. De certa forma, pode-se afirmar que o conceito existiu desde muito antes do século XIV e adquiriu mais significado desde então.

Conforme Saquet (2013), após o século XVI substancia-se outras acepções do conceito de território. “O território é experimentado para além de *habitat* do homem, como receptáculo de suas atividades econômicas, principalmente, no decorrer dos séculos 17 e 18” (SAQUET, 2013, p. 28). Esse processo se intensifica a partir dos séculos XVIII e XIX, com as relações de dominação e poder que estruturam Estados-Nacionais, principalmente com o colonialismo e o imperialismo (SAQUET, 2013).

Na Geografia, Friedrich Ratzel foi um dos primeiros a desenvolver uma abordagem de território, relacionada à ideia de espaço vital. Ao contribuir com os interesses do Estado alemão em gestação, Ratzel, em seus trabalhos, tinha como principal preocupação

[...] demonstrar a importância da natureza exterior ao homem, condicionando a expansão no espaço, a miscigenação e a própria organização social, o que implica na constituição do Estado como a principal forma de poder e controle. Desse modo, a natureza e o Estado assumem centralidade em sua argumentação e compreensão do conceito de território [...] (SAQUET, 2013, p. 30).

O território em sua abordagem era visto como área e recursos naturais (água, clima, solo) a serem apropriados e dominados. De acordo com Saquet (2013, p. 31), o território, para Ratzel, “[...] é entendido como substrato/palco para a efetivação da vida humana, sinônimo de solo/terra e outras condições naturais, fundamentais a todos os povos, selvagens e civilizados (sob domínio do Estado)”.

Ao longo de toda a metade do século XX na Geografia, predominou o destaque dos estudos regionais, sendo o conceito de região aquele que recebia mais ênfase nesta ciência. É apenas nos processos de renovação da Geografia, a partir da década de 1950, que conceitos como espaço e território passam a ter destaque nos estudos geográficos, sendo que as discussões que envolvem especificamente o conceito de território só ganham maior força a partir dos anos 1960-1970 (LENCIONI, 2009; CORRÊA, 2009; SAQUET, 2013).

A partir desse período, diante de consideráveis mudanças sociais e políticas que reverberam do período pós-guerra, se configura o movimento de renovação da Geografia, daí emergindo a necessidade de novos princípios na reflexão da ciência geográfica, principalmente no que diz respeito à atitude de se superar as bases positivistas e neopositivistas. Nesse contexto, o conceito de território é “redescoberto”, figurando como possibilidade de reflexão sobre o uso e a apropriação material do espaço e seus conflitos sociais, contemplando contradições, relações de poder, dinamismo, identidades, comunicação e redes de circulação (FERREIRA, 2014).

Compreender como as relações de poder se estabelecem no território é fundamental para interpretar as ligações entre os distintos agentes no espaço. Por esse motivo é que as definições que demarcam as relações de poder no território foram as que mais se difundiram e marcaram a tradição do conceito na Geografia (HAESBAERT, 2009). Nas abordagens vinculadas a Geografia Política clássica (e dela derivadas) predominou um enfoque nos macropoderes, destacando-se tradicionalmente o poder do Estado. Conforme Saquet (2013) mais recentemente se desenvolvem e fortalecem novas abordagens territoriais que levam em consideração elementos multidimensionais, multiescalares e relações de poder que incluem micropoderes, tendo destaque, nesse sentido, autores como Claude Raffestin e Jean Gottmann.

Claude Raffestin teve sua concepção de território como uma das mais difundidas no Brasil, destacando-se sua obra *Por uma Geografia do Poder* (RAFFESTIN, 1993). Nessa obra, Raffestin destaca o caráter político do território sem privilegiar o poder do Estado, estruturando uma argumentação “[...] em favor da multidimensionalidade do poder, do território e da territorialidade, em vez de centrar sua abordagem no conceito de espaço” (SAQUET, 2013, p. 75).

As relações de poder são inerentes às relações sociais, estando presentes nas ações do Estado, instituições privadas e nas ações dos indivíduos no seu dia-a-dia, visando o controle e à dominação sobre os homens e sobre as coisas. Desta forma,

O poder se manifesta por ocasião da relação. É um processo de troca ou de comunicação quando, na relação que se estabelece, os dois polos fazem face um a outro ou se confrontam. As forças que dispõem os dois parceiros (caso mais simples) criam um campo: o campo de poder. [...] O campo da relação é um campo de poder que organiza os elementos e as configurações (RAFFESTIN, 1993, p. 53).

Raffestin (1993) compreende o território como um espaço onde se projetou trabalho, que por consequência revelou relações de poder, configurando tessituras (malhas, nós e redes)

que permitem assegurar controle e poder em um determinado tempo-espaço. Para o autor as relações de poder são um componente indispensável e inevitável para a efetivação de um território. Assim “O território é um trunfo particular, recurso e entrave, continente e conteúdo, tudo ao mesmo tempo. O território é o espaço político por excelência, o campo de ação dos trunfos” (RAFFESTIN, 1993, p. 59-60). Nesse ponto este apresenta como o território é relacional, não só por ser definido dentro das relações sociais, mas também por incluir relações sociais e espaço material.

Jean Gottmann entende o território principalmente “[...] como uma conexão ideal entre espaço e política”. Seus componentes materiais são dispostos no espaço conforme usos e intenções de grupos humanos pertencentes a um processo político. Dessa forma, este tem como fundamental em sua análise sobre o território o caráter político-administrativo, entendendo que a unidade política é o território e o Estado exerce poder na atual configuração territorial (GOTTMANN, 2012). Conforme Saquet (2013, p. 48) a análise de Gottmann tenta conciliar vertentes ligadas às ideias e à matéria, evidenciando ao longo do seu trabalho características “psicológicas e materiais, efetivadas por aspirações de indivíduos e ações do Estado”.

Não só as relações de poder demarcaram o entendimento de território nas ciências humanas. Aspectos voltados à subjetividade individual e coletiva também fundamentaram muitos debates territoriais, principalmente aqueles realizados a partir de uma perspectiva humanista. No campo da Antropologia, como cita Haesbaert (2009), José Garcia enfoca o território em um sentido amplo, compreendendo-o como socializado e culturalizado, onde tudo que está ao redor do homem é composto de significados.

Durante muito tempo a Geografia tendeu a acentuar a dimensão material do território, fazendo com que muitos geógrafos que trabalhavam com a dimensão cultural do espaço preferissem utilizar conceitos de paisagem e lugar em vez de território. Embora tenha ocorrido essa forte tendência ligando o conceito de território apenas a Geografia marxista também é possível encontrar autores que desenvolveram seus trabalhos partindo da dimensão ideal-simbólica do território, tais como os geógrafos Joel Bonnemaïson e Luc Cambrèzy (HAESBAERT, 2009). Além desses geógrafos franceses, na atualidade vários trabalhos na Geografia já se pautam nessa abordagem para ressaltar a dimensão simbólica na formação dos territórios.

Na Geografia brasileira, Milton Santos, apesar de não focar seu debate no conceito de território, muito contribuiu para distinguir para a reflexão sobre este conceito. Este defende que “[...] o ‘uso’ (econômico, sobretudo) é o definidor por excelência do território [...]”

(HAESBAERT, 2009, p. 58). É o uso do território que faz dele em si objeto da análise social. Santos (2007, p. 14) ressalta que:

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas. O território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. O território em si não é uma categoria de análise em disciplinas históricas, como a Geografia. É o território usado que é uma categoria de análise.

Para Milton Santos, conforme Saquet (2013, p. 91), o conceito de território, “[...] é subjacente, composto por variáveis, tais como a produção, as firmas, as instituições, os fluxos, os fixos, relações de trabalho etc., interdependentes umas das outras”. Tais variáveis constituem aquilo que Santos denominou de configuração territorial.

Atualmente geógrafos brasileiros, como Marcos Aurélio Saquet, Rogério Haesbaert e Marcelo Lopes de Souza, têm contribuído com a discussão sobre o conceito de território. Souza (2009, 2013) compreende o território como produto social, lugar da vida e das relações entre as pessoas e instituições (Estado e empresas), que se configura em uma base de formação alicerçada pelas estruturas de poder. Desta forma, o poder e o território adquirem uma relação muito próxima. Este argumenta que o poder só se exerce por meio de um território e que saber quem domina ou influencia é essencial para assim compreender a dinâmica das relações de poder no espaço (SOUZA, 2009, 2013). Para Souza (2009) o território deve ser compreendido em suas múltiplas vertentes e distintas funções, propondo a existência de múltiplos territórios, classificados de diferentes maneiras (o tempo, presença ou ausência de contiguidade espacial) incluídos dentro do território comandado pelo Estado.

Marcos Aurélio Saquet compreende que o território se constitui em nossas relações sociais como tramas, contidas em determinados espaços e tempos. Considera o território constituído pelas relações de poder interconectadas em um tempo e espaço, mediadas pelos aspectos econômicos, políticos e culturais. Para este,

O território significa natureza e sociedade; economia, política e cultura; *ideia* e *matéria*; identidades e representações; apropriação, dominação e controle; des-continuidades; conexão e redes; domínio e subordinação; degradação e proteção ambiental; terra, formas espaciais e relações de poder; diversidade e unidade (SAQUET, 2013, p. 24, Grifo do autor).

Em sua obra *Abordagem e concepção de território* (SAQUET, 2013), apresenta ampla revisão do conceito em questão, situando-o em diferentes realidades, matrizes teóricas e metodológicas, destacando autores que têm contribuído com a expansão da abordagem territorial no Brasil e noutros países.

Rogério Haesbaert (2009), baseado na concepção já antes desenvolvida a respeito do conceito de território de Souza (2009), compreende o território como definido por relações de poder mediadas pelo espaço, trabalhando, entretanto, com uma noção de poder mais ampla, incluindo tanto o poder simbólico quanto micropoderes. Propõe uma abordagem do conceito de território levando em consideração as dimensões política, econômica e cultural, sendo o território visto para além das relações de poder, considerando outros elementos como a identidade social e fatores econômicos como base para constituir o território. Conforme o autor,

[...] o território, enquanto relação de dominação e apropriação sociedade-espaço, desdobra-se ao longo de um *continuum* que vai da dominação política-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’ à apropriação mais subjetiva e/ou ‘cultural-simbólica’ (HAESBAERT, 2009, p. 95-96, Grifo do autor).

Para Haesbaert (2009, p. 2) “o território é sempre múltiplo, ‘diverso e complexo’”, num espaço-tempo vivido. Na atualidade, com os processos dinâmicos da globalização e da fragmentação territorial que se estende em diversas escalas (do local ao global), este identifica o que ele chama de multiterritorialidade ou multiterritórios do capitalismo articulados sincrônica ou sucessivamente. Esses multiterritórios reúnem diversos territórios, como os território-zona, os territórios-redes e os territórios aglomerados de exclusão (HAESBAERT, 2009). Nesse contexto, os territórios se configuram por relações que ultrapassam a contiguidade espacial, ganhando destaque os elementos relacionados às redes que os formam.

2.3 As redes de circulação e a articulação territorial

Uma trama complexa e dinâmica estende-se pelo espaço geográfico contemporâneo, reestabelecendo seu conteúdo e modificando as relações nele praticadas. Essa “[...] trama é formada por um conjunto de diferentes *redes* que, num movimento dialético, ao mesmo tempo interligam e fragmentam o território” (PEREIRA; KAHIL, 2006, p. 217, Grifo do autor).

As redes técnicas emergiram como respostas às necessidades de aceleração dos fluxos e de conectividade no espaço, configurando novas demandas econômicas e sociais. Essas se entrelaçam e são assim tecidas novas teias que vão deixando marcas e modificando as relações pelo mundo. Moreira (2007, p. 59) ressalta que,

Com a propagação das técnicas de transportes e comunicações próprias da segunda Revolução Industrial – encarnadas no caminhão, no automóvel, no avião, no telégrafo, no telefone, na televisão, ao lado das técnicas de transmissão de energia –, o movimento de regionalização da produção e das trocas dessas culturas introduz a relação em rede, dissolvendo as fronteiras das regiões formadas pelas migrações dos cultivares, fechando um ciclo e inaugurando uma nova fase de organização mundial dos espaços.

Decorre disso uma crescente discussão sobre o papel das redes na organização do território, seus efeitos e seu papel nas dinâmicas atuais. A respeito das redes, Dias (2009, p. 143) afirma que a “temática está inscrita num debate mais amplo, sobre a técnica e sua capacidade virtual de criar condições sociais inéditas, de modificar a ordem econômica mundial e de transformar os territórios”.

Como destaca Santos (2012a), as redes em sua relação com o território podem ser enfocadas tanto pela sua gênese, quanto em relação ao momento atual. No entanto vale ressaltar que as abordagens desenvolvidas foram e são realizadas em momentos distintos, com concepções delimitadas pela realidade de cada época. Sobre isso concordamos com Dias (2009, p. 143) quando destaca que, “[...] a apreensão do conteúdo do conceito exige o conhecimento de seu desenrolar no movimento mais recente do pensamento, e portanto da realidade”.

O termo rede é considerado muito antigo, da mesma forma que a preocupação em compreendê-lo enquanto conceito nas ciências exatas, humanas e sociais. A respeito disso, Pereira e Kahil (2006, p. 217) enfatizam que

O fenômeno de rede não é novo, visto que há muito tempo a geografia discute e analisa um grande número de redes inscritas no território, expressas sobretudo pelas redes urbanas, de comércio, de transportes e de inúmeras outras atividades sociais. O que é necessário, para destacar a atual relevância deste debate, é lembrarmos que as antigas redes diferem desta trama contemporânea de redes que se formam no atual período de globalização.

Dias (2009) e Souza (2013) ressaltam que “rede” aparece como um conceito-chave pela primeira vez nos trabalhos do filósofo e economista francês Saint-Simon. As suas ideias

inspiram outros autores para o estudo da temática. Logo a escola de Saint-Simon estabelece estudos voltados ao sistema geral de comunicações.

Na Geografia, conforme Silva Junior (2004), uma das primeiras utilizações do termo estava ligada a designação de redes urbanas, e que tinha como influência a teoria dos lugares centrais desenvolvida por Walter Christaller. Dias (2009) destaca o importante trabalho de Pierre Monbeig elaborado na década de 1950, em que o geógrafo francês revela “o papel das redes ferroviárias sobre a organização espacial”, mostrando como se dava a participação dos plantadores de café e sua participação na formação das redes ferroviárias em São Paulo.

Com as profundas transformações ocorridas no século XX e a emergência estratégias que viabilizassem o processo da “integração produtiva”, as redes técnicas passam a ser consideradas cruciais como estratégias para a circulação, tanto de mercadorias quanto de informações, entre diversas partes do mundo (DIAS, 2009). Neste íterim, Manuel Castells (1999) lança a ideia da “sociedade em rede”, compreendendo que a sociedade atual vive imersa em uma profusão intensa dos fluxos de uma economia global.

Claude Raffestin (1993, p. 156) entende que “[...] uma rede é um sistema de linhas que desenham tramas. Uma rede pode ser abstrata ou concreta, visível ou invisível”. As redes aparecem como elementos importantes para assegurar a comunicação e a circulação em distintas organizações, desenhando assim diversas relações no território. Segundo Dias (2009, p. 147), Raffestin “[...] mostra como as redes se adaptam às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo, como elas são móveis e inacabadas, um movimento que está longe de ser concluído”. Para Raffestin (1993) a rede é um instrumento por excelência do poder.

No final do século XX há grandes avanços em distintos campos disciplinares, inclusive na própria Geografia, o que ocasiona o ressurgimento do conceito de rede com perspectivas mais renovadas, relacionando-se à constituição do meio técnico-científico-informacional.

Nesse novo contexto teórico, a análise das redes implica abordagem que, no lugar de tratá-la isoladamente, procure suas relações com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu entre as cidades (DIAS, 2009, p. 149).

Com a expansão do capitalismo as redes geográficas se distribuem em diversas formas, tornando-se cada vez mais importantes para manter a divisão territorial do trabalho em escalas cada vez mais globais. Desta forma, Roberto Lobato Corrêa entende uma rede

geográfica como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas’ entre si ‘por um certo número de ligações” (CORRÊA, 2010, p. 109). Na fase atual do capitalismo, as redes, conforme destaca este, são indispensáveis para a vida econômica, política, social e cultural, estando os indivíduos diariamente inseridos ou excluídos das distintas redes geográficas.

Para Moreira (2007) as redes condicionam diretamente mudanças no conteúdo e na forma dos espaços. Este ressalta como as redes se desenvolveram ligadas a evolução dos transportes, possibilitando assim que a sociedade pudesse se organizar em redes a partir da mobilização territorial. Desta forma, Moreira (2007, p.57) compreende a rede como um “[...] olhar sobre o espaço móvel e integrado”.

Souza (2013) compreende que há uma grande proximidade entre os conceitos de território e rede, onde as circunstâncias de muitos fenômenos complexos (fenômenos multiescalares) exigem uma análise integrada para compreendê-los. Nesse contexto as redes requerem um pensamento multiescalar, para desvendar sua relação com as transformações territoriais. Este trabalha então com a perspectiva do *território-rede*, pensando esses dois conceitos como uma área que tenha influência não definida e com limites imprecisos, mediada por relações de poder organizada em redes (SOUZA, 2013).

Haesbaert (2009) aponta as redes como elemento fundamental na formação do território, sendo o território produto dos meios e dos ritmos. Assim, um *território-rede* é construído no e pelo movimento. Haesbaert (2009, p. 280) compreende que “territorializar-se significa também, na atualidade, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referências simbólicas num espaço em movimento [...]”. Os territórios em nossos dias se fundamentam principalmente a um conjunto de relações hierarquizadas interligadas por redes (materiais e imateriais).

Milton Santos compreende a rede como um conjunto conectado de fixos e fluxos. Redes que atualmente constituem o espaço são compostas pelos elementos fixos no território, como também pelos fluxos que são as ações que permeiam os fixos. É possível compreender de acordo com Pereira e Kahil (2006, p. 218),

[...] as redes como formas, mas também como normas, que possibilitam a realização dos movimentos no território. Assim, os diferentes tipos de redes transportam objetos e informações, comunicam dados, compartilham posições políticas e ordens no espaço geográfico, entre diferentes pontos e agentes.

As redes na concepção de Santos são vistas muito além dos seus atributos físicos ligados aos transportes e as comunicações. A esse respeito disso, Santos (2012a) ressalta que

as redes são também econômicas, políticas e sociais, formadas pelas pessoas, mensagens, valores e ordens. Além disso, compreende que as redes que se instalam no espaço são heterogêneas e não uniformes, pois o espaço sempre permanece diferenciado.

As redes nos dias atuais são consideradas por muitos geógrafos segundo dois grandes grupos: as redes de infraestruturas e as redes de organização. As primeiras agem e configuram os territórios, dispendo de propriedades diferentes. Entre essas podemos destacar as *redes técnicas ou de infraestrutura* que operam como estrutura para os fluxos materiais e de informações no território, formadas principalmente por rodovias, ferrovias, aeroportos e portos, e como vias de comunicação e informação, formadas principalmente pelos sistemas de internet, infovias, novas tecnologias de comunicação via satélite, etc. Essas redes são formadas pelo intenso processo de tecnicização do espaço, buscando adquirir excelentes resultados na aceleração dos fluxos pelo território (PEREIRA; KAHIL, 2006).

As *redes de serviços ou de organização* podem ser entendidas como resultantes da organização de pontos e agentes no território para execução de atividades. Indicam, sobretudo, as associações políticas e sociais guiadas para a realização de atividades multilocalizadas no território, tais como os segmentos técnicos da produção de grandes empresas, como também atividades de controle e comando (PEREIRA, 2009). Portanto é possível apreender as redes tanto por suas estruturas físicas (infraestruturas) quanto pelas ações (serviços e ordens) nos territórios.

O modo de produção capitalista impõe como uma das premissas básicas de seu funcionamento manter a proliferação das redes técnicas e de serviços, com o intuito de conservar a mobilidade da produção, dos agentes e do próprio capital (PEREIRA, 2009). Dessa maneira,

A densificação das redes – internas a uma organização ou compartilhadas entre diferentes parceiros – regionais, nacionais ou internacionais, surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas. Em outras palavras, a rede aparece como o instrumento que viabiliza exatamente essas duas estratégias: circular e comunicar (DIAS, 2009, p. 147).

A trama entre os agentes hegemônicos no mundo globalizado implica na necessidade de maior mobilidade e fluidez, na intensificação dos fluxos pelos fixos, ultrapassando barreiras e se integrando cada vez mais aos diferentes espaços. É a partir dessa constatação que os estudos sobre as redes são fundamentais para compreendermos como está entrelaçada

essa trama de relações nos territórios, onde o uso das redes de comunicação e transporte só se realiza para alguns. A respeito disso Pereira (2009, p. 122) aponta que,

[...] Este processo desigual de produção de um mundo articulado e fluído que só se realiza para alguns agentes seletos revela toda a questão política que reside na compreensão das redes hoje, as suas configurações, os seus usos, a sua expansão.

O uso das redes de circulação se realiza de forma desigual e seletiva entre os agentes, o que ocasiona uma redefinição entre as relações no território. Esses padrões técnicos exigidos para atividades acarretam transformações nos meios de transporte, evidenciadas pelo uso intenso de estratégias logísticas que unem os transportes e a informações (PEREIRA, 2009).

As redes de circulação participam diretamente na organização e estruturação do território, passando a ser cruciais para a expansão das fronteiras de produção. Silva Junior (2007, p. 111, grifo do autor) acrescenta que a “[...] a formação de grandes redes permitiu o avanço da *Mundialização do capital* que possui significação histórica e geográfica atingindo novos territórios, modificando-os e introduzindo novos elementos”.

Desta forma, informar e transportar são consideradas funções fundamentais para a realização efetiva da apropriação do território (BLANCO, 2015; RAFFESTIN, 1993). Daí emerge projetos políticos e econômicos com o intuito de viabilizar a concreção de redes de infraestruturas de circulação e informação, proporcionando tanto a implantação quanto o controle dos fluxos no território. Em síntese, as redes são, assim, um dos meios de produzir o território (BLANCO, 2015).

Além de produzir transformações territoriais, as redes técnicas (sistemas de engenharia modernos), ao mesmo tempo agregam valor às atividades que as manipulam. Os territórios com melhores infraestruturas passam a ser considerados aptos para o processo produtivo, ocasionando a disputa entre as empresas (ARROYO, 2015). Busca-se assim dotar os territórios de infraestruturas que viabilizem o transporte e a troca de informações necessárias para a produção.

Além da implantação das redes técnicas é preciso que essas respondam aos requisitos das empresas, possibilitando os movimentos pelo território e acesso a informação em tempo real. Para isso é preciso que sempre haja melhorias nas infraestruturas de circulação, tais como nos sistemas de transportes (rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário e portuário)

tornando-os mais rápidos e seguros, para que sejam fluídos (PEREIRA, 2009). A respeito disso Pereira (2009, p. 124) completa,

Com a ampliação e o aprofundamento da divisão territorial do trabalho no período de globalização (com a respectiva especialização produtiva dos lugares) os países onde os sistemas de transporte são mais tecnicamente articulados, e com disponibilidade de modais capazes de oferecer menores custos de transporte, podem inserir a produção de modo mais competitivo no mercado internacional. É assim que, junto às atualizações empreendidas pelo sistema produtivo capitalista ao longo do século XX, as redes e os sistemas de transporte conhecem concomitantemente, significativa transformação na qualidade dos fluxos.

Os territórios passam a ganhar novos significados mediante a inserção das redes circulação com fluxos globais, comandados por ordens que advém de várias partes do mundo. Com a produção de bens e serviços superando as barreiras regionais e nacionais forma-se cadeias produtivas que precisam de complexas cadeias logísticas, envolvendo transportes, telecomunicações e armazenamento (SILVEIRA, 2015). Entre as bases técnicas que vão se incorporando ao território, os sistemas de engenharias ocupam papel fundamental para o andamento das atividades econômicas e para os arranjos espaciais (CASTILLO, 2004). Nesse processo, os meios de transportes se tornam elementos fundamentais para articular esses territórios à economia mundial.

A alteração nas redes de transporte redefinem as possibilidades de circulação e transforma os territórios (e suas redes). A inserção de novas infraestruturas de transporte, como rodovias ou ferrovias, por exemplo, altera não só a materialidade do território, por sua presença física, mas incide diretamente sobre as possibilidades de uso do território, impulsionando novas ações, envolvendo novos sujeitos, reconfigurando relações sociais e políticas.

3 TRANSPORTE FERROVIÁRIO E TERRITÓRIO NO BRASIL

3.1 A gênese dos transportes ferroviários no Brasil e a modernização do território

Os meios de transporte sofreram significativas transformações ao longo do tempo, possibilitando formas mais eficazes de comunicação entre os povos, mas também contribuindo com a descoberta e a exploração de novos territórios em diferentes épocas. No contexto do capitalismo, marcado pela necessidade da progressiva aceleração da circulação (já que a produção se realiza efetivamente no consumo e exige o deslocamento de mercadorias e de matérias-primas)⁹, os transportes se evidenciam como elemento crucial para a reprodução das atividades econômicas e das relações sociais em geral. As transformações no que diz respeito à circulação e à mobilidade de pessoas e mercadorias nos territórios conferem, dessa forma, importância destacada aos transportes, tendo papel central na própria difusão e consolidação da sociedade moderna.

Para Harvey (2005, p. 50), no âmbito do processo de acumulação, “[...] o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário” (HARVEY, 2005, p. 50). Segundo este, “[...] o capitalismo está sempre movido pelo ímpeto de [...] apressar o ritmo de circulação do capital e, em consequência, de revolucionar os horizontes temporais do desenvolvimento” (HARVEY, 2012, p. 86). Diante dessa necessidade tornam-se fundamentais os investimentos de longo prazo, como as infraestruturas de transporte, que reduzem os custos e o tempo de deslocamento no espaço. Afirma Harvey (2012, p. 87) que “Estradas, canais, vias férreas, força elétrica, automóveis, transportes aéreos comuns e a jato são fatores que têm liberado progressivamente o deslocamento de mercadorias e de pessoas das restrições impostas pelas fricções da distância”.

Nesse ínterim, a expansão do transporte ferroviário se insere no processo de modernização, “diminuindo as distâncias” (com o aumento da velocidade) e alargando as possibilidades de produção e expansão do capitalismo. Isso se tornou possível diante dos progressos técnicos e da implantação de infraestruturas nos territórios que permitiram a otimização do tempo de circulação e a busca pela eliminação de barreiras espaciais (naturais e artificiais).

⁹ Sobre o papel dos transportes na “superação das barreiras espaciais” no contexto da acumulação capitalista, Cf. Harvey (2005), especialmente em seu *Capítulo II – A Geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista*, em que o autor desenvolve uma reflexão acerca das relações de transporte na produção de uma integração espacial como meio para a “anulação do espaço pelo tempo”.

O surgimento das ferrovias está intimamente vinculado aos progressos técnicos que levaram à origem do motor a vapor. A máquina a vapor teve, desde o seu surgimento, acentuada influência na expansão do capitalismo industrial, tanto por se tornar fundamental no funcionamento da indústria quanto por ter sido apropriada como mecanismo de propulsão para os meios de transporte. Ela surge na Inglaterra por volta do século XVIII, mais precisamente na metade da década de 1760, tendo como intuito inicial à produção de tecidos, mais tarde sendo aplicada aos transportes (SILVEIRA, 2003). Toledo (1998, p. 10) ressalta que a energia a vapor “aplicada aos transportes fez surgir o barco a vapor e o trem. Este último se deslocava por caminhos de ferro, gerando rapidez, segurança e maior capacidade de transporte”, tornando-se verdadeiro “símbolo do poder e da velocidade da nova era”.

A primeira locomotiva impulsionada por “[...] uma pequena máquina a vapor colocada sobre um chassi munido de engrenagens e de uma direção com alavancas” foi construída pelos ingleses Trevithick e Vivian, em 1804 (SILVEIRA, 2003, p. 67). A partir daí, associadas às sucessivas mudanças na configuração das redes de trilhos, as locomotivas a vapor passam a ser utilizadas inicialmente nas minas de carvão inglesas, chegando já em 1830 a serem empregadas no estabelecimento de uma linha regular entre as cidades de Manchester e Liverpool, com a fabricação da locomotiva *The Rocket* (O foguete), que foi utilizada no “primeiro serviço regular de viação ferroviária do mundo, com horários fixos de partida e chegada” (TENÓRIO, 1996, p. 34). Segundo Silveira (2003, p. 64)

O surgimento da máquina a vapor e sua aplicação aos transportes completou e passou a substituir os transportes primitivos, insuficientes para promover a expansão de produtos europeus e a captação de matérias-primas nas colônias. Isso só poderia ser feito por um meio de transporte mais rápido e eficiente. A máquina a vapor, adaptada a um chassi ou a um barco, deu origem à ferrovia e à navegação a vapor, transformando radicalmente os transportes, que passaram a atender compulsivamente o capitalismo industrial.

As ferrovias e a navegação a vapor representavam então sinônimos de rapidez e eficiência para o capitalismo industrial¹⁰, que se desenvolve na Europa e se expande ao mundo com sua implantação nas colônias e noutros países, para viabilizar, principalmente, maior rapidez nas relações comerciais (exportações e importações).

¹⁰ Para Silveira (2007, p. 05) “A ferrovia e a navegação a vapor foram os primeiros meios de transportes modernos com técnicas avançadas e duradouras: uso da mecânica, da metalurgia, invenção da hélice, aumento do tamanho das embarcações, aumento do peso e da capacidade de carregamento transportado, durabilidade das embarcações, segurança nas viagens e regularidade temporal das viagens (substituição das caravelas de madeira, das carruagens e da fabricação de canais)”.

No continente Americano essa expansão se deu primeiramente nos Estados Unidos, tendo sido inaugurada a primeira estrada de ferro na Pensilvânia, em 1826, chamada de *Stubridge Lion*. A expansão do modo de produção capitalista nos Estados Unidos, no século XIX, está atrelada, em grande medida, a uma acelerada expansão da malha ferroviária e de modernas indústrias, fazendo da ferrovia um elemento central da corrida para o oeste. Como afirma Assis (2016, p. 133), “O país fez dessa expansão geográfica interna o instrumento central necessário para a sua inserção no mercado mundial”. Esse “territorialismo continental” passa a não dar conta das necessidades de expansão da acumulação da nova potência econômica em construção, fazendo com que passasse então os Estados Unidos a buscar a abertura de novos mercados expandindo seus investimentos (e seu poder de dominação geopolítica) sobre a América Latina (ASSIS, 2016). Conforme Silveira (2007, p. 7), na América Latina

[...] a utilização das estradas de ferro teve início no século XIX, primeiramente em Cuba (1837) por influência dos Estados Unidos. Logo em seguida, as ferrovias aportaram no México, no Peru (1849), no Chile (1850), no Brasil (1854), na Colômbia (1855) e na Argentina (1857).

A chegada das ferrovias como meio para a expansão do capitalismo industrial na América Latina implanta um princípio de modernização dos territórios, com suas tecnificações passando a ser encaradas como base para a expansão de suas atividades econômicas, reestruturando esse território para reposicioná-lo na divisão internacional do trabalho, estabelecendo relações entre centro e periferia, entre os detentores das ferrovias como novos compradores de equipamentos necessários para a montagem das linhas férreas e os produtores desses equipamentos oriundos das nações industrializadas (SILVEIRA, 2007).

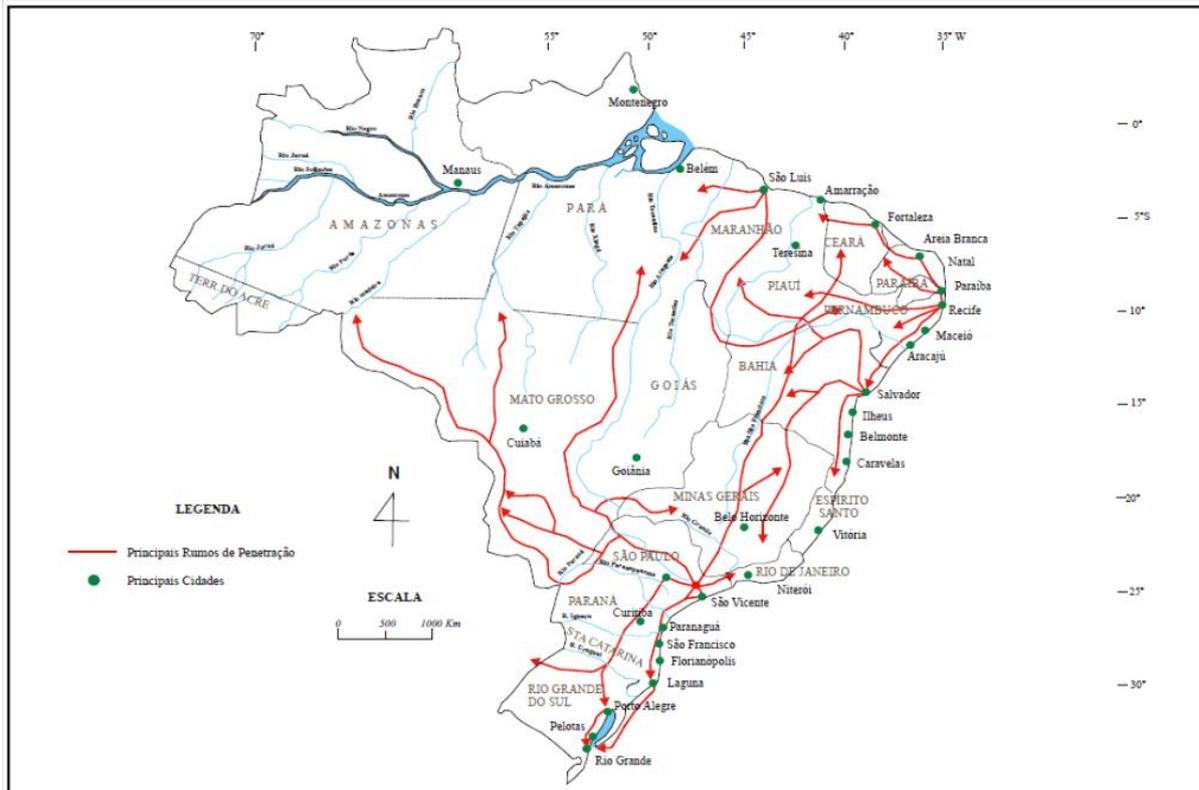
No Brasil, a história do transporte ferroviário se relaciona diretamente com as iniciativas de modernização do território nacional, vinculando-se ao processo de expansão territorial e de sua exploração, como parte da concepção de que o Brasil se constituía num “país em construção”, com afirmação de Moraes (2011). Segundo este, a partir do século XIX, se incorpora na argumentação da construção nacional as ideias de “moderno” e “modernização”, que passam a fundamentar projetos políticos e dar as bases do “avanço da urbanização e da vida urbana, da atividade industrial, dos fluxos de pessoas e informações, do conhecimento técnico”. Para Moraes “o diagnóstico comum que começava a ser estabelecido para o projeto nacional apontava para uma meta hegemônica entre as elites da época: construir um país moderno” (MORAES, 2011, p. 90). Entretanto, ressalta este que

[...] o foco dessa ação direcionou-se para o território: construir o país era modernizar o seu espaço, o que significava equipá-lo com as próteses territoriais e os sistemas de engenharia estabelecidos pela contemporaneidade técnica: ferrovias, iluminação elétrica, água encanada, estruturas metálicas, máquinas, motores, etc. [...] Em suma, a dotação de equipamentos modernos no território era apresentada como a receita para o progresso da nação, uma versão atualizada da já antiga concepção do ‘país em construção’, que reafirmava todos os seus fundamentos e as suas determinações (MORAES, 2011, p. 90-91).

As proposições para as primeiras vias férreas se inserem então nesse anseio de modernização que passa a se instalar ainda no século XIX. Assim as primeiras vias férreas demarcam na formação territorial do Brasil divisores no processo de aceleração da expansão para o interior da colônia, estando associadas às atividades econômicas então em destaque, como a exploração canavieira e, mais tarde, a produção de café. A inserção da pretensão de instalação da ferrovia no Brasil segue as transformações econômicas e técnicas que passavam os países europeus, chegando às periferias coloniais como um elemento viabilizador da aceleração das exportações de matérias primas e importação dos produtos manufaturados produzidos principalmente pela Inglaterra.

No período colonial, a circulação era ainda bastante limitada, realizada principalmente entre as cidades litorâneas e pontos do interior. Algumas regiões se encontravam sem acesso ou com acesso bastante restrito devido às difíceis condições de circulação. Os primeiros eixos de circulação foram construídos sobre as primeiras rotas de penetração do território que se estabeleceram (em sua maioria) sobre os caminhos utilizados pelos índios, apropriados em seguida pelos colonizadores europeus. Conforme Albuquerque (2016, p. 113), “as picadas abertas na mata são alargadas e em conformidade a elas surgiam roças e criações, alinhando-as ao processo de colonização ao impulsionar os colonos aos sertões”. Esses caminhos vão sendo em parte substituídos lentamente por estradas reais, que impulsionam parte da circulação na colônia e estabelecem os sentidos da penetração no interior do território (Figura 1).

Figura 1 – Principais sentidos de penetração no território brasileiro entre os séculos XVI e XVIII



Fonte: Silveira (2003).

Mesmo no início do século XIX a ocupação do território brasileiro ainda era dispersa, fruto da lógica da colonização portuguesa, que se baseava principalmente na ocupação do espaço litorâneo. As principais formas de deslocamento e transporte de produtos era feita por mulas ou bois, além de pequenas embarcações fluviais ou marítimas, possuindo, segundo Toledo (1998), péssimas condições técnicas antes da chegada das ferrovias. Essas condições de circulação configuram um território como um verdadeiro conjunto de “ilhas”, como apresentam Santos e Silveira (2012).

Com base em Santos e Silveira (2012, p. 31), podemos dizer que o território herdado da colonização e que se estrutura até as primeiras décadas da república configura-se como um “arquipélago”, “[...] um conjunto de manchas ou pontos do território onde se realiza uma produção mecanizada”. É apenas com a extensão das ferrovias e, posteriormente, das rodovias nacionais que esses pontos e manchas se articulam, “criando-se as bases para uma integração do mercado e do território”.

A situação dos transportes e das comunicações até o “surto ferroviário” e o incremento da navegação na segunda metade do século XIX, instigados pela dinamização da economia de exportação que se desenvolvia no Brasil, era considerada rudimentar e precária em todos os

aspectos (TOLEDO, 1998; SILVEIRA, 2003). Só na segunda metade do século XIX, já no período Imperial, vinculado à forte expansão da economia cafeeira, é que o cenário que envolve os transportes no Brasil começaria a mudar. Conforme Silveira (2007, p. 10):

Até a abertura dos portos (1808) e a Independência do Brasil (1822), os transportes eram extremamente precários. As ligações do litoral com o seu *hinterland* eram realizadas pelos caminhos de terra e alguns poucos rios navegáveis. As dificuldades econômicas e políticas eram agravadas pelas da natureza, difíceis de serem transpostas pela tecnologia existente na época, ou seja, havia dificuldades não só econômicas, políticas, mas também naturais (grifo do autor).

Nesse processo podemos indicar a existência de cinco períodos que conformam a história do transporte ferroviário, vinculados às formas de exploração econômica do território e aos projetos políticos hegemônicos na condução do Estado em cada momento¹¹: 1) *Expansão do modal ferroviário vinculada à economia agroexportadora e baseada em investimentos privados* (1854-1930); 2) *Desaceleração¹² da expansão do modal ferroviário, com ação estatal vinculada ao projeto de industrialização nacional* (1930-1960); 3) *Declínio¹³ do modal ferroviário a partir da opção estatal pelo rodoviarismo* (1960-1990); 4) *Sucateamento do modal ferroviário, com a opção estatal pela privatização* (1990-2003); 5) *Retomada do planejamento para a expansão do modal ferroviário baseada em parcerias público-privadas* (2003-Dias atuais).

O primeiro período se inicia no final do século XIX, com a instalação das primeiras ferrovias a vapor, ligadas principalmente à economia agroexportadora. Trata-se de um processo conduzido por investimentos privados do capital nacional e estrangeiro. Já neste período a expansão das dinâmicas produtivas regionais voltadas para a exportação, como o café, exigia alterar o quadro das vias de transportes no país. Silveira (2007, p. 13) expõe que “O primeiro documento oficial a relatar a importância da construção de uma rede de transporte ferroviária foi o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, baixado pelo Regente Antônio Diogo Feijó”. Anos mais tarde, em 1852, a Lei nº 641, de 26 de julho, “foi definitiva

¹¹ Para Santos e Silveira (2012) períodos “são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram um movimento do todo”, sendo esse artifício metodológico essencial para a compreensão dos processos que reconfiguram o território e seus usos, capaz de “fazer falar a nação pelo território”. Não temos aqui a pretensão, assim como indicam os autores, de “estabelecer cortes rígidos”, “Ao contrário, desejamos realçar sobretudo as épocas e menos os marcos que as separam” (SANTOS; SILVEIRA, 2012, p. 24).

¹² Essa *desaceleração* se dá pela diminuição na quantidade de construções ferroviárias, tendo em vista que, conforme dados dos Anuários Estatísticos do Brasil, nesse período (1930-1960) foram construídos 5.809 km de ferrovias, enquanto no período anterior (1854-1930) foram construídos 32.478 km.

¹³ Considera-se esse um período de *declínio* por ser ele marcado pela efetiva diminuição da malha ferroviária nacional, com uma redução de 8.150 km em sua extensão total, de acordo com os dados dos Anuários Estatísticos do Brasil.

para o início das inversões nas construções férreas”. Tal lei concedia a garantia de juros de 5% sobre o capital privado empregado na construção de ferrovias, por 90 anos, concedendo ainda “o direito de explorar os recursos naturais ao longo da linha férrea e isenção de impostos para equipamentos importados, inclusive para o carvão mineral para combustível” (SILVEIRA, 2007, p. 13).

Essas primeiras vias férreas são instaladas vinculadas, principalmente, ao transporte na região produtora de café. É o caso da primeira ferrovia implantada no país, denominada Estrada de Ferro Mauá¹⁴, que foi construída a partir de 1852 e inaugurada no dia 30 de abril de 1854, na província do Rio de Janeiro, pelo construtor e idealizador Irineu Evangelista de Sousa, o de Barão de Mauá¹⁵. A partir daí se expandem de forma acelerada as construções ferroviárias no Brasil¹⁶, tendo como principais acionistas ingleses e empresários nacionais, proprietários de plantios de café ou produtores de açúcar, além, é claro, de outros empresários que viam as ferrovias como uma ótima oportunidade de lucros.

Esse período experimenta então rápida expansão da malha ferroviária. De 1848 a 1873 são construídos 1.357,3 km de vias férreas, enquanto no intervalo de 1873 a 1896 tem-se a construção de 11.117 km dessas vias, grande parte destinada às regiões cafeeiras (SILVEIRA, 2003). Essa expansão do sistema ferroviário relaciona-se diretamente com o crescimento das exportações de café e seu destaque no quadro dos produtos de exportação do Brasil, como se pode observar na Tabela 1.

A importância da produção cafeeira para os investimentos na rede ferroviária reflete-se na concentração das linhas férreas no centro-sul do país (Figura 2). A respeito disso Lamounier (2012, p. 71) destaca que, na década de 1870, “36 % da extensão total de ferrovias no país estava localizada em São Paulo”. Isso demonstra a intensa disparidade regional em relação à inserção de ferrovias no território nacional, desde o período Imperial até os dias atuais.

¹⁴ Tinha como nome oficial “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis” (ANPF, 2004).

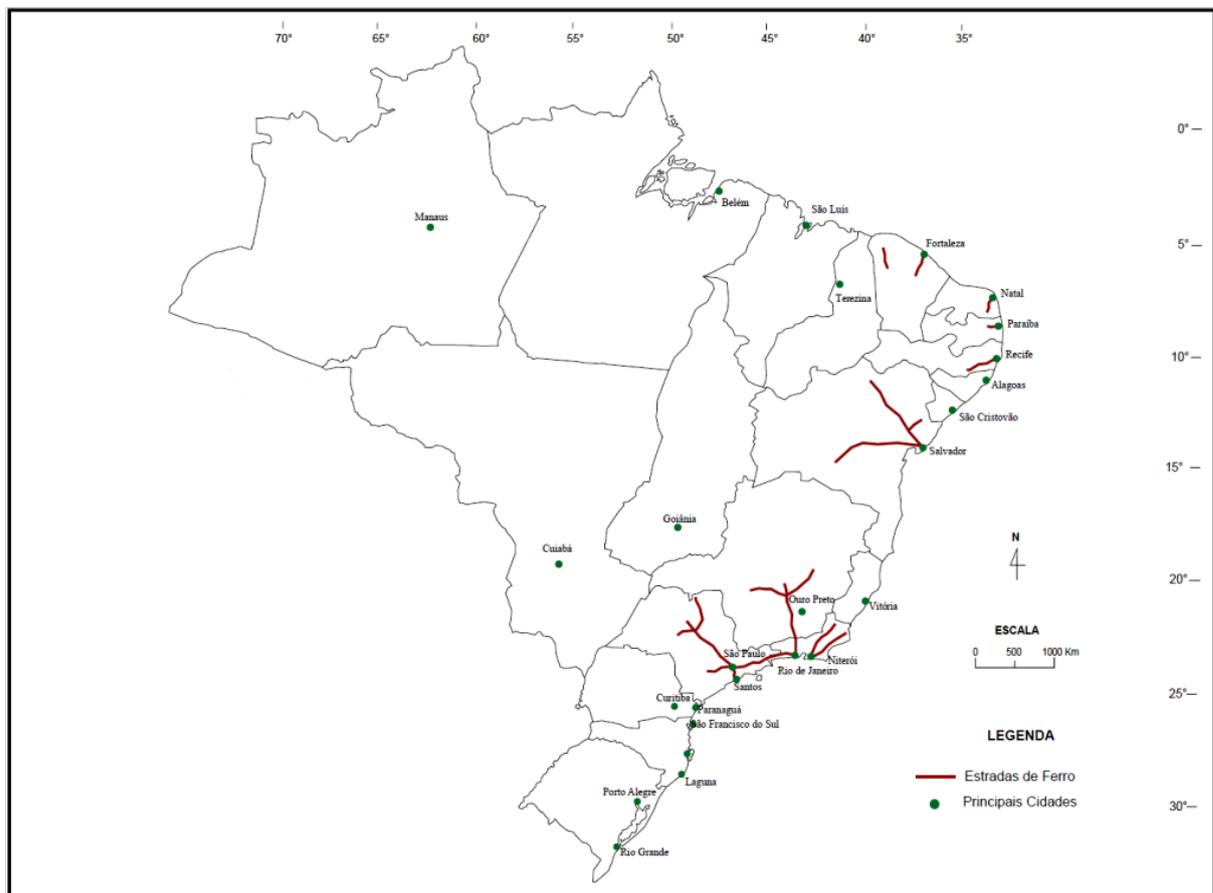
¹⁵ Conforme sua própria autobiografia (MAUÁ, 1998), João Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, nasceu em 28 de dezembro de 1813 na cidade Jaguarão no Rio Grande do Sul, casou-se com D. M. Joaquina de Sousa Machado, que foi homenageada com o nome da primeira ferrovia a se locomover sobre trilhos no Brasil, a ferrovia Baronesa. Mauá é considerado um grande construtor e empreendedor capitalista, tendo sido figura considerada crucial para a história dos transportes brasileiro.

¹⁶ Logo após o advento da lei 641, de 1852, que marcou efetivamente o ponto de partida da viação férrea brasileira, surgiram os primeiros efeitos, com a construção de diversas estradas de ferro, como: Estrada de Ferro de Petrópolis (Mauá), Estrada de Ferro Recife - São Francisco, Estrada de Ferro Jundiá, Estrada de Ferro Bahia - São Francisco, Estrada de Ferro de Camargo (Vila Nova-Friburgo), Estrada de Ferro Paulista, Estrada de Ferro Itaúna, Estrada de Ferro Valenciana e Estrada de Ferro Campos - São Sebastião (TENÓRIO, 1996, p. 43).

Tabela 1 – Principais produtos de exportação do Brasil (1821-1891)

Produtos	Anos						
	1821	1831	1841	1851	1861	1871	1891
Café	18,4	43,8	41,4	48,8	45,5	56,6	61,5
Açúcar	30,1	24	26,7	21,2	12,3	11,8	9,9
Algodão	20,6	10,8	7,7	6,2	18,3	9,6	4,2
Fumo	2,5	1,9	1,8	2,6	3	3,4	2,7
Total	71,6	79,7	77,6	78,8	79,1	81,4	78,3

Fonte: Adaptado de Silveira (2003).

Figura 2 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1870

Fonte: Silveira (2003).

As ferrovias no século XIX representavam o progresso das relações de produção e interferiam de forma direta na economia, na organização social e na própria organização do território brasileiro. Diante disso Lamounier (2012) esclarece que os transportes ferroviários no Brasil influenciaram diretamente na expansão da exploração agrícola, expandindo o plantio de café para áreas interioranas; no povoamento de algumas áreas, abrindo territórios

que quase não possuíam acesso; trazendo melhorias quanto às infraestruturas de transporte de cargas. Essa reconfiguração dos transportes tem peso considerável na consolidação das relações capitalistas no Brasil, com a introdução de novas tecnologias, servindo a novos agentes produtivos e desenvolvendo novas relações de produção.

Na segunda metade do século XIX, à medida que as ferrovias conseguem maior expressão no quadro dos transportes no território brasileiro, se destaca a elaboração de diversos planos de viação como o Plano Ramos de Queiroz (1874), o Plano Rebouças (1874), o Plano Bicalho (1881), o Plano Bulhões (1882), e o Plano da Comissão da República (1890)¹⁷. Tais instrumentos de planejamento tinham como intuito principal integrar transportes ferroviários, navegação fluvial, lacustre, marítimo e de cabotagem, muito embora nunca tenham chegado a sair integralmente do papel (ACIOLI, 2007).

A predominância da iniciativa privada nesse período de expansão do modal ferroviário começa a se reverter no início do século XX, quando, no contexto da crise das primeiras décadas desse século (cujo marco principal é a quebra da Bolsa de Nova York em 1929), o ideário liberal passa a perder espaço na condução do Estado brasileiro. Nesse contexto, muitas linhas férreas que ainda estavam nas mãos do setor privado passam então para a administração pública, que é chamada a assumir o controle de empresas que passavam por dificuldades financeiras. Para se ter uma ideia desse processo, em 1889 as empresas privadas possuíam 66% das ferrovias do país, enquanto o Estado possuía apenas 34%. Em 1930 esse quadro se inverte, passando a iniciativa privada a deter apenas 31%, enquanto o poder público passa a controlar 59% das ferrovias nacionais (SILVEIRA, 2003). Nesse momento vivencia-se também o contexto de crise da produção cafeeira, quando então, na terceira década do século XX emerge o projeto de industrialização na condução política do país.

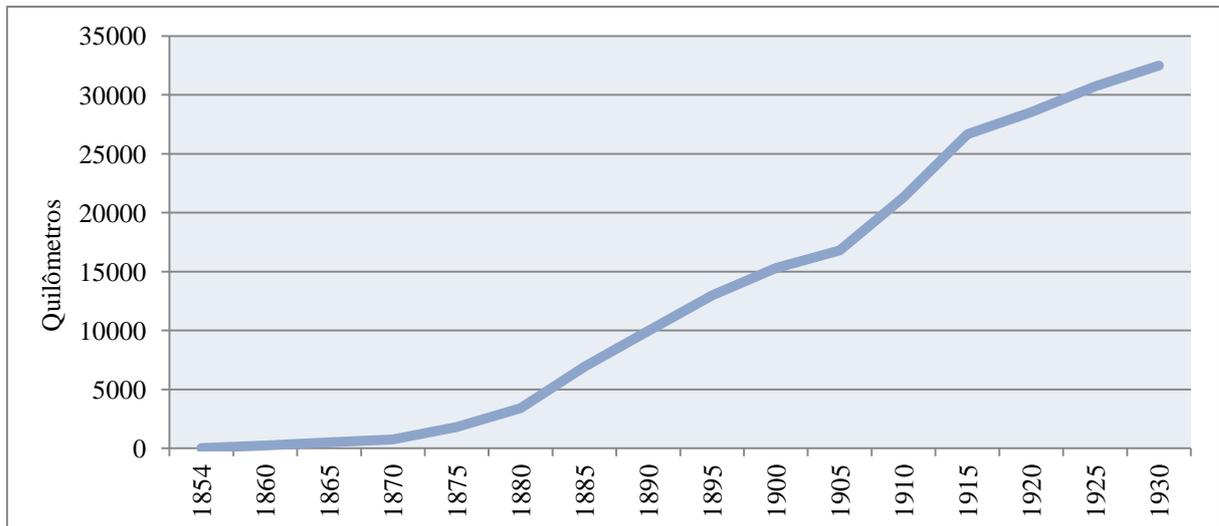
Inicia-se então o período de desaceleração da expansão das ferrovias brasileiras e demarca-se uma forte intenção voltada às políticas de incentivo ao rodoviarismo, embora ao longo do período anterior se tenha alcançado significativa expansão da malha ferroviária (Quadro 2), como se pode conferir no Gráfico 1. Nesse novo período, que vai de 1930 a 1960, observa-se então uma desaceleração nas construções do modal ferroviário, tendo sido construídos apenas 5.809 km de ferrovias (Quadro 3 e Gráfico 2).

¹⁷ Sobre os planos de viação, Cf. Acioli (2007) e Sousa Neto (2012).

Quadro 2 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1854-1930.

Ano	Extensão total da malha (km)						
1854	15	1874	1.284	1894	12.260	1914	26.062
1855	15	1875	1.801	1895	12.967	1915	26.647
1856	16	1876	2.122	1896	13.577	1916	27.015
1857	16	1877	2.388	1897	14.015	1917	27.453
1858	109	1878	2.709	1898	14.664	1918	27.706
1859	109	1879	2.911	1899	14.916	1919	28.128
1860	223	1880	3.398	1900	15.316	1920	28.535
1861	251	1881	3.946	1901	15.506	1921	28.828
1862	259	1882	4.464	1902	15.680	1922	29.341
1863	428	1883	5.354	1903	16.010	1923	29.925
1864	474	1884	6.302	1904	16.306	1924	30.306
1865	499	1885	6.930	1905	16.781	1925	30.732
1866	513	1886	7.586	1906	17.243	1926	31.333
1867	598	1887	8.400	1907	17.605	1927	31.549
1868	718	1888	9.321	1908	18.633	1928	31.851
1869	737	1889	9.583	1909	19.241	1929	31.967
1870	745	1890	9.973	1910	21.326	1930	32.478
1871	869	1891	10.590	1911	22.287		
1872	932	1892	11.316	1912	23.491		
1873	1.129	1893	11.485	1913	24.614		

Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1854-1930).

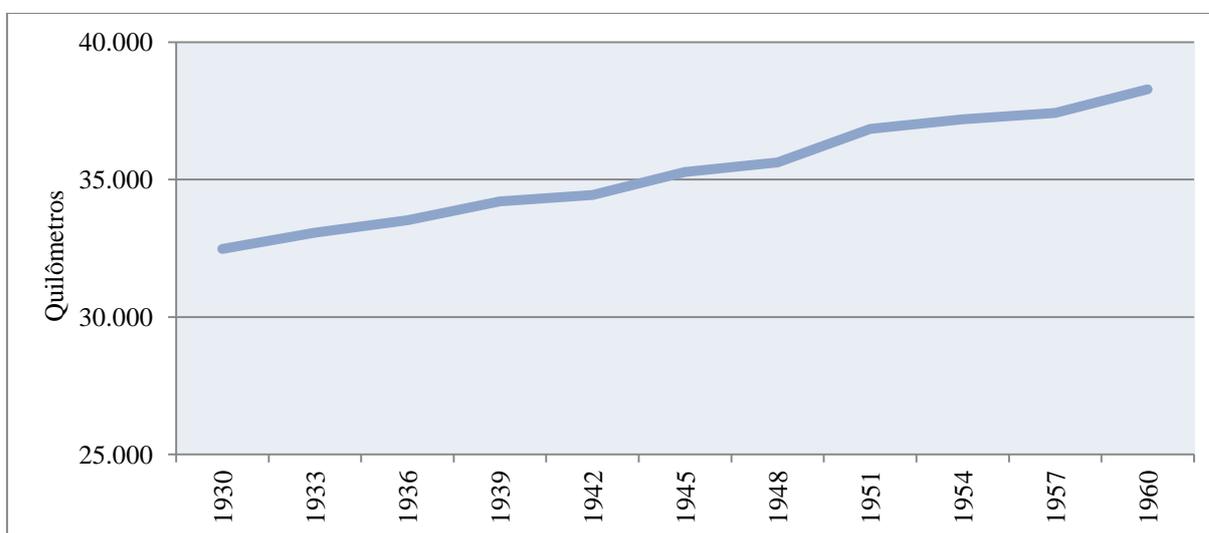
Gráfico 1 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1854-1930.

Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1854-1930).

Quadro 3 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1930-1960.

Ano	Extensão total da malha (km)						
1930	32.478	1938	34.207	1946	35.335	1954	37.190
1931	32.764	1939	34.204	1947	35.451	1955	37.092
1932	32.973	1940	34.252	1948	35.622	1956	37.049
1933	33.074	1941	34.283	1949	35.970	1957	37.422
1934	33.106	1942	34.438	1950	36.681	1958	37.967
1935	33.331	1943	34.769	1951	36.845	1959	37.710
1936	33.521	1944	35.163	1952	37.019	1960	38.287
1937	34.095	1945	35.280	1953	37.032		

Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (130-1960).

Gráfico 2 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1930-1960.

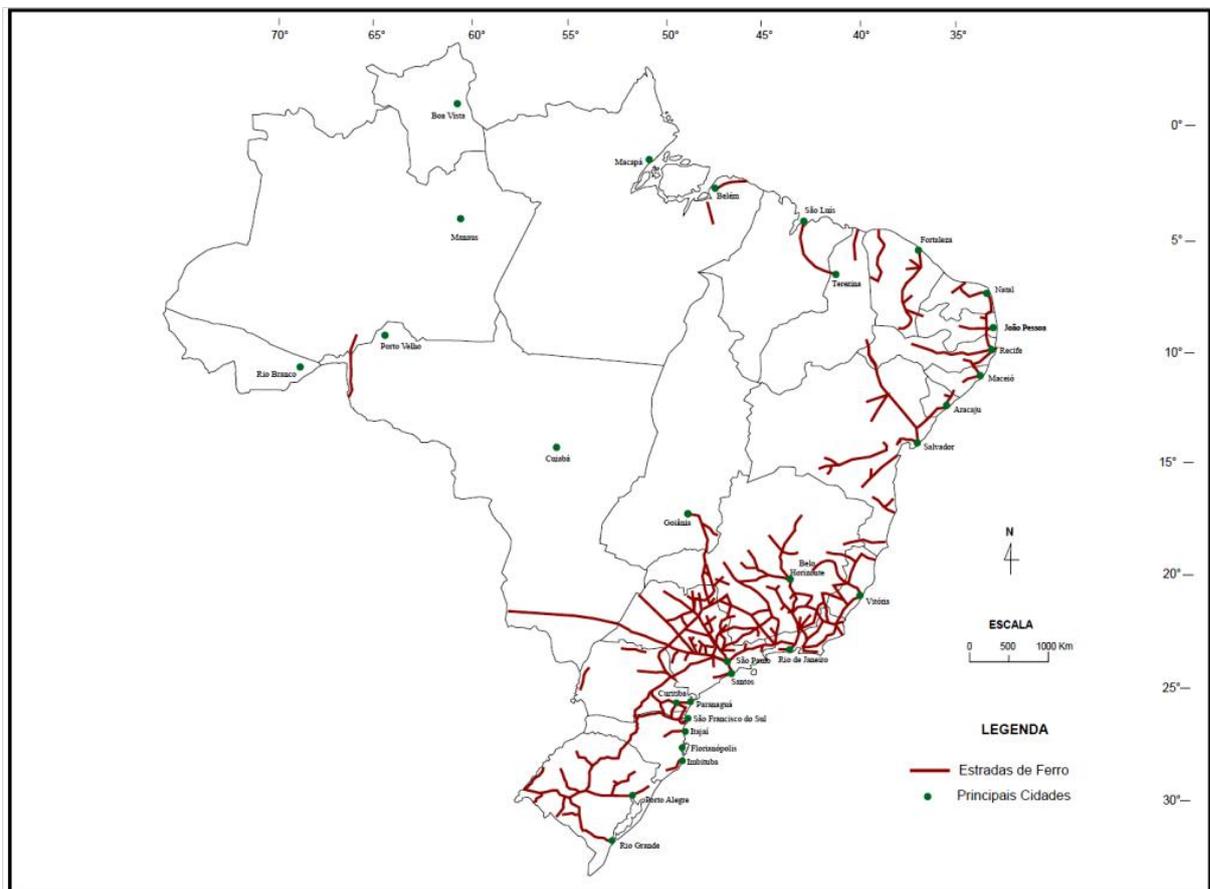
Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1930-1960).

É com a chamada Era Vargas que o projeto de industrialização nacional ganha expressão, passando a ser a indústria o sinônimo de modernidade. Esse período se caracteriza por uma política intervencionista e desenvolvimentista, a partir da qual o país passa de uma economia agrária para uma economia industrializada, atuando o Estado brasileiro no planejamento direto da industrialização (BECKER; EGLER, 2010; SILVEIRA, 2007).

Em 1934 é promulgada a constituição elaborada por Vargas que institui a política do Estado Novo, período no qual a vida nacional passa a girar em torno da centralização político-administrativa do governo. A respeito disso, Costa (2013, p. 47) comenta que a base da ação do Estado Novo “[...] toma para si a tarefa de promover o desenvolvimento do país, particularmente o industrial, dentro dos quadros do capitalismo internacional [...]”, buscando assegurar a continuidade do processo de modernização capitalista.

Do ponto de vista geopolítico, a aproximação com os Estados Unidos reforça a importância do automóvel, passando a partir daí a figurar o rodoviarismo como prioridade das políticas de transporte estatais. Paralelo a isso se tem um processo de expansão do domínio das ferrovias por parte do poder público (SILVEIRA, 2003). Esse domínio por parte do Estado e a intenção de priorizar a expansão do rodoviarismo conduzem então a uma desaceleração no crescimento dos investimentos no transporte ferroviário, que havia, no período anterior, expandido significativamente sua densidade no território nacional, conforme pode ser visto na Figura 3.

Figura 3 - Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1930



Fonte: Silveira (2003).

No contexto da priorização do rodoviarismo o transporte de cargas pelo caminhão passa a ser visto como capaz de integrar com mais rapidez o território e o mercado nacional, rompendo com a estrutura territorial em arquipélagos dominados pelas oligarquias regionais (SILVA, 2008; SILVEIRA, 2007).

Mesmo tendo priorizado grande parte dos investimentos no setor de transporte rodoviário, a partir do final da década de 1930, dá-se início a um processo de encampação das

empresas ferroviárias e de seus prejuízos decorrentes das precárias condições de conservação. Com a estatização de diversas linhas férreas, no início da década de 1950 a União e os estados já possuíam grande parte do controle das ferrovias do país, o que levou Vargas (agora em seu segundo governo) a autorizar a formação de uma comissão para realizar estudo detalhado sobre as condições dos serviços de transporte ferroviário e as formas de torná-lo mais eficiente. Conforme Silveira (2007, p. 38)

O projeto de criação da rede foi encaminhado ao Congresso em 1952 e depois da tramitação, foi aprovado, em 1956, mas sendo sancionado somente pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 16 de março de 1957, pela Lei nº 3.115 [...]. A RFFSA estruturou-se em doze superintendências regionais – as SRs e a administração geral. Era uma empresa de economia mista, controlada pelo governo federal (95,61 %), atuando com transportes de cargas, passageiros e trens urbanos. Os principais produtos transportados eram minério de ferro, derivados de petróleo, cimento, farelos, forragens, álcool, produtos siderúrgicos e fertilizantes (SILVEIRA, 2007, p. 38).

A criação da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, no governo Juscelino Kubitschek (JK) (1956-1960), foi uma tentativa de trazer de volta ao quadro de investimentos do governo federal o transporte ferroviário. A RFFSA era organizada como uma empresa de economia mista, ligada diretamente ao Ministério de Viação e Obras Públicas, e incorporou 22 ferrovias (GOMES, 2013) (Quadro 4).

Quadro 4 – Ferrovias pertencentes à RFFSA em 31/12/1957

Ferrovias	Extensão (km)	Ferrovias	Extensão (km)
E. F. Santos-Jundiáí	139	E. F. Madeira –Mamoré	366
R. V. Paraná Santa Catarina	2.666	R. V. Cearense	1.596
E. F. Dona Tereza Cristina	264	V. F. Federal Leste Brasileiro	2.545
Rede Ferroviária do Nordeste	2.655	Central do Piauí	194
E. F. Noroeste do Brasil	1.764	E. F. Bragança	293
E. F. Leopoldina	3.057	V. F. Rio Grande do Sul	3.735
Rede Mineira de Viação	3.989	E. F. Santa Catarina	163
E. F. Mossoró a Souza	243	E. F. de Ilhéus	132
E. F. Bahia a Minas Gerais	582	E. F. Nazaré	325
E. F. Goiás	478	E. F. Central do Brasil	3.729
E. F. São Luiz-Teresina	494	E. F. Sampaio Correia	304
			Total: 29.713

Fonte: Adaptado de Silveira (2003).

JK lança em seu governo o Plano de Metas, que tem como base investir em setores de transportes, energia, alimentação, educação e nas indústrias de base, alterando toda a estrutura econômica do país em cinco anos. Grande parte dos investimentos feitos no governo

Kusbitschek foi destinada a setores de ponta da indústria, o que acabou reverberando em todos os outros setores produtivos do país, gerando um efeito cascata e aquecendo a economia nacional, fomentando um acelerado crescimento econômico e melhorias em infraestruturas básicas, como o ocorreu no setor de transportes (COSTA, 2013).

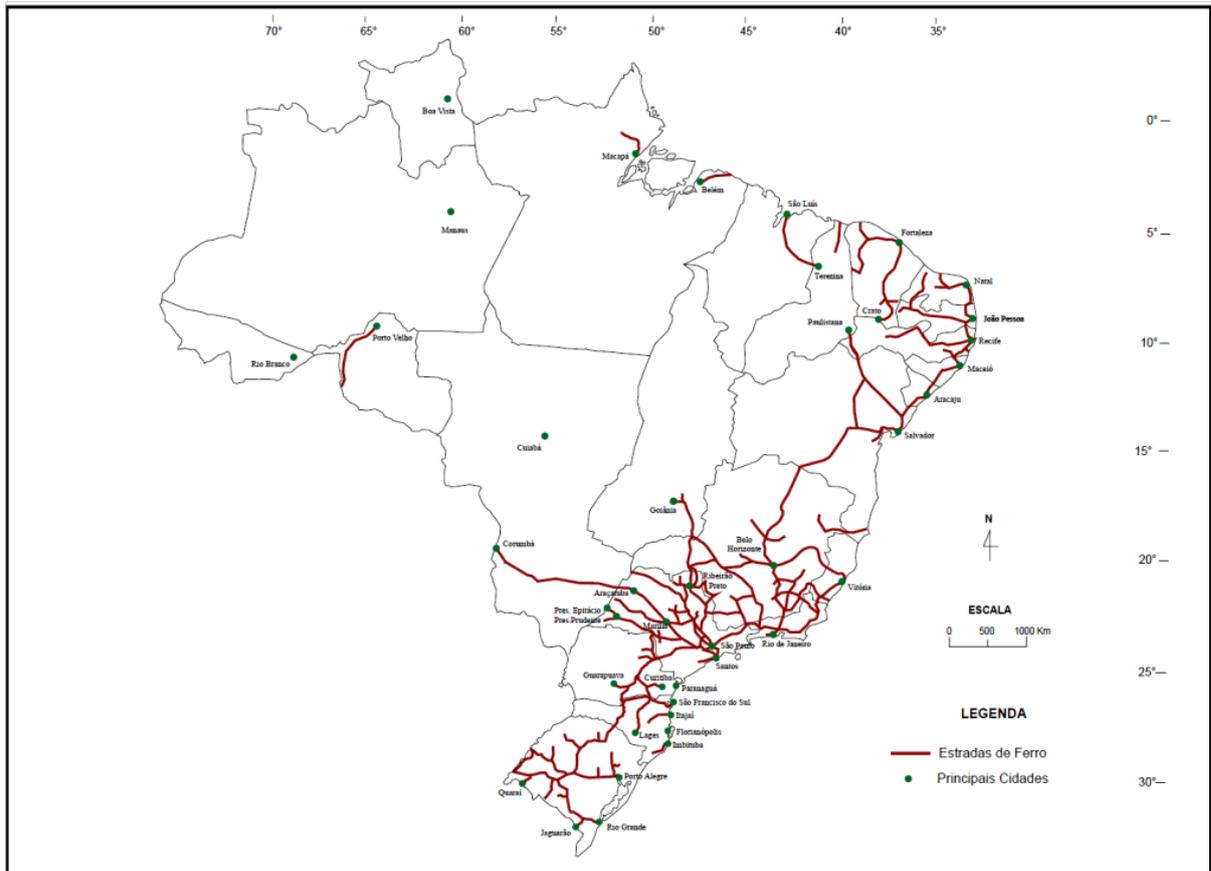
Especificamente quanto ao setor de transportes, o governo JK, já em 1956, estabelece metas quanto aos transportes rodoviário e ferroviário com a Lei nº 2.975, de 27 de novembro (SILVEIRA, 2007). Em relação às ferrovias, previa a construção de linhas ferroviárias, embora muitas não tenham chegado a ser realmente efetivadas. Já no que se refere ao transporte rodoviário foram propostas muitas obras de pavimentação e construção de novas rodovias, sendo grande parte implementada conforme previsto no Plano Rodoviário Nacional.

A expansão da malha ferroviária nesse período é bastante pequena, ainda mais se comparadas às construções e pavimentação de rodovias. A respeito disso, Costa (2013) ressalta que o Plano de Metas privilegiou bastante as rodovias, tendo sido “construídos 12.169 km de rodovias e pavimentadas 7.215km. O crescimento foi notável, se considerarmos que, no caso das rodovias federais, passou-se de 22.250km a 35.419km”. Já em relação às linhas férreas, o crescimento é bastante reduzido quando comparado ao período anterior (1954-1930), passando de uma extensão total de 32.478 km em 1930 para 38.287 km em 1960, apresentando um crescimento de apenas 5.809 km em 30 anos. Observando a Figura 4 percebe-se que este pequeno incremento na rede ferroviária se dá com a construção de ligações entre linhas existentes e a construção de pequenas ferrovias, parte delas nas regiões Norte e Nordeste do país.

O rodoviarismo passou a ser o meio de transporte de carga que dominou o cenário nacional, permanecendo assim até os dias atuais. Nesse contexto, cada vez mais as ferrovias se tornaram secundárias, se destinando aos transportes de cargas especializadas e localizadas em regiões específicas, sendo desativados os ramais que não eram considerados lucrativos. Após o governo de JK, o país entra em uma fase recessiva que abalaria os governos de Jânio Quadros e João Goulart, o que logo se tornaria justificativa para o Golpe Militar de 1964¹⁸, com a tomada do poder nacional pelos militares, apoiados pela classe média, pela burguesia nacional e pela igreja (SILVEIRA, 2003).

¹⁸ A ditadura militar foi composta pelos governos de Humberto de Alencar Castello Branco 1964- 1967, Artur da Costa e Silva 1967-1969, Emílio Garrastazu Médici 1970-1974, Ernesto Geisel 1974-1978, João Baptista de Oliveira Figueiredo 1979-1984.

Figura 4 – Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1960



Fonte: Silveira (2003).

Os governos militares ficaram marcados pela centralização do poder no Estado, baseando-se em ações autoritárias. Com o intuito de ordenar as políticas econômicas e a ação do governo, foram criados “superórgãos” encarregados de agregar outros órgãos e políticas menores. Grandes planos marcam a estratégia de planejamento desse período, que traziam como um de seus elementos centrais a meta da chamada integração nacional. Para isso os sistemas de transportes representavam ferramenta crucial no sentido de ocupar as “áreas vazias”, como eram apresentados na época os espaços periféricos do país (COSTA, 2013).

Visando “[...] expandir a ‘fronteira econômica’ do país, a partir do Centro Sul, na direção do Centro-Oeste, Amazônia e Nordeste” (COSTA, 2013, p. 64), são elaborados nesse período os Planos Nacionais de Desenvolvimento – PND. Em suas três edições (I PND – 1972-1974; II PND – 1975-1979; e III PND – 1980-1985) estes planos eram voltados para a realização de grandes projetos de integração nacional, tendo destaque as áreas de transportes e telecomunicação.

Silveira (2003, p. 146) ressalta que com o início dos governos militares “não houve grandes inversões na economia nacional e, também, no setor de transportes. Entretanto, a

pavimentação de rodovias federais e a indústria automobilística continuaram crescendo”. A execução dos PNDs contribuiu de modo geral para a continuidade do desenvolvimento do modal rodoviário, embora apresentasse também algumas tímidas medidas destinadas ao transporte ferroviário. Enquanto tais planos priorizavam a construção e a pavimentação de BRs, as ferrovias diminuía sua participação nos transportes do país, com a erradicação de ramais e linhas consideradas “antieconômicas” (SILVEIRA, 2007; ACIOLI, 2007).

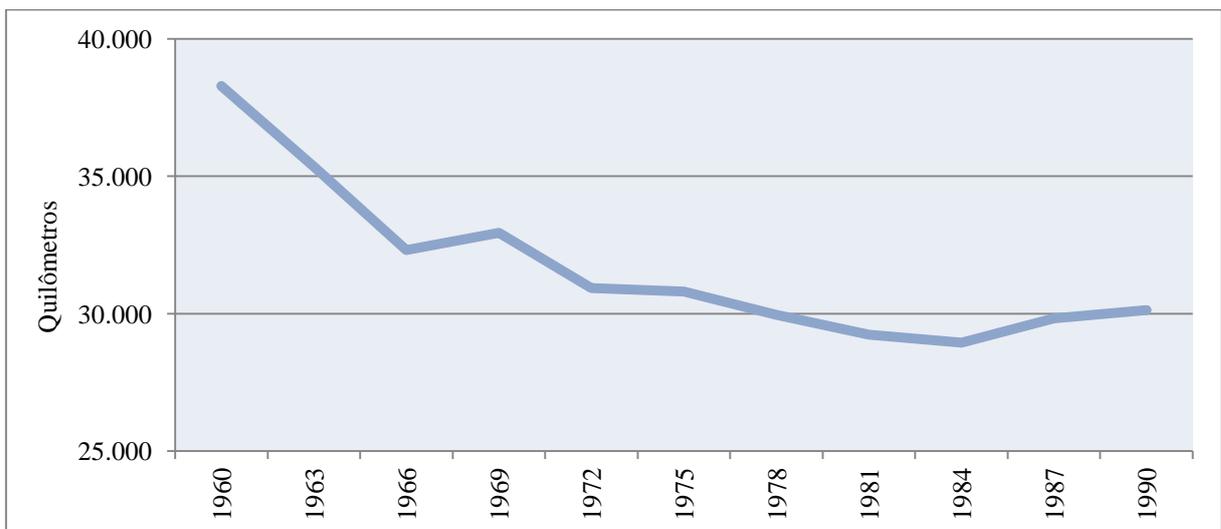
Configura-se assim um período de *declínio* da malha ferroviária nacional, que vai dos 38.287 km em 1960 para 30.129 km em 1990 (Quadro 5 e Gráfico 3), com a redução das construções férreas como consequência da opção estatal pelo rodoviarismo vinculada a um projeto geopolítico entre os governos brasileiros e dos Estados Unidos.

Quadro 5 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1960-1990.

Ano	Extensão total da malha (km)						
1960	38.287	1968	32.054	1976	30.300	1984	28.942
1961	37.548	1969	32.939	1977	29.778	1985	29.777
1962	36.572	1970	31.848	1978	29.951	1986	29.814
1963	35.349	1971	31.518	1979	30.021	1987	29.833
1964	34.262	1972	30.934	1980	29.659	1988	29.932
1965	33.864	1973	30.429	1981	29.237	1989	30.337
1966	32.317	1974	30.473	1982	29.164	1990	30.129
1967	32.182	1975	30.809	1983	29.207		

Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1960-1990).

Gráfico 3 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1960-1990.



Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1960-1990).

A partir da década de 1970, devido ao investimento massificado em outros modais, a RFFSA passa a funcionar com recursos limitados, o que dá início à crise que viria a ser experimentada pela companhia nas décadas seguintes. O controle da rede ferroviária que passa a se intensificar a partir da década de 1930 produz um cenário ao longo do período 1960-1990 marcado pelo controle quase total das ferrovias por parte do poder público. Em 1975, a União já controlava quase toda a malha ferroviária nacional, com 82% do total das ferrovias do país, ficando as Unidades da Federação com 17,4% e o setor privado com apenas 0,6% (SILVEIRA, 2007). Com a opção estatal pelo transporte rodoviário e com esse controle do modal ferroviário, o resultado é a consolidação do declínio do transporte ferroviário e seu sucateamento.

No contexto da aprovação do Programa Nacional de Desestatização, em 1990, o poder público passa a conceder grande parte das ferrovias nacionais à iniciativa privada. O Governo Federal, organizando seu programa de privatizações, por meio do Decreto n.º 473/92 inclui entre as estatais a serem entregues ao capital privado a RFFSA,¹⁹ que é então dividida em doze superintendências, transferindo assim o controle de 22.069 km de linhas férreas (Tabela 2) (SILVA, 2008; SILVEIRA, 2007). Inicia-se assim a fase de *sucateamento* do modal ferroviário baseada na opção estatal pela privatização, que atravessa toda a década de 1990.

Tabela 2 – Concessões das malhas da RFFSA (1996-1998)

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação
Oeste	05.03.96	Ferrovias Novoeste S.A.	01.07.96
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	01.09.96
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	01.02.97
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99
			Total: 25.599

Fonte: Brasil (2013).

Com a entrega das ferrovias por meio da concessão à iniciativa privada, observa-se uma série de alterações na estrutura ferroviária, havendo diversas fusões, aquisições e até mesmo a formação de monopólios. Nesse processo, algumas linhas obtiveram maiores avanços tecnológicos, enquanto outras continuaram apenas se deteriorando. Há ainda a

¹⁹ Segundo Silva (2008, p. 31) “[...] a Rede Ferroviária Federal S. / A. (RFFSA) existiu por 50 anos, sendo oficialmente extinta por força da medida Provisória (MP) n.º 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida em Lei Federal n.º 11.483, de 31 de maio de 2007”.

modificação de contratos de trabalhos e a demissão em massa em algumas linhas para reduzir os custos com mão de obra, agora precarizada (SILVEIRA, 2007).

Nos governos de Fernando Collor de Melo (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso - FHC (1995-2003) o Brasil cai em um período de “apostasia e predomínio do capital financeiro”, como descreve Silveira (2003, 2007), com a entrega total das ferrovias nacionais à iniciativa privada. Observa-se a partir de então a deterioração das estruturas de grande parte das ferrovias, além dos desmembramentos e da desnacionalização das indústrias de produção de equipamentos férreos nacionais (SILVEIRA, 2007). O setor ferroviário continua em segundo plano nas políticas brasileiras ao longo da década de 1990, relegando-se assim à iniciativa privada um dos setores fundamentais para o crescimento da economia nacional, sem ao menos impor metas que realmente sejam efetivadas pelas empresas concessionárias para a melhoria das condições do transporte ferroviário.

No governo FHC é lançado o Plano Plurianual - PPA²⁰ 1996-1999, intitulado de *Plano Brasil em Ação*, dando prioridade a quarenta e dois projeto que eram apresentados com a premissa básica de induzir novos investimentos nos setores produtivos e diminuir desigualdades regionais e sociais (ACIOLI, 2007).

Entre esses projetos propostos, três eram voltados a melhorias no modal ferroviário (de um total de 14 relacionados aos transportes), vinculados aos eixos de integração nacional criados²¹. Sob a condução do ideário neoliberal, as ferrovias continuaram sendo entregues nas mãos do setor privado, sem medidas que realmente efetivassem o melhoramento destas vias. Ao longo da década de 1990 a malha ferroviária sofre pequena redução em sua extensão, passando a experimentar novamente um processo de crescimento a partir de 2002 (Quadro 6 e Gráfico 4), em parte representado por expansões da malha ferroviária urbana e em ramais utilizados por empresas ou atividades específicas, como a mineração.

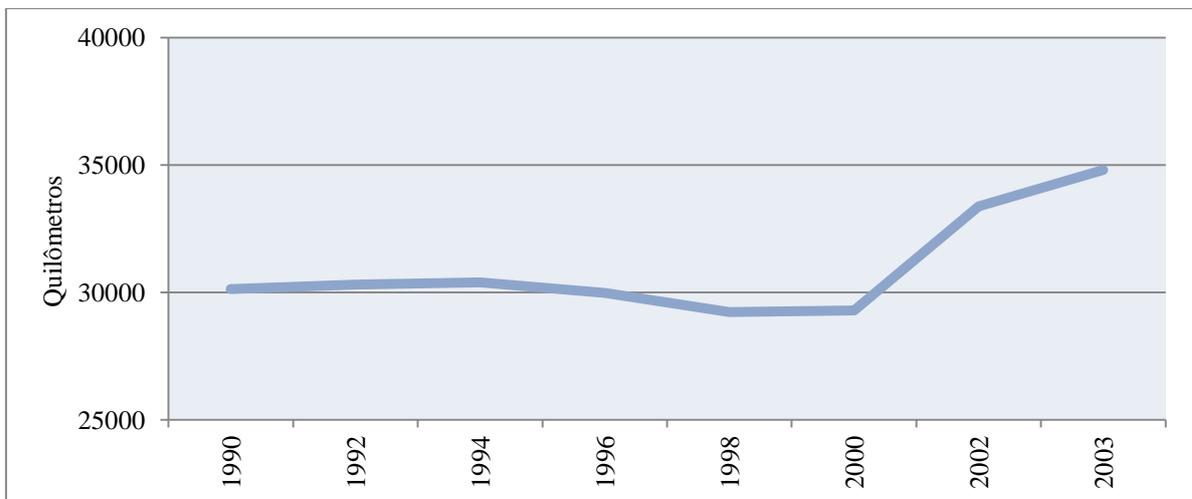
²⁰ A Constituição de 1988 instituiu o PPA como o principal instrumento de planejamento de médio prazo no sistema governamental brasileiro ao estipular em seu Art. 165 que “o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e (...) para as relativas aos programas de duração continuada” (ACIOLI, 2007, p. 113, grifo do autor).

²¹ Conforme Acioli (2007, p. 116), o Plano Brasil em Ação “[...] introduzia o conceito de ‘eixos nacionais de desenvolvimento’ para o ordenamento econômico e espacial brasileiro mediante parcerias entre a União, os estados e municípios e o setor privado, uma vez que por volta dessa época, o Plano Nacional de Desestatização já era considerado um dos principais instrumentos da reforma do Estado e parte integrante do programa do governo FHC”.

Quadro 6 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1990-2003.

Ano	Extensão total da malha (km)	Ano	Extensão total da malha (km)	Ano	Extensão total da malha (km)
1990	30.129	1995	30.261	2000	29.283
1991	30.314	1996	29.980	2001	29.058
1992	30.300	1997	29.706	2002	33.372
1993	30.379	1998	29.225	2003	34.799
1994	30.392	1999	29.144		

Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1990-2003).

Gráfico 4 – Extensão da Malha Ferroviária brasileira no período 1990-2003.

Fonte: Elaborado a partir de dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (1990-2003).

É apenas no início do século XXI que se demarca uma retomada da expansão do modal ferroviário, com a inserção de obras relativas à infraestrutura das ferrovias. Mesmo que ainda na primeira década do século XXI se experimente uma redução na malha ferroviária, o modal ferroviário de transporte (bem como um amplo conjunto de infraestruturas) volta ao conjunto das prioridades do Governo Federal a partir do primeiro mandato de Luís Inácio Lula da Silva, que se inicia em 2003.

A partir de então se define um novo período para o transporte ferroviário no Brasil, caracterizando-se como um período em que, no contexto dos investimentos em infraestrutura (que haviam sido colocadas em plano secundário durante toda a década de 1990), se amplia o planejamento para a expansão do modal e mesmo se passa a propor medidas de articulação multimodal para os transportes, com o intuito de produzir melhores condições para atividades econômicas instaladas em regiões específicas, agora consideradas estratégicas para a economia brasileira.

Nesse contexto, o PPA 2004-2007, publicado no governo Lula, previa três megaobjetivos, sendo o segundo megaobjetivo composto pelos projetos que fomentariam o desenvolvimento do setor de transportes, tidos como necessários para dinamizar a economia e conseguir suprir a necessidade de transportes para escoamento da produção nacional (ACIOLI, 2007). Especificamente quanto ao transporte ferroviário, o referido PPA indicava entre suas propostas a recuperação e a adequação de trechos ferroviários, a construção de contornos e pátios de manobra, o apoio a projetos de revitalização de ramais ferroviários ociosos para transporte de passageiros, além da construção das ferrovias Norte-Sul e Transnordestina, tendo como meta a construção 2.400 km de ferrovias até 2007. Na Prática, o governo federal só cumpriu 6,1% dessa meta, alcançando 147 km de linhas construídas (BRASIL, 2008).

Esse período é marcado pelas Parcerias Público-Privadas – PPPs, apresentadas como saída para a aplicação de recursos na realização das obras de infraestrutura consideradas fundamentais para o crescimento econômico do país. A respeito disso Silveira (2007) explica que o papel do Estado na intermediação das PPPs seria o de apontar as principais obras necessárias, além de controlar os custos. Passa-se a adotar iniciativas buscando a produção de materialidades no território, articuladas às necessidades do desenvolvimento de atividades econômicas importantes para cada região, como a exploração mineral ou o agronegócio.

Com tais medidas o Brasil impulsiona sua economia no contexto de crise internacional que se vivencia a partir dos anos 2008-2009, vinculando suas políticas de crescimento econômico em grande medida aos investimentos em infraestrutura e às ações do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, que também incluía importantes propostas relacionadas à infraestrutura, atendendo assim o governo brasileiro as metas propostas no âmbito da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA (ZIBECHI, 2012).

É nesse contexto que se situa o PAC, criado em 2007 (prevendo ações até 2010) com a proposta de retomar o planejamento e a execução de grandes obras de infraestrutura, tendo destaque os investimentos em logística e energia. O programa foi dividido em três eixos principais: eixo de infraestrutura logística, eixo de infraestrutura energética e o eixo de infraestrutura social e urbana. Com o PAC,

Objetivou-se, por meio de investimentos principalmente em infraestrutura, aumentar a produtividade das empresas, estimular investimentos privados, gerar emprego e renda e reduzir as desigualdades regionais. Foram priorizados os investimentos (públicos e privados) nos setores de energia,

transporte, habitação, saneamento, recursos hídricos, além de programas de impacto social, como o ‘Minha Casa Minha Vida’ (habitação) e o ‘Luz para Todos’ (distribuição de energia elétrica) (OLIVEIRA, 2016, p. 59).

Foi previsto um investimento, em quatro anos, “[...] de R\$ 503,9 bilhões em obras de infra-estrutura logística, energética, social e urbana” (BRASIL, 2012b, p. 02), tendo sido investidos 82% desse montante, totalizando R\$ 444 bilhões até 31 de dezembro de 2010 (BRASIL, 2012a).

Quanto às infraestruturas de transportes e logística o programa foi proposto com a intenção de ampliar a qualidade dos serviços, “para aumentar a competitividade da produção brasileira, fortalecendo a integração de cadeias produtivas e facilitando a circulação de pessoas e produtos em todo o território nacional” (BRASIL, 2016a, p. 4-5).

Quanto as ferrovias, o governo passou a desenvolver estratégias com as atuais concessionárias (Quadro 7) buscando serviços de melhor qualidade para atender às necessidades econômicas, principalmente, propondo, para isso, a construção de novas infraestruturas ferroviárias.

Quadro 7 – Denominação das concessões feitas pela RFSS e as atuais.

Iniciais	Atuais
FERRONORTE - Ferrovias Norte Brasil S.A	ALLMN - América Latina Logística Malha Norte S.A
NOVOESTE - Ferrovia Novoeste S. A.	ALLMO - América Latina Logística Malha Oeste S.A
FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes S.A.	ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista S.A.
ALL - América Logística do Brasil S.A.	ALLMS - América Latina Logística Malha Sul S.A.
VALE S.A. - EFC - Estrada de Ferro Carajás	VALE S.A. - EFC - Estrada de Ferro Carajás
FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A	FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A
VALE S.A. - EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas	VALE S.A. - EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas
FCA - Ferrovia Centro - Atlântica S.A.	FCA - Ferrovia Centro - Atlântica S.A.
VALEC S.A. - FNS - Ferrovia Norte Sul (Tramo Norte)	FNS - Ferrovia Norte Sul S.A. (Subconcessionária)
VALEC S.A. - FNS - Ferrovia Norte Sul (Tramo Sul)	VALEC S.A. - FNS - Ferrovia Norte Sul (Tramo Sul)
FTC - Ferrovia Tereza Cristina S.A.	FTC - Ferrovia Tereza Cristina S.A.
CFN - Companhia Ferroviária do Nordeste S.A	FTL S/A – Ferrovia Transnordestina Logística S.A.
MRS Logística S.A.	MRS Logística S.A.
NOVOESTE - Ferrovia Novoeste S. A.	ALLMO - América Latina Logística Malha Oeste S.A

Fonte: Brasil (2016b).

As ações concluídas em logística chegaram a R\$ 65,4 bilhões até dezembro de 2010, sendo previstos investimentos de R\$ 42,9 bilhões em 6.377 km de rodovias; R\$ 3,4 bilhões em 909 km de ferrovias; além de R\$ 17 bilhões na Marinha Mercante.

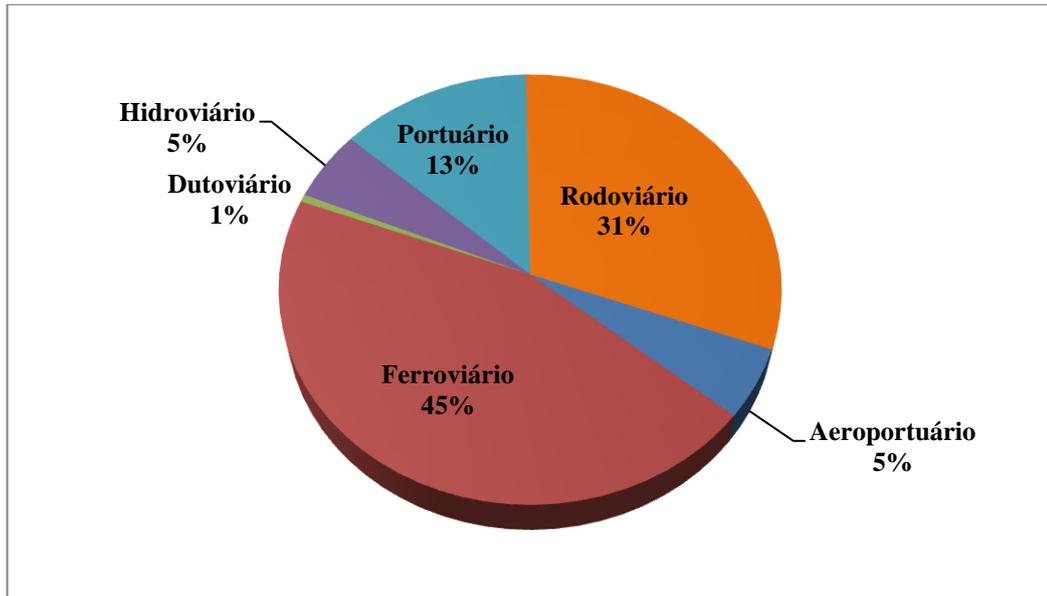
No sistema ferroviário podemos destacar os projetos da ferrovia Norte-Sul (trechos Araguaína-TO – Palmas-TO e Anápolis-GO (porto seco) – Uruaçu-GO); ferrovia Transnordestina (trecho Missão Velha-CE – Salgueiro-PE – Eliseu Martins-PI); Ferroanel de São Paulo-SP tramo Norte; e Ferronorte Alto Araguaia – Rondonópolis-MT (BRASIL, 2012b). Conforme balanço do PAC (BRASIL, 2012a), até 2010 foram construídos 909 km de ferrovias, atingindo um investimento de R\$ 3,4 bilhões.

A partir de 2011, já no governo de Dilma Rouseff, inicia-se a segunda etapa do PAC, sendo então chamado de PAC 2, estando em execução até os dias atuais, seguindo o mesmo plano de ação estratégica do governo anterior, levando em consideração os resultados da experiência com o PAC I. Entre suas metas inclui-se a conclusão de muitas daquelas propostas no PAC I e que não foram atingidas, como a construção da ferrovia Transnordestina e a Ferrovia Norte-Sul.

No conjunto das propostas voltadas aos transportes, destaca-se ainda o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, elaborado em parceria do Ministério dos Transportes com o Ministério da Defesa, através do Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN) e publicado em 2007. O referido plano é apresentado como um plano multimodal que envolve toda a cadeia logística associada aos transportes, tendo como objetivo a retomada do processo de planejamento do sistema de transportes nacional. Em seu conjunto de investimentos, quanto ao modal ferroviário, o plano indica a construção de trechos de ferrovias como a Norte-Sul e a Transnordestina, ramais de articulação entre ferrovias existentes, adequação e reforma de linhas férreas (BRASIL, 2007).

Em sua segunda edição, publicada em 2011, o PNLT indica que a expansão do sistema ferroviário permitiria uma racionalização do uso das rodovias, permitindo melhor equilíbrio na distribuição modal no sistema de transportes nacional. Tendo em vista a malha ferroviária brasileira, apresenta-se a sugestão de implantação de 11,8 mil km de novos trechos ferroviários, que contribuiriam para atender as áreas de expansão da fronteira agrícola e de exploração mineral (BRASIL, 2012d). Para isso o PNLT 2011 previa um investimento de R\$ 424 bilhões, sendo o modal ferroviário aquele que receberia o maior aporte de investimentos (Gráfico 5).

Gráfico 5 – PNLT 2011: investimentos por Modo de Transporte (R\$ 424 bi).



Fonte: Brasil (2011b).

Neste novo cenário vivido na última década, o setor ferroviário ganha novamente importância nas políticas nacionais. Tais iniciativas se dão em grande medida vinculadas às necessidades de desenvolvimento de dinâmicas produtivas que se expandem para regiões periféricas do país, consideradas novas fronteiras de produção, que necessitam da viabilização pública de estruturas que garantam o funcionamento das atividades priorizadas. Situam-se nesse contexto as propostas de expansão dos investimentos no transporte ferroviário na região Nordeste.

3.2 O transporte ferroviário no Nordeste do Brasil e as tentativas de desenvolvimento regional

A presença do transporte ferroviário no espaço que forma a atual região Nordeste do Brasil tem sua origem também na segunda metade do século XIX, quando em 1858 é inaugurada a Estrada de Ferro Recife - São Francisco, primeira estrada de ferro na região (CAMELO FILHO, 2008). A partir de então, até 1875 foram construídas mais quatro ferrovias, sendo também construídas novas na década seguinte (Quadro 8). Tais ferrovias surgiam então como fruto de investimentos privados, principalmente de origem inglesa, com o intento de melhorar o escoamento da produção canavieira e dos produtos manufaturados importados (BRASIL, 2009).

Quadro 8 – Estradas de ferros construídas no século XIX no Nordeste.

Estradas de Ferro	Inauguração de novos ramais e conclusão	Km
Recife ao São Francisco	1858/1862	124,7
Bahia ao São Francisco	1860/1863	125
Central da Bahia	1876	316,3
Palmares-Garanhuns	1877	146,1
Recife a Caruaru	1877	*
Sobral	1881/1882	125
Recife a Limoeiro	1881/1882/1889	121
Paulo Afonso	1881/1883	116
Baturité	1882	112
Natal a Nova Cruz	1882	129
Bahia-Minas	1882	142,4
Santo Amaro	1883	36
Nazaré	*	26
Central de Alagoas	*	88
Conde d' Eu	*	143

* Dados desconhecidos.
 Fonte: Tenório (1996).

Os primeiros caminhos abertos ainda pelos índios e depois utilizados pelos colonizadores foram os meios de orientação que se levou em conta para os traçados ferroviários implantados. As primeiras estradas de ferro instaladas na região, ainda no período imperial, seguiram o contexto dos outros projetos nacionais que se concentravam próximos ao litoral, nesse caso tendo como principal intuito localizar-se próximo das áreas produtoras de cana-de-açúcar (embora também atendesse às demandas de outras atividades produtivas²²), espaços onde havia maior concentração populacional (CAMARGO, 2015). A expansão dessas linhas, entretanto, só se daria com a ação do poder público, que optou por investir na construção de prolongamentos das linhas existentes em direção ao interior da região (CAMELO FILHO, 2008).

[...] as estradas de ferro do Nordeste não seriam construídas sem a presença do Estado, pois o desempenho econômico e financeiro das mesmas, em seu conjunto não assegurava o retorno dos investimentos aplicados, porque parte significativa destas estradas apresentavam déficits nos seus exercícios financeiros (CAMELO FILHO, 2008, p. 16).

Até a metade do século XIX, o transporte fluvial/marítimo perdurou como um dos meios de exportação dos produtos da atual região Nordeste, sendo a principal forma de circulação e ligação entre as áreas de maior concentração populacional (situadas no litoral)

²² Além da produção canavieira, outras atividades se destacaram posteriormente, como a produção de algodão, fumo e cacau, além da pecuária e mesmo da agricultura de subsistência (GUIMARÃES NETO, 1997).

(TENÓRIO, 1996). Além do transporte feito por pequenas embarcações entre os portos, os caminhos e estradas eram também utilizados como a forma de transporte feito por terra que ligava os lugares do sertão aos portos. As estradas eram constituídas em condições rústicas e com difíceis deslocamentos. Conforme afirma Tenório (1996, p. 55),

Os meios de condução eram lerdos e não muito variados. Se na região sul a preferência era pelos muares, no Nordeste, empregavam-se cavalos. Outros meios de transportes terrestres eram os carros de boi e as redes ou tipóias. No transporte de mercadorias, utilizavam-se as boiadas, os comboios de escravos e as tropas. A ligação dos centros de produção do interior com os portos de embarque da costa atlântica era feita frequentemente por meio de transporte fluvial.

A dinâmica de investimentos na infraestrutura ferroviária, que se iniciava no país em meados do século XIX a partir de investimentos do capital privado, mediante a garantia por parte do império de retorno com juros do capital aplicado (na ordem de 5%), se instala também nas províncias que formariam a atual região Nordeste, com destaque inicial para a Bahia, o Ceará, o Pernambuco e o Rio Grande do Norte. O volume de investimentos e o número de linhas férreas implantadas nessa região, entretanto, não acompanhavam de perto os as construções nas províncias ao sul, principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro (TENÓRIO, 1996). Isso se deve, em grande medida, ao já iniciado deslocamento da principal atividade econômica do país da produção açucareira para a exportação de café. Como afirma Lamounier (2012, p. 69)

Inicialmente, as ferrovias foram construídas exclusivamente para servir a agricultura de exportação. Até as primeiras décadas do século XIX, o açúcar cultivado, especialmente nas províncias nordestinas, permaneceu como o principal produto de exportação. A partir da década de 1830, o café cultivado nas províncias do sudeste começou a ficar cada vez mais importante na economia do país. Em meados do século, já era responsável por cerca de 50% do valor total das exportações brasileiras.

A crise nos engenhos de cana-de-açúcar e o destaque que passa a ter o café faz então a região ser considerada menos lucrativa para investidores interessados na instalação de ferrovias (LAMOUNIER, 2012). O início do século XX, marcado por forte crise, experimenta então a redução nos investimentos privados no modal férreo. Esse contexto acirra mais ainda as desigualdades regionais já configuravam o território brasileiro desde a colonização.

Nesse cenário se inicia o processo de encampação das ferrovias privadas, entre 1900 e 1901. Conforme Camelo Filho (2008, p. 122), quanto ao Nordeste, “[...] foram encampadas

todas as estradas de ferro com capital estrangeiro e grande parte das comandadas pelo governo”. A maior parte das ferrovias do Nordeste acabou arrendada por uma única empresa: *The Great Western of Brasil Company Limited*. Essa companhia ficou responsável pela construção de novos ramais e manutenção dos existentes, assim operando no tráfego de mercadorias e pessoas até o rompimento de seu contrato de arrendamento em 1948, vindo a ser pouco tempo depois administrada pela Companhia Ferroviária do Nordeste, até 1957 quando foram estatizadas todas as linhas férreas pela RFFSA.

Até a década de 1930, quando se configura um período da expansão do modal ferroviário baseada em investimentos privados (1854-1930), os investimentos no transporte ferroviário na região Nordeste se dão de forma menos intensa que na região Centro-Sul do país. “Até 1910, cerca de 27 companhias férreas foram inauguradas ou iniciaram suas obras na Região Nordeste”, sendo cinco delas consideradas “ferrovias de integração nacional e povoamento” (CAMELO FILHO, 2008, p. 11). No sentido de amenizar essas desigualdades,

Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca. Nesse período, essa região era identificada como “área-problema” devido, especialmente, ao fenômeno da seca e suas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir seus efeitos, promoveu políticas públicas, dentre as quais a criação da Inspeção das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformado em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias, etc (VIEIRA, 2010, p. 41).

À medida que se acentua a intervenção estatal no controle das ferrovias, o que marca o início de um período de desaceleração na expansão do modal ferroviário (1930-1960), o Estado amplia o controle de ferrovias também no Nordeste, passando a comandar, por exemplo, a Rede de Viação Cearense - RVC e a Viação Férrea Federal Leste Brasileira - VFFLB, processo que culminaria na origem da RFFSA no fim da década de 1950 e, logo em seguida, no início do período de declínio do modal ferroviário, fruto da opção estatal pelo rodoviarismo (1960-1990).

Na primeira metade do século XX, poucas questões foram levantadas em relação aos problemas regionais vividos no país, herança de um acúmulo histórico desde a colonização cujas desigualdades se intensificam ainda mais com o processo de industrialização alimentado a partir do governo Vargas, concentrado no Centro-Sul. Segundo Oliveira (1981, p. 75-76).

No momento, pois, em que a expansão do sistema capitalista no Brasil tem seu *locus* na ‘região’ Sul comandada por São Paulo, o ciclo toma *especialmente* a forma de destruição das economias regionais, ou das ‘regiões’. Esse movimento dialético *destrói para concentrar*, e capta o excedente das outras ‘regiões’ para centralizar o capital. O resultado é que, em sua etapa inicial, a quebra das barreiras inter-regionais, a expansão do sistema de transportes facilitando a circulação *nacional* das mercadorias, produzidas agora no centro de gravidade da expansão do sistema, são em si mesmas tantas outras formas do movimento de concentração; e a exportação de capitais das ‘regiões’ em estagnação são a forma do movimento de centralização. Aparentemente, pois, sucede de início uma destruição das economias ‘regionais’, mas essa destruição não é senão uma das formas da expansão do sistema *em escala nacional* (grifo do autor).

No Nordeste, essa acentuação das desigualdades regionais passa gradativamente a se configurar como um problema importante, não só econômico, mas também social. É diante disso que no governo JK é criado, em 1956, o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, que culminou na criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE em 1959, pela lei nº 3.692, de 15 de dezembro. O estudo realizado pelo mencionado Grupo de Trabalho teve como finalidade identificar e enumerar os principais fatores que agiam no processo de “atraso” da região, propondo a partir desses fatores a elaboração de uma política de desenvolvimento regional. Almeida e Araujo (2004, p. 101) ainda complementam que, com o relatório o GTDN, se “[...] constatou que havia uma enorme disparidade de renda entre o Nordeste e o Centro-Sul do país e que isso constituía o mais grave problema a ser enfrentado”.

A SUDENE é então criada sob o propósito de efetivar políticas de desenvolvimento regional, pensadas com o intuito de “[...] estimular a industrialização no Nordeste como forma de superar as dificuldades geradas pela velha base agroexportadora nordestina” (ARAÚJO, 2000, p. 166). A proposta de criar polos industrializados e mesmo a intenção de criação de projetos de colonização que visava melhor explorar áreas úmidas no Maranhão exigiam investimentos em infraestrutura, o que incluía intervenções também nos transportes. O Estado assume o papel de agente que viabilizaria ações na construção dessa infraestrutura básica, tornando a região mais atrativa para as empresas interessadas em investir na região (ALMEIDA; ARAUJO, 2004).

Assim como o Estado assegurou a expansão das ferrovias no Nordeste (investindo na construção de ramais que a iniciativa privada não considerava lucrativos), também permitiu sua estagnação e declínio, quando passou a optar pelo investimento no transporte rodoviário e a priorizá-lo no seu planejamento. Essa posição se reflete na malha ferroviária do Nordeste,

de onde foram eliminados, mesmo no contexto de atuação da SUDENE, na década de 1960 e primeira metade da década de 1970, 2.400 km de estradas de ferro (CAMELO FILHO, 2008).

Na década de 1970 a situação das estradas de ferro no Nordeste ficou mais crítica, com a desativação de 30% das linhas férreas construídas até o momento, além da eliminação de muitos ramais considerados antieconômicos. As ferrovias que estavam em operação na região apresentaram os seus mais baixos índices de produção, o que se agrava com a conclusão, em 1971, das obras da rede básica de rodovias do Nordeste (CAMELO FILHO, 2008).

Neste período o projeto nacional de domínio e controle do território brasileiro tinha como intuito principal quanto às políticas de transporte a continuação do investimento na construção de novas rodovias e na pavimentação das principais existentes, tornadas responsáveis pela circulação de produtos primários e secundários, dando acesso principalmente a regiões como o Nordeste (CAMARGO, 2015). Por sua vez, os investimentos em ferrovias continuam em posição inferior e distribuídos nacionalmente de modo desigual, como se pode observar nos dados apresentados por Barat (1978) (Tabelas 3 e 4).

Tabela 3 – Brasil: investimentos ao nível federal por região e modalidade, anos de 1970-72 acumulados (porcentagem relativa à modalidade)

(milhares de cruzeiros de 1974)

Especificação	Região Norte	Região Nordeste	Região Sudeste	Região Sul	Região Centro-Oeste	Total
Rodoviário (1)	708 565,54 (11,53%)	1 592 820,76 (25,93%)	1 908 922,98 (31,07%)	1 687 074,58 (26,46%)	245 657,66 (4,00%)	6 143 041,52 (100%)
Portuário (2)	35 832,10 (2,62%)	248 311,85 (18,17%)	883 158,90 (64,61%)	199 649,15 (14,61%)	***	1 366 952,00 (100%)
Ferrovário (3)	76,14 (0%)	30 435,11 (1,42%)	178 702,82 (8,34%)	1 899 931,19 (88,69%)	33 123-07 (1,55%)	2 142 268,33 (100%)
Total	744 473,78 (7,71%)	1 871 567,72 (19,39%)	2 970 784,70 (30,78%)	3 786 654,92 (39,23%)	278 780,73 (2,89%)	9 652 261,85 (100%)

(1) Nível federal: construção e pavimentação (2) Nível federal: recursos do FNP e do FMP

(3) Somente investimentos na infraestrutura: inclui a FEPASA e a EFVM

Fonte: Barat (1978).

Tabela 4 – Investimentos ao nível federal por região e modalidade, anos de 1970-72 acumulados (porcentagem relativa à região)

(milhares de cruzeiros de 1974)

Especificação	Região Norte	Região Nordeste	Região Sudeste	Região Sul	Região Centro-Oeste	Total
Rodoviário (1)	708 565,54 (95,18%)	1 592 820,76 (85,11%)	1 908 922,98 (64,26%)	1 687 074,58 (44,55%)	245 657,66 (88,12%)	6 143 041,52 (63,64%)
Portuário (2)	35 832,10 (4,81%)	248 311,85 (13,27%)	883 158,90 (29,73%)	199 649,15 (5,27%)	***	1 366 952,00 (14,16%)
Ferroviário (3)	76,14 (0,01%)	30 435,11 (1,63%)	178 702,82 (6,02%)	1 899 931,19 (50,17%)	33 123,07 (11,88%)	2 142 268,33 (22,19%)
Total	744 473,78 (100%)	1 871 567,73 (100%)	2 970 784,70 (100%)	3 786,92 (100%)	278 780,73 (100%)	9 652 261,85 (100%)

(1) Nível federal: construção e pavimentação (2) Nível federal: recursos do FNP e do FMP

(3) Somente investimentos na infraestrutura: inclui a FEPASA e a EFVM

Fonte: Barat (1978).

Como parte das propostas estatais de expansão da “fronteira econômica” do país em direção ao Centro-Oeste, à Amazônia e ao Nordeste, as políticas regionais executadas exigiam, além dos incentivos fiscais, pesquisas e investimentos diretos em projetos produtivos, a dotação de infraestrutura, o que incluía a infraestrutura de transporte (COSTA, 2013).

Com a crise vivenciada na década de 1980 os investimentos em infraestrutura são reduzidos, havendo então uma desaceleração do crescimento econômico do país e um declínio das políticas de desenvolvimento regional. A diminuição considerável dos investimentos em infraestrutura produz também uma queda nos investimentos em transportes, inclusive o ferroviário, que a essa altura estava predominantemente sob o controle do Estado, que conduzia os reduzidos investimentos em transporte dando prioridade ao modal rodoviário.

E nesse contexto que observa-se o sucateamento do modal ferroviário produzido a partir da opção estatal pelas privatizações (1990-2003) a estrutura do modal sofre regionalmente também impactos consideráveis. Embora em pontos específicos as formas de exploração do território (a exploração mineral, por exemplo) tenham exigido das concessionárias que assumiram a rede férrea da região a realização de investimentos e a modernização do sistema, parte dessa rede é desativada ou sofre um processo de sucateamento pela falta de investimentos ao longo desse período.

Ao longo do período de atuação da SUDENE o Nordeste teve reconfigurados seus espaços intrarregionais, passando a abrigar contraditoriamente estruturas modernas aptas ao processo de acumulação, e lugares de profunda pobreza. Araújo (1997) afirma que, diante

desse processo, temos então “nordestes”, face à intensa diversidade e desigualdade regional. A respeito do Nordeste caracterizado por seus “polos dinâmicos”, a autora destaca que

[...] o complexo petroquímico de Camaçari, o pólo têxtil e de confecções de Fortaleza, o complexo minerometalúrgico de Carajás, no que se refere a atividades industriais, além do pólo agroindustrial de Petrolina-Juazeiro (com base na agricultura irrigada do submédio São Francisco), das áreas de moderna agricultura de grãos (que se estendem dos cerrados baianos atingindo, mais recentemente, o sul dos estados do Maranhão e do Piauí), do moderno pólo de fruticultura do Rio Grande do Norte (com base na agricultura irrigada do Vale do Açu), e dos diversos pólos turísticos implantados nas principais cidades litorâneas do Nordeste (ARAÚJO, 1997, p. 13-14).

Em alguns desses espaços foram realizadas obras de infraestruturais importantes para a dinamização da circulação (principalmente pelo acesso rodoviário) (ARAÚJO, 2000). A exploração dessas áreas, apesar dos investimentos já realizados, exige investimentos em infraestrutura, com destaque para a busca por soluções em transporte e logística, apontados por investidores como limitadores para maiores lucros.

No início do século XXI, o acúmulo das políticas regionais leva o Estado a propor ações no sentido de reforçar as tendências de acumulação do capital privado nos espaços periféricos do país, como o Nordeste, a Amazônia e o Centro-Oeste. Esses espaços, antes vistos como espaços de reserva, agora se tornam cenários da atuação de grandes empresas em busca de suas reservas minerais e energéticas, suas terras férteis e capacidades de plantio e mesmo de suas reservas de mão de obra, produzindo-se uma nova configuração nas relações inter-regionais, ocupando esses espaços novas posições na divisão internacional do trabalho (SANTOS; SILVEIRA, 2012).

Com o governo de Luís Inácio Lula da Silva, iniciado em 2004, conforme Oliveira (2016, p. 59), se “inaugurou um período de recuperação econômica, com repercussões positivas sobre o trabalho”, tendo se mantido estável o mercado de trabalho, mesmo “com a crise global de 2008 e seus efeitos sobre o PIB”, até 2015. Em grande medida, os resultados econômicos positivos diante do cenário de crise se devem à atuação direta do Estado nos investimentos em infraestrutura, o que também prepara o território para explorações que tem no Brasil um espaço estratégico, como é o caso do cultivo de grãos.

Os investimentos em infraestruturas básicas são então encarados como viabilizadores do aumento das capacidades produtivas do país e do estímulo aos investimentos privados. O aparato financeiro montado a partir do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e de bancos público regionais (como o Banco do Nordeste ou o Banco da

Amazônia) completam um cenário de reposicionamento do Brasil na divisão internacional do trabalho que impulsiona transformações territoriais (ZIBECHI, 2012).

Nesse contexto se situam as intervenções do PAC, que retomam o planejamento de grandes projetos federais em estados do Nordeste, como projetos de infraestrutura de circulação para diminuir gargalos logísticos (rodovias, ferrovias, portos e aeroportos); saneamento básico e habitação; gasoduto, parques eólicos, hidroelétricas e termelétricas (OLIVEIRA, 2016).

Os projetos de transportes desenvolvidos pelo PAC possuem como meta inserir infraestruturas básicas capazes de proporcionar uma melhor fluidez e articulação entre os modais de transportes para assegurar a capacidade produtiva do país. Para o Nordeste o PAC lança nos últimos anos uma série de projetos que viabilizem a integração logística entre os modais de transporte. Nesse ínterim podemos destacar a construção de novos ramais ferroviários; construção, reforma, adequação e ampliação de terminais de passageiros em aeroportos; a construção, pavimentação e duplicação de rodovias; a construção, ampliação e recuperação de berços em portos, bem como obras de dragagem e derrocamento; obras hidroviárias relativas à transposição do rio São Francisco e a elaboração de projetos e pesquisas relativas a inteligência logística (BRASIL, 2016c).

Em relação aos projetos voltados diretamente às ferrovias ganha destaque a construção de novos trechos ferroviários, ligando áreas produtoras de grãos e de extração mineral aos principais portos da região ou conectando ferrovias para isso (Quadro 9).

Quadro 9 – Construção de ferrovias do PAC na região Nordeste 2016

Trechos	Estágio
Ferrovia Transnordestina - Missão Velha – Pecém	em obras
Ferrovia Transnordestina - Salgueiro – Suape	em obras
Ferrovia Transnordestina - Salgueiro – Trindade	concluído
Ferrovia Transnordestina - Trindade – Eliseu Martins	em obras
Trecho Caetité/BA - Barreiras/BA - Lote 5	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Caetité/BA – Barreiras/BA - Lote 5A	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Caetité/BA – Barreiras/BA - Lote 6	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Caetité/BA – Barreiras/BA - Lote 7	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Ilhéus/BA – Caetité/BA - Lote 1	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Ilhéus/BA – Caetité/BA - Lote 2	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Ilhéus/BA – Caetité/BA - Lote 2A – Túnel	concluído
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Ilhéus/BA – Caetité/BA - Lote 3	em obras
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Ilhéus/BA – Caetité/BA - Lote 4	em obras
Variante Ferroviária Camaçari/BA	em obras

Fonte: Brasil (2016c).

Esses projetos, como é o caso da ferrovia Transnordestina, são então apontados como cruciais para o desenvolvimento do setor produtivo instalado na região e para a atração de novos empreendimentos em setores e atividades consideradas estratégicas para a economia nacional. Especificamente em relação ao Piauí, a construção da ferrovia Transnordestina evidencia a relação entre transporte e circulação no território, já que sua instalação é proposta como meio necessário à fluidez que requerem certas dinâmicas produtivas eleitas como prioritárias no campo da exploração do território nesse início de século.

4 TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO NO TERRITÓRIO DO PIAUÍ: A FERROVIA TRANSNORDESTINA E A BUSCA DA FLUIDEZ PARA AS DINÂMICAS PRODUTIVAS

4.1 Circulação e formação territorial do Piauí

A formação territorial do Piauí se constitui a partir de processos que produzem e transformam o espaço, alterando sua materialidade, construindo sua essência social, política e cultural. Trata-se de diversas transformações ao longo do tempo, frutos de relações de poder que redefinem o território, deixando cristalizações e rugosidades no espaço. Moraes (2000) apresenta a formação territorial como uma categoria que reúne elementos da “malha fina do desenrolar das conjunturas, permitindo identificar vontades e atitudes individualizadas, interesses específicos, enfim, movimentos singulares”, articulando processos econômicos, políticos e culturais. Nessa perspectiva, a formação territorial

[...] se constitui como processo cumulativo em que se articulam resultados das formas de sociabilidade a partir de um espaço circunscrito, apropriado, dominado, usado. Essa apropriação de espaços e sua dominação política respondem sempre à lógica societária em vigência. O território caracteriza-se desse modo como um produto social e histórico, contendo conflitos e contradições inerentes a cada modo de produção vigente em um tempo-espaço (COSTA, 2015, p. 124-125).

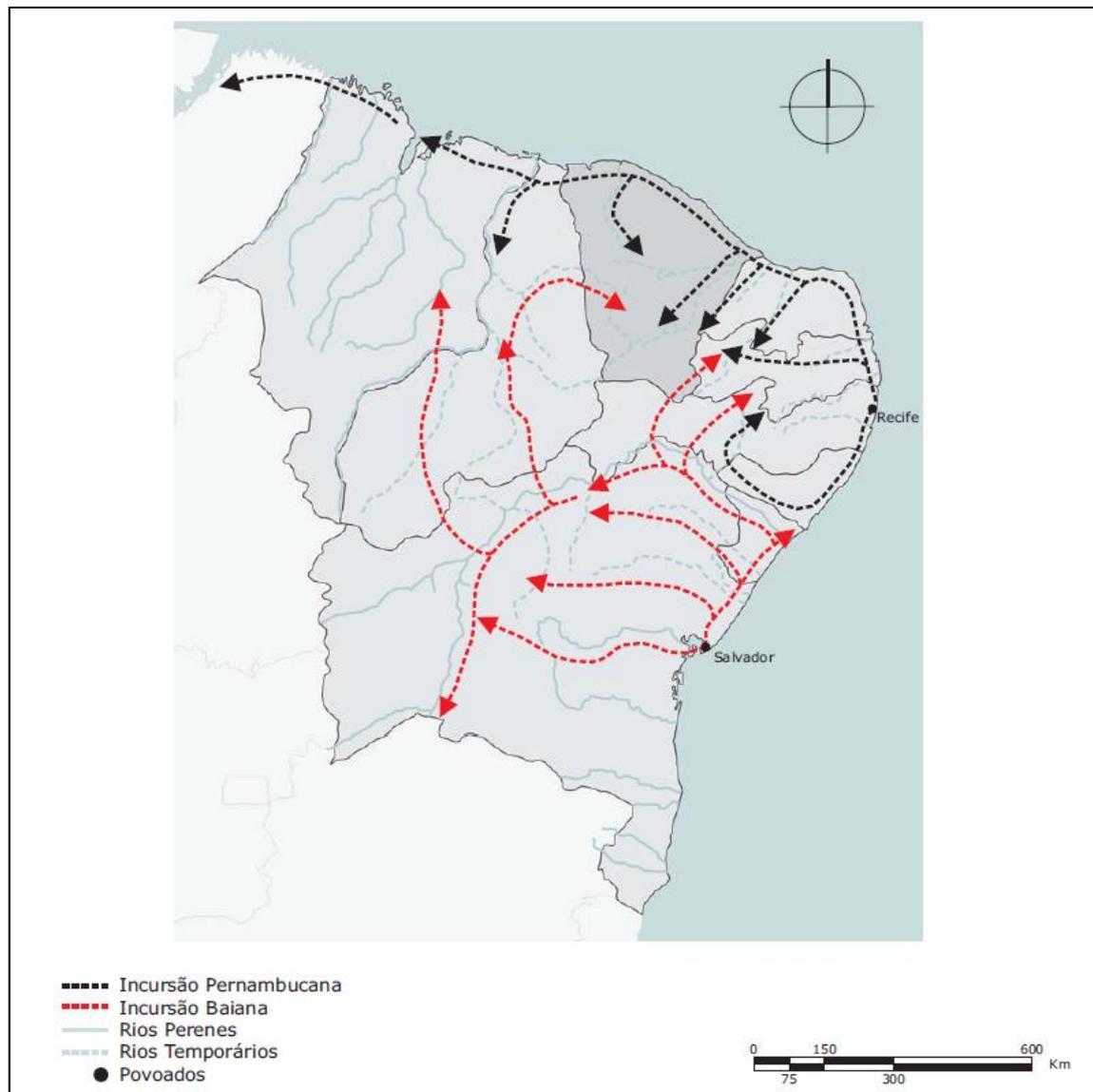
Por sua natureza histórica, a formação territorial revela-nos, portanto, as formas de uso predominantes em determinadas porções do território, o que inclui os processos de ocupação, exploração e circulação no território. Assim, pensar a formação territorial do Piauí leva a refletir sobre as distintas maneiras de circular pelo território, sobre os transportes utilizados em cada momento de sua história na efetivação de sua ocupação e das explorações econômicas que marcam distintos períodos. Destacam-se, nesse sentido, os caminhos do gado, a navegação fluvial, as ferrovias e mais recentemente as rodovias.

O início da colonização e do povoamento do que se constituiria como território do Piauí se dá articulado a movimentos de penetração ligados à expansão da pecuária extensiva para o interior da colônia (GANDARA, 2008). O processo de penetração do povoamento no interior do Brasil ocorreu devido a dois fatores econômicos principais: a mineração e a dispersão das fazendas de gado. A pecuária, considerada uma atividade subsidiária aos engenhos de açúcar situados na zona costeira da atual região Nordeste, foi responsável pelo povoamento de muitas áreas interiores dessa região, tendo como intuito primordial o

suprimento dos principais centros consumidores, as zonas mineradoras e as áreas de cultivo de açúcar (engenhos) (PRADO JUNIOR, 2008).

Forma-se assim duas correntes de penetração no Nordeste, uma partindo da Bahia para os “sertões de dentro”, responsável pela delimitação da área que atualmente corresponde aos estados do Bahia, Ceará, Piauí e do Maranhão, e outra vinda de Pernambuco e atuando nos “sertões de fora”, área correspondente na atualidade aos estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e parte do Piauí e do Ceará (Figura 5) (ABREU, 1975; DINIZ, 2013).

Figura 5 – Os caminhos do gado (Incursão Pernambucana – Sertão de Fora – e Incursão Bahiana – Sertão de Dentro)



Fonte: Jucá Neto (2007).

No século XVII, devido à exigência de expansão da pecuária, se estabelecem incursões de devassamento na área que atualmente forma o território do Piauí, realizadas por sertanistas de contrato, encarregados de dominar e aprisionar os indígenas para vender e por sesmeiros criadores de gado (MARCONDES; FALCI, 2001; MENDES, 1995). De acordo com Nunes e Abreu (1995, p. 85)

Ao iniciar-se o processo de povoamento do Piauí, nos primórdios do século dezoito, o seu território já havia sido percorrido por curraleiros: militares, civis e religiosos que, penetrando no ‘sertão de dentro’, buscavam ‘conquistar’ os índios, os dois primeiros com o de utilizá-los como mão-de-obra escrava ou elemento guerreiro, enquanto os religiosos visavam a sua conversão à fé cristã. Interesses aparentemente conflitantes em relação ao indígena encobriam, entretanto, o motivo maior e subjacente a essa tarefa, que era o de limpar a área, deixando-a *desimpedida* e livre para instalarem currais de gado e receberem posteriormente o título sesmarial das terras conquistadas (Grifo do autor).

Tais concessões de sesmarias estavam diretamente ligadas à criação de gado e sua expansão por terras consideradas com boas condições para essa atividade, o que proporcionou uma disseminação das fazendas pelo território piauiense (MENDES, 1955).

Com a concessão de terras ligadas principalmente ao prestígio social e poder político dos sujeitos da época, forma-se as bases dos latifúndios no Piauí. Com as grandes extensões de terra disponibilizadas (mediante o devassamento colonizador) o cenário era considerado propício para a criação do gado solto pelos pastos, uma atividade que requeria pouca mão de obra e servia para ocupar novos territórios. Assim, através da pecuária extensiva, foi possível povoar, ocupar e dominar áreas muito extensas no “sertão de dentro”, empregando o mínimo possível de recursos financeiros em um reduzido espaço de tempo (NUNES; ABREU, 1995; BONFIM; SANTOS JÚNIOR, 1995).

A pecuária extensiva foi então a atividade econômica responsável pela efetiva ocupação colonizadora, como também do povoamento, da organização política e social que constituiria a província do Piauí. Tal processo de ocupação se relaciona diretamente às possibilidades de circulação no território, que então eram estabelecidas a partir dos leitos dos rios e dos caminhos.

Os primeiros caminhos de circulação de pessoas e mercadorias são decorrentes de picadas abertas pelos índios e pelos sertanistas, além dos caminhos utilizados para o transporte do gado para áreas consumidoras, assim como relata Capistrano de Abreu (1975, p. 66): “O gado transporta o dono. E pululam fazendas e nascem estradas e povoamento quase contínuo [...]”.

Grande parte dos caminhos formados pela pecuária extensiva nas terras da capitania do Piauí²³ margeavam os rios Piauí, Canindé, Paraim e Gurguéia, chegando até o rio Parnaíba (ALVES, 2003). Os caminhos se articulam, dessa forma, aos rios, conformando-se como parte daquilo que Prado Junior (2008, p. 236-237) denomina como as “grandes linhas de comunicação transcontinental do interior da colônia”. No quadro geral dessas comunicações, o Piauí adquire, segundo o autor, um papel de destaque:

O nó principal das vias interiores nordestinas se encontra no Piauí, nesta área central da capital [*sic.* Capitania] onde está sua capital, Oeiras. Tal região se liga intimamente ao Maranhão, contigua como é da zona principal desta capitania que se estende ao longo do Itapicuru; e ao mesmo tempo, pelo Parnaíba, com o litoral piauiense. Em sentido oposto, partem dela três grandes linhas de comunicações que se dirigem respectivamente para leste, sudeste e sul, simples ou com variantes lançando cada qual ramais secundários. Todos três constituem roteiros do comércio de gado de que o Piauí é, em todo o Nordeste, a principal fonte de abastecimento (PRADO JUNIOR, 2008, p. 239).

Essas rotas de circulação eram utilizadas para o transporte do gado, mas também para o transporte de escravos. Nas terras do Piauí, esses caminhos permitiam o trânsito de pedestres e animais, tendo condições de circulação bem difíceis e rudimentares, marcadas por inundações nos períodos de cheias dos rios, consequência de margearem os principais leitos fluviais.

Com a multiplicação do número de fazendas na capitania do Piauí, observa-se a formação de muitos povoados situados à beira dos rios. Mendes (1995) relata que mesmo com o aumento do povoamento e multiplicação das fazendas e, por consequência, dos povoados, havia muita dificuldade de locomoção e comunicação nas vias de circulação naquele período.

Grandes distâncias separavam uma fazenda de outra, ou uma povoação de outra, impedindo o intercâmbio social e cultural entre as populações. O contato com outras comunidades e pessoas ocorria raramente, nos festejos religiosos ou nas feiras de gado (MENDES, 1995, p. 63).

As aglomerações iam dando origem a povoados, com pequenas capelas e casas com mínimas condições. No final do século XVII,

[...] o Piauí possuía 129 fazendas, onde habitavam 438 indivíduos em 1762 havia 536 fazendas, com uma população total de 14.342 habitantes. Neste segundo período existiam apenas 8 freguesias: Oeiras (3.615 hab/169 4 fazendas); Valença (1.485 hab/52 fazendas); Marvão (1.059 hab/39

²³ O Piauí se torna Capitania em 1718, posteriormente em 1821 se eleva à província. E somente em 1889 se torna estado, seguindo o contexto nacional da proclamação da República.

fazendas); Campo Maior (1.867 hab/86 fazendas); Parnaíba (2.368 hab); Jerumenha (697 hab/51 fazendas); Parnaguá (902 hab/55 fazendas) e Piracuruca (2.349 hab/84 fazendas) (BONFIM; SANTOS JÚNIOR, 1995, p. 45).

As primeiras vilas que se formaram na capitania do Piauí foram resultantes das fazendas de gado que se multiplicavam. A primeira área de povoamento se constituiu em 1696, a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Cabrobó, que logo tem seu território dividido em duas porções, dando lugar à nova freguesia de Nossa Senhora da Vitória, que é elevada a vila na primeira metade do século XVIII, batizada Vila da Mocha, mais tarde transforma-se na sede do governo recebendo o novo nome de Oeiras (BRANDÃO, 1995; ALVES, 2003).

Após a criação da Capitania de São José do Piauí, em 1718 (instaurada quarenta anos depois, em 1758), são elevadas a vilas seis das freguesias então existentes: São João da Parnaíba (atualmente Parnaíba), Parnaguá, Jerumenha, Marvão (atualmente Castelo do Piauí), Valença (atualmente Valença do Piauí), Santo Antônio de Campo Maior (atualmente Campo Maior) e Oeiras (então Vila da Mocha) (NUNES; ABREU, 1995). A Figura 6 traz versão redesenhada da *Carta Geográfica da Capitania do Piauí*, levantada em 1761 por Antonio Galuzzi, em que se pode observar a proliferação de fazendas e vilas na capitania, bem como a ligação direta entre a localização dessas vilas e fazendas com as principais vias de circulação da época, rios e caminhos.

Figura 6 – Carta Geográfica da Capitania do Piauí, de Antonio Galuzzi (1761).



Fonte: Diniz (2013).

O processo de povoamento do Piauí é tardio e prossegue devagar (BRANDÃO, 1995). As populações das vilas eram formadas principalmente por militares, padres, escravos, vaqueiros, pequenos comerciantes e artesões (NUNES; ABREU, 1995, p. 94).

Conforme Santana (2008) nessa primeira fase da economia piauiense é constituída pela criação do gado *vaccum* e *cavallar*, sendo as fazendas²⁴ consideradas importantes tanto para a economia quanto na formação da estrutura política e social, emergindo a figura do coronel “como expressão humana de domínio” (SANTANA, 2008). Essa importância se revela também nas ideias apresentadas por Brandão (1995, p. 25).

A partir da década de 70 do século XVII, as fazendas se multiplicam. Viu-se, antes, a escala ascendente da estatística desses estabelecimentos. A altura do tempo em que se situa o presente estudo, há 578 fazendas (no primeiro censo de 1697 havia 129), em toda a Capitania. Por aí se vê a importância que, progressivamente, foi conquistando a fazenda como agência de desenvolvimento econômico, social e político do Piauí, vindo mesmo a ser o núcleo fundamental da sociedade em germinação. Todos quantos nela mourejam, e todos mourejam, dedicam-se à criação. O gado, começo e fim da empresa, absorve-lhe, integralmente, a força-de-trabalho [...]. E, quando passa a ‘época do couro’, continua o boi como objeto de todas as ocupações.

Mendes (1995), no entanto, ressalta que a pecuária, desde a implantação das primeiras fazendas, teve êxito apenas como instrumento de ocupação do território, pois como atividade produtiva constituía um sistema economicamente frágil e incapaz de desencadear outras atividades produtivas, gerando uma concentração de renda na mão de poucos. Paralelamente a essa atividade se desenvolve uma agricultura de subsistência, em que as famílias plantavam somente para o próprio consumo.

Mesmo com o avanço do povoamento, a baixa urbanização perdura com núcleos urbanos constituídos de pequenos povoados, com uma população dispersa pelo território piauiense e eminentemente rural (ALVES, 2003). Ao final do século XVIII a conjuntura econômica da capitania do Piauí era de estagnação, o que viria se asseverar com o franco declínio da pecuária no início do século XIX (NUNES; ABREU, 1995; MENDES, 1995).

No que se refere às comunicações e aos meios de circulação, de acordo com Nunes (1974, p. 166) “perduravam no Piauí as mesmas trilhas que no período colonial ligavam entre si as fazendas, as mesmas veredas abertas pelos vaqueiros e boiadeiros na labuta cotidiana”, que se multiplicavam, mesmo com pouca contribuição do poder público para a sua

²⁴ Principais fazendas de criação de gado no século XVIII “Domingos, Campo Maior, São Pedro, Campo Maior, reduzida às fundações, Abelheiras, Campo Maior, Havre de Graça, reduzida às fundações, Serra Negra, Valença, primitivamente, hoje, município de Aroazes, Tranqueira, Oeiras e a Casa de Simplicio Dias, em Parnaíba”. (BRANDÃO, 1995, p. 25).

manutenção e expansão. As comunicações entre as vilas e fazendas eram realizadas por caminhos rudimentares, com condições de difícil acesso. Como esclarecem Nunes e Abreu (1995, p. 97):

[...] as vias de ligação entre povoados, vilas e cidades não passavam de caminhos, mais largos ou mais estreitos, dependendo da intensidade de sua procura, dando passagem a mascates com suas tropas de burros. Tão precários eram estes caminhos que diversas fontes dão conta de que as correspondências e encomendas demoravam meses até chegar a seu destino. De qualquer modo, findo o século dezoito, já existia uma via de comunicação regular entre o norte e o sul da Província. Havia também uma via de comunicação entre o Pará e o Maranhão. Os ‘caminhos vicinais’ ligavam fazendas, sítios e povoados no interior piauiense. Além da Agência Central dos Correios estabelecida em Oeiras, outras foram instaladas em Campo Maior, Marvão, Jerumenha e depois em Teresina.

As difíceis condições de circulação que se fazem presentes no dia-a-dia das vilas e povoados passam a compor discursos sobre as péssimas condições das estradas, com lamaçais, e as dificuldades de comunicação, com grandes distâncias que acabavam dificultando a expansão e a prosperidade econômica (GANDARA, 2008). Esse descontentamento quanto aos meios de circulação aparece então como elemento discursivo para os processos que, nessa mesma época, levaram a uma mudança no eixo econômico do Sul para o Norte piauiense.

Ressalta Mendes (1995) que, da virada do século XVIII para o século XIX, as principais cidades fornecedoras de gado do Sul do Piauí (Oeiras, Jerumenha, Parnaíba e Valença), que representavam mais da metade da arrecadação, passam a cair em sua participação, emergindo e ganhando representatividade os municípios do Norte (Campo Maior, Marvão, Piracuruca e Parnaíba), o que logo incide no movimento de mudança da capital de Oeiras para Vila Nova do Poti. Em relação a isso, Nunes e Abreu (1995) relatam as principais questões que propiciavam esse movimento de mudança da capital:

A Vila do Poti, situada na confluência do rio Poti com o Parnaíba [...] Era igualmente uma passagem entre o norte da Capitania e o restante do Brasil. A dificuldade de comunicação de Oeiras obrigava o escoamento das riquezas do Piauí somente pelo Maranhão, justamente através da passagem mais acessível à época, a Vila do Poti, que, por via fluvial, ficava relativamente próxima de Caxias [...] uma vez estabelecida a capital às margens do navegável rio Parnaíba, as comunicações seriam amplamente favorecidas e, assim, toda uma gama de ações administrativas seria facilitada (NUNES; ABREU, 1995, p. 95).

Esse deslocamento da importância econômica do Sul para o Norte não se resume efetivamente só às questões econômicas, havendo também influência política nesse movimento de mudança da capital pelas elites do Norte, definindo uma nova reorganização das relações de poder que se instituíram no território piauiense naquele período (NUNES; ABREU, 1995). Gandara (2008, p. 117) enfatiza que o movimento pela mudança da capital,

Tratava-se de um movimento eminentemente político havendo grupos que pleiteavam o melhoramento das estradas e a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba e outros que defendiam a mudança da capital como meio para levar aquela Província à prosperidade.

A navegação no rio Parnaíba foi o principal argumento para justificar a mudança da capital, sendo apontada como um importante vetor de transformação para a província. Naquela época acreditavam que por meio da navegação fluvial se conseguiria transpor barreiras geográficas em busca da conquista de novos mercados e da expansão das fronteiras (GANDARA, 2008). O rio Parnaíba era considerado com excelentes condições para a navegabilidade de embarcações a vapor, já que sua “[...] topografia facilitava os movimentos fluviais e terrestres” conferindo-lhe “excelentes potencialidades para se desenvolver e se afirmar tanto como centro urbano quanto entreposto comercial” (GANDARA, 2008, p. 137).

Mendes (1995) considera que a navegação a vapor no rio Parnaíba teve a finalidade de induzir a perspectiva do progresso, servindo para estimular as atividades agrícolas e o comércio nas regiões que margeavam o rio. Acreditava-se que

O ‘progresso’ chegaria pelo rio, vindo dos grandes centros. O rio Parnaíba funcionaria como matriz e força motriz distribuindo gentes para os confins, misturando os do sul com as do norte e empurrando-os para novas direções. Seriam as comunicações que se faziam possíveis (GANDARA, 2008, p. 137-138).

Os novos tempos vislumbrados pela navegação a vapor no rio Parnaíba, a transferência da capital e a construção do porto de Amarração (atualmente Luís Correia), representava o moderno e trazia, na concepção dos grupos interessados, a dinamização das relações econômicas, como forma de transformar o Piauí num centro comercial regional. A nova capital, “[...] Teresina, então representaria a síntese das propostas políticas, econômica e sociocultural que promoveria o desenvolvimento do estado do Piauí” (GANDARA, 2008, p. 130). As ações do governo, de apoio a proposta de transferência da capital de Oeiras para Teresina, levava em consideração fortes interesses econômicos e o objetivo do

desenvolvimento do transporte fluvial como elemento precursor de modificações nos problemas então vivenciados.

A mudança da capital de Oeiras para Teresina, às margens do rio Parnaíba, teve então a intenção de evidenciar o papel que o Centro-Norte passa a ter em relação à ocupação do território por núcleos urbanos, tendo um papel importante na história e na organização do espaço piauiense, reconfigurando o território e as relações de poder nele mantidas. Nesse processo o território piauiense experimenta transformações tanto em sua materialidade quanto em suas relações sociais. De acordo com Gandara (2008, p. 133),

O Piauí, no período de 1850 até meados do século XX, foi marcado por profundas transformações socioespaciais com sucessivos surgimentos/ressurgimentos de vilas/cidades ao longo do rio Parnaíba. Toda essa transformação se iniciou com a idéia de transferência da capital que incluía objetivos claros e articulados aos projetos do governo imperial. Todos os investimentos a ela creditados estavam dirigidos como requisitos necessários à mudança da situação de ‘atraso’ econômico, político, social e cultural do estado perante a outras unidades da federação.

A navegação fluvial pelo rio Parnaíba, tanto de cargas como de pessoas, passa a ser vinculada às ideias de modernidade e progresso, considerada então um elemento crucial para que o Piauí viesse a “progredir” economicamente e socialmente, participando do comércio internacional com produtos derivados do extrativismo vegetal, principalmente. Seguindo o projeto de comunicação tão desejado de navegação no rio Parnaíba, barcos, lanhas e vapores passam a trafegar no rio regulamente, levando e trazendo mercadorias e pessoas (NUNES; ABREU, 1995). A nova capital e a navegação aqueceram então as atividades ligadas à pecuária, à agricultura e ao extrativismo.

A navegação fluvial do rio Parnaíba intensifica o surgimento de comunidades e vilas às margens do rio, proporcionando o intercâmbio de mercadorias e pessoas entre diversos lugares. Desde meados do século XIX, até por volta da metade do século XX, a economia piauiense buscou se organizar tendo como eixo principal o rio Parnaíba (NUNES; ABREU, 1995; GANDARA, 2008).

A navegação fluvial passa a ser explorada por empresas locais e do Maranhão. Essas empresas ficaram responsáveis pelo transporte de diversos artigos do cotidiano das populações ribeirinhas, como também pelo transporte de passageiros, que levavam e traziam notícias para povoados distantes²⁵ (NUNES; ABREU, 1995, p. 99).

²⁵ Como lembra Gandara (2008, p. 176), [...] eram os passageiros quem traziam e levavam novidades para os povoados mais longínquos. Eram objetos e notícias, que despertavam a curiosidade de quem vivia ao longe na

No final do século XIX se organiza a estrutura burocrática do Estado brasileiro, no contexto da proclamação da República. No Piauí se estabelece uma associação direta entre as elites e o poder público, através da política clientelista, com a distribuição de cargos entre aparentados e familiares dos políticos (BONFIN, 1995).

O extrativismo vegetal ganha maior expressão no Piauí no final do século XIX, com a exploração da cera da carnaúba, remetida ao mercado externo. No início do século XX ganha importância também a exploração da maniçoba, da amêndoa do babaçu, da oiticica, do tucum, do coroa e da malva, formando novos produtos destinados à exportação (BONFIM; SANTOS JÚNIOR, 1995; MENDES, 1995), tendo parte desses produtos escoamento pelo rio Parnaíba. Dessa forma,

O extrativismo vegetal é que reorientaria o sentido das atividades econômicas para o eixo do rio Parnaíba, à exceção da maniçoba, nativa no semi-árido piauiense e que percorreria os mesmos caminhos do gado. A carnaúba e o babaçu, por terem tido uma demanda externa forte e por estarem situados, em grande parte, próximos aos rios, mudaram a geografia econômica (piauiense numa época em que a produção da pecuária nordestina também já estava transferida para as regiões mais próximas dos centros consumidores (MENDES, 1995, p. 67).

O extrativismo vegetal teve importância para a economia do Piauí, quando a maior parte da exploração desses produtos vegetais eram exportados para países como a Alemanha e Estados Unidos, fazendo crescer a importância do transporte fluvial no rio Parnaíba (NUNES; ABREU, 1995). Anos mais tarde, já no início do século XX, esse cenário mudou com uma baixa nas exportações, quando o preço de grande parte desses produtos cai, causando uma retração nos centros produtores e, assim, afetando as economias locais (SANTANA, 2008).

Nesse contexto, passa-se a buscar o melhoramento das infraestruturas de transportes, com projetos para a navegação do rio Parnaíba e para a construção do Porto de Amarração, colocados pelo governo como a única forma de enfrentar os diversos problemas econômicos e sociais que se mantinham naquela época, já que as atividades econômicas eram realizadas com muitas dificuldades de transportes e os padrões sociais se conservavam muito similares aos do período imperial.

beira-rio Parnaíba e alteravam o cotidiano dessas pessoas, fazendo-as imaginar outras formas de vida. O ritmo da vida beira-rio Parnaíba era, então, marcada pelo ritmo das viagens dos vapores que durante o percurso marcavam uma convivência cotidiana com seus ritmos e rituais. Aqueles vapores tornaram-se lugares de encontro e se encheram de valores muito mais fortes que os da função para a qual foram adquiridos. Neles o viajante encontrava a festa, o jogo, a procura do absoluto, o diálogo com o outro e com o universo.

Com o declínio da navegação de cabotagem, se evidenciam vários projetos que visavam a construção de ferrovias pelo Brasil, implementando esse modal como viabilizador de um projeto de integração das diversas regiões do país, buscando explorar as potencialidades das áreas interiores (VIEIRA, 2010). Como já discutido anteriormente, a proposição de implantação dos primeiros projetos ferroviários no Brasil foi efetivada principalmente para o crescimento da atividade cafeeira no Sudeste e Sul do país. No Nordeste tais projetos tinham como principal intuito o transporte da cana-de-açúcar, sendo considerados importantes instrumentos de penetração para os sertões do país, como forma de assegurar a efetivação do projeto de nação compreendido pelas elites do Brasil (VIEIRA, 2010). Nesse contexto, as ferrovias eram apresentadas também como um elemento ligado ao moderno e ao mundo urbano, permitindo trazer progresso e velocidade às atividades econômicas, além de novos padrões sociais e culturais.

No final do século XIX e nos primeiros anos do século XX já se observa no Piauí alguns traçados férreos (muitos em construção), embora ainda contasse com a navegação fluvial e os transportes feitos por estradas carroçáveis como as principais formas de transporte. Desde o período imperial, muitas áreas da atual região Nordeste, como o Piauí, já apresentavam reivindicações para a inserção de linhas férreas e a construção de porto marítimo, no intuito de subsidiar novas atividades econômicas e dinamizar as já existentes. A inserção de ferrovias era defendida pelos representantes públicos e pelas elites piauienses como possibilidade de aprofundar contatos para a superação das mazelas que o estado passava. Como exemplo de projeto cogitado e aprovado pelo governo imperial, pode-se mencionar “[...] a construção de uma ferrovia ligando Petrolina-PE ao rio Parnaíba em Amarante-PI” (VIEIRA, 2010, p. 39), logo deixado de lado por falta de financiamento. No Piauí,

[...] antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX, mas, por iniciativa do governo federal, acabou sendo efetivado alguns desses trechos, especialmente aqueles que interligavam Amarração às principais cidades da região norte do estado: Parnaíba (1920), Cocal (1923) e Piracuruca (1923) (VIEIRA, 2010, p. 48).

Apesar de muitos esforços para interligar o território do Piauí aos estados vizinhos por ferrovias, os primeiros projetos com a intenção de instituir os caminhos de ferro no Estado passam por constantes dificuldades, impossibilitando em grande parte deles o andamento dos serviços e até mesmo o abandono desses, ocasionados muitas vezes pela falta de recursos

financeiros que viabilizasse a conclusão das obras. Desta forma, nos primeiros anos do século XX,

[...] o sistema de transporte do Piauí era constituído pela navegação do rio Parnaíba (que já apresentava dificuldades de navegabilidade), o porto de Amarração (artesanal constituído de poucos melhoramentos técnicos, pois não apresentava dique de proteção, quebra mar e cais), as ferrovias (os trilhos atingiam algumas cidades da região norte do Estado e pequenos trechos entre Paulista-PI (sic Paulistana-PI) e Petrolina-PE) e as estradas carroçáveis (VIEIRA, 2010, p. 55).

Foi ainda nos fins do século XIX, especificamente em 1871, que foram publicadas resoluções autorizando o contrato de construção de uma ferrovia ligando Parnaíba a Amarração, destinada ao transporte de passageiros e cargas (VIEIRA, 2010). Mais tarde, em 1916, é inaugurado o primeiro trecho ferroviário entre Portinho e Cacimbão, apresentando 24 km de extensão, além da primeira estação ferroviária em Parnaíba. Nesse mesmo ano se inicia a construção do trecho Amarração a Campo Maior. No ano de 1920 é iniciado o tráfego Portinho-Parnaíba-Cacimbão, sendo posteriormente desmembrada pelo governo, passando a constituir a Estação ferroviária Central do Piauí, ficando em tráfego até 1923, com linha até Piracuruca, posteriormente estendida até Piriipiri (ver Tabela 5) (FRFB, 2000).

Tabela 5 – Primeiros trechos inaugurados da Estrada de Ferro Central do Piauí (1916-1937)

Trechos	Data da inauguração	km
Portinho - Cacimbão	19.11.1916	24
Amarração – Bom Princípio	01.05.1922	50
Bom Princípio - Frexeiras	19.01.1923	24
Frexeiras - Cocal	13.02.1923	13
Cocal - Deserto	01.07.1923	22
Deserto - Piracuruca	19.11.1923	39
Piracuruca - Piriipiri	11.02.1937	43

Fonte: Vieira (2010).

Mesmo com o interesse do governo estadual, não era possível alavancar sozinho os projetos ferroviários pretendidos, tendo em vista sua magnitude de financiamento, o que leva a cobrança de maior participação dos órgãos federais. Nesse período foram idealizados trechos ferroviários que interligassem as principais regiões produtoras do Estado aos mercados consumidores, como a cidade de São Luis (MA) a Teresina, Petrolina (PE) a Teresina e Crateús (CE) a Teresina, tendo o propósito de ligar tais traçados férreos a um porto

(Amarração), para assim ser capaz de escoar sua própria produção deixando de utilizar as estruturas de outros estados, como o Maranhão e o Ceará (VIEIRA, 2010).

O projeto de interligação de Petrolina a Teresina foi considerado importante para o governo federal, segundo destaca Vieira (2010), sendo visto como uma das mais interessantes alternativas no que se refere a viabilizar uma melhor comunicação entre as regiões produtoras situadas no trajeto com o mercado consumidor do sul do país, o que possibilitaria o avanço da ferrovia em território piauiense. Os trabalhos na construção dessa linha chegaram a ser iniciados, tendo o traçado chegado a Paulistana, no sudeste do Piauí, no início do século XX (Tabela 6), onde também foi construída uma estação ferroviária. Por falta de recursos a construção acabou interrompida, sendo decretada concessão incurso em caducidade pela demora em sua conclusão.

Tabela 6 – Trechos inaugurados da Ferrovia da Estrada de Ferro Petrolina – Teresina (1923-1938)

Trechos	Data da inauguração	Km
Petrolina – Pau Ferro	01.03.1923	61
Pau Ferro – M. Lopes	09.12.1923	27
M. Lopes – Afranio	31.10.1926	52
Afranio – Km 155	19.02.1928	15
Km 155 – Mafrense	19.02.1928	9
Mafrense – Acauan	21.12.1936	25
Acauan – Paulistana	28.12.1938	15

Fonte: Vieira (2010).

A construção da Estrada de Ferro que ligava São Luís a Teresina, iniciou a construção do primeiro trecho em 1895, que tinha como intuito ligar Caxias a Cajazeira (Flores). Seguindo em 1919 com abertura de outro trecho que ligava São Luís a Caximbo, que logo teve sua linha prolongada até Caxias em 1920. Por fim, a estrada de ferro só se liga realmente a cidade de Teresina em 1939, quando é inaugurada a ponte ferroviária João Luiz Ferreira sobre o rio Parnaíba (VIEIRA, 2010).

Os traçados férreos construídos no estado do Piauí, principalmente aqueles que chegaram a funcionar, se localizavam principalmente na parte Norte do Estado, tendo como principal objetivo o encaminhamento da produção para o porto de Amaração. De 1950 em diante, seguindo a dinâmica nacional com o advento da era do rodoviarismo no Brasil, no Piauí, além das construções de ferrovias, passa-se a configurar uma atenção maior para a implantação das rodovias, o que se faz mediante a construção e o melhoramento das estradas

carroçáveis que já existiam (Tabela 7). É nesse contexto que as ferrovias e a navegação fluvial passam a perder pouco a pouco as suas funções de principais meios de transporte no Estado.

Tabela 7 – Estradas construídas no início do século XX

Estradas	
Ano	Quantidade de quilômetros
1924	1.000
1925	1.862393
1926	2.665920
1927	2.741920

Fonte: Elaborado a partir de dados de Vieira (2010).

No Piauí se inicia por parte do governo estadual e federal uma política de incentivo a construção de rodovias, com a implementação de estudos para ligação entre as cidades de Teresina, Parnaíba, Floriano, Oeiras, Picos e Barras (VIEIRA, 2010). Pelas dificuldades de transporte vivenciadas no Estado desde sua formação, as rodovias diante do cenário da época apareciam como o meio mais rápido para dinamizar e suprir as carências nesse setor.

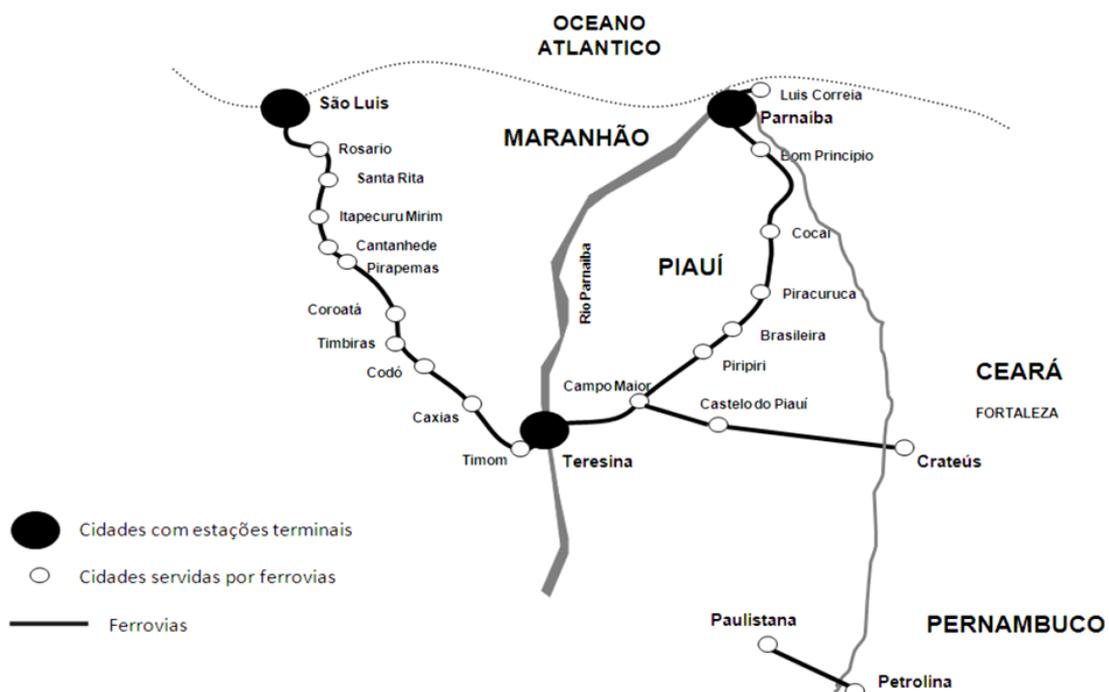
Com a construção de estradas de rodagem pelo Piauí, a quantidade do transporte de cargas, mercadorias e pessoas diminui pelas ferrovias. Entre os fatores que propiciaram a perda de importância das ferrovias podemos destacar que, além do forte incentivo de políticas públicas voltadas ao rodoviarismo, foi determinante a ação das empresas automobilísticas. No Piauí, Vieira (2010) destaca os papéis das mídias (principalmente os jornais) como um dos principais elos fomentadores do estilo de vida voltado aos benefícios do automóvel, em grande parte usados pelas empresas automobilísticas para anúncio de caminhões e automóveis.

Em 1937 o Piauí aparece entre um dos Estados mais carentes de ferrovias, mesmo assim alguns trechos lentamente vão sendo entregues. No final da década de 1930 e início da década de 1940, observa nacionalmente um forte incentivo estatal para o desenvolvimento da industrialização por parte do governo federal, logo eclodindo em 1950 a 1960 o rodoviarismo, resultando em um maior incentivo em construções de rodovias por todo o país, no Piauí observa-se uma significativa participação na construção e melhoramento das rodovias estaduais (VIEIRA, 2010). Desta forma, um dos fatores que também ajudou a promover as construções rodoviárias no Piauí, foram as excessivas demoras nas construções ferroviárias e mesmo os problemas decorrentes ao estado de conservação do material rodante. O que pode ser confirmado quando Vieira (2010) ressalta que,

[...] nos quase 40 anos do início da implantação de trilhos ferroviários no Piauí, ainda não havia chegado a metade do traçado projetado, mostrando-se deficitária por possuir trens velhos, que desenvolvia pouca velocidade (30 km/h, aproximadamente), apresentava precária linha devido a falta de manutenção e, principalmente, ocorriam diversos problemas na conclusão do traçado (VIEIRA, 2010, p. 72).

Em meados do século XX os projetos ferroviários e do antigo porto de Amarração, então já tendo se emancipado como município de Luís Correia, são mantidos no esquecimento, evidenciando não só uma demora na efetivação dos projetos, mas mesmo uma falta de interesse e investimento para realização dos mesmos. Nesse período, o Piauí possuía três linhas ainda em construção, como a Estrada de Ferro Central do Piauí (que ligava Parnaíba a Piripiri), a Estrada de Ferro São Luís-Teresina (ligava São Luís a Teresina) e alguns quilômetros construídos da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina (tendo o intuito de ligar a cidade de Petrolina em Pernambuco a Teresina, mais que a construção dos trilhos só chegou a Paulistana no Sul do estado do Piauí), essas estradas de ferros eram os principais trechos construídos até então no estado (ver na Figura 7). Estando inserida a linha ferroviária São Luís a Teresina, muito mais ao estado do Maranhão que em Teresina.

Figura 7 – As linhas férreas do Piauí e suas principais cidades cortadas no estado do Piauí e no Maranhão



Fonte: Vieira (2010).

Mesmo com a diminuição dos fluxos derivada da crise das exportações dos produtos do extrativismo vegetal no Piauí, as ferrovias Central do Piauí e São Luís–Teresina eram importantes meios de transporte de mercadorias, como o babaçu e, principalmente, a carnaúba, que mesmo nesse período conseguiu manter um vantajoso volume de produção (MENDES, 1995). Essas ferrovias operavam em regime deficitário, com material rodante obsoleto por falta de manutenção e investimento. Suas extensões eram consideradas pequenas (Tabela 8), fruto, principalmente, das muitas paralisações nas obras dos traçados planejados.

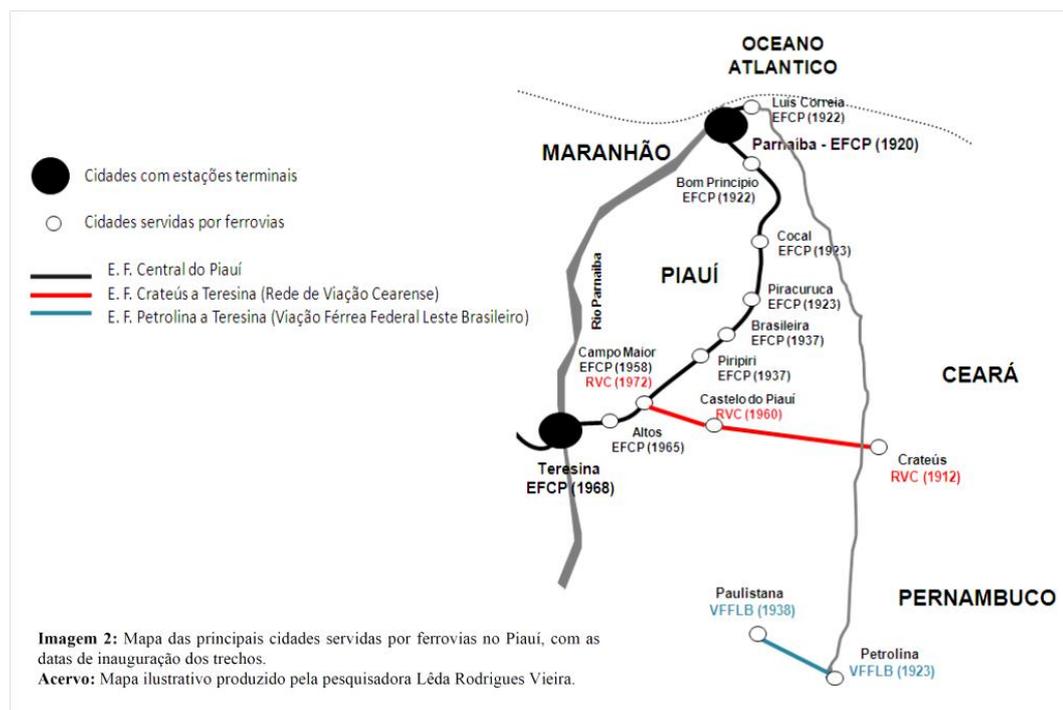
Tabela 8 – Extensão das ferrovias no Piauí (1953)

Estradas	Percurso no Estado	Percurso total
Viação Férrea Federal Leste Brasileiro	49	2545
Estrada de Ferro São Luís-Teresina	4	472
Estrada de Ferro Central do Piauí	191	191
Total	244	3208

Fonte: Adaptado de Vieira (2010).

Entre 1965 a 1969 são entregues os últimos trechos da Estação Ferroviária Central do Piauí, que ligam os municípios de Campo Maior, Altos e Teresina (Figura 8). Esses trechos foram suficientemente solicitados para o transporte de mercadorias e passageiros, perdendo o fluxo de transporte cada vez mais até chegar ao declínio.

Figura 8 – Trechos ferroviários no estado do Piauí e suas datas de entrega



Fonte: Vieira (2010).

Nesse cenário as rodovias passam a ganhar cada vez mais força pela inserção de uma série de medidas ao seu favor nas políticas nacionais. No Piauí, devido a esse novo foco nas estradas de rodagem, ocorre uma reorganização comercial, em que cidades já conhecidas como centros econômicos do Estado, como Parnaíba, vão perdendo força, e outras aparecendo e se evidenciando com mais ênfase. A capital do Estado, entre 1920 e 1950, ganha cada vez mais destaque como município voltado eminentemente para o comércio, o que reforça gradativamente essa atividade no estado do Piauí (NUNES; ABREU, 1995). Como apresenta Vieira (2010, p. 74),

Com a implantação de rodovias no Piauí, ligando a capital Teresina a Fortaleza (CE) e as cidades de Jaicós, Picos, Oeiras e Floriano a Recife (PE) e Fortaleza (CE), ocasionou a reorientação do comércio piauiense do norte ao sul do Estado e contribuiu com a estagnação comercial de Parnaíba que passou a sofrer forte concorrência de outros estados.

Quando as primeiras estradas de rodagem foram abertas, foi possível ligar o Estado ao Centro-Sul, ampliando o mercado consumidor para todo o Nordeste (MENDES, 1995). Em 1954 o Estado já apresentava uma extensão de 485 quilômetros de estradas federais não pavimentadas. Tal dado, num território de tamanha magnitude quanto o do Piauí, nos indica que mesmo com o aumento das construções de estradas no Estado a situação dos meios de transporte ainda era marcada por uma expressiva dificuldade de comunicação entre o Norte e Sul do estado.

Fica evidente os muitos problemas nos transportes no estado, que vão desde a falta de manutenção das principais estradas até a lenta construção; a falta de manutenção e reaparelhamento do material rodante e a falta de financiamento para as ferrovias, o que gerou lentidão na construção de linhas consideradas importantes para a economia do estado; chegando ainda às péssimas condições de navegabilidade do rio Parnaíba (VIEIRA, 2010). Grande parte dos recursos federais aplicados no setor de transportes (principalmente oriundos do DNOCS) foi destinada à construção de rodovias, que avançavam lentamente no norte e sul do Piauí.

Apesar desses muitos problemas evidenciados nos últimos anos nas infraestruturas de transporte no estado no final de 1956,

[...] a situação da rede rodoviária em tráfego no Estado era a seguinte: federais, correspondia a 1.110 km, sendo 1.095 com revestimento primário e 15 km pavimentados; estaduais, 438 km apenas com revestimento primário; municipais, com 8.007 km. A extensão total de rodovias no estado ‘era então

de 9.555 km, correspondendo a 2,04% da rede rodoviária nacional. Os índices mais significativos exprimem-se em 38,0 km/1000 km² e 78,6 km/10 000 habitantes⁷. De acordo com esses dados, a rede de rodovias do Estado ainda era muito reduzida, comparada com a extensão total do território piauiense que era de 251.683 km (p. 73).

As rodovias já muito contribuía para o escoamento da produção no Piauí. Mesmo que muitos trechos se encontrassem ainda em construção, já era possível perceber a reorientação econômica conduzida pelo traçado rodoviário (VIEIRA, 2010). Nesse ponto, não apenas as atividades comerciais e os transportes se transformavam no Estado, mas também sua própria organização político-administrativa, como se pode constatar que entre 1950 e 1957 são criados 23 municípios no estado, passando a contar com o total de 71 municípios (NUNES; ABREU, 1995, p. 105).

Na década de 1960 a rede rodoviária já se caracteriza como o meio de circulação mais utilizado no Piauí para o transporte da produção aos mercados das regiões Nordeste, Sul e Sudeste do Brasil. Isso se reforçou ainda mais com a estagnação da navegação por vias fluviais com a lentidão estagnação de grande parte das linhas férreas construídas no estado. A concorrência das rodovias com esses modais foi avassaladora, passando o transporte rodoviário a ser o modal mais utilizado no estado.

As rodovias modificaram substancialmente o território do Piauí, interligando várias partes do estado e mesmo fazendo conexão com outros estados e regiões do país, por meio da construção de rodovias federais (BRs), a partir da política adotada desde o plano de Metas, e da construção de rodovias estaduais (PIs), por incentivo do governo do estado, formando-se assim a rede viária do Piauí, passando já na década de 1970, associada às políticas de incentivo fiscal e financeiro, a ser apresentada como atrativo para a inserção de novas dinâmicas econômicas no estado.

O quadro atual revela a predominância do modal rodoviário, contando o Piauí com 7481,8 km de rodovias pavimentadas (4.814,0 km estaduais e 2615,2km Federais), 50.075,2 km não pavimentadas e 4.531,2 km de rodovias que estão sendo planejadas. O estado geral das estradas do Piauí em 2005 era considerado uma porcentagem de 49% entre ótimo, bom e regular, 51% entre ruim e péssimo. Passando esses números em 2015 para 70% entre ótimo, bom e regular e 30% ainda é considerado ruim e péssimo. Seguindo como uma das infraestruturas de transporte que é destinado maior volume investimentos nos últimos anos e faz o transporte das cargas produzidas e importadas pelo estado (CNT, 2017).

Já a navegação é praticamente inexpressiva, embora haja planos para operacionalização da Hidrovia do Parnaíba e o término da construção do Porto de Luís

Correia que indiquem a constituição de investimentos nesse modal. O estado hoje conta com 12 aeroportos e 40 aeródromos (28 privados e 12 públicos), atendendo o transporte de passageiros e cargas. Em relação às ferrovias, o estado conta apenas com ramal que compõem a Ferrovia Transnordestina Logística, ramal que sai de São Luís (Porto ponto da Madeira e Itaqui) passando por Teresina e seguindo para o Ceará (Pecém e Mucurupi), é a linha que está em funcionamento.

Esse quadro indica ainda carências existentes no estado, o que se evidencia diante das necessidades de circulação impostas pelas principais dinâmicas produtivas em expansão no Piauí, o agronegócio e a mineração, eleitas como prioritárias pelo governo estadual, que cobram novas infraestruturas e melhorias nas já existentes e assim uma articulação intermodal buscando fluidez e uma rápida circulação das mercadorias e informações pelo território.

4.2 Dinâmicas produtivas contemporâneas no território do Piauí: o agronegócio e a mineração.

Os progressos científicos e técnicos, somados às diversas possibilidades de circulação de informações e mercadorias pelo espaço, vêm criando condições materiais e imateriais para que os lugares se especializem. Nesse processo, cada parcela do território nacional é convocada para pôr à disposição aptidões específicas para a produção, passando muitas vezes por transformações exigidas pelas necessidades de fluidez. No Brasil, estabelece-se nesse contexto uma redefinição na divisão territorial do trabalho que se firma pela ocupação de áreas periféricas e a reestruturação de regiões já ocupadas (SANTOS; SILVEIRA, 2012).

Trata-se de uma dinâmica de descentralização que passa o território brasileiro a partir de meados do século XX, principalmente, em que, assim como esclarecem Santos e Silveira (2012, p. 105), “[...] despontam *belts* modernos e novos *fronts* na agricultura e especializações comerciais e de serviços se desenvolvem em porções do país que apenas no período atual puderam acolher vetores da modernidade”. É esse o caso dos cerrados piauienses, que, com a modernização da agricultura e com disseminação das evoluções ligadas a ciência e a técnica no campo, é atingindo pela expansão da fronteira agrícola que avança sobre as regiões Norte e Nordeste do país, ligada principalmente à cultura da soja.

Como destaca Alves (2006), a cultura da soja no Brasil avançou rapidamente em três décadas, condicionada principalmente a uma forte demanda do mercado mundial pela compra de grãos e farelos em fins dos anos de 1960 (com grande peso para a Europa e a Ásia). É em meados do século XX que a soja passa a ser cultivada, inicialmente no Rio Grande do Sul,

logo superando as outras culturas tradicionais de nossa agricultura historicamente baseada nas monoculturas de exportação²⁶, associadas a grande propriedade fundiária rural e coordenadas por poucos agentes econômicos (ALVES, 2006).

É por meio de políticas de extensão rural conduzidas pelo Estado que se instituem órgãos e entidades de pesquisa, como a Embrapa, para conduzir o desenvolvimento de novas tecnologias e pesquisas laboratoriais responsáveis por criar condições para que a cultura da soja avançasse pelo território nacional (ALVES, 2006). A partir disso se constituem políticas ligadas ao financiamento e ao crédito rurais, tanto promovidas pelo Estado como pela iniciativa privada, para o desenvolvimento do cultivo da soja em distintas regiões consideradas estratégicas. Tais políticas tinham como objetivo,

[...] transferir recursos para médios e grandes produtores agrícolas e tornarem aptas regiões do território nacional para a produção agrícola em larga escala de culturas com melhor inserção no mercado externo. A atenção se voltava, principalmente a partir da década de 1970, para aquelas áreas que pudessem melhor articular os interesses de setores econômicos hegemônicos: disponibilizando terras a baixos custos para os grandes produtores e, ao mesmo tempo, abastecendo as empresas vencedoras com cultivos rentáveis financeiramente. As terras escolhidas abarcaram o território nacional das regiões do Centro-Oeste, Norte e Nordeste (ALVES, 2006, p. 19).

A produção de soja, com base numa agricultura capitalista de bases modernas, se expande a partir do sul do país por volta de 1970 para essas regiões dos cerrados, consideradas aptas (pela grande presença de chapadões planos), tendo como importante atrativo o baixo valor das terras, o que permitia aos produtores e empresas adquirirem grandes extensões de terras. Tal fluxo de expansão, já no final dos anos 1980 e na década de 1990, avança para a região dos cerrados nordestinos, abrangendo o oeste baiano e o sul dos estados do Maranhão e do Piauí, alcançando ainda o leste de Tocantins, hoje conhecida como a região MATOPIBA (ALVES, 2006; ALVES, 2009; BERNARDES, 2009).

Como ressalta Alves (2009), os cerrados nordestinos deixam de ser apenas uma área de emissão de mão de obra para os grandes centros urbanos e passam a área de atração de uma nova corrente migratória oriunda da região Sul. Esses migrantes são constituídos por produtores agrícolas, como também por pessoas envolvidas com atividades comerciais e serviços voltados à agricultura moderna. Muitos deles vão se instalando tanto em áreas rurais quanto nos centros urbanos dos municípios.

²⁶ Dentre as quais podemos destacar o café, a cana-de-açúcar e o algodão.

Nessa região observa-se nas últimas quatro décadas uma veloz expansão da agricultura capitalista, configurando três centros de produção: “[...] oeste da Bahia (liderado por Barreiras e Luis Eduardo Magalhães), sul do Maranhão (liderado por Balsas) e sul do Piauí (liderado por Uruçuí e Bom Jesus)” (ALVES, 2006, p. 68). Esses espaços, constituídos desse “novo fazer agrícola”, como denomina Bernardes (2009), revelam diversas mudanças na configuração socioespacial, engendradas por uma rede de relações de poder mediadas pela lógica da acumulação.

No cerrado Piauiense esse processo de chegada da agricultura moderna é considerado recente, tendo os primeiros migrantes sulistas se instalado no sul do estado nos fins de 1970, se tornando mais significativo a partir da metade da década de 1990, embora ainda com pouca expressão quando em comparação aos fluxos destinados a outros estados nesse mesmo período. Grande parte desses migrantes que se deslocaram para o Piauí são constituídos de pessoas oriundas do Rio Grande do Sul, como também do Paraná e Santa Catarina (ALVES, 2006; LEAL, 2013).

As ações governamentais por parte do estado do Piauí foram um importante indutor nesse processo de incentivo da migração sulista, tendo como principal objetivo que os cerrados piauienses fossem ocupados pela agricultura capitalista, e com isso permitisse acelerar o processo de modernização da agricultura no estado. A respeito disso Alves (2006, p. 138) esclarece que o governo,

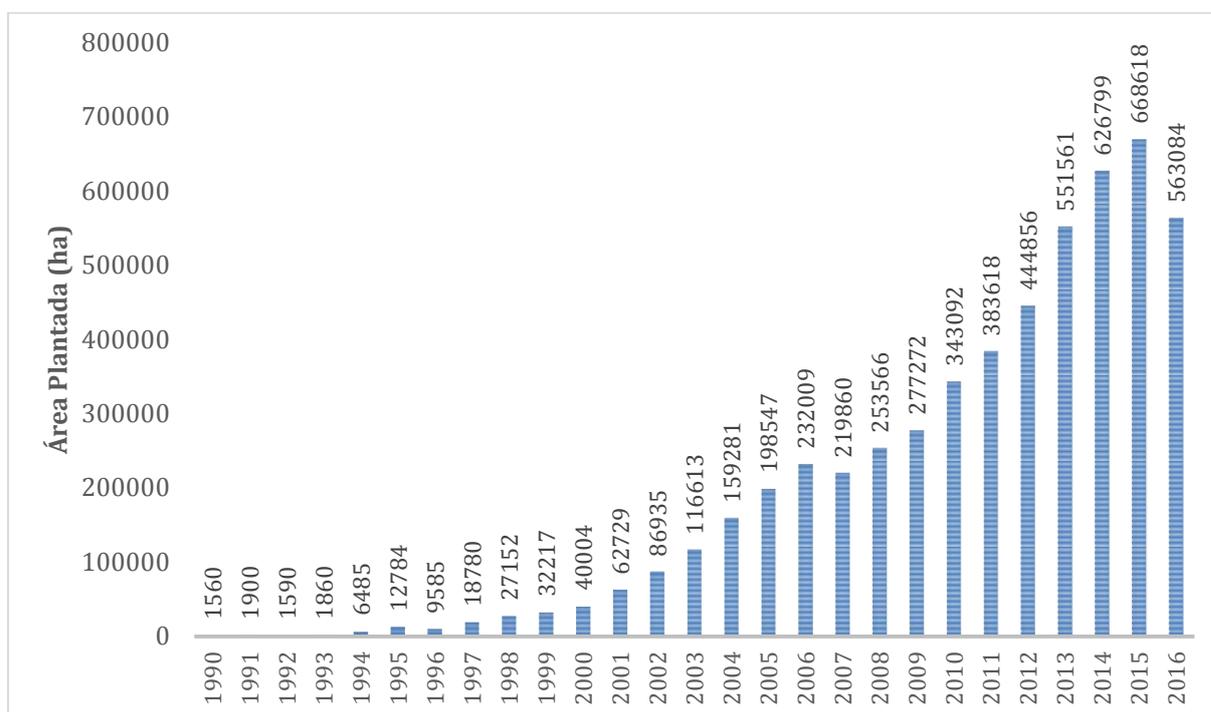
[...] enviou, nos anos de 1990, seus técnicos ou contratou empresas para a divulgação – a partir de diferentes meios de comunicação – dos cerrados. Apresentava-nos como a última fronteira agrícola brasileira à espera de exploradores com experiência em lidar com a agricultura capitalista para alcançar a modernização contemporânea induzida em outras áreas do Brasil.

Dessa forma, a agricultura moderna baseada na produção de soja chega efetivamente ao sudoeste do Piauí entre as décadas de 1980 e 1990, provocando inúmeras transformações de cunho social, econômico e cultural (ALVES, 2009; LEAL, 2013). Ainda nesse período são desenvolvidas pesquisas pela Embrapa e outras entidades para adequar a cultura da soja à região, havendo produção já no ano de 1985 (LEAL, 2013). O Estado inicia a implantação e o melhoramento das infraestruturas de linhas viárias, de telecomunicações e de energia elétrica, além de promover a transferência de grandes extensões de terras devolutas para as mãos de empresas e grandes produtores ligados a cadeia do agronegócio (ALVES, 2006).

A partir de então, municípios do Piauí passam por transformações geradas pela instalação de empresas do agronegócio e pelas dinâmicas associadas a suas atividades. Tais

transformações se intensificam gradativamente, acompanhando o crescimento das plantações de soja, que apresenta significativa ampliação na área plantada e na sua produção e consolida o estado do Piauí como uma nova fronteira agrícola (LEAL, 2013). De 1990 a 2000, observa-se um aumento de 38.444 ha de área plantada de soja no Piauí, elevando-se vertiginosamente essa área a partir de então, indo dos 40.004 ha em 2000 para 343.092 ha em 2010, atingindo seu pico em 2015, com 668.618 ha (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Área plantada de Soja no Piauí, em hectares, 1990-2016.



Fonte: IBGE, SIDRA (2016).

Como se pode constatar a partir dos dados do Gráfico 6, essa expansão do agronegócio no Piauí passa a ganhar cada vez mais expressão a partir dos primeiros anos do século XXI, com uma significativa ampliação da área de plantio de grãos. A respeito disso Leal (2013, p. 122) ressalta que, “No ano de 2003, o número de municípios aumentou para doze, sendo significativa a expansão de novas áreas nos municípios de Uruçuí, Bom Jesus e Ribeiro Gonçalves, respectivamente”, tendência que continua com o passar dos anos, despontando tais municípios como centros de produção da soja no estado²⁷.

Com a chegada de grandes empresas de beneficiamento e processamento de grãos, esses espaços com predomínio da agricultura capitalista se tornam atrativos para a realização

²⁷ Por exemplo, Uruçuí, que em 1990 tinha 60 hectares de soja plantada, chega no ano 2000 com 11.995 hectares e em 2016 aos 112.948 hectares (IBGE, SIDRA, 2016).

de novos empreendimentos, exigindo cada vez mais serviços especializados que mantenham essa base da agricultura moderna. Com o passar dos anos, os municípios de Bom Jesus e Uruçuí se caracterizam pela forte inserção de diversos serviços e empresas, tanto voltadas à própria manutenção das atividades agropecuárias, quanto serviços necessários a essas atividades, tais como comércios, hotéis e restaurantes.

Nos primeiros anos do século XXI o agronegócio da soja passa a se territorializar cada vez mais no Piauí, resultado das ações desenvolvidas pela iniciativa privada e pelo governo do estado a favor do agronegócio, com a criação de créditos, a inserção de infraestruturas básicas e a transferência de terras públicas a preços irrisórios a produtores e empresas, o que acaba ampliando a produção para outras localidades do estado²⁸ (LEAL, 2013). Se estabelece assim, uma forte pressão da iniciativa privada para que Estado desenvolva políticas de incentivo, que vise o melhoramento das infraestruturas de transporte e logística e que se diminua os custos de tal produção.

Nesse processo, muitas das terras de uso comum pelas comunidades tradicionais ou mesmo ocupada por posseiros passam ao domínio de médios e grandes produtores, inserindo relações nesses territórios que funcionam sob outra racionalidade. Esses espaços, em que a população vivia em outra lógica de vida, passam a adquirir novos padrões exigidos pela modernização, antes alicerçados apenas na produção voltada à manutenção da vida, agora são cobrados a funcionar sintonizados pelo acelerado mundo do capital, que visa controlar as intempéries do mundo natural através da tecnologia, transformando as relações de trabalho que existiam anteriormente e gerando transformações nas formas de produção do espaço e na agricultura de modo específico (ALVES, 2006).

Muito se modificou nesses territórios, durante os anos que se desenrolaram a ocupação dos cerrados piauiense, principalmente em relação à posse da terra, com apropriações irregulares de terras devolutas e o forte aquecimento do mercado de terras. A partir disso, no que ressalta Alves (2006, p. 190), foi possível observar que,

O processo de ocupação de tais áreas foi extremamente conturbado, revertendo numa ampla transferência, de maneira ilícita, de terras de uso comunitário para mãos de particulares, gerando descontrolado na jurisdição da propriedade da terra.

²⁸ Tendo em 2016 os municípios que apresentaram produção de soja no Estado do Piauí: Agricolândia, Alvorada do Gurguéia, Antônio Almeida, Baixa Grande do Ribeiro, Boa Hora, Bom Jesus, Corrente, Cristalândia do Piauí, Currais, Gilbués, Landri Sales, Monte Alegre do Piauí, Palmeira do Piauí, Palmeirais, Piracuruca, Redenção do Gurguéia, Regeneração, Ribeiro Gonçalves, Santa Filomena, São Gonçalo do Gurguéia, São Gonçalo do Piauí, Sebastião Barros, Sebastião Leal e Uruçuí (IBGE, 2016).

Dessa forma, muitos camponeses são expropriados de terras que tradicionalmente eram utilizadas para uso comum das comunidades como lugar de caça, de extrativismo, de retirada de lenha, frutos e plantas medicinais. É a partir disso, que os platôs apontados por Alves (2006, p. 176) também chamados de gerais,

[...] significavam um lugar de vital importância para a manutenção do modo de vida das comunidades camponesas. Seu equilíbrio se mantinha pelo uso privado das roças, na vazante, e o que se podia aproveitar, sem qualquer impedimento, dos recursos existentes [...].

A paisagem desses espaços de uso comum das comunidades rurais, em que antes predominava aspectos naturais, passa a ser substituída pela forte presença da mecanização (tratores, colheitadeiras, pulverizadores e galpões), símbolos do processo de modernização da agricultura no cerrado piauiense. Com a larga expansão e apropriação do uso privado das terras dos gerais, também com a inclusão das terras do fundo dos vales, o campo de atuação dos camponeses se torna limitado, o que acaba por dificultar as possibilidades que essas famílias têm como meio de se reproduzir socialmente, além da perda de uso de espaços comuns²⁹ (ALVES, 2006). O autor reforça ainda que, quando nesses processos muitos camponeses são expropriados de suas terras pela condição de posseiros, pelos fazendeiros e grileiros, esses territórios passam a ser cenários de inúmeros conflitos e tensões que se desenham desde a chegada da agricultura moderna até os dias atuais. Afirma o autor que

Constam vários outros exemplos de expropriação de posseiros nos cerrados piauienses. Não são estranhas á população local, por exemplo, histórias de violência praticadas por fazendeiros, grileiros, autoridades locais contra os posseiros, num primeiro momento as principais vítimas do momento de apropriação das terras, na maioria das vezes através da coerção física, ou por métodos questionáveis de transferências de famílias camponesas para outros lugares, inclusive com a colaboração do poder público (ALVES, 2006, p. 183).

Nesses espaços passa a se desenvolver “[...] a apropriação e a cooptação de realizações culturais e sociais preexistentes, bem como o confronto e a supressão” de quaisquer formas de resistências impostas (HARVEY, 2004, p. 122). Com a expropriação desses camponeses de suas terras, muitos se deslocam para os centros urbanos, se tornando mão de obra para as fazendas produtoras de grãos, bem como passando a serem contratados como mão de obra barata para outras atividades voltadas ao setor de serviços e comércios, ficando a mercê de

²⁹ Esses espaços de uso comuns são marcados, desde o período colonial, pela utilização da população e comunidades tradicionais, composta por camponeses, criadores, pescadores, ribeirinhos, extratores entre outros. Sobre isso, pode ser conferido Campos (2015) e Alves (2006).

inúmeras situações de exploração e extrema precariedade de trabalho e vida, residindo muitas vezes em favelas urbanas (ALVES, 2006). Essa agricultura moderna separa o camponês do seu principal meio de produção (a terra), passando esses a se “converterem em vendedores de si mesmo”, como ressalta Marx (2013).

A partir desses processos é que a fronteira agrícola se expandiu e se expande cada vez mais sobre o cerrado piauiense, englobando 33 municípios, “numa área de 8.204.000 de hectares e com uma população estimada em 256.600 habitantes” (PIAUI, 2016). O governo do estado passa então a atuar no atendimento das pressões da iniciativa privada, buscando garantir melhores condições e competitividade para os produtores que realizarem investimentos no Piauí. Nesse sentido é que se insere o agronegócio na carteira de projetos do Plano Desenvolvimento Econômico e Sustentável – Piauí 2050, visando a execução de projetos para estimular a capacidade produtiva do agronegócio no estado do Piauí.

O agronegócio acaba ainda promovendo a expansão da atividade de exploração de minerais não-metálicos, devido a sua necessidade de fosfato (para a fabricação de fertilizantes) e calcário (utilizado na correção dos solos), o que acaba impulsionando a exploração de fontes locais que supram a demanda da agroindústria regional.

Na carteira de projetos do PDES-PI 2050 estima-se o desenvolvimento de projetos envolvendo setores prioritários como o agronegócio (complexos da soja, milho, frango, carne bovina, mel, cana, algodão e frutas), extração mineração, turismo, infraestruturas de transportes e logística e energias renováveis e não renováveis. Quanto ao agronegócio, com o referido plano se pretende “ampliar a produção de grãos no cerrado piauiense, melhorar e estabilizar a produtividade e agregar valor na cadeia do agronegócio piauiense” (PIAUI, 2014, p. 267). A carteira de projetos para o setor do agronegócio no PDES-PI tem como meta:

- expansão da produção de grãos, principalmente soja e milho, de 2 milhões de hectares até 2020, com a organização dos produtores em associações e/ou cooperativas e com base em plantio direto com rotação de culturas e possibilidade de segundas safras, potencialmente sorgo e girassol;
- ampliação de empreendimentos agregadores de valores, como: pelo menos um empreendimento de produção de sementes adaptadas; pelo menos quatro empreendimentos produtores de calcário e produtos com base em fosfato; mais duas processadoras de grãos com grande capacidade produtiva (2.000 mil toneladas cada uma) ou mais processadoras de menor capacidade (PIAUI, 2014, p. 276).

Essas medidas implicam em investimento da ordem de 1,5 bilhão de dólares, que deve ser realizado pelo setor privado, para propiciar a expansão da produção de soja (PIAUÍ, 2014). O primeiro projeto prioritário da carteira do agronegócio no PDES-PI tem como foco a ampliação da produção de grãos em plantio direto, voltado ao investimentos no solo como estratégia para o aumento da produção de soja. Tem como área abrangida os Territórios de Desenvolvimento Tabuleiros do Alto do Parnaíba e Chapada das Mangabeiras, com investimentos estimados por volta de 1,5 bilhão de dólares em três anos, tendo como principais fontes de recursos para o financiamento agrícola o Banco do Brasil e o BNDES.

O segundo projeto tem como intuito a ampliação de empreendimentos no processamento de grãos e de fornecimento de insumos, agregando valor ao agronegócio do Piauí. Abrange também os Territórios de Desenvolvimento Chapada das Mangabeira e Vales dos Rios Piauí e Itaueiras, com a estimativa de investimentos do setor privado de 1 bilhão de dólares, para a ampliação de processamento de grãos e de fornecimento de insumos (4 empresas de sementes, calcário e produtos fosfáticos), contando com a busca de financiamentos em bancos de fornecimento de crédito voltado à produção agrícola.

Quanto ao setor mineral, no PDES-PI os projetos têm como objetivo “ampliar a exploração de minérios, gerando e agregando valor na cadeia da mineração piauiense” (PIAUÍ, 2014, p. 281). Nesse segmento há dezessete projetos de exploração de minerais metálicos (cobre, ferro, níquel) e não-metálicos (calcário e fosfato), estes voltados para a utilização na agricultura e construção civil regional e nacional (PIAUÍ, 2014).

As maiores reservas minerais do estado são constituídas por minerais não-metálicos, com reservas concentradas principalmente nas porções sul e sudeste do estado. Os projetos que constituem o segmento de exploração de minerais não-metálicos para a agricultura têm como objetivo a extração de calcário dolomítico para a correção da acidez muito recorrente nos latossolos (presentes em 46% da área dos cerrados).

A extração de calcário é dividida em dois projetos: o primeiro compreende o Território de Desenvolvimento Tabuleiros do Alto Parnaíba, nos municípios de Antonio Almeida, Marcos Parente e Porto Alegre do Piauí, com a estimativa de produção 500 Kta voltados para o agronegócio. Para isso, é previsto o investimento de 50 milhões com o envolvimento do setor privado e público, buscando o financiamento em bancos públicos, como BNDES, e privados.

O segundo projeto tem como foco o Território de Desenvolvimento Chapada das Mangabeiras, principalmente nos municípios Santa Filomena, Gilbués, Monte Alegre do Piauí e Bom Jesus, estimando-se a produção de 250 Kta de calcário, também destinado agricultura

de grãos. O investimento estimado é da ordem de 25 milhões de dólares, também oriundos de bancos públicos e privados.

Já para extração de fosfato inorgânicos são destinados quatro projetos para a produção de fertilizantes. O primeiro tem proposição de compreender Território de Desenvolvimento Vale do Rio Guaribas, abrangendo os municípios da região de Picos, visando a produção de 500 Kta. O segundo abarca o Território de Desenvolvimento Serra da Capivara incluindo os municípios que constituem a região de Caracol e Anísio de Abreu, também com a produção de 500 Kta. O terceiro compreende o Território de Desenvolvimento Tabuleiros do Alto Parnaíba, nos municípios que compõem a região de Uruçuí, buscando produzir 250 Kta. Por fim o quarto projeto inclui Território de Desenvolvimento Chapadas das Mangabeiras abrangendo os municípios de Curimatá, Parnaguá, Morro Cabeça do Tempo, Corrente, Gilbués, Santa Filomena e Bom Jesus, também estimando uma produção de 250 Kta. Para o setor público e privado esses projetos figuram como um segmento importante a ser realizados nos anos futuros, envolvendo não só o crescimento do setor mineral no estado como também mantendo relação e tendo importância para o crescimento da produção agroindustrial no Piauí.

O fornecimento de calcário para a construção civil se insere na carteira do PDES-PI com dois projetos de extração no mesmo Território de Desenvolvimento, o Vale do Rio Guaribas, nos municípios de Paulistana, Queimada Nova, Fronteiras e São Julião, se diferenciando pela quantidade produzida, um com 500 Kta, com investimento na ordem de 50 milhões de dólares e outro com a produção prevista de 250 Kta a partir de investimento de 25 milhões de dólares.

Soma-se a essa carteira de projetos do PDES-PI a extração de minerais metálicos, no intuito de que o estado do Piauí obtenha aumento na geração de divisas, melhorando sua posição na economia nacional, se inserindo no mercado de exportação de minério de ferro, cobre e níquel.

A extração de cobre engloba o Território de Desenvolvimento Vale do Rio Guaribas, com dois projetos destinados aos municípios de São Julião, Pio IX, Fronteiras, Alagoinha do PI, Alegrete do PI, Paulistana, Acauã, Jaconiba e Padre Marcos. Um projeto com estimativa de produção de 40 Kta, com investimentos previsto na ordem de 500 milhões de dólares e o outro com o investimento de 250 milhões de dólares para a produção de 20 Kta. Além desses dois projetos também é considerada a extração desse minério no Território de Desenvolvimento Serra da Capivara, abrangendo os municípios de São João do Piauí, São

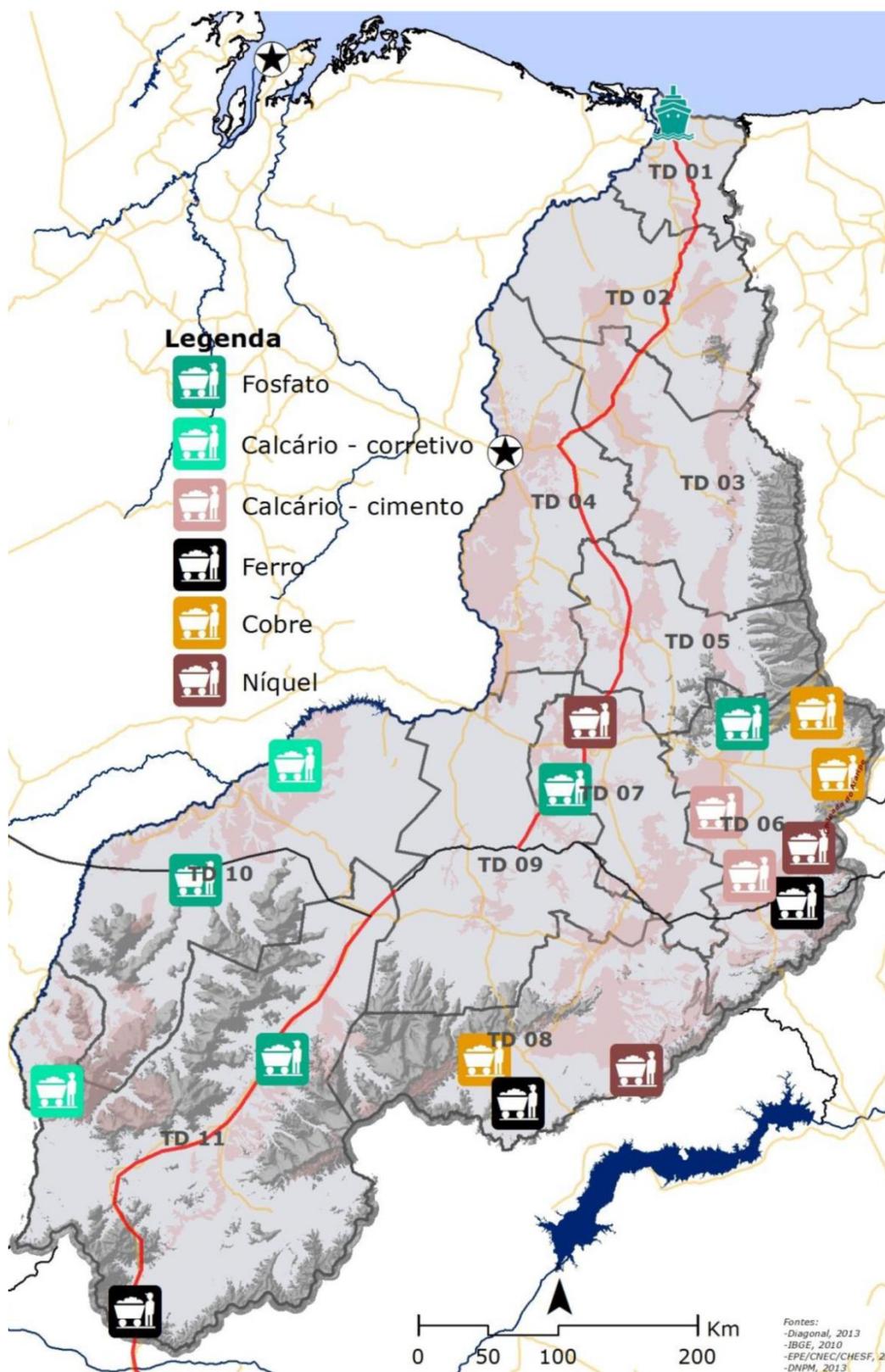
Raimundo Nonato, Bonfim do Piauí, Fartura do Piauí e Várzea Branca, buscando produzir 20 Kta, com o investimento de 250 milhões de dólares.

A extração de níquel entra na pauta desses projetos de mineração do PDES-PI por ser considerado um minério metálico aplicado na formulação de ligas de alta resistência, de larga utilização na indústria siderúrgica, tendo nos últimos anos obtido grande demanda de exportação. O projeto de exploração de níquel visa o Território de Desenvolvimento Vale do Rio Guaribas, envolvendo os municípios de Pio IX e Fronteiras. Tal projeto prevê a extração de 10 Kta de níquel, com valor estimado de investimento de 250 milhões de dólares.

A extração do minério de ferro tem como foco três projetos abrangendo o Território de Desenvolvimento Vale do Rio Guaribas, compreendendo os municípios de Paulistana, Queimada Nova, Acauã, Jacobina do Piauí, Betânia do Piauí, Curral Novo do Piauí e Caridade do Piauí; o Território de Desenvolvimento Serra da Capivara, nos municípios de Dom Inocêncio, Coronel José Dias, Lagoa do Barro do Piauí, São Raimundo Nonato, São Lourenço do Piauí, Lagoa do Barro do Piauí, Dirceu Arcoverde, Bonfim do Piauí, Anísio de Abreu, Caracol, Fartura do Piauí, Jurema e Várzea Branca; e o Território de Desenvolvimento Chapadas das Mangabeiras, abarcando Corrente, Cristalândia do Piauí, Sebastião de Barros, Parnaguá, Júlio Borges e Curimatá. Esses projetos visam a produção de 15 Mta de minério de ferro, com uma base de investimento por volta de 2,4 bilhões de dólares cada. Tais projetos futuros de extração mineral, apontados anteriormente estão resumidos na Figura 9 carteira de projetos do PDES-PI que busca que montar um cenário de exploração para essas áreas propostas com potencialidades minerais para a extração.

Um dos principais projetos de exploração mineral em instalação no estado é o Projeto Planalto Piauí, que visa à exploração de mais de 1 bilhão de toneladas de minério de ferro magnético, sendo considerada umas principais reservas de minério de ferro no Brasil, a ser explorada pelo Grupo Bemisa S.A, que iniciou a etapa de estudos na região de Paulistana no ano de 2008. Destaca-se também o projeto de extração de níquel na sub-região sudoeste do estado, em Capitão Gervásio, já contendo uma planta piloto arrendada para a empresa de mineração Brazilian Nickel, onde se tem uma expectativa de extrair 25 milhões de toneladas desse minério (PIAUI, 2013).

Figura 9 – Depósitos minerais potencial em exploração, Piauí 2013



Fonte: Brasil (2013).

Tais projetos formulam uma tendência especificamente ligada a extração de minerais metálicos e não-metálicos, que vem crescendo, guiada pela demanda do mercado internacional, com abertura de regiões periféricas em países como o Brasil, que passam a obter participação de capital estrangeiro nas atividades ligadas a extração e comercialização de recursos naturais (COELHO; MONTEIRO; COTA, 2007). Sobre isso, Carvalho, Batista, Freitas e Cunha (2010, p. 27) destacam que,

O crescimento da mineração no estado tende a continuar por conta não somente da conjuntura econômica do país, como também devido a ações governamentais focadas em dois grandes empreendimentos: a Ferrovia Transnordestina, que dotará o Piauí de acesso ferroviário aos portos de Pecém (Ceará) e Suape (Pernambuco), e a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Elizeu Martins, a qual contribuirá para o desenvolvimento das potencialidades locais e regionais.

O estado do Piauí, mesmo não sendo conhecido tradicionalmente por seu potencial mineral,³⁰ vem abrindo o seu território a exploração da potencialidade de recursos naturais ligadas a mineração, ao agronegócio, como também ao setor energético, com a geração de energias a partir de fontes renováveis. Tais dinâmicas apontam para o papel do governo como agente atuante nesse processo de promover as economias locais como estratégia para negociar as potencialidades naturais a custo de sua modernização.

Atualmente, muitas reservas minerais já se encontram em exploração no estado (Quadro 10), existindo ainda outras em análise. As jazidas minerais encontradas no estado, cadastradas ou protocoladas, demonstram uma predominância dos minérios não-metálicos, principalmente voltados ao uso na construção civil e indústria cerâmica, como também voltados a produção de insumos minerais para a agricultura. Completam esse quadro, a presença de gemas, pedras preciosas (opala e diamante), recursos hídricos (fontes de água mineral) e minerais metálicos.

No início do século XXI há um nítido aumento das propostas de pesquisas em busca da exploração dos minerais metálicos no estado. Acrescenta-se a esse cenário a grande necessidade de minerais não-metálicos voltados para a agricultura. É nesse contexto que se observa um crescimento no número de títulos minerários protocolados na superintendência DNPM do Piauí, tendo um salto “de 92 títulos acumulados entre 1957 e 1999 para 1.435 entre 2000 e março de 2008 (CARVALHO; BATISTA; FREITAS; CUNHA, 2010, p. 27). Essa

³⁰ Diferente de outras regiões como a Amazônia, Maranhão, Pará e o Tocantins, [...] “tradicionalmente inseridos na divisão nacional e mundial do trabalho como parte de uma periferia rica em recursos naturais, de matérias-primas necessárias à continuidade de seus crescimentos econômicos (COELHO; MONTEIRO; COTA, 2007, p. 25).

repentina demanda por novas áreas de pesquisa aparece relacionada ao número de requerimentos e alvarás de pesquisa dos minerais metálicos, que atingem maiores taxas a partir de 2006. Atualmente tal tendência de expansão se confirma com 21 novas pesquisas aprovadas pelo CPRM.

Quadro 10 – Minérios em exploração no estado do Piauí

Minério em exploração	Municípios
Calcário dolomítico (agricultura)	Antônio Almeida, Santa Filomena, José de Freitas, Barro Duro, Porto Alegre do Piauí
Calcário (fabricação de cimento)	Fronteira, Pio IX
Calcário (produção cal)	São Julião
Calcário*	São Raimundo Nonato, Coronel José Dias, São Lourenço, Dom Inocêncio, Caracol, Curimatá, Parnaíba, Buriti dos Lopes
Opala	Pedro II, Buriti dos Monte
Mármore	Pio IX
Argilas especiais	Jaicós, Campo Grande do Piauí, São José do Piauí, Oeiras e Colônia do Piauí
Argilas (cerâmica vermelha)	Teresina, Parnaíba, Altos, Valença do Piauí, Picos, Jaicós, Oeiras, Floriano, Canto do Buriti, Bom Jesus, Corrente, Campo Maior
Gipsita	Simões, Betânia do Piauí
Vermiculita	Queimada Nova
Fosfato	Caracol
Talco	Dirceu Arcoverde
Níquel	Capitão Gervásio Oliveira
Manganês	São Raimundo Nonato
Quartzito e Ardósia	Juazeiro do Piauí, Castelo do Piauí, Campo Maior, Piri-piri, Pedro II e Piracuruca
Diamante	Gilbués, Monte Alegre do Piauí
Minerais Pesados	Luís Correia
Areias, seixos, pedra para fundação, brita	Teresina, Parnaíba, Picos, Floriano e outras; jazidas de caulim, nos Municípios de Luzilândia, Palmerais

Fonte: Piauí (2004)

(*) Não informado a finalidade

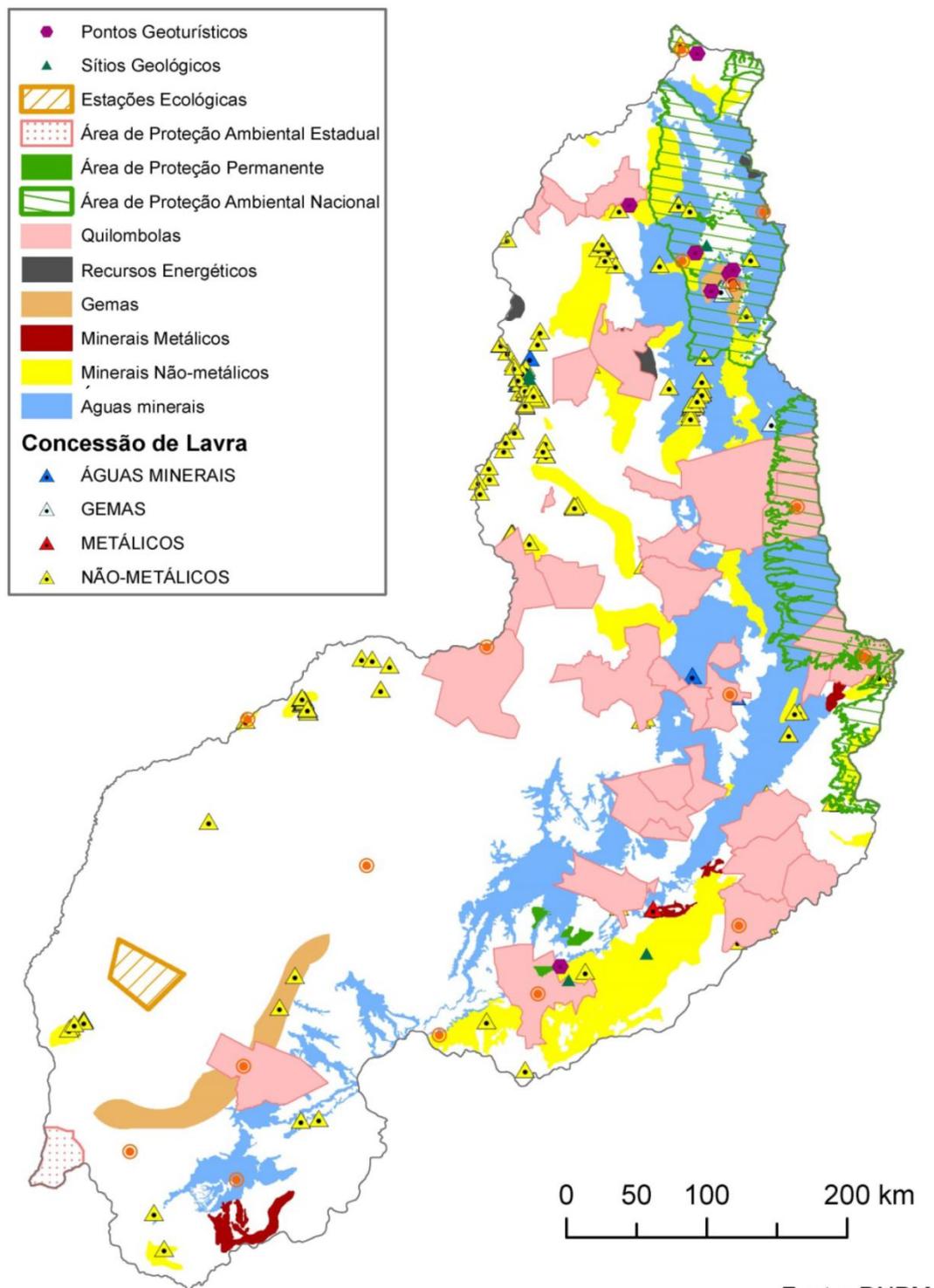
O cenário projetado para o futuro em relação à dinâmica da exploração mineral mantém a marca da forte dependência das economias periféricas em relação ao interesse do mercado externo, só reforçando o papel do Brasil de país exportador de matéria-prima

(SCLIAR, 1996). A exploração dos recursos minerais em espaços periféricos como o Piauí passa a configurar tais lugares como estoques guardados para a exploração de interesse de atores hegemônicos, quando for conveniente e rentável para a acumulação. Como ressalta Raffestin (1993, p. 234), “A decisão de explorar ou não se prende a um contexto de redes econômicas e políticas e é relativa a esse contexto”. Tal decisão é composta por estratégias técnico-política, que se fazem sempre envolvendo um “conjunto de atores sintagmáticos que fornecem, uns e outros, os fatores necessários à realização do projeto”, ainda que esse atores ocupem posições espaço-temporais diferentes.

O território piauiense passa a ser cenário de grandes estratégias de “atores territorializados que por dispor de matérias primas, tecnologia estão envolvidos numa teia de relações de poder” (COELHO; MONTEIRO; COTA, 2007, p. 31). Esses espaços passam a se configurar envolvendo relações de dominação e lutas, que com a implantação de projetos de exploração mineral levam a convivência de diferentes territórios em construção, que vai desde o território das empresas até o território dos grupos sociais já existentes.

Mesmo que os grandes projetos de exploração mineral ainda estejam propostos para o futuro, o que fica até agora são muitas questões em aberto quanto às modificações espaciais e sociais por eles ocasionadas. Entrando na pauta dessas questões, podemos ressaltar problemas ambientais gerados pela atividade de mineração; conflitos por propriedade de terras e especulação fundiária, entre outras tensões geradas com as comunidades, que já vivem em localidades do semiárido com poucos recursos disponíveis. A Figura 10 nos dá um indicativo de alguns possíveis conflitos a isso relacionados, já que é possível observar áreas de concessão de mineração no ano de 2009 muito próximas ou mesmo dentro de comunidades quilombolas e reservas ambientais permanentes.

Figura 10 – Classe de jazimentos minerais e áreas restritivas, Piauí



Fonte: Piauí (2014)

Tal expansão da exploração mineral no estado do Piauí, bem como a ampliação de investimentos no agronegócio, exigem investimentos em infraestruturas de transporte e logística, mobilizando ações tanto do governo do estado quanto da união. É sobre esses parâmetros que se busca dotar o território de melhor fluidez, instalando meios de circulação de informações e mercadorias, articulando melhor as regiões produtoras com o resto do país, atendendo as demandas do mercado nacional e internacional.

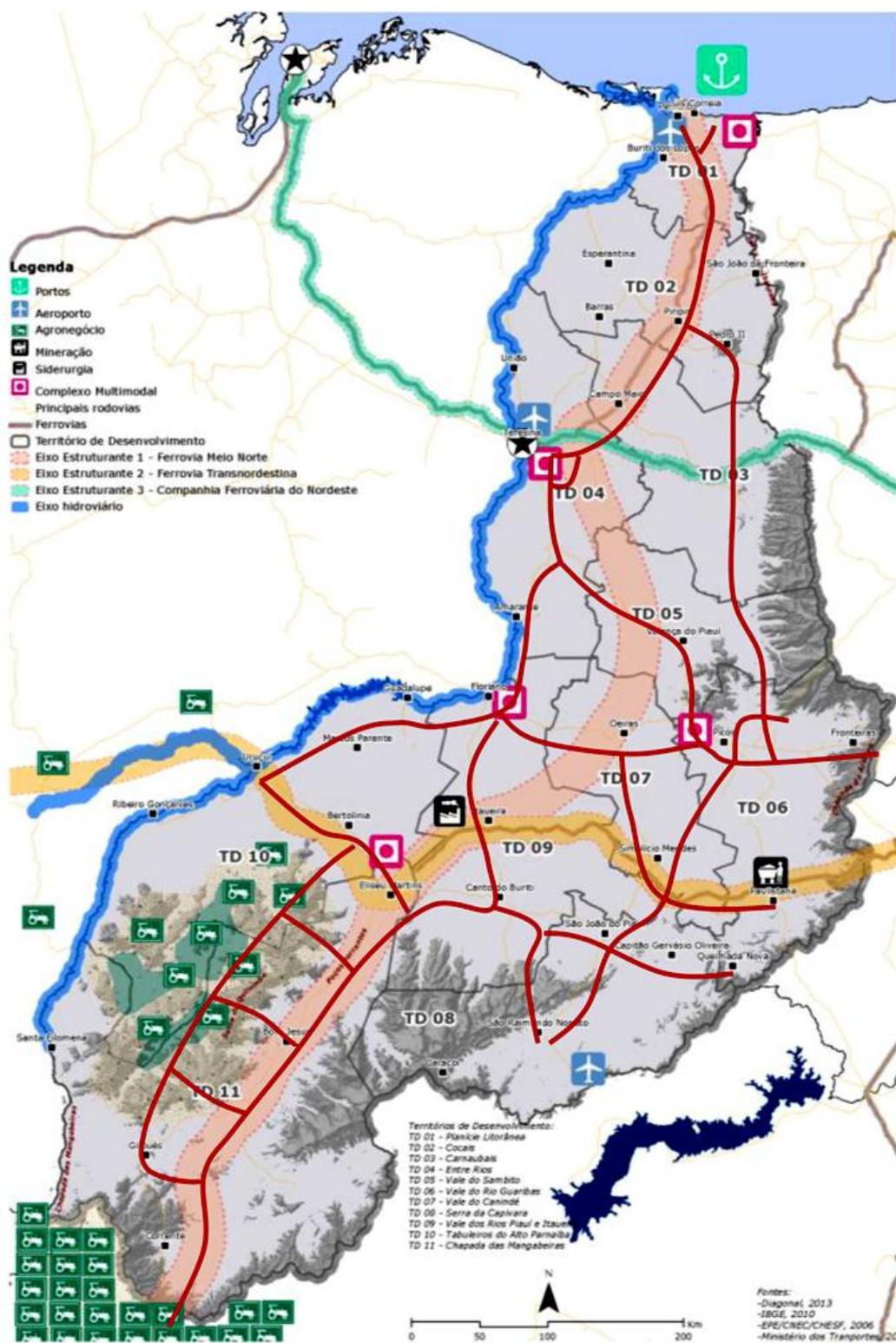
No Piauí essas medidas estão voltadas a melhorias e construção de trechos rodoviários estaduais e federais, além da construção de rodoanéis. Ganha destaque a obra da rodovia Transcerrado (PI-392), considerada o principal trecho de escoamento da soja produzida no estado, já abrigando intenso movimento de cargas, mesmo com muitos trechos ainda não pavimentados e em obras. O projeto de finalização da PI-392 perdura há quase duas décadas. Além dos projetos de parceria do governo federal com o governo estadual, no âmbito das medidas estratégicas do Plano Nacional de Logística e Transportes, há ainda aqueles ligados ao PAC, embora boa parte destes encontrem-se em fase de análise ou mesmo ainda em obras.

No que diz respeito a essas intervenções referentes aos transportes no Piauí, outro projeto considerado de grande relevância é o da construção do Porto de Luís Correia e sua retroárea, que tem como objetivo o transporte por cabotagem, levando mercadorias produzidas no estado para outros portos no Brasil.

O PDES-PI no quesito infraestruturas e logística, tem como objetivo “dotar o Piauí de uma integração territorial, especialmente no sentido sul-norte, que permita o estado a atender as condições necessárias para um desenvolvimento sustentável”, focando no desenvolvimento de medidas que viabilizem uma integração entre os modais de transportes em busca da fluidez para mercadorias e cargas, viabilizando os projetos dos segmentos prioritários (agronegócio e mineração). O plano foca no investimento na construção de modais considerados ideais para transportar grandes fluxos de cargas pesadas por longas distâncias, tais como a ferrovia e hidrovias, deixando o modal rodoviário apenas destinado ao transporte de pequenas distâncias e pequenos volumes. As propostas elaboradas no PDES-PI buscam manter parâmetros compatíveis com os planos federais (como o Plano Nacional de Transporte e Logística) e estabelecer parcerias público-privadas para o investimento em novas construções.

O Plano apresenta propostas que visam o estabelecimento de uma infraestrutura que possibilite uma comunicação entre os diversos modais de transportes (Figura 11), formando um “[...] corredor, em sentido norte-sul, que permita estruturar o Piauí a partir de uma ‘coluna vertebral’ que acompanha o desenvolvimento longitudinal do estado” (PIAÚÍ, 2015, p. 284).

Figura 11 – Localização dos investimentos propostos no PDES-PI: transportes e logística



Fonte: Piauí (2015)

Quanto à infraestrutura portuária, o plano aponta o Porto de Luís Correia e sua área portuária como um dos principais eixos estruturantes no setor de infraestrutura de transportes. Na primeira fase que engloba o porto, está prevista a instalação de um terminal de carga geral e de contêineres. Em uma segunda fase, o projeto contaria com a instalação de um terminal de graneis sólidos e líquidos, podendo acostar grandes navios graneleiros de até 70.000 toneladas de grãos, com calados de ordem dos 14,5 m (PIAUI, 2015). Em uma terceira etapa, presume-se a construção de um novo terminal de atracação para graneis sólidos.

Para o modal rodoviário é proposta a construção de novas vias e o melhoramento, alargamento e duplicação da rede viária atual. Tem-se o intuito de construir rodovias localizadas nos corredores de sentido norte/sul constituídos pelas estradas BR-343, BR-135, BR-020 e BR-316, bem como, no sentido leste/oeste, pelas BR-230, BR-324, BR-325, BR-222 e BR-226, para retirar a circulação de cargas pesadas dos centros urbanos. Além disso, o melhoramento do piso (asfaltos), o alargamento do perfil transversal de rodovias e duplicação de faixas na BR-343 – eixo Teresina/Parnaíba/Luís Correia e do trecho entroncamento entre BR-316 e BR-343 - Teresina/Estaca Zero. Soma-se a esses projetos, a expansão da rodovia Transcarrado (PI-392), com a construção dos trechos Transcarrado/Palmeira do Piauí, trecho Transcarrado/Currais/Bom Jesus e trecho Transcarrado/Serra do Quilombo/BR-135.

O PDES-PI aponta para a internacionalização dos aeroportos de Teresina e Parnaíba. Associado a isso, propõe-se a inserção de terminais de cargas desses aeroportos, dispondo da proximidade de um futuro porto seco em Teresina e da Zona de Processamento e Exportação em Parnaíba.

Por fim, para o modal férreo está prevista a construção da Ferrovia do Meio Norte do Brasil - FMNB, com o objetivo de estruturar longitudinalmente o território do Piauí de norte a sul, fazendo a ligação entre Luís Correia a Barreiras na Bahia, cortando o estado e podendo se conectar com outras linhas férreas e outros meios de transportes. O projeto de construção da ferrovia do Meio Norte do Brasil está dividido em três trechos: Altos/Parnaíba/Luís Correia, Altos/Transnordestina e Eliseu Martins/Barreiras, podendo ainda haver uma quarta etapa, ligando a ferrovia Transnordestina, em Eliseu Martins, a ferrovia Norte-Sul. Esses projetos ferroviários são pensados fazendo ligação aos portos secos e a Zona de Processamento e Exportação.

Tais infraestruturas de transporte e logística são pensadas como medidas que visam aparelhar o território de elementos necessários para viabilizar a competitividade (e maior lucratividade) aos setores econômicos. Atualmente, destaca-se nesse sentido a construção da ferrovia Transnordestina, que figura como uma obra capaz de viabilizar a implantação de

grandes projetos de exploração mineral e fomentar possibilidades de escoamento da produção de grãos.

4.3 A Ferrovia Transnordestina e a fluidez para o território

A ferrovia Transnordestina é um projeto do governo federal de infraestrutura de transporte pensado como elo capaz de estruturar e interligar as principais linhas férreas do Nordeste, as áreas economicamente dinâmicas do semiárido e do cerrado nordestino, futuramente se interligando com a malha nacional ao se articular com a EF 151 – Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOOL, e mesmo havendo possibilidades de se ligar a ferrovia Centro Atlântica – FCA.

Em parceria com o governo federal, a Companhia Siderurgia Nacional – CSN e a concessionária Transnordestina Logística S. A, são responsáveis pela efetivação da ferrovia Transnordestina, que visa contar com 1.753 km de extensão em linha principal, cortando 81 municípios, partindo de Eliseu Martins-PI em direção aos portos do Pecém-CE e Suape-PE (CSN, 2017). O projeto da ferrovia é considerado uma medida estratégica para a economia da região Nordeste do Brasil, visando o agronegócio – soja, milho e algodão – e a indústria de extração mineral – minério de ferro, cobre, gipsita e níquel (BRASIL, 2015, p. 42), estando previsto o transporte de 30 milhões de toneladas de granéis sólidos (minério e grãos) por ano (CSN, 2017). Os recursos para a execução do projeto são da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., CSN, Fundo de Investimento do Nordeste – FINOR, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE e Banco do Nordeste – BNB.

O projeto que atualmente compõe a ferrovia Transnordestina, apesar de iniciar em 2006, tem origem ainda no século XIX, quando foram pensados parte de seu traçado, sendo abandonados seus trechos diversas vezes pela perda de importância das ferrovias no cenário nacional e pela ascensão do rodoviarismo como principal modalidade de transporte adotada no país, alocando grande parte dos investimentos neste modal e deixando sucatear grande parte das ferrovias, como vimos anteriormente. A respeito disso Camargo (2015, p. 290) considera que,

[...] a postergação até os dias atuais do projeto da Ferrovia Nova Transnordestina nos revela, talvez, o desinteresse na ‘interiorização’ em função da inexistência de uma configuração econômica que justificasse a instalação dos trilhos. A decisão para que o projeto fosse finalmente

efetivado resultou, assim, não do interesse das concessionárias, no caso da CFN à época, mas da liberação contida no Leilão realizado em 18 de julho de 1997 de desestatização da Malha Nordeste.

Assume a malha ferroviária do Nordeste a companhia Transnordestina Logística S.A.³¹, que desde o início demonstrou interesse na ampliação da malha férrea, como foi o caso do projeto da Transnordestina. O primeiro projeto da Transnordestina elaborado pelo DNIT propôs um traçado distinto do atual traçado, dando prioridade a ligação do ramal ferroviário ao terminal fluvial em Petrolina, no estado do Pernambuco, sem incluir a construção de uma nova linha ferroviária entre Salgueiro-PE e o Porto de Suape-PE, bem como também a extensão até Eliseu Martins, no Piauí, só confirmando os problemas de diálogo na parceria entre o setor público e privado (CAMARGO, 2015). Mesmo com o primeiro EIA-RIMA elaborado em 2004, outros estudos foram elaborados modificando a primeira proposta do DNIT, até que se chegasse aos trechos demarcados atualmente (Quadro 11).

Quadro 11 – Ramais ferroviária Nova Transnordestina

Trechos	Km	Municípios cortados
Missão Velha /CE ao Porto do Pecém/CE	526	Acarapé, Acopiara, Aracoiaba, Aurora, Barreira, Baturité, Capistrano, Caucaia, Cedro, Guaiúba, Icó, Iguatu, Itapiúna, Lavras da Mangabeira, Maranguape, Missão Velha, Palmácia, Piquet Carneiro, Quixadá, Quixeramobim, Redenção, São Gonçalo do Amarante, Senador Pompeu
Salgueiro/PE a Missão Velha/CE	96	Missão Velha e Salgueiro
Salgueiro ao Porto Suape/PE	544	Agrestina, Água Preta, Altinho, Arcoverde, Belém de Maria, Bonito, Buíque, Calumbi, Custódia, Escada, Flores, Gameleira, Ipojuca, Joaquim Nabuco, Palmares, Pesqueira, Ribeirão, Salgueiro, Sanharó, São Bento do Una, São Joaquim do Monte, São José do Belmonte, Serra Talhada, Sertânia, Verdejante
Trindade/PE a Salgueiro/PE	163	Bodocó, Ouricuri, Parnamirim, Salgueiro, Terra Nova, Trindade
Eliseu Martins/PI a Trindade/PE	423	Araripina; Bela Vista do Piauí; Betânia do Piauí; Campo Alegre do Fidalgo; Conceição do Canindé; Curral Novo do Piauí; Eliseu Martins; Flores do Piauí; Itaueira; Jacobina do Piauí; Nova Santa Rita; Ouricuri; Paes Landin; Pajeú do Piauí; Paulistana; Pavussu; Ribeira do Piauí; Rio Grande do Piauí; São Francisco de Assis do Piauí; São José do Peixe; São Miguel do Fidalgo; Simões; Simplício Mendes; Trindade

Fonte: Brasil (2017).

³¹ A Malha Nordeste da RFFSA foi concedida à antiga Companhia Ferroviária do Nordeste S.A. – CFN em julho de 1997, iniciando as operações de transporte ferroviário em janeiro de 1998. Em 2008, o nome social da companhia passou a ser Transnordestina Logística S.A. – TLSA e, em 2013, com a cisão de seus ativos, teve origem a Ferrovia Transnordestina Logística – FTL, responsável pela operação da malha proveniente da RFFSA, enquanto a TLSA passou a responder pela Ferrovia Nova Transnordestina, em construção (BRASIL, 2015).

O processo de licenciamento do projeto da ferrovia Transnordestina, diferente dos demais projetos realizados seguindo a resolução 001/1986 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, que não permite a fragmentação de sua licença ambiental, ocorreu de forma fragmentada, conforme cada um dos trechos. Tal fragmentação é considerada “[...] uma estratégia amplamente utilizada pelos empreendedores que não desejam que os ‘impactos ambientais’ e ‘impactos sociais’ sejam analisados na escala total do projeto” (CAMARGO, 2015, p. 293), favorecendo uma redução na análise dos reais impactos causados por todo o projeto, aprovando assim cada trecho individualmente.

De acordo com o que Camargo (2015) relata, com a fragmentação do licenciamento ambiental, o projeto da ferrovia Transnordestina adquiriu cinco Licenças Previas – LPs e Licença de Instalação – LIs referentes a cada trecho. A emissão dessas licenças foi acompanhada por pareceres técnicos, que indicavam as principais condicionantes para o início e continuidade das obras. Além disso, era exigido a apresentação de relatórios semestrais, que possibilitassem acompanhar se essas mudanças exigidas estavam sendo cumpridas durante a construção.

Dos cinco trechos do projeto da Transnordestina, dois trechos (Salgueiro-Porto de Suape e Missão Velha-Porto de Pecém) foram construídos próximos a traçados que já existiam, mas desativados há quase trinta anos. Já os outros três trechos possuem traçados novos (CAMARGO, 2015). Tendo ainda como proposta a construção de novos terminais portuários, sub-ramais e portos secos para embarque e desembarque das mercadorias, no total o projeto possuía estimativa inicial de investimento de R\$ 7,54 bilhões, com previsão de entrega total do projeto em 2010. Esse valor de continua aumentando a cada dia que passa, com grande parte do traçado ainda não concluído.

A construção do primeiro trecho, Salgueiro-PE a Missão Velha-CE foi iniciada em 2006, seguido pelo trecho Trindade-PE a Salgueiro-PE, o primeiro finalizando seu traçado em 2013 e o segundo em 2015. Já o trecho Missão Velha-CE ao Porto do Pecém-CE, se caracterizou como umas das construções mais atrasadas, somando-se aos outros dois trechos, Salgueiro-Porto de Suape-PE e Eliseu Martins-PI-Trindade-PE, que ainda continuam em obras e não possuem estimativa de término. O que podemos observar o resumo da situação e os investimentos alocados nos traçados já concluídos e os que ainda encontram-se em construção no Quadro 12.

Quadro 12 – Investimentos e situação das obras dos trechos da ferrovia Transnordestina, 2017

Trechos	Situação	Investimento previsto R\$
Missão Velha /CE ao Porto do Pecém/ CE	Em obras	145.060.000,00
Salgueiro/PE a Missão Velha/CE	Concluído em 2013	-
Salgueiro ao Porto Suape/PE	Em obras	3.006.480.000,00
Trindade/PE a Salgueiro/PE	Concluído em 2015	1.601.880.000,00
Eliseu Martins/PI a Trindade/PI	Em obra	1.529.990.000,00

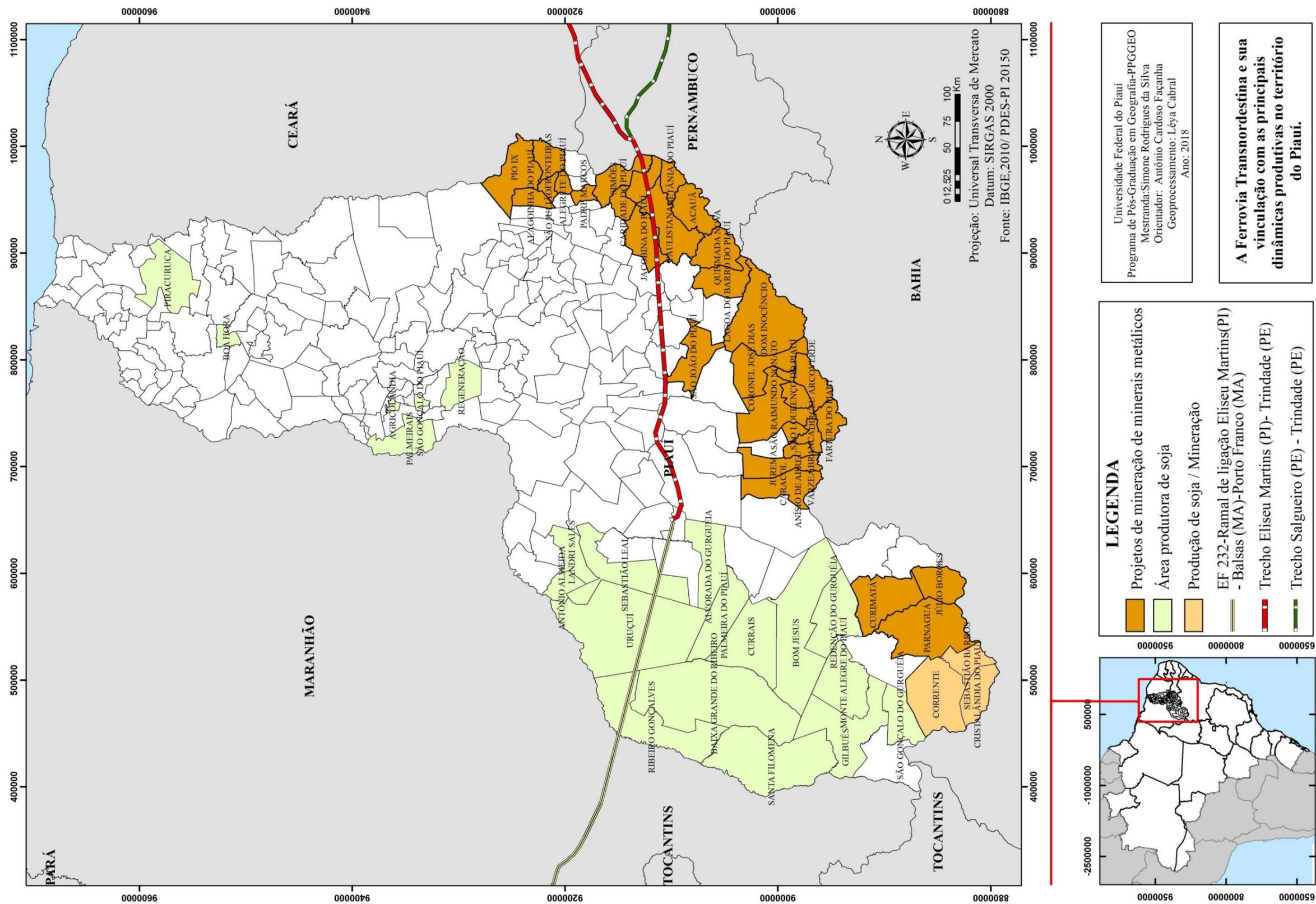
Fonte: Brasil (2017).

(-) Não informado

As desapropriações são consideradas umas das principais questões que interferiram no prolongamento do prazo de conclusão da construção. Isso reflete um planejamento que não envolveu as comunidades, não conseguiu levar em consideração as particularidades das pessoas afetadas pela construção, gerando assim muitos conflitos. Isso acaba se confirmando como uma característica comum na construção dos diversos trechos da ferrovia, tal como relata Camargo (2015, p.300) sobre o trecho Salgueiro-Missão Velha: “a emissão da LI ocorreu sem ao menos existirem levantamentos precisos de campo que validassem os estudos. Acumula-se desde o EIA desconhecimento sobre quem morava e utilizava as terras afetadas pela ferrovia”.

Entre os trechos da ferrovia Transnordestina, destacamos o trecho Eliseu Martins-PI - Trindade-PE, que corta o estado do Piauí, passando pelo município de Paulistana, nosso objeto de estudo. Esse trecho articula a ferrovia ao seu propósito de ter proximidade com as jazidas de extração de minérios, principalmente os grandes projetos voltados aos minerais metálicos, bem como com o agronegócio de grãos (soja e milho, principalmente) conforme podemos observar no Mapa 1.

Mapa 1 – A Ferrovia Transnordestina e sua relação com as dinâmicas produtivas no território do Piauí



A Área de Influência Direta – AID e a Área Direta Afetada – ADA do trecho Eliseu Martins - PI a Trindade - PE compreende uma faixa alongada com aproximadamente 420 km de extensão, tendo início no município de Eliseu Martins, no Piauí, indo até o município de Trindade em Pernambuco (CFN, 2008) (Quadro 13).

Quadro 13 – Área Direta Afetada: trecho Eliseu Martins/PI a Trindade/PE

Compartimento	Bacia hidrográfica	Municípios	Extensão (km)	Trecho da ferrovia (km-km)
Cuesta de Bom Jesus do Gurgueia	Itaueira	Eliseu Martins	0,80	1
		Pavussu	38,97	1 a 39
		Rio Grande do Piauí	19,76	39 a 59
		Itaueira	21,40	59 a 81
Tabuleiros do Parnaíba	Canindé/Piauí	Flores do Piauí	23,00	81 a 104
		Pajeú do Piauí	0,21	200 metros
		Ribeira do Piauí	17,77	104 a 122
Tabuleiros do Canindé	Canindé/Piauí	São José do Peixe	15,52	122 a 137
		São Miguel do Fidalgo	32,36	137 a 164 - 167 a 173
		Simplício Mendes	38,88	164 a 167 - 175 a 205
		Paes Landin	2,10	173 a 175
		Bela Vista do Piauí	14,13	205 a 219
		Nova Santa Rita	19,49	219 a 238
		Campo Alegre do Fidalgo	9,04	238 a 247
		Conceição do Canindé	-	-
		São Francisco de Assis do PI	32,53	247 a 280
Depressão de São Raimundo Nonato	Canindé/Piauí	Paulistana	55,24	280 a 332
		Jacobina do Piauí	-	-
		Betânia do Piauí	27,48	332 a 357
Chapada do Araripe A	Canindé/Piauí	Curral Novo do Piauí	21,87	357 a 376
		Simões	14,88	376 a 391
Chapada do Araripe B	Brígida	Araripina	28,25	319 a 414
		Ouricuri	-	-
		Trindade	6,60	414 a 420

Fonte: CFN (2008).

O trecho Eliseu Martins – PI a Trindade - PE cortará diretamente o território de 24 municípios, sendo 3 no estado de Pernambuco e 21 no estado do Piauí. O território cortado pelo traçado férreo é caracterizado em sua maior parte como área de predomínio de atividades rurais de pequeno porte, como a pecuária extensiva, composta por gado bovino e a criação de

animais de pequeno porte (caprinos e aves) e da agricultura familiar para subsistência, com o plantio de feijão e milho.

Entre os municípios cortados pela ferrovia Transnordestina no Piauí, Paulistana se destaca como o que apresenta a economia de maior peso, além de ser um dos maiores municípios quanto à população (CFN, 2008). De acordo com o censo de 2010 (IBGE, 2010), os municípios mais populosos cortados nesse trecho são: Paulistana, com uma estimativa de 19.785 habitantes; e Araripina, no estado de Pernambuco, com 77.302 pessoa.

O foco até o final da construção do trecho Eliseu Martins – PI a Trindade - PE é a desapropriação de aproximadamente 4.226 ha, com estimativa da existência de 72 edificações ao longo da área direta afetada. Nessa área de influencia direta do projeto constata-se como infraestruturas de transporte existentes, estradas vicinais sem pavimentação e uma rodovia federal, a BR-020, cruzada pelo trecho em questão (CFN, 2008).

Esses espaços passam a ser cenário de várias mudanças, ocorrendo em velocidades aceleradas, com alterações no meio social, econômico e natural, com impactos positivos e negativos. Entre os impactos no meio socioeconômico decorrentes da construção desse trecho, a CFN (2008, p. 666) destaca que,

Apreensões podem surgir, por exemplo, com relação às conseqüências do afluxo, às sedes municipais, de pessoas em busca de trabalho, conseqüências como marginalidade, prostituição, mudanças de hábitos sedimentados, excesso de demandas sobre a infraestrutura social, etc.; especulação sobre o valor da terra e das benfeitorias e incertezas quanto a quais propriedades virão a sofrer desapropriação; especulação imobiliária nas áreas urbanas, por conta da demanda crescente por moradia, entre outras. A abrangência das desapropriações e, nas áreas rurais – em geral dotadas de costumes tradicionais e de relações sociais (parentesco, vizinhança, parcerias) importantes para a reprodução dessas populações –, os efeitos do empreendimento percebidos pela população como adversos, ainda que se situem em um plano subjetivo, merecem a máxima atenção do empreendedor.

O EIA elaborado para a obra em questão indica diversas medidas para mitigar os impactos negativos nesse trecho. Tais problemas só se avolumam frente às transformações que esses territórios passarão até o término da construção. Merecem destaque também os impactos gerados no meio físico durante a fase de implantação do empreendimento, que também acabam por afetar as populações residentes nessas localidades atingidas pela ferrovia. Entre eles podemos destacar: o desenvolvimento de processos erosivos decorrentes da supressão da vegetação e limpeza do terreno; a alteração da qualidade das águas superficiais e da biota devido ao carreamento de sedimentos e resíduos sólidos e efluentes líquidos

produzidos pela construção; assoreamento de cursos d'água, devido ao carreamento de sedimentos originados nos processos erosivos; alteração no regime de escoamento superficial, devido a implantação de cortes e aterros; rebaixamento do lençol freático para a implantação de obras-de-arte; adensamento de solos inconsolidados nas áreas de aterros; deflagração de movimentos de massa devido ao uso de explosivos; alterações das propriedades do solo devido ao uso de substâncias perigosas e à geração de resíduos sólidos; perda de habitats devido à supressão de vegetação; perturbação na fauna pela emissão de ruídos e vibração; perda de indivíduos isolados da flora e perda de indivíduos da fauna (CNF, 2008).

Estes espaços passam por transformações em seu meio físico e social a partir da dotação dessas infraestruturas de transporte. Essas ações visam ampliar as possibilidades de exploração do território, dotando os espaços periféricos de maior fluidez como condição para o funcionamento das dinâmicas produtivas que se instalam. No caso do Piauí, trata-se da viabilização de grandes projetos de exploração mineral na porção sudeste do estado, e abrir possibilidades mais eficazes de escoamento da produção do agronegócio, com destaque para a soja produzida em municípios do sudoeste piauiense. Tais propósitos reposicionam o Piauí no cenário econômico nacional e internacional e impulsionam investimentos que reconfiguram o território piauiense para a produção, mesmo que isso tenha como custo a intensificação de conflitos. No meio desse processo encontra-se Paulistana, que passa a experimentar dessas transformações, impactos, contradições e conflitos.

5 A TRANSNORDESTINA EM PAULISTANA: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS, CONTRADIÇÕES E CONFLITOS

5.1 O município de Paulistana nas tramas da exploração do território piauiense

O município de Paulistana aparece hoje como um importante nó na rede que se forma com os centros urbanos da mesorregião Sudeste do Piauí, se ligando a uma rede constituída como “um sistema de linhas que desenham tramas” (RAFFESTIN, 1993, p. 156), passando a ser considerada um ponto importante na trama de uma rede móvel, no quadro espaço-temporal, tecida por relações de poder, mediadas por interesses econômicos e políticos, que geram e controlam os pontos da rede (RAFFESTIN, 1993).

Nos últimos anos Paulistana passa a se inserir no grupo de municípios do estado do Piauí que apresenta condições para a exploração e inserção de grandes projetos econômicos. Se firma assim como um centro na tessitura formada nas relações mantidas entre as cidades vizinhas, exercendo certa influência na sub-região em que se localiza.

O município conta com o acesso direto pela rodovia federal BR 407, que faz conexão entre os municípios de Picos e Petrolina, que constituem uma rede de influência a partir de seus papéis na produção e distribuição de bens e mercadorias, na prestação de serviços e mesmo gestão política e econômica.

Localizado na Mesorregião Sudeste Piauiense e na Microrregião do Alto Médio do Canindé (Mapa 2), o município de Paulistana é vizinho dos municípios de Jacobina do Piauí ao norte, Queimada Nova ao sul, Betânia do Piauí e Acauã a leste e São Francisco de Assis a oeste, estando situado no Vale do Rio Guaribas. É considerado o quarto maior município da mesorregião e segundo maior da microrregião que pertence, com área territorial de 1.969,907 km². Em 2010 contava com 19.785 habitantes (10.654 compondo a população urbana e 9.129 a população rural), com estimativas para 2017 de 20.192 pessoas (IBGE, 2017).

O município de Picos aparece como centro de influência para as cidades do sul do estado, o que também engloba Paulistana. Petrolina também exerce influência quanto a busca de serviços, principalmente no que se refere a área de saúde, pela sua proximidade com as cidades da mesorregião Sudeste do Piauí. Relaciona-se ainda com Fortaleza, que exerce influência como metrópole, Teresina como capital regional. Por sua posição nessa rede urbana se caracteriza como centro de zona, exercendo influência entre centros locais, como Acauã, Betânia do Piauí, Jacobina do Piauí e Queimada Nova conforme podemos observar na Figura 12 na rede de influência entre as cidades.

Mapa 2 – Localização do município de Paulistana-PI

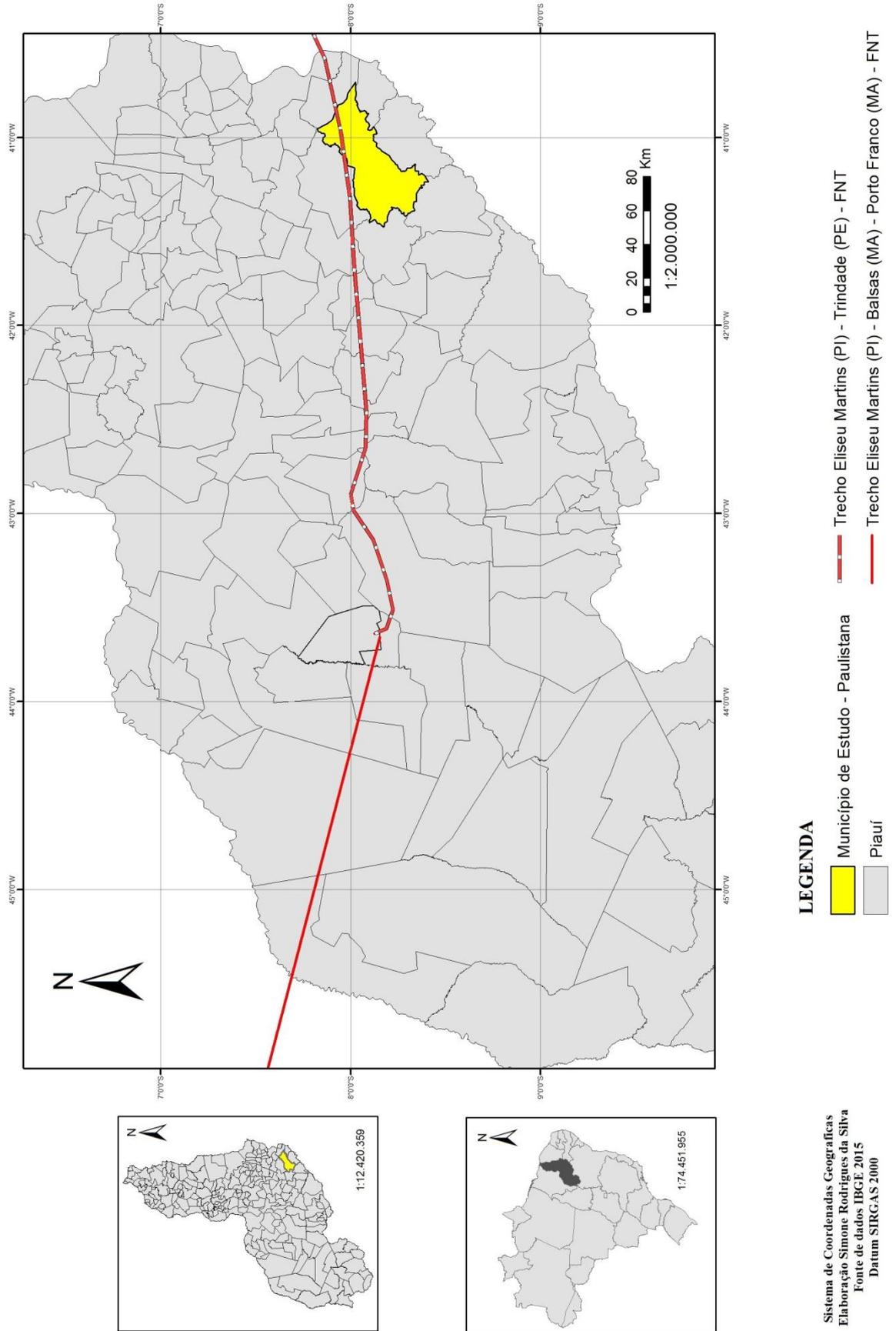
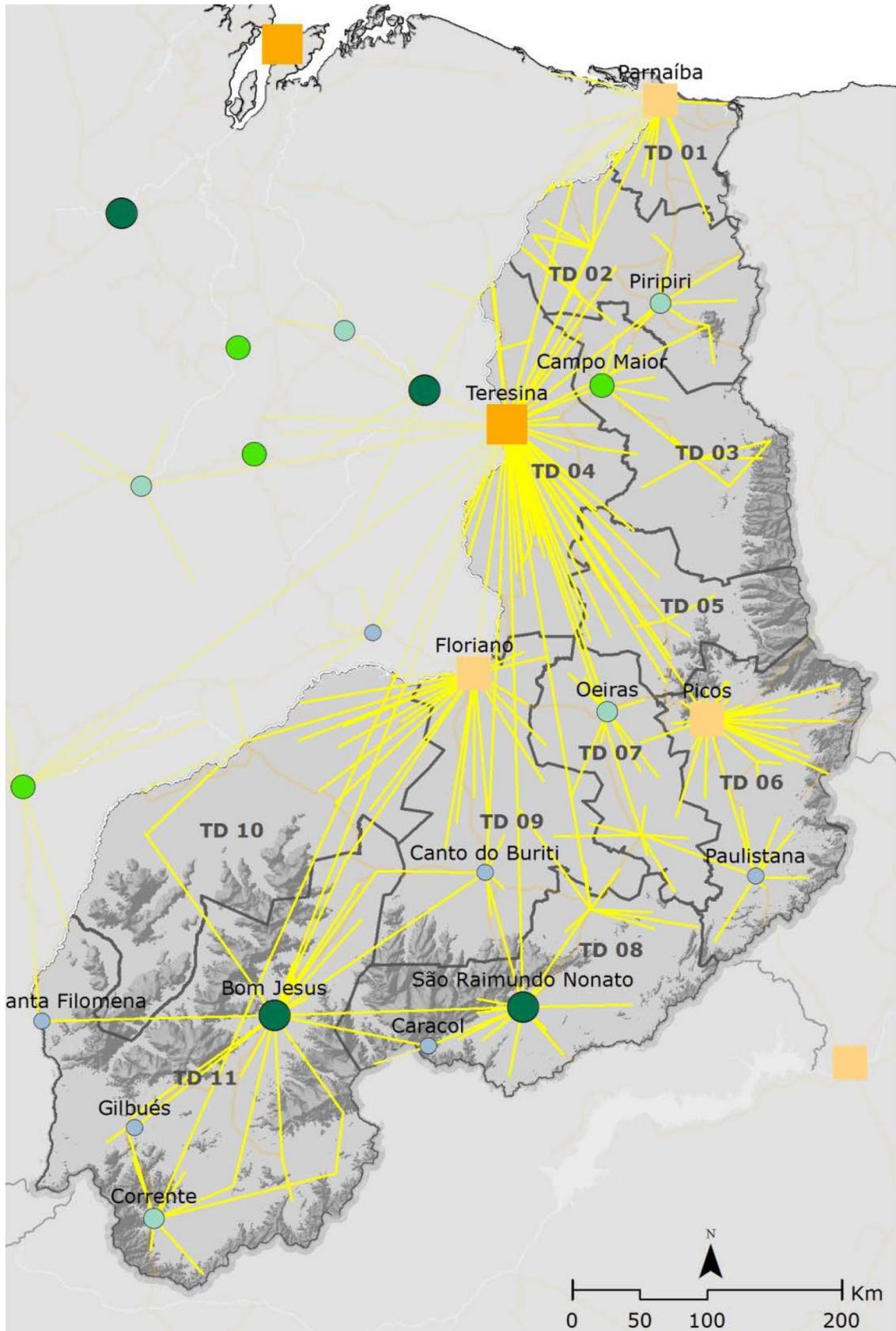


Figura 12 – Rede de Influências das Cidades - Piauí



Fonte: Piauí (2013).

A economia do município de Paulistana destaca-se a realização de atividades relacionadas ao comércio, à agricultura e à criação de animais de médio e pequeno porte (IBGE, 2017). Na sede do município têm destaque às atividades ligadas à prestação de serviços, ao comércio varejista e ao funcionalismo público. É realizado no município ainda o cultivo de culturas temporárias, como o algodão herbáceo, a batata-doce, feijão, mandioca e milho. Soma-se a isso cultivo de lavouras permanentes de frutas, como banana e coco, tendo uma produção diversificada quando comparado com os municípios vizinhos.

A pecuária praticada no município também é diversificada, com a criação de asininos, aves, bovinos, caprinos, equinos, muares, ovinos e suínos, sendo a produção de lã de ovelhas ligada às atividades no setor têxtil. Grande parte das atividades econômicas do município é considerada de pequeno porte, havendo ainda em muitos povoados a agricultura e a criação de animais voltadas à subsistência.

Nesse cenário, conforme o IBGE (2017), em 2015 apenas 11,2% da população estava ocupada, possuindo renda média mensal de 2,4 salários mínimos, enquanto um pouco mais da metade da população do município (52.7%) vivia com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa³².

Paulistana está inserido no semiárido piauiense, apresentando características naturais particulares que interferiram diretamente na formação do seu território, na sua história social, política e cultural. No âmbito das dificuldades relacionadas à convivência com o semiárido, a população vivencia muitos problemas ligados à carência de água, à falta de saneamento básico e mesmo no que se refere aos estímulos à melhoria de vida das comunidades que da zona rural. Embora a cidade conte com uma rede geral de distribuição de água, por exemplo, o abastecimento de algumas áreas também é feita a partir de poços, nascentes, e mesmo cisternas.

Nos últimos anos Paulistana passa a figurar como ponto importante para as dinâmicas que redefinem os usos do território do Piauí, principalmente a partir da proposição de projetos de exploração mineral de grande magnitude a serem instalados. É nesse contexto que Paulistana passa a ser considerado para a inserção de uma linha férrea, com a construção da ferrovia Transnordestina, tornando-se com isso um nó importante para a articulação de ordens e serviços para as cidades nos seus arredores.

Nesse ponto o Estado, impulsionado pela pressão do capital privado, passa a ser importante ator na produção do “território por intermédios de novos recortes, de novas

³² Compreendemos que muito dos dados apresentados podem camuflar informações e variáveis.

implantações de novas ligações” (RAFFESTIN, 1993, p. 152). Atua então na estruturação física de partes do território, financiando obras de infraestrutura de transporte e energia capazes de oferecer subsídios às dinâmicas econômicas de interesse do capital privado, ajudando a construir uma trama resistente nesses espaços antes considerados à margem do processo de acumulação.

Essa reconfiguração de Paulistana na articulação da rede de circulação que se estabelece no território do Piauí, em que o município é colocado como destaque quanto ao entroncamento de fluxos previstos, revela uma marca de sua própria formação territorial. Desde sua origem, a formação de Paulistana seguiu a lógica das comunicações, vinculando-se aos primeiros caminhos que margeavam os rios, como rotas de circulação do gado e de pessoas, dos fluxos entre as zonas produtoras de cana-de-açúcar e as fazendas criadoras de gado no Piauí, que abasteciam os engenhos na Bahia e em Pernambuco.

O rio Canindé, um dos principais rios do Sudeste do Piauí, era considerado uma das rotas de circulação pela qual passava o gado e transitavam pessoas. Foi nesse espaço que se formou uma fazenda de criação de gado, logo servindo de base para a constituição de um núcleo populacional que seria denominado de Paulista (primeiro nome atribuído a Paulistana). O IBGE relata duas versões para essa origem:

Segundo uns, o atual município de Paulistana ter-se-ia originado de uma fazenda de criação fundada pelo bandeirante paulista Domingos Jorge Velho que teria passado por aquelas paragens por volta do ano de 1663, quando de suas primeiras incursões em território piauiense, dando-lhe o nome de Paulista, em homenagem aos seus conterrâneos.

Outros, porém, atribuem ao português Valéria Coelho a iniciativa da fundação de uma fazenda de criação de gado em princípios do ano de 1730, a que deu o nome de Paulista, em homenagem a sua mulher, D. Domiciana Vieira Martins, filha do grande Estado bandeirante (IBGE, 1959, p. 562).

A medida em que ia crescendo a população nos arredores da fazenda foram sendo organizadas as estruturas administrativas requeridas pelo núcleo populacional. Institui-se um Juizado de Paz em 1829 e logo em 1875 se constrói uma capela e um cemitério, dando as bases que definiram a futura vila, sendo um dos principais alicerces a criação da paróquia de Nossa Senhora dos Humildes, em 1883 (IBGE, 1959). É então que é

Elevada à categoria de vila pela Resolução provincial n.º 1 137, de 20 de julho de 1885, com território desmembrado do município de Jaicós, com a mesma denominação de Paulista e limites paroquiais, teve sua instalação em 25 de dezembro do mesmo ano, presidindo o ato o Doutor Alfredo Teixeira Mendes, juiz de Direito da comarca de Jaicós. As solenidades inaugurais

foram realizadas no prédio doado pelos herdeiros do Padre Joaquim Damasceno Rodrigues para servir de paço municipal da edilidade recém-inaugurada (IBGE, 1959, p. 563).

Em 1889 a vila Paulista recebe, por meio de um decreto, autonomia judiciária de Jaícos. Em 1931, por meio de outro decreto, Paulista é extinta e passa a compor o município de Jaícos, quando dois anos mais tarde é restaurada a sua autonomia administrativa. No ano de 1939 a vila é elevada à categoria de cidade, sendo quatro anos mais tarde renomeada de Paulistana (IBGE, 1959).

Paulistana aparece então desde a sua fundação como um caminho de passagem, se constituindo já em seus primórdios como um nó na tessitura de relações entre diferentes redes instituídas sobre tramas políticas e econômicas que formavam o território do Piauí. Esse destaque como nó que interligava interesses entre os centros dinâmicos e distintos polos consumidores em cada época se evidencia também na inserção de estradas de ferro desde o início do século XX. É nesse contexto que foi planejada a inserção da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina, visando ligar as regiões produtoras de Salvador e Pernambuco ao mercado consumidor das vilas e cidades do Piauí, tendo como alvo principal Teresina. Vieira (2010, p. 44) ressalta que,

A ferrovia Petrolina-Teresina, por exemplo, significava uma possibilidade de permitir maior comunicação com o mercado consumidor do sul do país, bem como as vantagens econômicas que poderiam ser alcançadas, pois os trilhos, ao serem implantados inicialmente em Pernambuco na cidade de Petrolina e avançando em território piauiense, passando por cidades como Oeiras e Amarante até chegar a capital e daí a Parnaíba, atingindo cidades de grande importância econômica.

Essa estrada de ferro era considerada estratégica e de embrenhamento, estando principalmente associada ao propósito de “povoar e aproveitar as riquezas do território, interligar as diversas regiões, visando o auxílio administrativo do governo, e fortificar a unidade política e econômica entre as províncias e o Governo Imperial” (VIEIRA, 2010, p. 44), tendo como elemento importante desse projeto ferroviário a ideia de ligação dos rios São Francisco e Parnaíba.

Os primeiros estudos para a implantação da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina só foram autorizados em 1913, iniciando a construção do seu primeiro trecho seis anos depois. Sua obra prosseguiu lentamente, saindo de Petrolina e seguindo no sentido do Sudeste do Piauí (VIEIRA, 2010). Em 1923 os trilhos já se ligavam até Rajada, avançando até Afrânio, ambos no Pernambuco, em 1926. Em 1928 chega até Mafrense, em um pequeno vilarejo já no

Piauí, seguindo em 1936 a Acauã e por fim chegando ao município de Paulistana em 1938, quando é construído ali o prédio da estação ferroviária de Paulistana (Figura 13).

A construção da estrada de ferro não passou de Paulistana, ficando por muitos anos funcionando apenas com fluxos vindos de Petrolina a Paulistana, o que fez com que acabasse sendo renomeada de Estrada de Ferro Petrolina-Paulistana. Essa ferrovia acabou sendo incorporada em 1941 à Viação Férrea Federal Leste Brasileira – VFFLB, depois da estatização das linhas férreas no Brasil, funcionando até 1972, quando os trilhos passam a ser desativados (arrancados) a partir de Petrolina (ESTAÇÃO FERROVIÁRIOS, 2012).

Figura 13 – Antiga Estação ferroviária Petrolina - Paulistana



Fonte: IBGE (1959).

Atualmente essa estrada de ferro se encontra desativada e as instalações onde funcionava a estação ferroviária hoje encontram-se em péssimas condições de conservação (Figura 14), estando sendo utilizada para o funcionamento de uma oficina mecânica e uma garagem para caminhões, coberta pelo capim e sem muitos cuidados. Mesmo assim, ainda é possível ver no alto de sua fachada o nome da antiga estação, guardando uma história que se mistura com a formação do município, preservando nas paredes da velha edificação muitos acontecimentos e intentos.

Figura 14 – Instalações da antiga Estação ferroviária Petrolina – Paulistana



Fonte: Acervo da pesquisa (2017)

No presente, o município de Paulistana presencia a construção da ferrovia Transnordestina, que também conserva semelhanças com o antigo projeto ferroviário Petrolina-Teresina. Ambas foram/são concebidos e propostos impulsionados pela ideologia do progresso e do desenvolvimento da economia na porção sul do estado do Piauí. A construção da Transnordestina chega a Paulistana colocando o município como um importante entroncamento, um nó da rede que vai sendo estabelecida para o funcionamento das novas dinâmicas produtivas que são instaladas no território do Piauí. Tal infraestrutura de circulação traz consigo diversas alterações para o município, trazendo consigo também contradições e conflitos inerentes às diferentes concepções de espaço e tempo que passa a coexistir ali, as da população local e a da racionalidade dos projetos políticos e econômicos vislumbrados para esse espaço.

O sul do Piauí passa a ser cenário de diversas transformações, com a inserção de dinâmicas econômicas que modificam as estruturas físicas do território e inserem novos elementos às paisagens dos municípios. Além disso, o intenso uso da técnica, como

acompanhamos em muitos municípios que constituem a região do agronegócio (porção sudoeste do estado) e dos futuros projetos de extração mineral (porção sudeste do estado), se interliga através de ações que visam proporcionar meios materiais (infraestrutura de transportes e logística) para o funcionamento de tais atividades. É nesse ponto que a ferrovia Transnordestina se evidencia como objeto técnico que permite a concretude de projetos de exploração do território, tendo em vista que ainda hoje aparecem às condições logísticas e de circulação do estado do Piauí como um dos maiores entraves para a dinamização de sua economia (LEAL, 2013). Evidencia-se nesse processo o que Santos e Silveira (2012, p. 140) apontam, quando afirmam que

A economia atual necessita de áreas contínuas, dotadas de infraestruturas coletivas, unitárias, realmente indissociáveis quanto ao seu uso produtivo. Mas esse equipamento chamado coletivo é, na verdade, feito para o serviço das empresas hegemônicas. Construídas com dinheiro público, essas infraestruturas aprofundam o uso seletivo do território, deixando excluída ou depreciada a maior parte da economia e da população.

A construção da ferrovia Transnordestina se insere então na lógica da modernização do território, que promove inúmeras modificações nos lugares, destacando-se no caso do Piauí a inserção de infraestruturas de transporte e energias, principalmente convenientes às empresas. A ferrovia Transnordestina acaba “[...] se constituindo, assim, em parte integrante do direcionamento nacional de desenvolvimento assentado no crescimento econômico pautado na geração de divisas a partir da exploração de *commodities* agrícolas, minerárias e de agrocombustíveis” (CAMARGO, 2015, p. 308, grifo do autor).

O traçado da Transnordestina que chega ao Piauí tem assim como intuito intensificar a exploração do território nos municípios do sudeste do estado, sendo colocado como um incremento à diversificação da base produtiva, com impacto direto na redução de custos logísticos para vários produtos e cadeias de produção. O traçado leva nitidamente em consideração um “jogo político de forças que pode favorecer um determinado grupo em detrimento de outros, de acordo com interesses políticos e econômicos” (CAMARGO, 2015, p. 310). Nessa rede de relações de poder os municípios cortados pela ferrovia passam a experimentar alterações que transformam não só sua materialidade, mas as relações sociais mantidas nesses espaços, aprofundando contradições inerentes à economia capitalista e à modernização, promovendo assim transformações territoriais de diversas naturezas.

Na entrada da cidade de Paulistana os trilhos da ferrovia Transnordestina já se cruzam com a rodovia BR-407 que corta o município (Figura 15), se dirigindo, logo que passa da sede do município, em direção à zona rural, até encontrar outros municípios.

Figura 15 – Os traçado da ferrovia que corta BR-020 passando na área urbana de Paulistana



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Em Paulistana o fluxo de motos, carros e pessoas transitando durante o dia é contínuo, principalmente na área central, onde se localiza grande parte dos comércios, serviços, órgãos públicos e bancos da cidade. Destaca-se um grande volume de atividades de pequeno porte ligadas ao setor de comércio e serviços (hotéis, bares, restaurantes, lanchonetes, depósitos, oficinas mecânicas, escritórios e outras construções comerciais), tanto no centro da cidade como na principal via, a BR-407, que corta a sede do município. Na paisagem urbana já é possível perceber mudanças e novas dinâmicas, tanto pelas muitas construções que se fazem presente na cidade, como pelo o volume de atividades voltadas principalmente para atender a novas dinâmicas que ali se instalam.

A construção da Ferrovia Transnordestina em Paulistana está diretamente ligada a implantação do Projeto Planalto Piauí, a cargo da empresa Brasil Exploração Mineral S.A. - BEMISA³³. Conforme Sousa (2016, p. 106), “A região de Paulistana está sendo considerada como uma nova fronteira mineral do Estado”, o que se confirma no depoimento do Entrevistado 1, quando este, questionado sobre os projetos de mineração em instalação no município de Paulistana e sua relação com a ferrovia Transnordestina, afirma:

A Bemisa e a Super Nova são duas empresas que se instalaram na cidade. Todas duas começaram com todo vapor, depois que a ferrovia parou eles pararam suas escavações e seus estudos. Estamos aguardando para vê o que acontece de acordo com a ferrovia³⁴.

Segundo o Entrevistado 1 a empresa Super Nova estaria ligada a extração de níquel, cobre e ouro, enquanto a BEMISA estaria ligada à extração de minério de ferro. Tais projetos de extração mineral aparecem intimamente vinculados com a implantação da ferrovia, inclusive tendo proximidade ao traçado. Assim, a construção da Transnordestina no município de Paulistana está fundamentalmente ligada ao transporte de minerais metálicos, embora em alguns relatos também apareça a pretensão do transporte de cargas de mel, carne bovina, além do transporte de caprino e ovinos, já que a região tem uma produção significativa desses produtos. O Entrevistado 2, coordenador de Agricultura e Abastecimento do município, ressaltou que essa é uma pretensão da comunidade caso a ferrovia venha a se efetivar, podendo assim ajudar a produção local.

Tem mel, outros, isso ainda é um sonho que tá distante, mas a gente cria muito ovinos e caprinos aqui, né, e de repente essa cadeia se consolidando, conseguindo aí futuramente aí não sei, um mercado. Hoje a gente tá engatinhando aí um projeto onde assim...umas ideias de a gente tentar alavancar o comércio do ovino e caprino, mas tá bem no início, é uma coisa que ainda está no papel. Mas caso isso venha a sair do papel um dia, de repente a ferrovia pode ajudar nesse sentido de transporte (ENTREVISTA 2)³⁵.

Embora o poder público municipal elenque possibilidades de outros usos da ferrovia de modo a atender a comunidade local, sua vinculação principal com os projetos minerais e mesmo o contexto de conflitos com comunidades locais motiva opiniões contrárias, que acreditam que de nada a ferrovia ajudará a cidade, como é o caso do Entrevistado 3:

³³ Empresa integrante do Grupo MT4 Participações e Empreendimentos S/A (SOUSA, 2016, p. 118).

³⁴ Entrevista realizada com Secretário de Obras do Serviço Público do município de Paulistana, no dia 30 de março de 2017 na sede da prefeitura de Paulistana.

³⁵ Entrevista realizada com o Coordenador de Agricultura e Abastecimento, no dia 30 de março de 2017 na sede da prefeitura de Paulistana.

Na verdade pra a cidade na minha concepção eu não vejo muito progresso, porque essa ferrovia, só se no futuro me provarem o contrário que ela vai ter paradas na cidade. Até onde eu entendo, são transporte de produtos para outros estados. Não vai chegar nada de bom talvez aqui pra Paulistana. Se fosse uma ferrovia que não fosse só trem de carga e fosse trem de passageiro aí sim traria futuro para essa região. Mas até que me prove o contrário parece que só é para transporte de cargas de minérios e etc. Não vai ter nada de futuro e sim de prejuízo como já tem aí bastante (ENTREVISTA 3)³⁶.

O projeto de exploração mineral previsto, que abrange o município de Paulistana e os municípios de Curral Novo e Simões, tem sido desenvolvido pela mineradora BEMISA, presente em Paulistana com escritório e depósitos instalados (Figura 16), onde armazenadas as coletas de solo para análise e realizados os estudos e pesquisas necessárias para o desenvolvimento da mineração na área. A respeito disso, Sousa (2016, p. 105) menciona que “Devido a sua localização geográfica e por ser o maior centro urbano da região, a cidade de Paulistana concentra os principais serviços vinculados ao projeto de mineração, embora sua maior extração fique localizada na cidade de Curral Novo”.

Figura 16 – Escritório e galpão da mineradora BEMISA em Paulistana-PI



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Os trabalhos de pesquisa sobre as reservas minerais do território do Vale do Rio Guaribas já ocorrem desde 2008, tendo sido assinado termos que cadastram a BEMISA como usuária dependente da ferrovia Transnordestina, obtendo a empresa mineradora a Licença de Instalação do empreendimento para a extração minério de ferro em 2012, estando aguardando apenas a conclusão das obras da ferrovia para o início das explorações (SOUSA, 2016).

³⁶ Entrevista realizada com o presidente do Sindicato dos trabalhadores e agricultores e agricultoras de Paulistana, no dia 30 de março de 2017 na sede do município de Paulistana.

O projeto de mineração Planalto Piauí, segundo as entrevistas realizadas, está diretamente condicionado a conclusão das obras da ferrovia Transnordestina, sendo considerado como o único transporte viável para o minério ferro da região. Segundo afirmam os entrevistados, não há ainda atividade de exploração, estando apenas em fase de estudos e planejamento, e não haverá exploração até que a ferrovia esteja em funcionamento. Os entrevistados mencionam ainda que os estudos realizados ocorrem de forma sigilosa, sem muito contato com a prefeitura municipal.

Em relação à ferrovia Transnordestina, muitas transformações se deram e ainda estão em curso devido à influência que a sua obra representou para a cidade, embora ainda não esteja concluída nem em funcionamento. Dinâmicas foram sendo transformadas durante o período da construção, vindas tanto da arrecadação do impostos que a obra representou para o município (gerando novas construções de infraestrutura e aplicação em serviços públicos), como pela migração de pessoas em busca de empregos (mão-de-obra empregada tanto diretamente na obra da ferrovia como indiretamente em outras atividades), com um forte fluxo de trabalhadores vindos de fora do município já contratados pela construtora (gerando aumento na demanda por serviços, comércio). Esses fluxos acabaram interferindo diretamente nas dinâmicas do território, gerando impactos positivos e negativos na infraestrutura e na organização urbana, na economia local e mesmo nas relações entre os diversos sujeitos.

Nas entrevistas realizadas nos estabelecimentos comerciais na sede do município foi possível identificar alterações ocorridas nas atividades econômicas locais em decorrência das obras da ferrovia Transnordestina, tanto no período em que estava ativa e mesmo quando a obra já se encontrava paralisada. Conforme o Entrevistado 5, “Na época que tava construindo por aqui assim né, o comércio cresceu bastante assim né, vendeu bastante [...]. Na hora que começou o serviço abriu novos comércios [...]” (ENTREVISTA 5)³⁷. Percebe-se que quando a obra estava em funcionamento se experimentou o aquecimento no comércio e no setor de serviços, principalmente em atividades como alimentação e hotelaria.

Isso impulsionou investimentos no aumento dos estabelecimentos comerciais, com novas construções comerciais, o surgimento de novos segmentos comerciais, o aumento no número de restaurantes, hotéis e albergues ou mesmo pensões, além da construção de casas, incidindo mesmo na própria urbanização do município, como atestam os entrevistados:

³⁷ Entrevista realizada com comerciante, 45 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da sede do município de Paulistana.

Aumentou muito, aumentou. No caso, hotel, restaurante, que aumentou. No caso que foi construído mesmo foi restaurante, casa e hotel. Foi aumentado por causa da ferrovia. Em Paulistana em geral todos os bairros foi aumentado (ENTREVISTA 11)³⁸.

Teve um aumento significativo. Casa, tudo mudou, o comércio. A realidade do município mudou depois da ferrovia passou né. Mudou pra melhor no caso para Paulistana e só não mudou para o interior onde ela cortou que aqueles sem ser indenizado as pessoas. Mas no município mudou. Tem, tem alguns comércios que foram ampliados, pra atender a demanda (ENTREVISTA 13)³⁹.

Depois da chegada da ferrovia teve um aquecimento nesse sentido, houve sim, o poder aquisitivo das pessoas melhoram de certa forma, então houve vendas de terreno dentro da cidade como também nos povoados, no caso de Serra Vermelha até aqueceu um pouquinho algumas vendas de terrenos (ENTREVISTA 2).

Com o aquecimento dos serviços e do comércio o poder aquisitivo também mudou no período da construção da ferrovia. Conforme ressaltam muitos entrevistados, “o dinheiro circulava pela cidade”, resultando no aumento dos investimentos, principalmente ligados ao aumento do poder de consumo e ao grande número de trabalhadores que a obra trouxe. Observa-se ainda em grande parte da cidade novas construções de comércios e mesmo a ampliação de imóveis já existentes, no sentido de transformá-los em quartos para aluguel ou para a instalação de outros negócios (Figura 17).

A essas mudanças ocorridas junta-se o aumento na compra e venda de imóveis, terrenos e casas, tanto para habitação como para a especulação. De acordo com os entrevistados foi possível sentir o aumento no valor dos imóveis, com diferença de preços antes e depois da chegada da ferrovia, tanto na sede do município como nas comunidades que se encontram próximas aos projetos de mineração. Como afirma o Entrevistado 13, “Imóvel aqui duplicou o valor por conta disso, baixou um pouco, mas ainda tá alto ainda. Terreno aqui pra comprar dá trabalho, tá caro demais. Inflacionou mesmo” (ENTREVISTA 13). No mesmo sentido relatam o Entrevistados 4 e 7:

A partir do momento que eles empregaram o povo da cidade e da região, cresceu bastante a venda de imóvel na cidade, a venda de imóvel, aluguel. Subiu bastante, subiu aí uns 70% na cidade. A cidade inclusive cresceu bastante quando eles estavam aqui, era uma boa para a cidade (ENTREVISTA 7)⁴⁰.

³⁸ Entrevista realizada com residente na sede do município de Paulistana, comerciante e prestador de serviços, 42 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da cidade.

³⁹ Entrevista realizada com residente na sede do município de Paulistana, taxista, 30 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da cidade.

⁴⁰ Entrevista realizada em estabelecimento comercial com funcionário, serviço gerais, 24 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da sede do município de Paulistana.

Assim a questão da valorização dos nossos imóveis em relação a Ferrovia, ao município, aumentou bastante. Aumentou, digamos assim, 50% a 40% valores de casa da região, de localização de bairros. Na cidade em geral por que, os empregos, a renda vem para a cidade, os comerciantes, as arrecadações de impostos do município foi maior na época (ENTREVISTA 4)⁴¹.

Figura 17 – Construções e ampliação de prédios comerciais no centro de Paulistana



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

A existência de serviços bancários (Figura 18) e outros serviços especializados, como manutenção e locação de máquinas, serviços de contabilidade e advocacia (aquecidos com a expansão do comércio) (Figura 19) acabou sendo um dos condicionantes para que as atividades envolvendo a alimentação, o alojamento dos funcionários (de todos os setores) e a administração das prestadoras de serviços se instalassem e permanecessem na sede do município de Paulistana, pela infraestrutura que a cidade já possuía para receber as atividades relativas a construção da ferrovia e das empresas mineradoras.

⁴¹ Entrevista realizada com comerciante, 32 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da sede do município de Paulistana.

Figura 18 – Oferta de serviços bancários no centro de Paulistana



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Figura 19 – Oferta de serviços especializados em Paulistana-PI



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Além disso, as novas dinâmicas trazidas com a obra da ferrovia em Paulistana ocasionaram o surgimento de novos serviços no município, voltados inicialmente aos

trabalhadores da obra da ferrovia, como foi o caso do serviço de taxi, que surgiu na cidade para atender a demanda dos trabalhadores da ferrovia, permanecendo mesmo depois de paralisadas as obras.

Os moradores e comerciantes da sede do município destacaram que houve muita geração de empregos tanto diretamente na construção da ferrovia quanto indiretamente no comércio e em outras atividades pela cidade. Segundo os entrevistados, muitas pessoas do próprio município acabaram trabalhando na construção da ferrovia, também havendo o emprego de pessoas dos municípios vizinhos. Como relata o Entrevistado 6 sobre a geração de empregos, “Tinha pedreiro, tinha servente, ajudante. Tudo tinha, motorista. Era daqui, tinha um pessoal de fora, mas eram daqui. Pessoal de fora era os chefe, administrativo. Foi muita gente. Eu sei por que eu trabalhei no centro, aqui em Paulistana e Simplício Mendes” (ENTREVISTA 6)⁴².

Conforme ressaltam os entrevistados, grande parte dos cargos que a população local ocupou foi em atividades pouco especializados, ficando os cargos mais especializados e de comando com pessoas já vindas com a construtora, de outros estados:

Gerou, gerou bastante emprego. Motorista, ajudante de serviço gerais, todas nessas áreas que precisaram eles colocaram junto. Mão de obra local e vindo de outros lugares também outras cidades vizinhas, a empresa também já trouxe uma quantidade boa. Até de Petrolina tinha gente também. Conheço bastante, porque foi selecionado lá no hotel meio mundo de gente, o encontro foi lá. Só de uma vez foram em um encontro lá foram pego dezoito, só de uma vez só aqui, de uma entrevista. Foi bastante gente (ENTREVISTA 12)⁴³.

Gerou bastante. Gerou todo tipo de trabalho, motorista, é auxiliar administrativo, ajudante geral, todos os tipos de trabalho que ele pode trazer ele trouxe, só não os cargos de confiança que já vieram de lá já. Foi a própria firma que trouxe seus integrantes da administração do R.H. Da microrregião, da microrregião toda como: Paulistana, como Jacobina, como Acauã, como Betânia, se beneficiou, todos se beneficiaram desses empregos, todos conseguiram emprego aí (ENTREVISTA 7).

Mais trabalho qualificado de operador de máquinas, de pião mesmo braçal, bastante emprego. Principalmente por trabalhadores locais. Tem muitos cargos, são variados. E muita gente também de fora de outros estados. Cidades vizinhas de outra região e de outros estados, mão de obra qualificada (ENTREVISTA 4).

A parte maior foi... foi de fora. Aqui o pessoal foi de mão de obra pesada mesmo. Só que não pode acontecer de trazer de fora, mas no mais. Foram muitas pessoas (ENTREVISTA 13).

⁴² Entrevista realizada com residente na sede do município de Paulistana, agricultor, 41 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da cidade.

⁴³ Entrevista realizada com residente na sede do município de Paulistana, empresário, 39 anos de idade, no dia 28 de março de 2017 no centro da cidade.

Olha, gerou né. Não diretamente com a ferrovia, mas vamos dizer, diretamente é o caso dos hotéis né, precisaram aumentar o quadro de funcionário, restaurantes, enfim os empregos indiretos. Mas hoje infelizmente não surte mais o efeito da época das obras, não tem mais. No caso desses empregos indiretos, vamos dizer assim, boa parte local, mas não deixa de surgir mão de obra de outros, daqui e de outros estados. Na época foi assim, eu acredito que na cidade praticamente todo mundo tinha trabalho ou diretamente na ferrovia ou indiretamente. Realmente aqueceu bastante a economia (ENTREVISTA 2).

No período sim, até que ajudou. Muita gente da zona urbana, a maioria do pessoal que trabalharam lá eram da zona urbana. Muita gente de fora veio para a cidade, não da zona rural mais de outros municípios e outros estados, né. Que maioria do trabalho era obra especializada (ENTREVISTA 3).

De modo geral a população relatou que durante o período em que a obra estava funcionando ocorreram alterações significativas na economia do município, sendo perceptível o aquecimento da economia local, a geração de empregos por conta da abertura de novos negócios e a ampliação dos já existentes, além do aumento no preço dos produtos no comércio local. Segundo os mesmo foi possível perceber a migração de pessoas dos municípios próximos e mesmo de outros estados em busca de trabalhos nas obras da ferrovia e nas atividades aquecidas na cidade.

Com a paralisação da obra foi possível observar uma regressão nos resultados positivos na economia do município, com o enfraquecimento do comércio, a paralisação das obras de ampliação e abertura de novos empreendimentos e o aumento do desemprego. As alterações durante a construção da ferrovia e depois da paralisação das obras se fazem presentes no município e nas comunidades adjacentes, que vivenciam profundas transformações, tendo suas terras (e suas vidas) cortadas pela ferrovia.

Compreendendo que os impactos positivos muito apontados pelos moradores da sede do município foram passageiros, principalmente em relação ao aquecimento do comércio e à geração de empregos, que só perduraram até a paralisação da obra, também foram apontados pelos entrevistados alterações negativas trazidas pela construção da ferrovia. Tais problemas vão desde a falta de diálogo com as comunidades, a falta de desenvolvimento de projetos sociais em conjunto com as comunidades, a dívida da concessionária responsável proprietária do projeto com o município, chegando até os principais problemas gerados, que são os conflitos com as comunidades rurais cortadas pelo traçado da ferrovia (ou em que o traçado passa bem próximo), tendo problemas principalmente com as irrisórias indenizações e mesmo a falta de assistência com as mesmas. Como ressalta o Entrevistado 7 quanto aos pontos positivos e negativos do processo de instalação da ferrovia no município,

Os positivos foi gerar emprego para povo local. E os negativos foi eles simplesmente só abriram a linha do trem e sumiram, nunca fizeram um projeto para vê se há um assentamento, nunca fizeram uma quadra, nunca prestaram conta do ISS que faziam junto com o prefeito no tempo na cidade, isso os moradores assim não tem conhecimento disso aí (ENTREVISTA 7).

O Entrevistado 3 ressalta:

Eu já disse e volto a repetir, no início a gente pensava que seria um grande investimento, que um grande de proveito de fruto para essa região mais até então não vejo muita vantagem para essa região não. Como já é certo, o prejuízo à gente já sabe dizer, tá comprovado que tem. Agora frutos para esta região, só que me provarem o contrário, te estiver eu não acredito, por enquanto não (ENTREVISTA 3).

Muitas são as opiniões das pessoas que residem na sede do município, no entanto é possível observar que nenhum entrevistado tem real consciência das obrigações legais que a construtora deveria desenvolver no município, inclusive observando o isolamento da comunidade no desenvolvimento e planejamento da obra. Desta forma, de acordo com relatos houve falta de diálogo e troca de informações por parte da construtora com os órgãos municipais e com as comunidades envolvidas. Nas duas entrevistas realizadas com representantes do poder municipal foi relatado que muitas mudanças poderiam ser feitas no município se realmente fossem pagos os valores referentes aos impostos e taxas devidas à municipalidade (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN), que deveria ser repassada ao município de Paulistana.

Em entrevista com o Secretario de Obras foi apontando que a construtora responsável pela obra da ferrovia teria, naquela ocasião, uma dívida de impostos da ordem de R\$ 1.500.000,00 com o município, tendo sido essa dívida renegociada várias vezes e não tendo sido paga até o momento da entrevista. O poder público municipal aponta que tal dívida gerou um prejuízo ao município, já que “[...] Como o município é pequeno a arrecadação é mínima. Entrou meio milhão e foi feito o parque de exposição, o estádio foi reformado, foi feito várias outras coisas. Então, tudo que entra dá pra gerar emprego e renda” (ENTREVISTA 01).

Destaca-se como ponto negativo gerado pela construção da ferrovia no município de Paulistana os conflitos entre a construtora e as comunidades cortadas pelo traçado da estrada de ferro, envolvendo os agricultores, grande parte relacionada às indenizações e ao acesso à água, às suas plantações ou às áreas em que os seus animais pastavam. Sintetiza isso o depoimento do Entrevistado 3:

Era a esperança que traria, mas infelizmente até agora há só decepção, prejuízos para os agricultores. Por enquanto nenhuma esperança de

progresso por enquanto. Uma coisa que começou não terminou, as famílias que tinha suas propriedades, aqueles que foram indenizados de forma irrisória com valores abaixo do que deveria ser, muitos não receberam, sem contar que incomodou muita gente da zona rural. As pessoas que tinham seu livre acesso para suas roças aí a ferrovia passou no meio aí bagunçou tudo. Por enquanto para os trabalhadores rurais desse município a ferrovia que deveria ser uma esperança de futuro, por enquanto é de decepção (ENTREVISTA 3).

Assim, a realização de obras locais, como a construção de uma rede ferroviária materializa no território os interesses de agentes em prol dos fluxos nacionais e internacionais, agentes que controlam o poder central (RAFFESTIN, 1993). Muitas dessas obras acabam não beneficiam em sua totalidade essas localidades onde passam, aprofundando contradições e conflitos. A decisão da construção dessas infraestruturas no território passa a ser comandada por poderes distantes, que também obedecem a uma lógica de aceleração dos fluxos de informações e circulação de mercadorias necessária aos moldes da acumulação de capital.

É nessa perspectiva que se dá a construção da ferrovia Nova Transnordestina, cortando o sul do Piauí e atingindo diretamente o município de Paulistana, seguindo ditames de um projeto nacional para a inserção do país na divisão internacional do trabalho de uma forma competitiva, embora como periferia para a exploração de recursos naturais, sendo o aprimoramento dos meios de circulação e informação apontados como fundamentais para inserir as atividades econômicas desenvolvidas nessa região (agronegócio e mineração, principalmente) no mercado internacional.

Tal intento, entretanto, desconsidera a existência de outras formas de sociabilidade e trata o espaço como mera abstração cartográfica, cortando os lugares com uma obra que altera a vida de seus habitantes. Nesse sentido é que se revela os conflitos em comunidades rurais do município de Paulistana, atingidas pela obra da ferrovia Transnordestina. Nesse cenário de conflitos, destaca-se a Comunidade Quilombola de Contente e o Projeto de Assentamento “Cachoeira”, ambas apontadas nas entrevistas realizadas na sede do município como as principais comunidades atingidas pela obra e com problemas diretos relacionados à construção da ferrovia.

5.2 Contradições e conflitos da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana

As transformações desencadeadas com a construção da ferrovia Transnordestina acabam reorganizando os espaços em que se inserem, como um campo onde interagem diferentes atores mediados por relações de poder, que nem sempre são conformadas em um

mesmo território, produzindo muitas vezes diferentes territorialidades que em contato resultam em conflitos.

Inserem-se nesse contexto comunidades localizadas na zona rural do município de Paulistana, onde passam os trilhos do trecho Eliseu Martins/PI a Trindade/PE da ferrovia Transnordestina, que passam a experimentar alterações tanto na sua materialidade quanto nas relações sociais que marcam a vida que anima o território. Em algumas dessas comunidades a introdução dos trilhos acabou sendo realizada muito próxima e mesmo até cortando as propriedades, hoje experimentando inúmeras dificuldades que vão além da ferrovia como uma simples barreira física (CAMARGO, 2015), mas tendo que conviver com o descumprimento dos aspectos legais impostos para o planejamento da construção, como o desrespeito aos direitos e costumes das comunidades, gerando problemas e dificultando a vida das famílias que residem nessas comunidades.

Em Paulistana muito se evidenciam os conflitos entre a construtora da ferrovia e as comunidades cortadas pelo seu traçado. Sousa (2016) destaca que é na porção do município de Paulistana que se localizava o maior canteiro de obras da Transnordestina. Os impactos ocorrem durante todo o percurso do trecho, interferindo na vida de várias comunidades, principalmente rurais.

Dentre os problemas assim desencadeados, destaca-se a questão das indenizações irrisórias pelas perdas das comunidades e o fato do traçado da ferrovia cortar ao meio algumas propriedades, inviabilizando o deslocamento dos moradores para a manutenção de sua principal fonte de renda e única em muitos casos), a criação de animais ou o plantio (de uma agricultura de subsistência em muitos casos). Tais questões acirram a disputa pelo território, residindo nesse espaço diferentes concepções da realidade e de como viver, existir.

A construção passa a desencadear uma série de problemas para as comunidades que estão na AID do traçado, graças, entre outras coisas, a processos falhos, sem acompanhamento da realidade dos sujeitos envolvidos, sem que fosse levado em consideração um planejamento participativo com as comunidades. Sobre isso Sousa (2016) evidencia que muito foram os impactos causados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades rurais de Paulistana e dos municípios vizinhos também cortados pelo traçado, como podemos observar no Quadro 14.

Quadro 14 – Principais impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades afetadas

Impactos ambientais	Impactos sociais
A movimentação de terras alterou a acumulação de água nos açudes, provocando alagamentos em áreas de plantio;	Falta de diálogo entre a empresa responsável pela construção para com as comunidades afetadas, antes do início das obras;
Perda de pasto;	Casas que tiveram seus alicerces abalados e que precisam ser desapropriadas;
Retirada da vegetação nativa;	Dificuldade de acesso a áreas coletivas (áreas de plantio e açudes) por conta do traçado da ferrovia;
	Escavações fora da área do traçado da ferrovia, deixando buracos abertos; Rachaduras nas casas e em cisternas causadas pelas explosões, com reparos feitos de forma insatisfatória; A alta velocidade em que os veículos da empresa responsável pela obra transitavam na região Falta de esclarecimento das diversas questões que envolviam as comunidades; Os valores ínfimos das indenizações oferecidas as comunidades; Problemas de saúde causados pelo excesso de poeira; Falta de respeito as questões culturais das comunidades, principalmente no diz respeito a destruição de cemitérios e covas de crianças; Pressões sofridas pelas famílias no período da construção por representantes da construtora e outros; Interferência de outras culturas e a expulsão da população local devido a exigência cada vez maior de mão de obra qualificada; A falta de elaboração de projetos sociais que beneficiem as comunidades, como medidas de intervenção sociais, propostas no EIA RIMA do trecho; Falta de passagem para que os moradores das comunidades transitem ou mesmo aumento no percurso para ter acesso a passagem; Entupimento e danos causados aos barreiros e cacimbas;

Fonte: Sousa (2016).

Os principais impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina, foram responsáveis pela geração de conflitos entre a construtora e as comunidades que se encontram na AID, tornando esse território conflituoso e gerando desconforto entre as partes, principalmente para as comunidades que viram suas vidas invadidas por uma grande obra.

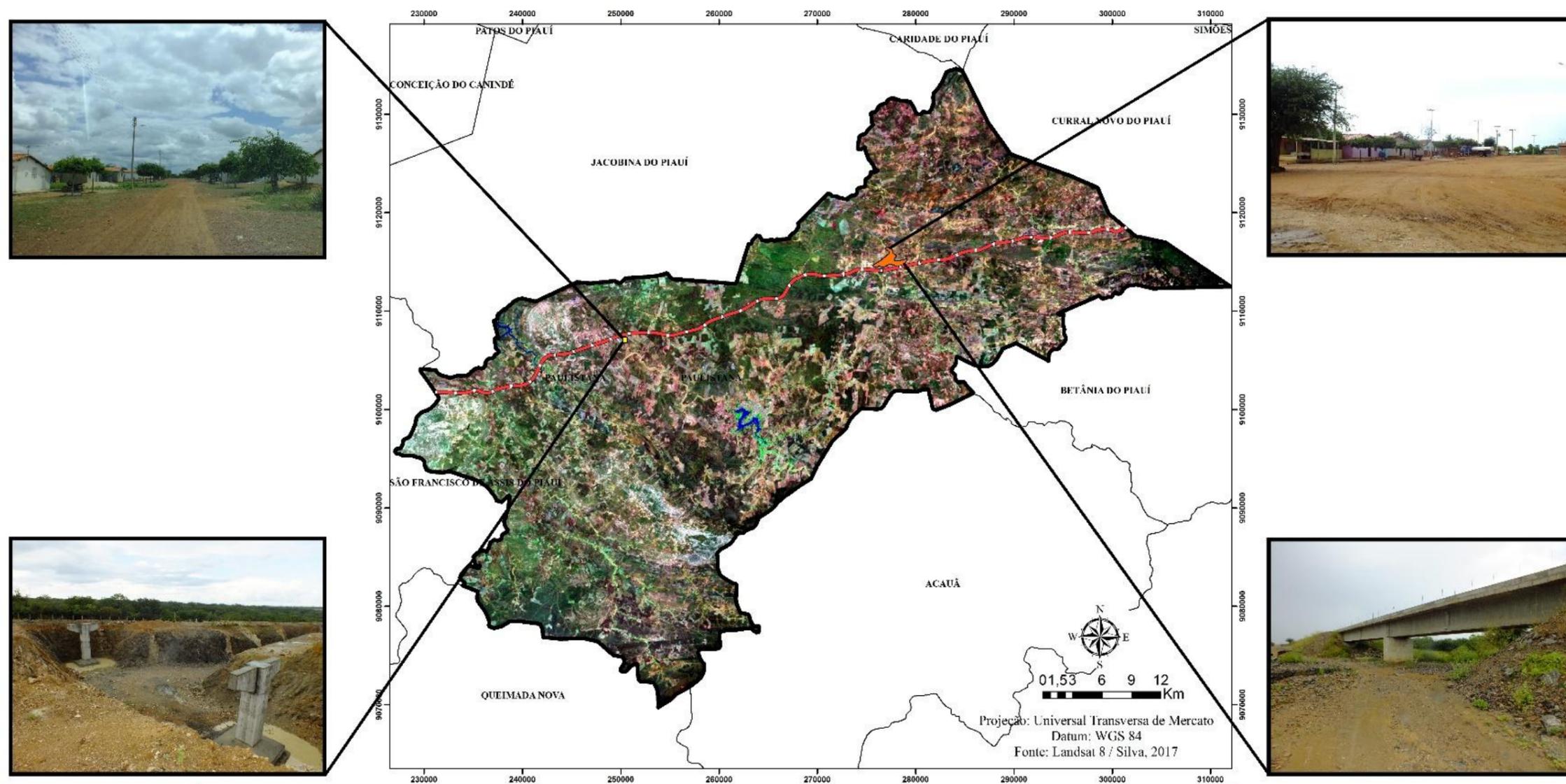
Entre as comunidades que foram diretamente atingidas pela construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, destacam-se a Comunidade Quilombola

Contente e o Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete, tendo sido as comunidades mais apontadas nas entrevistas realizadas na sede do município como as que estavam em conflito direto com a construção da ferrovia, ambas situadas na zona rural de Paulistana (Mapa 3). Deriva disso a delimitação das mencionadas comunidades para a realização de atividades de pesquisa campo, no intuito de conhecer essas comunidades e entrevistar lideranças comunitárias, buscando compreender os impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina e os conflitos gerados pela obra, entre a construtora e as comunidades.

A comunidade Quilombola Contente⁴⁴ localiza-se na zona rural de Paulistana, exigindo um deslocamento de 24 km de distância da área urbana do município, pela PI-142 que cruza os trilhos da ferrovia Transnordestina (Figura 20 e 21). O acesso se dá entrando na Comunidade Barro Vermelho (Figura 22), localizadas bem próximas à linha do trem, que ainda se encontra em construção. A comunidade Quilombola Contente é composta por 51 famílias, totalizando cerca de 145 pessoas, tendo em sua maioria mulheres, de acordo dados do diagnóstico comunitário participativo coletado em 2015 pela Rede Comunidades Semiárido. A Entrevistada 16, líder comunitária, no entanto, informa que a comunidade conta com “Quarenta e sete casas, sendo que quarenta e sete que tem família que mora três, quatro famílias em uma casa, mais solteiras. No total de 150 famílias” (ENTREVISTA 16).

⁴⁴ De acordo com o Brasil (2015) em notícia divulgada na página eletrônica “[...] a comunidade Contente tem sua origem em meados do século XIX, com a história de um ex-escravo que viveu na região. A proposta inicial de delimitação da área do Território Quilombola de Contente é de 636,16 hectares. As famílias têm como principal fonte de renda a lavoura e a criação de animais. A origem da comunidade Pitombeira remonta ao ano de 1800 e foi fundada por escravos fugidos ou alforriados de fazendas próximas que limitavam o território. São 63 famílias numa área inicialmente proposta de 1570,90 hectares. Elas contam histórias de castigos físicos no tempo em que trabalhavam como vaqueiros, dentre outras funções, nessas fazendas. Possuem projetos de caprinocultura e apicultura. A comunidade Sumidouro tem área proposta de 977,50 hectares, onde moram 36 famílias quilombolas. A história da comunidade é contada a partir de 1861, tendo origem numa família de ex-escravos de uma fazenda situada no território. A comunidade Sumidouro busca preservar heranças culturais, como a culinária, a capoeira, a “bênção”. Trabalham com produtos medicinais e pedras ornamentais”.

Mapa 3 – Localização das comunidades estudadas na pesquisa



Legenda

- Assentamento Cachocira
- Comunidade Quilombola Contente
- Paulistana
- Ferrovia Transnordestina (trecho Eliseu Martins-PI - Trindade-PE)

Universidade Federal do Piauí
 Programa de Pós-Graduação em Geografia-PPGGEO
 Mestranda: Simone Rodrigues da Silva
 Orientador: Antônio Cardoso Façanha
 Geoprocessamento: Léya Cabral

Figura 20 – Acesso para chegar a Comunidade Quilombola Contente - PI-142



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Figura 21 – Cruzamento da PI-142 com a Ferrovia Transnordestina



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Os Projetos de Assentamento Cachoeira e Malhete, também localizados na zona rural de Paulistana, têm acesso, a partir do centro da cidade de Paulistana, seguindo em direção à Teresina pela BR-407, seguindo por estrada carroçal por 16 km (Figura 22). Com dezessete anos de fundação, criados em 1 de novembro de 2000 fruto de uma ocupação que levou à desapropriação das terras pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA em parceria com a Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado – FETAG. Os dois assentamentos se localizam na mesma vila, formando uma só comunidade. O Assentamento Cachoeira conta com uma área total de 3387.3 ha onde estão 85 famílias assentadas. Já o Assentamento Malhete tem uma área de 1079.8535 ha 32 famílias assentadas, totalizando os dois assentamentos 117 famílias (BRASIL, 2017).

Figura 22 – P. A. Cachoeira e P. A. Malhete, Paulistana-PI, com destaque para a entrada de acesso na BR-407



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

A principal fonte de renda dos moradores da Comunidade Quilombola Contente vem do plantio de feijão, milho, melancia e abóbora, sendo a maior parte orgânica. Além disso é realizada a criação de animais de pequeno porte, como cabras, bodes, galinhas, etc. Há ainda moradores da comunidade que são empregados em atividades ligadas à construção civil e a serviços domésticos fora da comunidade. Conta-se ainda, além dessas fontes de renda, com auxílios de programas sociais como o Bolsa Família e o Programa Garantia Safra (REDE COMUNIDADES SEMIÁRIDO, 2015).

A comunidade tem em sua localidade uma Associação de Moradores, responsável por organizar e liderar ações em prol dos interesses da comunidade. O Quilombo Contente possui rede elétrica (Figura 23), mas não possui abastecimento de água da rede pública, utilizando-se de poços, cisternas, cacimbão e carro-pipa para suprir o consumo próprio e das atividades criatórias e agrícola (REDE COMUNIDADES SEMIÁRIDO, 2015). Grande parte da região que engloba Paulistana convive com problemas de acesso a água, por ser uma região semiárida que apresenta dificuldade na perfuração de poços. De acordo com relatos durante a pesquisa de campo, há conflitos por água no município, inclusive também já tendo havido conflito por água na própria Comunidade Quilombola Contente.

Figura 23 – Vista da Comunidade Quilombola de Contente, Paulistana - PI



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Muitos transtornos têm sido vivenciados pela comunidade depois do início da construção da ferrovia Transnordestina. O conflito existente entre a comunidade e a construtora envolve o desrespeito às tradições a falta de assistência devida à comunidade e o não cumprimento dos trâmites legais que resguardam os direitos das comunidades envolvidas, medidas inclusive aprovadas no EIA-RIMA do trecho e que não foram cumpridas, principalmente aquelas destinadas a intervenção no meio social, além das intervenções no meio natural. Sobre isso Entrevistada 16, líder comunitária, quando interrogada sobre as transformações ocasionadas pela construção da ferrovia na comunidade relata que:

Tem transformado Ave Maria! em um problema grande. É um desassossego pra nós aqui, porque quando ela chegou aqui, ela não veio conversar com ninguém do jeito que a gente soube ela já estava entrando nas roças do povo, abrindo as roças, os bichos saindo tudo para fora e quando a gente observou ligou imediatamente para Brasília para o pessoal da Fundação Palmares veio para tomar as devidas providências. Mas para a gente foi um desassossego, o desassossego maior da vida que teve, porque cortou nosso trânsito de ir para a roça. Porque a roça da gente ficou dividida, ficou dividida casa e tudo que a gente vai passar pra fazer tem que passar por essa bendita ferrovia (ENTREVISTA 16)⁴⁵.

Entre os muitos problemas se destaca a falta de passagem para os moradores acessarem os dois lados dos trilhos (pois em muitos locais os trilhos são instalados ou em áreas elevadas ou rebaixadas, se tornando íngreme para a subida e inviabilizando o deslocamento de moradores) (Figura 24), possibilitando o acesso para as áreas de lavouras.

⁴⁵ Entrevista realizada com liderança da Comunidade, agricultora, 49 anos de idade, dia 30 de março de 2017 na comunidade Quilombola Contente zona rural do município de Paulistana.

Além disso, relatam sobre o barulho gerado pelas explosões no período da construção, responsáveis também pelas rachaduras de casas e cisternas e mesmo o abalo nas construções. Acrescenta-se ainda com destaque os valores ínfimos das indenizações oferecidas aos moradores, que não levam em conta os inúmeros danos materiais e imateriais que tiveram, como o entupimento de barreiros, os danos à saúde causados pela poeira, e em essência a falta de participação no planejamento.

Figura 24 – Trilhos da ferrovia Transnordestina que separa a Comunidade Quilombola de suas áreas de plantio.



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Muitos são os conflitos relacionados a ferrovia Transnordestina na Comunidade quilombola Contente, como relata a Entrevistada 16, quando questionada sobre a existência de tais conflitos na comunidade:

Existe e muito. Os motivos eram porque eles deixavam as roças abertas, eles deixavam a gente sem ter lugar para passar, para passar para as roças da gente, o barulho alto que não tinha hora certa e depois que eles foram ajeitando. No início da ferrovia tinham um menino que estava doente e a casa dele ficava beirando da ferrovia, ele foi tirado mais para cá, ele estava sem poder levar poeira, terra molhada. A gente foi falar com eles para, com Ludmila que já saiu, virou para a gente e disse assim: se a gente não quisesse levar poeira mudasse de país. O que eles respondiam era isso para a gente. Tinha vez de chegar nove a dez carros aqui na porta da minha casa. Eu tenho um neto que ele tinha cinco anos naquela época que isso aí começou. Um dia que eu estava aqui dentro e ele aí fora, disse assim: Eita que vovozinha tá lascada! Tem um monte de carro. Eles nunca chegavam com uma pessoa só aqui para conversar com a gente, só para dá a pressão. Eu tinha vez que ficava tão estressada quando eles estavam aí passando um tempo aí parado o pessoal vinha e me chamava, quando eu ia conversar com eles, tinha vez que meu esposo saia atrás, aí eu dizia: que for pra tu não falar mesmo, tu fica aí. E o que quisesse dizer para eles, por que a gente não podia levar eles na palma da mão e foi o caso de Serra Vermelha, a gente tem que

jogar duro logo com eles. A gente joga duro está sendo difícil com ele, imagina se fosse moleza para eles? (ENTREVISTA 16).

É porque as maiorias já fizeram a reforma mais continuam rachada ainda, pois não faz direito. Tem uma senhora aqui no campo, que a casa dela caiu, ele teve que pedir forças para os filhos para fazer a casa dela para por ela dentro da casa. Tudo devido aos impactos da obra da ferrovia. Eles vêm tirar fotos das rachaduras e nada de resolverem. É só empurrando com a barriga e passando. Mas o que a gente ficou mais chateado, porque a gente entrou em acordo com eles, para eles fazerem as coisas da comunidade, as medidas e eles iam trabalhando. Isso foi o que começou a acontecer. Começou a ser feito a sede da associação aqui do povoado Contente, fez a sede do Barro vermelho e a Casa do Mel. Teve um trecho aqui de uma vizinha da gente aqui que ela não aceitou passar de jeito nenhum e também a gente aceitou a atitude dela, a terra era dela quem decidia era ela. O que aconteceu, no mês setembro a gente foi em uma romaria no Ceará, que a gente viaja para São Francisco, eles vieram aqui em minha casa os encarregados todos, porque a gente bagunça e eles bagunçam, mas aí a briga é feia, depois eles voltam e começa ao normal. Quando eles tiveram aqui o dia todo conversando colocando as coisas em dias, não me falou nada. Quando a gente viaja para o Ceará, a gente tá passando em Picos a pessoa já liga, que eles já tinham invadido a terra aí e trouxeram até polícia para a terra. O que eu fiquei mais chateada é porque eles não chegou e falou: nós vamos fazer isso, conversa com a dona Valdete. Não, deixou ela sair, deixou nós todo mundo sair aí vieram. Foi o que eu disse para eles, eles não foram homem. Eles tiveram feito com a gente aqui. E ainda mais trouxe polícia. Aqui somos pessoas do bem, não somos bandidos. Entrega bandido quando está tendo alguma coisa dentro da comunidade, mas isso aí não. O que eu fiquei mais chateada foi com isso aí (ENTREVISTA 16).

Tais questões relatadas na entrevista foram constatadas durante a pesquisa de campo, quando visitamos o trecho da ferrovia que corta a comunidade (Figura 25), onde foi possível observar que não foi deixado passagem para os moradores transitarem, inviabilizando o acesso às suas roças. Neste mesmo local é possível observar casas que fazem parte da comunidade e que acabaram ficando isoladas pelo traçado da ferrovia, tendo sido abaladas suas estruturas pela grande proximidade com a construção, apresentando rachaduras e mesmo comprometimento total do alicerce e das cisternas durante o período das obras (Figura 26).

Parte dos proprietários desses imóveis não foram indenizado ou receberam indenizações com valores ínfimos para cobrir os danos causados (sendo mencionadas indenizações no valor de até R\$ 8,00), estando atualmente muito desses processos na justiça para recálculo que leve em consideração outros requisitos além dos estipulados anteriormente, nos quais a comunidade reivindica valores mais justos e a reparação material dos danos causados. A questão das indenizações irrisórias foi um dos quesitos mais fortes para a geração de conflitos e mesmo aparece em praticamente todas as entrevistas como um dos principais problemas.

Na comunidade há ainda a construção de uma ponte para passagem em um córrego, resultando em problemas para a comunidade, com o entupimento de um barreiro e de uma cacimba, utilizados para dar água aos animais criados e para o plantio⁴⁶ (Figura 27).

Figura 25 – Trecho da ferrovia Transnordestina que corta a Comunidade Contente



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Figura 26 – Casas desapropriadas e danificadas pela construção da ferrovia Transnordestina na Comunidade Contente



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

⁴⁶ Aqui mesmo passou em cima da cacimba de um senhor aqui, entupiu uma e passou por cima da outra. Essa cacimba aqui era a única que tinha, no período da seca era fonte de renda de água para nós. Ela entupida aí, agora só tem o poço de água quando chove. Essa cacimba aí era do bisavô te todo mundo, ela era de areia, era que dava água para os bichos aí entupiram. Então tem o cacimbão que foi cavado por Pedro, um menino aqui do Contente, que fez projeto no banco do Nordeste para fazer uma ost...(alicerces) isso ele fez uma cacimba, fez uma caixa, fez o plantio, ele tirava tomate aí, eles tiraram tudo (ENTREVISTA 16).

Figura 27 – Fontes de água prejudicadas pela obra da ferrovia na Comunidade Quilombola de Contente



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Essas questões expostas apresentam muitos dos problemas vivenciados durante os anos de construção da estrada de ferro por comunidades que veem suas vidas invadidas e ao mesmo tempo expostas para a realização de um projeto ferroviário que não gera benefícios para os locais diretamente afetados, mas sim acaba gerando problemas em longo prazo para essas pessoas. A Entrevistada 16 relata sua percepção desses riscos e problemas relacionados à inserção da ferrovia:

Minha fia eu tenho a dizer que essa ferrovia só veio atrapalhar a nossa vida. Ele disse que iria gerar emprego e renda, mas não para nós, mas sim para os grandes que tá fazendo. O pessoal que tá em Paulistana, pode dizer que para eles sim, mas para nós aqui do interior foi um grande prejuízo. Nós não diz que ela não veio e que é bom não. Porque se fosse uma coisa que servisse para nós da comunidade esse trem servia para carregar pessoas, mas não é. Esse trem é pra minério, esse trem só vai enriquecer só os grandes lá de cima. Para nós foi péssimo! Nem emprego para as pessoas daqui nem teve quase, só conseguimos através brigando, não foi uma coisa que caiu do céu. E uma coisa que não acho que, você sabe que vai carregar minério né? Você sabe o que o minério traz para as pessoas? Muita doença! O que tem pessoa quando adoecem com problema por causa do minério, aí o remédio absurdo que é! Porque você vê que o minério, até uma mulher grávida se passar perto, se estiver morando lá perto, até a criança quando nascer, nasce com problema. É complicado! (ENTREVISTA 16).

O depoimento explicita bem o papel das lutas diante dos muitos conflitos socioterritoriais que ocorrem na região de Paulistana. Muitas reivindicações foram organizadas na própria Comunidade Quilombola Contente e na Comunidade Barro Vermelho (vizinha), tendo sido fechados (com a queima de pneus e outros materiais) os trajetos por onde passavam as máquinas e funcionários no intuito de impedir o funcionamento da obra e chamar atenção para os problemas que a comunidade passava.

A Comunidade Quilombola Contente, juntamente com outras organizações⁴⁷, conseguiu, a partir dessa luta organizada, entrar na justiça e suspender a obra em julho de 2017, até que fossem cumpridas as exigências na íntegra do Termo de Compromisso assinado pela Fundação Cultural Palmares e pela concessionária do trecho Transnordestina Logística S/A, para que fossem realizadas as medidas necessárias para resolver os problemas gerados pela construção. Atualmente a obra ainda se encontra parada e sem data para reinício.

Esse cenário de problemas e conflitos se repete com suas particularidades noutras comunidades, como é o caso do Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete. Atualmente os dois Assentamentos contam com uma escola, uma creche, uma quadra de esportes e igrejas. O abastecimento de água local é feito através de poços e cisternas, contendo energia elétrica e sendo dividido em cinco ruas. Também há nas proximidades um açude que foi reformado e ampliado.

Uma das principais fontes de renda dos moradores que residem nos assentamentos são a agricultura, incluindo o plantio de subsistência, e a criação de caprinos e ovinos, sendo a segunda atividade a que tem mais força, pelas condições de dificuldade de água, o que acaba afetando o plantio. Atualmente os assentamentos estão em processo de pleitear o projeto “Viva Semiárido”, esperando os assentados que entre as ações do projeto sejam perfurados poços na área.

A construção da ferrovia Transnordestina chega a área dos assentamentos por volta de 2012, e desde então os moradores convivem com as dificuldades geradas pela obra. Diferente da Comunidade Quilombola Contente, em que os trilhos da ferrovia passam dentro da comunidade, inclusive separando algumas famílias, nos assentamentos em questão a área em que os trilhos são projetados para passar fica na entrada dos assentamentos, atingindo assim uma área coletiva de uso comum da comunidade, lugar de trânsito das pessoas que entram e saem dos assentamentos. Pela proximidade com a obra da ferrovia, casas e cisternas também racharam com as explosões. Tais problemas se destacam ali, como se observa no depoimento da Entrevistada 15:

[...] A gente está questionando apenas pela nossa passagem, sem contar o transtorno que a gente passou, como teve muitas famílias que tem suas roças, baixio, tava plantado feijão e milho na época, que foi aberto... E eles chegaram, é ordem, tem que abrir porque o assentamento é do governo. Abriram as roças do pessoal, perderam seus legumes e o que eles alegam

⁴⁷ Por ser uma comunidade Quilombola conta com apoio da Fundação Cultural Palmares, além disso durante a entrevista foi informado o envolvimento de outros grupos que ajudaram e prestaram assistência tais como coordenação da SECO do Estado do Piauí, o coletivo Antonia de Flor e o Grupo de Estudos, Pesquisa e Extensão – DiHuCi (Informado na Entrevista 16).

como indenização para as pessoa que perderam os legumes na época, foi uma barragem que eles fizeram, pode eles quererem alegar depois em defesa, para algumas eles fizeram com três horas, de máquina, outros com seis horas. Não é indenização, foi só para tentar amenizar, para conformar as pessoas, e o meu caso e de vários outros que não tinham roça, mas que nós temos nossa área coletiva, que foi destruída como, inclusive, a nossa passagem, não tivemos indenização nenhuma. Apenas, o lucro aqui que teve de prejuízo foi várias cisternas que foi quebrada. E aí algumas cisternas eles consertaram. Mas tem delas que mesmo eles tentando consertar, duas, três vezes, continua a pessoa no prejuízo. Não tem cisterna hoje. As casas quebradas eles, umas consertaram, outras deram só o material. As famílias que teve que tentar remendar as paredes. Então para nós, foi triste aqui. É um descaso quando o governo pega cento e dezessete famílias e bota numa área para trabalhar porque acha que precisa, porque não tem onde trabalhar; depois através do governo a empresa vem e destrói uma coisa que o governo ofereceu para a gente (ENTREVISTA 15).

O deslocamento até o assentamento é realizado de modo bastante difícil, já que a via que faz sua ligação com a sede do município não é pavimentada, ficando com bastante limitações no tráfego durante o período de chuvas. A construção da ferrovia acabou afetando bastante a estrada que dá acesso aos assentamentos, já que o intenso trânsito de máquinas pesadas durante a construção acabou piorando muito as condições de circulação, principalmente deixando trechos com buracos que impossibilitam o trânsito de carros e motos, sobretudo em dias de chuva.

Tal condição foi ainda piorada pelo traçado da ferrovia, passando a exigir dos moradores a realização de um desvio (utilizando inclusive o próprio corte feito para a ferrovia), o que acabou ocasionando o aumentando o tempo de percurso, além de ter piorado as condições da estrada que dá acesso aos assentamentos (Figura 28). Além disso, avoluma-se muitos problemas ocasionados por o traçado da ferrovia Transnordestina passar na frente da área coletiva de entrada e saída dos assentamentos, ficando com a estagnação da obra um grande buraco aberto que dificulta que os moradores entrem e saiam dos P. A. Cachoeira e Malhete (Figura 29).

Figura 28 – Condições da Estrada de acesso ao P. A. Cachoeira e Malhete, Paulistana-PI.



A e B: Corte da Ferrovia Transnordestina utilizado como desvio pelos moradores dos P.A. Cachoeira e Malhete.
C e D: Estrada de acesso aos P.A. Cachoeira e Malhete em péssimas condições.
Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Figura 29 – Obra inacabada da ferrovia Transnordestina nas proximidades do P. A. Cachoeira, Paulistana-PI



Fonte: Acervo da pesquisa (2017).

Uma das questões que mais gerou problemas aos assentados foi referente a entrada da comunidade ter sido afetada pela obra, dificultando a passagem e a utilização dos caminhos

antes utilizados, tanto para deslocamento para outros lugares e mesmo para acesso as áreas de plantação e lagoas próximas, como demonstra o depoimento da Entrevistada 15:

A gente está sofrendo muito com essa situação, inclusive para ter acesso às nossas roças, porque foi cortada a nossa passagem para as roças, para uma lagoa que tem aqui bem próximo da vila, onde lá foi feito um açude, gastamos muito, gastamos mais de onze mil reais. Esse barril foi feito dentro da lagoa, mais para os animais do que para consumo humano. E hoje estamos sentindo a dificuldade porque mesmo os animais ficando do lado de cá, ficamos com dificuldade para atravessar o outro lado. Estamos sofrendo muito (ENTREVISTA 15)⁴⁸.

As negociações realizadas entre a construtora e os assentados, fruto de lutas, manifestações e reivindicações por parte dos assentados, tendo ainda o envolvimento do INCRA, conseguiram levar à reformulação do trecho da ferrovia que passava em frente aos assentamentos, fazendo com que o trem passe por baixo de uma ponte feita para que as pessoas do assentamento transitem (Como se pode observar na Figura 29). No entanto, embora o projeto tenha sido reformulado, outras negociações feitas não foram cumpridas nos assentamentos. Sobre como se deram as negociações entre a construtora e os assentados e como se ocorreu tal processo, expõe a Entrevistada 15:

Por duas vezes tivemos que fazer a manifestação, fazer um protesto, isso em 2015, devido a nossa passagem, que eles estavam querendo levar a gente para fora da nossa área do assentamento, né? Para ficar lá na área de terceiros. Até hoje estamos passando por lá, mas esperamos que seja temporário. Não vai ser para toda vida porque a gente fez o protesto por duas vezes, fez ofício para o INCRA comunicando para o INCRA que a gente iria fazer esse protesto e, após o protesto a gente teve a visita da ouvidoria do INCRA aqui para saber se teve algum conflito deles com a gente. Foi o dia que eu falei até que ficamos lá até o Estado, estava em Simplício Mendes e falamos que enquanto ele não chegasse para assinar na ata que ele iria mudar a passagem nossa, nós não iríamos sair de lá. E ele chegou e assinou. Após assinado ele já trouxe foi o modelo do projeto. Só lamentamos porque eles vieram para fazer o nosso acordo, isso desde maio e até hoje, já está chegando é maio novamente, maio de 2016, e hoje já é derradeiro de maio de 2017 e ele saiu sem dar uma satisfação para a gente. Hoje, se me perguntarem quando eles vêm, eu não sei (ENTREVISTA 15).

Os problemas gerados pela construção do traçado da ferrovia nessas comunidades desencadearam conflitos que estão vinculados à ausência de participação efetiva nos processos de planejamento, que vislumbrasse a realidade das comunidades levando em

⁴⁸ Entrevista realizada com a Representante da Associação de moradores dos assentamentos, agricultora que trabalha com a criação de caprinos e ovinos, 39 anos de idade, dia 31 de março de 2017 nos assentamentos Cachoeira e Malhetes zona rural do município de Paulistana.

consideração suas particularidades. Nos depoimentos das lideranças da comunidade quilombola e dos assentamentos percebe-se que muitos transtornos foram causados por essa falta de diálogo, desconsiderando-se no processo os direitos e desejos dessas comunidades. Isso põe em conflito racionalidades de exploração do território distintas, já que as comunidades trazem consigo uma vida marcada por um conjunto de costumes e conhecimentos passados ao longo do tempo, que representam e formam suas identidades como grupo social, caracterizando suas formas de interagir no território, e assim resultando em sua própria territorialidade.

Esse território passa a ser marcado pelo conflito resultante dos impactos gerados nas comunidades cortadas pelo trajeto da ferrovia, fazendo desses lugares espaços de resistência e luta das comunidades em busca de seus direitos. Isso se revela em manifestações realizadas nas comunidades e na própria sede do município de Paulistana (Figura 30), com a organização de passeatas e manifestações públicas mobilizadas para expor o descontentamento e os problemas que os grandes projetos (que estão em vias de instalação) causam e podem causar, como é caso da Transnordestina e da instalação dos projetos de mineração.

Figura 30 – Manifestação na sede do município de Paulistana e manifestação das comunidades.



Fonte: Sousa (2016).

Sousa (2016) destaca a realização de tal manifestação, ocorrida na sede do município de Paulistana, em frente ao fórum, buscando que fossem cumpridas as medidas legais e se resolvesse a questão das indenizações das famílias atingidas pelo traçado da ferrovia Transnordestina, exigindo ainda uma revisão dos licenciamentos irregulares para a empresa de mineração. O mesmo autor ressalta que já se pode observar uma organização das comunidades perante os projetos de mineração planejados para se instalar em Paulistana e outros municípios vizinhos.

Dessa forma, a inserção da ferrovia Transnordestina traz os interesses do capital privado e do Estado em aparelhar o território como base para que se instalem dinâmicas econômicas de interesse desses agentes. Tais dinâmicas são guiadas pela lógica do capital, seguindo o tempo de um mundo que se reproduz mediante a conexão via informação, mas também por meio de novos aparatos de transporte.

A inserção da ferrovia Transnordestina nessa região do estado do Piauí representa a expansão do capital para áreas antes vistas à margem do processo de acumulação e que hoje se configuram como fronteira de expansão para a exploração do território, abrindo o território do Piauí ao agronegócio e a exploração mineral. Tal processo não se dá com contradições, gerando muitos conflitos por onde passam os trilhos, espoliando outras lógicas de reprodução social, inutilizando muitas vezes o único bem existente para centenas de famílias: a terra.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É no contexto da ampliação das possibilidades de instalação e funcionamento de novas dinâmicas produtivas que se situa o projeto da ferrovia Transnordestina, visando criar novos eixos de circulação interligando áreas do cerrado a portos no litoral do Nordeste, cruzando o interior do Piauí.

A construção da ferrovia se estende no território do Piauí, cortando cidades e alterando tanto a materialidade do espaço quanto as redes de relações mantidas. Assim acontece no município de Paulistana, que passa a receber novas dinâmicas a partir de projetos de mineração em instalação e sua articulação com a construção da ferrovia Transnordestina. Embora ainda não esteja em funcionamento, a ferrovia Transnordestina já impulsiona processos que promovem importantes transformações territoriais.

Quanto às atividades econômicas, os principais impactos decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana foram o aquecimento do comércio e a geração de empregos no período em que as obras de construção encontravam-se em funcionamento. Naquele momento, a nova dinâmica que chegava a cidade impulsionou a abertura de negócios, levando também a um aquecimento no mercado imobiliário, com o aumento dos preços dos imóveis. Tais resultados considerados positivos, entretanto, estagnaram e mesmo regrediram com a paralisação das obras, o que dá indicativos de que, com as obras concluídas tal processo também venha a ocorrer, já que o funcionamento da ferrovia em si não gera tantos postos de trabalho.

O mercado imobiliário sofreu alterações diretas, com a elevação nos preços dos imóveis, a compra para fins especulativos, e a produção imobiliária para locação ou venda. A terra passou, no contexto dessas novas dinâmicas, a se aprofundar em sua condição de mercadoria.

Na sede do município de Paulistana se nota um aquecimento no comércio e um número considerável de construções, com ampliação de estabelecimentos comerciais e mesmo novas construções. Além disso, constata-se o surgimento de novos serviços, inicialmente voltados às demandas geradas pela construção da ferrovia, mas que passaram a funcionar também voltados ao público em geral. Junta-se a isso a instalação de empresas especializadas que prestaram serviços para a construção da ferrovia no município. Todas essas transformações foram geradas devido a dinâmicas produzidas a partir da construção da ferrovia em Paulistana, se evidenciando em materializações no território.

Ao mesmo tempo em que gerou resultados considerados positivos do ponto de vista econômico, a implantação da ferrovia em Paulistana tem desencadeado conflitos e processos de expropriação em comunidades rurais, onde a ferrovia dificultou o acesso das famílias às suas áreas de plantação ou pastagem, ou mesmo às suas fontes de água, como é o caso da Comunidade Quilombola de Contente; ou ainda naquelas em que as obras complicaram ainda mais seus deslocamentos até a sede do município, como é o caso do Projeto de Assentamento Cachoeira e Assentamento Malhete.

Nessas comunidades, entre muitas questões também ganham relevância os conflitos associados aos valores ínfimos das indenizações, muitas ainda nem recebidas. A ausência de participação no planejamento, não havendo envolvimento das comunidades no processo de estabelecimento do traçado ou dos processos da construção, também aparece como motivador de muitos dos conflitos existentes. Nesse mesmo sentido, a não implementação das medidas impostas para a realização da construção também motivam conflitos entre as comunidades e as construtoras.

A construção da Transnordestina, como uma nova possibilidade de circulação instalada no território do Piauí para viabilizar o escoamento de grandes cargas produzidas pelos projetos futuros de extração de minérios e pela produção de grãos, mesmo ainda em sua fase de construção, altera relações sociais que produzem o território, aprofundando as contradições que caracterizam tais relações, provocando e intensificando conflitos.

Se estabelece assim um território marcado por relações conflituosas entre distintos atores: de um lado populações que veem suas vidas invadidas, expropriadas, destruídas, o que leva à transformação desse território em espaço de lutas e resistências perante os projetos hegemônicos do capital privado em parceria com o Estado, que do outro lado compreendem o território como uma mercadoria ou um mero estoque de recursos.

As transformações territoriais que decorrem da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana extrapolam em muito os aspectos ambientais, redefinindo relações sociais, alterando a rede urbana, transformando a economia local e inserindo novos conflitos, muitas vezes relacionados à expropriação e a violência no campo. Dessa maneira, as transformações territoriais decorrentes da inserção de uma nova infraestrutura de transporte, como a ferrovia Transnordestina, ultrapassa a dimensão econômica da produção e circulação de mercadorias, alterando em essência a vida que anima o território.

As transformações vivenciadas pelos indivíduos e as alterações materializadas no espaço em Paulistana estão ligadas ao processo de modernização do território, no qual se destaca a inserção de infraestruturas de transportes e circulação que viabilizem o escoamento

das produções com maior fluidez. Tais transformações se dão, portanto, motivadas pela intenção de tornar o território atrativo para a exploração, mesmo que isso se dê às custas da geração de conflitos, expropriação e violência.

A construção da ferrovia Transnordestina e suas alterações materiais e imateriais ainda estão em curso, o que deixa em aberto muitas questões. O que se evidencia, entretanto, é que as opções de exploração do território do Piauí estabelecidas pela articulação de interesses do capital privado e do Estado reservam ainda muitas possibilidades de conflito envolvendo o controle do território e os caminhos para sua transformação. A ferrovia Transnordestina aparece como um dos elementos desse processo e seu funcionamento também ainda guarda muitos conflitos futuros, que passam pelo enorme conjunto de problemas relacionados à vivência às margens de uma estrada de ferro destinada ao transporte de minérios. Tais problemas e conflitos, entretanto, só poderão ser revelados em pesquisas futuras, que permitam também identificar novos sujeitos fatores das transformações territoriais vivenciadas nesses espaços.

REFERÊNCIAS

- ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ABREU, Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.
- ACIOLI, Rodrigo Girdwood. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. 2007. 181 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Programa de Engenharia de Transportes. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.
- ALBUQUERQUE, Ana Maria de. **Territórios em disputas: a formação territorial do Ceará de 1750 a 1822**. 2016. 190 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2016.
- ALMEIDA, José Elesbão de; ARAUJO, José Elesbão de. Um modelo exaurido: a experiência da SUDENE. **Revista Teoria e Evidência Econômica**, Passo Fundo, v.12, n.23, p. 97-128, nov 2004.
- ALVES, Vicente E. L. **Mobilização e modernização nos cerrados piauienses: formação territorial no império do agronegócio**. 2006, 320 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- ALVES, Vicente Eudes Lemos. As bases históricas da formação territorial piauiense. **Geosul**. Santa Catarina, v. 18, n. 36, p. 55-76, 2003.
- ALVES, Vicente Eudes Lemos. As Novas Dinâmicas Socioespaciais introduzidas pelo agronegócio nos cerrados da Bahia, Maranhão, Piauí e Tocantins. In: BERNADES, Julia Adão; BRANDÃO FILHO, José Bertoldo (org.). **A Territorialidade do Capital**. Rio de Janeiro: Arquimedes edições, 2009. p. 151-175.
- ANPF - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. O Sesquicentenário da Ferrovia no Brasil - V A Primeira Ferrovia inaugurada no Brasil. **A história nos trilhos**. Campo Grande- MS, 2004. Disponível em: <http://anpf.tempsite.ws/histnostrilhos/historianostrilhos20_abril2004.htm>. Acesso em: 19 fev. 2017.
- ARANTES, Thiago Gervasio Figueira; FERREIRA, William Rodrigues. O geoprocessamento na elaboração de mapas temáticos do transporte de cargas: Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba/MG. **Geografia Ensino & Pesquisa**, Rio Grande do Sul, v. 15, n.2, p. 19-40, maio./ago. 2011.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar de. Herança de Diferenciação e Futuro de Fragmentação. **Estudos Avançados**. São Paulo: IEA. v. 11, n. 29, 1997. p. 7-36.
- ARAÚJO, Tânia Barcelar. **Ensaio sobre o Desenvolvimento Brasileiro: heranças e urgências**. Rio de Janeiro: REVAN, 2000.

ARROYO, Mónica, Redes e Circulação no uso e controle do território. ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) **Território e circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, 2015.

ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) **Território e circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, 2015.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **A iminência da subordinação aos Estados Unidos**: a afirmação do Brasil como periferia do capitalismo na exposição universal de Chicago. 2016. 369 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2016.

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

BECKER, Bertha K.; EGLER, Cláudio A. G. **Brasil**: uma nova potência regional na economia-mundo. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BERNARDES, Júlia Adão. Fronteiras da agricultura Moderna no cerrado Norte/Nordeste: descontinuidades e permanências. In: BERNARDES, Júlia Adão; BRANDÃO FILHO, José Bertoldo (org.). **A Territorialidade do Capital**. Rio de Janeiro: Arquimedes edições, 2009. p. 13-40.

BLANCO, Jorge. Território, Circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: Arroyo, Mónica; Cruz, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) **Território e circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, 2015.

BONFIM, Washington Luís de Sousa; SANTOS JUNIOR, Raimundo Batista dos Santos. Formação Política. In: SANTANA, R. N. Monteiro de (Org.). **Piauí**: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 13-40.

BRANDÃO, Wilson de Andrade. Formação Social. In: SANTANA, R. N. Monteiro de (Org.). **Piauí**: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 41-54.

BRASIL. Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF. **Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba, PLANAP**: Relatório final: Plano de Ações Estratégicas da Bacia do Parnaíba. Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF. Brasília: TDA Desenho & Arte Ltda., 2006.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT. **Histórico**. 2009. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/ferrovias/historico/historico>>. Acesso em: 9 mar 2017.

BRASIL. INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA. **Incra recebe relatórios antropológicos de três comunidades quilombolas no Piauí**. 2015. Disponível em: <<http://www.incra.gov.br/noticias/incra-recebe-relatorios-antropologicos-de-tres-comunidades-quilombolas-no-piaui>> Acesso em: 08. dez. 2017.

BRASIL. INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA. **Superintendência Regional Piauí** - SR 24. 2017. Disponível em: < <http://painel.incra.gov.br/sistemas/index.php>> Acesso em: 08. dez. 2017.

BRASIL, Ministério do Planejamento. **1º Balanço do PAC 2007**. Brasília, 2012b. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>> Acesso em: 25 fev. 2017.

BRASIL, Ministério do Planejamento. **Balanço 4 anos 2007-2010**. Brasília, 2012a.

BRASIL, Ministério do Planejamento. **PNLT**: relatório executivo 2011. Brasília, 2011b. Disponível em: < <http://transportes.gov.br/images/2014/11/PNLT/vetor.pdf>> Acesso em: 20 mar. 2017.

BRASIL, Ministério do Planejamento. PROGRAMA DA ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC . **Infraestrutura Logística**. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-logistica>> Acesso em: 08. dez. 2017.

BRASIL, Ministério do Planejamento. **Relatório - lançamento PAC**. Brasília, 2012c. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>> Acesso em: 25 fev. 2017.

BRASIL, Ministério do Planejamento. **Empreendimentos do PAC 2016**. Brasília, 2016c. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>> Acesso em: 13 abr. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Relatório de avaliação do Plano Plurianual 2004-2007**: exercício 2008: ano base 2007. Brasília: MP, 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Ações e programas – Ferrovias VALEC**: EF-232 - ligação da FNS com a transnordestina trecho Porto Franco/MA–Eliseu Martins/PI. 2012e. BRASIL. Ministério dos Transportes. ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões**. 2013. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>>. Acesso em: 19 fev. 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes. AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT. **Evolução do Transporte Ferroviário de Cargas entre os anos de 2006 e 2016 (até agosto)**. Brasília, 2016b.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da EF 232 – Ramal de Ligação Eliseu Martins (PI) - Balsas (MA) - Porto Franco (MA) Entroncamento com Ferrovia Norte - Sul (EF-151)**: relatório do estudo, Brasília: Ministério dos Transportes, 2012d.

BRASIL. Ministério dos Transportes. PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES – PNLT. **Relatório**. Brasília, 2007.

BRASIL. **Pesquisa CNT de Ferrovias 2015**. Brasília: CNT, 2015.

BRASIL. SECRETARIA DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - SEPAC . **Relatório**. Brasília: SEPAC, 2016a. Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>> Acesso em: 25 fev. 2017.

CAMARGO, Paula. **A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri** (sertão pernambucano). 2015. 405 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2015.

CAMARGO, Paula. A Nova Transnordestina e os conflitos socioterritoriais no campo do sertão pernambucano. In: **Anais del XIV EGAL**. Lima, Perú: UGI, 2013.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2008. f. 250. Tese (Doutorado em Economia) - Programa de Pós Graduação em ciências econômicas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2008.

CAMPOS, Nazareno José de. Populações tradicionais e formas de uso comum: transformações atuais em áreas de fronteiras agrícolas. ALVES, Vicente Eudes Lemos (Org.). **Modernização e regionalização nos cerrados do Centro- Norte do Brasil: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, p. 165-198.

CARVALHO, Luiz Moacyr de; BATISTA, Ivo Hermes; FREITAS, Luis Carlos Bastos; CUNHA, Fernando Lúcio Borges. Recursos minerais. In: PFALTZGRAFF, Pedro Augusto dos Santos; TORRES, Fernanda Soares de Miranda; BRANDÃO, Ricardo de Lima. **Geodiversidade do estado do Piauí: programa geologia do Brasil, levantamento da geodiversidade Recife: CPRM, 2010.**

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILLO, Ricardo. Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimentos do território brasileiro. **Investigaciones Geográficas**, México, n. 55, 2004, p. 79-96.

CFN. COMPANHIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE. **Estudo de Impacto Ambiental Nova Transnordestina Eliseu Martins (PI) – Trindade (PE) Estado de Pernambuco**. São Paulo: CFN, 2008.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Anuário CNT do transporte** – estatísticas consolidadas 2017. Brasília: CNT, 2017. Disponível em: < <http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Inicial>> Acesso em: 25 fev. 2018.

COELHO, Maria Célia Nunes; MONTEIRO, Maurílio; COTA, Raymundo Garcia. Mineração Industrial em Questão. In: COELHO, M. Célia Nunes; MONTEIRO, M. de A. (Org.). **Mineração e reestruturação espacial na Amazônia**. Belém: NAEA, 2007. p. 25-40.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 15- 48.

- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajelórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- COSTA, Carlos Rerisson Rocha da. **O litoral do Maranhão, entre segredos e descobertas; A fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil**. 2015. 264 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.
- COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia política e geopolítica: discursos sobre o território e o poder**. 2. ed. 1. reimp. São Paulo: Edusp, 2010.
- COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 11. ed. São Paulo: Contexto, 2013.
- CSN. COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. **TLSA**. São Paulo, 2017. Disponível em: <http://www.csn.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59542> Acessível em: 08. dez.2017.
- DIAS, Leila Christina. Redes: emergências e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 141- 164.
- DINIZ, Nathália Maria Montenegro. **Um sertão entre tantos outros: fazendas de gado das Ribeiras do Norte**. 2010. 307 f. Tese (Doutorado Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/ferrovias/historico/historico>>. Acesso em: 9 mar 2017.
- ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO BRASIL. **Paulistana - E. F. Petrolina-Teresina (1938-1941) V. F. F. Leste Brasileiro (1941-1972)**. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_paulistana/paulistana.htm> Acesso em: 22 jan. 2018.
- FERREIRA, Denilson da Silva. TERRITÓRIO, Territorialidade e seus múltiplos enfoques na ciência geográfica. **Campo-Território: revista de geografia agrária**, Uberlândia, v. 9, n. 17, p. 111-135, abr., 2014.
- FRFB. FUNDAÇÃO RAUL FURTADO BACELAR. **Estrada de Ferro Central do Piauí: tudo começou com ele**. Piauí, 2000.
- GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira**. 2008. 397 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Brasília, 2008.
- GOMES, Patricia Moraes. **Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont**. 2013. 202f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.
- GOTTMANN, Jean. A evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 2, n. 3, p. 523-544, 2012.

GUIMARÃES NETO, L. Trajetória econômica de uma região periférica. **Estudos Avançados**, São Paulo: IEA, v.11, n.29, jan./abr. 1997.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: o fim dos territórios a multiterritorialidade. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

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

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 15. ed. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. 5. ed. São Paulo: Loyola, 2012.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2004.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. São Paulo, Moderna, 2015.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**. v4.3.3. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/paulistana/panorama>> Acesso em: 22. jan. 2018.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia Dos Municípios Brasileiros**. XV volume. Rio de Janeiro, 1959.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. **Produção Agrícola Municipal**. 2016. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/pam/tabelas>> Acesso em: 08. dez. 2017.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em:

<<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19. out. 2014.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista** - As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracat. 2007. 531f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Bahia, 2007.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do Século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LEAL, Manuela Nunes. **Agronegócio da Soja no Piauí**: região do fazer produtivo. 2013. 293f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Sergipe, 2013.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 2009.

MARCONDES, Renato Leite; FALCI, Miridan Britto Knox. **Escravidão e reprodução no Piauí**: Oeiras e Teresina (1875). Texto para discussão – série economia. Disponível em:

<https://www.fearp.usp.br/images/pesquisa/Anexos/Publicacoes/Textos_discussao/REC/2001/wpe26.pdf> Acesso em: 08.Dez.2017.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MAUÁ, Visconde de. **Autobiografia**: exposição aos credores. O meio circulante no Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Top Books, 1998.

MENDES, Felipe. Formação Econômica. In: SANTANA, R. N. Monteiro de (org.). **Piauí**: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 55 -82.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil**: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI. São Paulo: Hucitec, 2000.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia histórica do Brasil**: capitalismo, território e periferia. São Paulo: Annablume, 2011.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e História no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2008.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Crítica**: a valorização do espaço. São Paulo: Hucitec, 1984.

MOREIRA, Ruy. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. **etc, espaço, tempo e crítica**. Niterói, n. 1, v. 1, 1º de junho de 2007.

NUNES, Célis Portella e ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e Cidades do Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de (org.). **Piauí**: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 83- 112.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. Vol. IV. Decreto 1416 de 17.01.1972. Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1974.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflitos de classes. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

OLIVEIRA, Roberto Verás de. Trabalho no Nordeste em perspectiva histórica. **Estudos Avançados**. São Paulo: IEA. v. 30, n. 87. 2016. p. 49-73.

PACHECO, Elsa. **Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte**: expectativas, intervenções e resultantes. 2004. Dissertação (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em Geografia. Portugal, 2004.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 21, n. 1, p. 121-129, abr. 2009.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente; KAHIL, Samira Peduti. O território e as redes: considerações a partir das estratégias de grandes empresas. In: GERARDI, Lucia Helena de

Oliveira; CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. (Org.). **Geografia: ações e reflexões**. Rio Claro: UNESP, 2006.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. **Bemisa investirá R\$ 3,4 bilhões na exploração de ferro no Piauí**. 2013. Disponível em: <<http://www.piaui.pi.gov.br/noticias/index/categoria/1/id/7949>>. Acesso em: 17 de janeiro de 2013.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. CEPRO - FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISA ECONÔMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ. Secretaria do Planejamento do Estado do Piauí. **Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí (PDES-PI): análise de pré- viabilidade da carteira de projetos prioritários e diretrizes para montagem de parcerias público-privadas**. Piauí: CEPRO, 2016.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. CEPRO - FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISA ECONÔMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ. Secretaria do Planejamento do Estado do Piauí. **Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí (PDES-PI 2015):** macro-tendências de investimento produtivo e em infraestrutura nos segmentos estratégicos Produto 2. Piauí: CEPRO, 2013.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. CEPRO - FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISA ECONÔMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ. Secretaria do Planejamento do Estado do Piauí. **Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí (PDES-PI 2015):** mapas de áreas de produção econômica e de proteção ambiental Produto 5. Piauí: CEPRO, 2014.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. CEPRO - FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISA ECONÔMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ. Secretaria do Planejamento do Estado do Piauí. **Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí (PDES-PI 2015):** Tomo II – produto 6. Piauí: CEPRO, 2015.

PIAUÍ. Governo do Estado do Piauí. MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIAS – MME. **Minérios do Piauí:** diagnóstico e diretrizes para o setor mineral do estado do Piauí. 2004.

PONS, Joana Maria Seguí; BEY, Joana Maria Petrus; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. Nuevas perspectivas para la Geografía de los transportes: algunas aportaciones temáticas y conceptuales del nuevo milenio. In: SILVEIRA, Marcio Rogério. (Org.). **Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 147-184.

PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. Pluralidad de métodos y renovación conceptual en la geografía de los transportes del siglo XXI. **Scripta Nova**. Barcelona, v. 7, n.139, abril de 2003.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REDE COMUNIDADE SEMIARIDO. **Quilombola Contente/ PI**. 2015. Disponível em: <<http://comunidadescoep.org.br/quilombola-contente-pi/>> > Acesso em: 22 jan. 2018.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro. **Evolução histórica da economia piauiense e outros estudos**. Teresina: FUNDAPI, 2008.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2012a.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. In: SANTOS, Milton, et al. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007, p. 14-21.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994. p. 15-20.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2012b.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura da. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 16. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções sobre território**. 3. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

SCLIAR, Claudio. **Geopolítica das Minas do Brasil: a importância da mineração para a sociedade**. Rio de Janeiro: Revan, 1996.

SILVA JUNIOR, Roberta França da. A formação e a constituição da geografia da circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal De La Blache. In: SILVEIRA, Marcio Rogério. (Org.). **Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 69-92.

SILVA JUNIOR, Roberta França da. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. 2009. 374 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista, 2009.

SILVA JUNIOR, Roberta França da. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas : fluxos e mobilidade geográfica do capital**. 2004. 270 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista, 2004.

SILVA, Ercília de Fátima Pegorari. **Ferrovias: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro**. 2008. 131 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. 454 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista, 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil: as primeiras construções às parcerias público-privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SILVEIRA, Marcio Rogério. Circulação, Transportes, Logística e dinâmica capitalista: alguns apontamentos sobre as recentes reestruturações no Brasil. In: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes. **Planos para o império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUSA, Antonio Eusébio de. **Conflito, luta e resistência camponesa no semiárido piauiense frente ao projeto mineração e transnordestina**. 2016. 202 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em desenvolvimento territorial da America Latina e Caribe. Universidade Estadual Paulista, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 77- 116.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.

TOLEDO, Vera Vilhena de. **A riqueza no trilhos: historia das ferrovias no Brasil**. São Paulo: Moderna, 1998.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960**. 247 f. Dissertação (Mestrado em Historia do Brasil) Programa de Pós-Graduação em História do Brasil. Teresina, 2010.

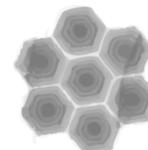
ZIBECHI, Raúl. **Brasil potência entre a integração regional e um novo imperialismo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2012.

APÊNDICES

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM COMÉRCIO EM PAULISTANA



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA



A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA

Pesquisadora Responsável: Simone Rodrigues da Silva

Orientador: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha

ROTEIRO DE ENTREVISTAS – COMÉRCIO EM PAULISTANA

Município/Bairro _____ Entrevista N° _____

Nome do Estabelecimento _____

Questões Gerais

- 1 - Idade: _____
- 2 - Sexo: () F () M
- 3 - Natural de onde? _____
- 4 - Há quanto tempo mora em Paulistana? _____
- 5 - Qual sua escolaridade? _____
- 6 - Cargo/função _____
- 7 - Há quanto tempo trabalha nessa atividade? _____
- 8 - Possui outra fonte de renda? Qual? _____
- 9 - Já trabalhou em outra atividade? _____ O
que? _____

Questões específicas

8 - A construção da Ferrovia Transnordestina trouxe mudanças para o município de Paulistana?

9 - Você acredita que a construção da ferrovia trouxe ou trará alterações para a economia do município? Em quais atividades?

10 - Quais o impacto das obras da ferrovia no comércio do município?

11 - Novas empresas ou negócios se instalaram em Paulistana com a construção da ferrovia? Quais?

12 - A construção da ferrovia gerou empregos no município? Em que tipo de trabalho? Estes trabalhos foram ocupados principalmente por mão de obra local ou por trabalhadores vindos de outros lugares?

13 - Em sua atividade, mantém algum tipo de negócio relacionado à construção da ferrovia? Qual?

16 - O que você sabe a respeito dos projetos de Mineração que estão sendo implantados na região de Paulistana?

17 - Quais as expectativas em relação ao comércio a partir da implantação desses projetos de mineração?

18 - Você sabe se existe algum conflito no município relacionado à construção da Ferrovia Transnordestina? Alguma comunidade ou assentamento? Quais? Onde se localizam? Como chegar? O que sabe a respeito?

19 - Há venda de terrenos/casas relacionadas às obras da ferrovia? Onde? () Não

20 - Para você, quais os pontos positivos e os problemas que as obras da ferrovia podem trazer para a cidade?

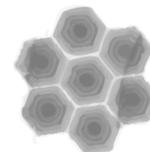
21 - Em sua opinião, a quem serve a implantação da Ferrovia no município de Paulistana?

22 - Qual a sua opinião sobre a implantação da ferrovia em Paulistana?

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM PODER PÚBLICO MUNICIPAL DE PAULISTANA



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**



**A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS
NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA**

Pesquisadora Responsável: Simone Rodrigues da Silva

Orientador: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha

ROTEIRO DE ENTREVISTAS – PODER PÚBLICO MUNICIPAL DE PAULISTANA

Entrevistado _____

Identificação

- 1 - Idade: _____
- 2 - Sexo: () F () M
- 3 - Natural de onde? _____
- 4 - Há quanto tempo mora em Paulistana? _____
- 5 - Qual sua escolaridade? _____
- 6 - Cargo/função _____
- 7 - Há quanto ocupa o cargo? _____
- 8 - É concursado no quadro do município? () S N ()

Questões específicas

- 8 - Qual a importância da construção da Ferrovia Transnordestina e dos projetos de mineração para o município de Paulistana?
- 9 - Qual a participação do poder público municipal na condução ou acompanhamento das obras da ferrovia e da implantação dos projetos de mineração?
- 10 - Quais os projetos de mineração que estão em instalação no município? Qual a previsão para o início das operações? Há algum já em funcionamento?
- 11 - Os projetos de mineração dependem da Ferrovia Transnordestina para serem efetivados?
- 12 - Quais mudanças a construção da Ferrovia já trouxe para o município?

13 - A construção da ferrovia tem trazido alterações para a economia do município? Em quais atividades?

14 - Novas empresas ou negócios se instalaram em Paulistana com a construção da ferrovia? Quais?

15 - A construção da ferrovia tem gerado empregos no município? Em que tipos de trabalho? Estes trabalhos são ocupados principalmente por mão de obra local ou por trabalhadores vindos de outros lugares?

16 - Quais as áreas do município em que estão localizadas as obras da ferrovia? (Identificar a área, nome do povoado, como chegar etc.)

17 - Existem comunidades ou assentamentos rurais que são cortados ou estão localizados próximo às obras da ferrovia? E nas proximidades dos projetos de mineração?

18 - Existe algum conflito no município relacionado à construção da Ferrovia Transnordestina? Alguma comunidade ou assentamento? Quais? Onde se localizam? Como chegar? O que sabe a respeito?

19 - Tem ocorrido a venda de terrenos/casas relacionadas às obras da ferrovia? Onde? ()
Não

20 - Para você, quais os pontos positivos e os problemas que as obras da ferrovia podem trazer para a cidade?

21 - Quanto aos projetos de mineração, quais seus pontos positivos e os problemas que podem trazer?

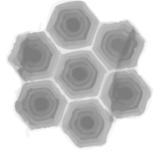
22 - Em sua opinião, a quem serve a implantação da Ferrovia no município de Paulistana?

23 - Qual a sua opinião sobre a implantação da ferrovia em Paulistana?

**APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTAS – RESIDENTES DE COMUNIDADES
OU ASSENTAMENTOS EM PAULISTANA**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**



**A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS
NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA**

Pesquisadora Responsável: Simone Rodrigues da Silva
Orientador: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha

**ROTEIRO DE ENTREVISTAS – RESIDENTES DE COMUNIDADES OU
ASSENTAMENTOS EM PAULISTANA**

Comunidade/Assentamento _____ **Entrevista Nº** _____

Questões Gerais

- 1 - Idade: _____
 2 - Sexo: () Feminino () Masculino
 3 - Natural de onde? _____
 4 - Há quanto tempo mora na comunidade? _____
 5 - Qual sua profissão? _____
 6 - Há quanto tempo trabalha nessa atividade? _____
 7 - Possui outra fonte de renda? Qual? _____

Questões específicas

- 08 - Como a construção da Ferrovia Transnordestina tem afetado e transformado a comunidade?
- 09 - Existe conflito entre a comunidade e a obra da ferrovia? Quais os motivos? O que sabe a respeito? () Não
- 10 - Existem conflitos pela terra na comunidade? Quem são os envolvidos? () Não
- 11 - Há venda de terrenos/casas na comunidade relacionada às obras da ferrovia? () Não
- 12 - Você já trabalhou em algo relacionado à construção da ferrovia? O que? Por quanto tempo? Tinha carteira assinada? () Não

13 - A construção da ferrovia gerou empregos na comunidade? Em que tipo de trabalho? Conhece pessoas que trabalham na construção da ferrovia? Muitas?

14 - Existe associação de moradores ou ONGs que atuem na comunidade? () Não

15 - Para você, quais os pontos positivos e os problemas que as obras da ferrovia podem trazer para a comunidade?

16 - Em sua opinião, a quem serve a implantação da Ferrovia no município de Paulistana?

17 - Qual a sua opinião sobre a implantação da ferrovia em Paulistana?

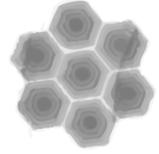
18 - Qual a sua opinião sobre a implantação do projeto de mineração no município? Quais os pontos positivos e os problemas que pode trazer para a comunidade?

19 - Em sua opinião, quem mais se beneficia com a implantação da Ferrovia e do Projeto de Mineração no município?

**APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM RESIDENTES DO
MUNICÍPIO DE PAULISTANA - PI**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**



**A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS
NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA**

Pesquisadora Responsável: Simone Rodrigues da Silva

Orientador: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha

ROTEIRO DE ENTREVISTAS – RESIDENTES DO MUNICÍPIO DE PAULISTANA - PI

Município/Bairro _____ **Entrevista Nº** _____

Questões Gerais

- 1 - Idade: _____
- 2 - Sexo: () Feminino () Masculino
- 3 - Natural de onde? _____
- 4 - Há quanto tempo mora no município? _____
- 5 - Qual sua profissão? _____
- 6 - Há quanto tempo trabalha nessa atividade? _____
- 7 - Possui outra fonte de renda? Qual? _____

Questões específicas

- 8 - A construção da Ferrovia Transnordestina trouxe mudanças para o município de Paulistana?
- 9 - Para você, houve aumento do número de construções na cidade a partir da construção da ferrovia? Quais as principais? Onde ficam?
- 10 - Existe alguma obra pública relacionada à construção da ferrovia?
- 11 - Você acredita que a construção da ferrovia trouxe ou trará alterações para a economia do município? Em quais atividades?
- 12 - Novas empresas se instalaram no município de Paulistana com a construção da ferrovia? Quais?

13 - Você já trabalhou em algo relacionado à construção da ferrovia? O que? Por quanto tempo? Tinha carteira assinada?

14 - A construção da ferrovia gerou empregos no município? Em que tipo de trabalho? Estes trabalhos foram ocupados principalmente por mão de obra local ou por trabalhadores vindos de outros lugares? Conhece pessoas que trabalham na construção da ferrovia? Muitas?

15 - Quais as áreas do município em que estão localizadas as obras da ferrovia? (Identificar a área, nome do povoado, como chegar etc.)

16 - O que você sabe a respeito dos projetos de Mineração que estão sendo implantados na região de Paulistana? Sabe onde será localizado? Como se chega lá? Sabe se fica próximo a Ferrovia?

17 - Sabe se existem comunidades ou assentamentos rurais que são cortados ou estão localizados próximo às obras da ferrovia? E nas proximidades do projeto de mineração?

18 - Você sabe se existe algum conflito no município relacionado à construção da Ferrovia Transnordestina? Alguma comunidade ou assentamento? Quais? Onde se localizam? Como chegar? O que sabe a respeito?

19 - Há venda de terrenos/casas relacionadas às obras da ferrovia? Onde? () Não

20 - Para você, quais os pontos positivos e os problemas que as obras da ferrovia podem trazer para a cidade?

21 - Em sua opinião, a quem serve a implantação da Ferrovia no município de Paulistana?

22 - Qual a sua opinião sobre a implantação da ferrovia em Paulistana?

APÊNDICES E – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM SINDICATOS OU ASSOCIAÇÕES EM PAULISTANA



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**



**A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS
NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA**

Pesquisadora Responsável: Simone Rodrigues da Silva

Orientador: Prof. Dr. Antonio Cardoso Façanha

ROTEIRO DE ENTREVISTAS – SINDICATOS OU ASSOCIAÇÕES EM PAULISTANA

Nome do Sindicato ou Associação _____
Entrevistado _____

Questões Gerais

- 1 - Idade: _____
- 2 - Sexo: () F () M
- 3 - Natural de onde? _____
- 4 - Há quanto tempo mora em Paulistana? _____
- 5 - Qual sua escolaridade? _____
- 6 - Cargo/função _____
- 7 - Há quanto tempo atua nessa atividade? _____

Questões específicas

08 - A construção da Ferrovia Transnordestina trouxe mudanças para o município de Paulistana?

09 - O que você sabe a respeito dos projetos de mineração em instalação no município de Paulistana?

15 - A construção da ferrovia gerou empregos no município? Em que tipo de trabalho? Estes trabalhos foram ocupados principalmente por mão de obra local ou por trabalhadores vindos de outros lugares?

10 - Você tem conhecimento sobre algum conflito no município relacionado à construção da Ferrovia Transnordestina? Alguma comunidade ou assentamento? Quais? Onde se localizam? Como chegar? O que sabe a respeito?

11 - Há venda de terrenos/casas relacionadas às obras da ferrovia? Onde? () Não

12 - Para você, quais os pontos positivos e os problemas que as obras e o funcionamento da Ferrovia podem trazer para a cidade?

13 - Em sua opinião, a quem serve a implantação da Ferrovia no município de Paulistana?

14 - Qual a sua opinião sobre a implantação da ferrovia em Paulistana?