

A FERROVIA TRANSNORDESTINA E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE PAULISTANA – PI¹

**The transnordestina railway and the territorial transformations in the municipality of Paulistana,
Piauí**

El ferrocarril transnordestina y las transformaciones territoriales en el municipio de Paulistana – PI

Simone Rodrigues da Silva
Universidade Federal do Piauí
si.rodrigues1989@hotmail.com

Antônio Cardoso Façanha
Universidade Federal do Piauí
facanha@ufpi.edu.br

Resumo

A reprodução das atividades econômicas em distintos momentos da história tem desencadeado um conjunto de reconfigurações territoriais, destacando-se as alterações na materialidade dos territórios, sobretudo quanto às suas infraestruturas de transportes e circulação. No presente artigo, pretende-se analisar as transformações territoriais decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, no estado do Piauí. A pesquisa contou com levantamento de documentos e dados em órgãos públicos federais, estaduais e municipais. Além disso, efetuou-se pesquisa de campo no município de Paulistana, realizando-se entrevistas na sede do município e nas comunidades rurais delimitadas na pesquisa. Nesse contexto, a inserção da ferrovia Transnordestina no Piauí é considerada viabilizadora de grandes projetos de exploração mineral, além de abrir possibilidades mais eficazes de escoamento da produção do agronegócio. A construção da referida ferrovia tem, assim, alterado relações sociais, provocado conflitos socioterritoriais e explicitado contradições.

Palavras-chave: Transportes; Território; Ferrovia Transnordestina.

Abstract

The reproduction of economic activities at different moments in history has triggered a set of territorial reconfigurations, highlighting the changes in the materiality of the territories, especially as regards their transport and circulation infrastructures. In this article, the aim is to analyze the territorial transformations resulting from the construction of the Transnordestina railway in the municipality of Paulistana, located in the state of Piauí. The survey counted on the recollection of documents and data in federal, state and municipal public agencies. In addition, field research was carried out in the municipality of Paulistana, where interviews were carried out at the municipality's headquarters and in the rural communities delimited in the survey. In this context, the insertion of the Transnordestina railway in Piauí is considered to be an enabler of large mineral exploration projects, in addition to opening up more efficient possibilities of disposing of agribusiness production. The construction of this railroad has thus altered social relations, provoked socio-territorial conflicts and explicit contradictions.

¹ O presente trabalho é derivado da dissertação de mestrado intitulada “A ferrovia transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana – PI”, defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Piauí (PPGGeo/UFPI) no ano de 2018.

Keywords: Transportation; Territory; Transnordestina Railway.

Resumen

La reproducción de las actividades económicas en diferentes momentos de la historia ha desencadenado un conjunto de reconfiguraciones territoriales, destacándose los cambios en la materialidad de los territorios, sobre todo en cuanto a sus infraestructuras de transportes y circulación. En el presente artículo, se pretende analizar las transformaciones territoriales provenientes de la construcción del ferrocarril transnordestina en el municipio de Paulistana, en el estado de Piauí. La investigación contó con el levantamiento de documentos y datos en organismos públicos federales, estatales y municipales. Además, se efectuó investigaciones de campo en el municipio de Paulistana, realizándose entrevistas en la sede del municipio y en las comunidades rurales delimitadas en la investigación. En ese contexto, la inserción del ferrocarril transnordestina en Piauí es considerada viabilizadora de grandes proyectos de exploración mineral, además de abrir posibilidades más eficaces de salida de la producción del agronegocio. La construcción de dicho ferrocarril tiene, así, alterado relaciones sociales, provocando conflictos socioterritoriales y explicitando contradicciones.

Palabras clave: transportes, territorio, ferrocarril transnordestina

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.

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 infraestruturas como “portos e aeroportos, as ferrovias, rodovias e hidrovias, as instalações ligadas à energia elétrica, refinarias e dutos, as bases materiais das telecomunicações, além de sementes 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. As infraestruturas de transportes 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 de 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 e dos projetos de mineração, inserindo-se no rol dos espaços do Nordeste do Brasil convocados 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. Destaca-se no Piauí, nesse sentido, os investimentos na implantação da ferrovia Transnordestina.

Diante disso, o presente artigo apresenta uma análise das transformações territoriais decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, situada na mesorregião sudeste Piauiense. Para isso, são discutidos os transportes, a circulação e as redes no uso do território, enfocando especificamente a construção da ferrovia transnordestina no estado do Piauí e seu papel na busca da fluidez territorial. Para tanto, foram analisadas as transformações territoriais no município de Paulistana, explicitando suas contradições e conflitos inerentes a tal processo.

TRANSPORTE, CIRCULAÇÃO E REDES NO USO DO TERRITÓRIO

Os transportes têm se constituído um 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. Diversas áreas do conhecimento têm desenvolvido trabalhos que levam em consideração as análises sobre as transformações espaciais associadas às alterações das condições de circulação.

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 a aprimorar suas formas de transportes. Isto porque a necessidade de circulação passa a ser considerada fundamental para a organização social e econômica.

A necessidade de transpor as distâncias entre os distintos pontos dos territórios possibilitou produzir meios cada vez mais eficientes para os deslocamentos. Dessa forma, observam-se 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).

Os avanços técnicos no âmbito dos transportes 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, então, a partir de uma interminável produção de novos objetos técnicos que o alteram material e imaterialmente.

Corroboramos do pensamento de Santos (2012a, p. 63), quando este afirma 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”. 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). Nessa ótica, a circulação é considerada componente central do processo de produção capitalista, no qual o tempo de circulação interfere diretamente nos custos da produção e nos preços finais das mercadorias, sendo os custos da circulação cruciais para a expansão geográfica do capital.

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

A expansão do capitalismo, paralela à difusão dos transportes e das comunicações, cria circunstâncias que levam à especialização dos lugares, sem a exigência de produção no mesmo lugar (ARROYO, 2015). Nesse 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). Desse modo, o território é apresentado 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”, atendendo às exigências 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 logística.

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. Desta forma, a implantação de infraestruturas que compõem os sistemas de engenharia é parte fundamental para a compreensão dos usos do território.

A FERROVIA TRANSNORDESTINA E A BUSCA DA FLUIDEZ NO TERRITÓRIO PIAUIENSE

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 reestruturação de regiões já ocupadas (SANTOS; SILVEIRA, 2012).

Trata-se de uma dinâmica de descentralização pela qual 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 à ciência e à técnica no campo, é atingindo pela expansão da fronteira agrícola que avança sobre as regiões Norte e Nordeste do país, ligadas principalmente à cultura da soja.

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).

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 às demandas do mercado nacional e internacional.

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 públicos 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, situam-se 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).

É de acordo com essa perspectiva que é formulado o projeto da ferrovia Transnordestina, 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, interligando-se com a malha nacional. 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).

Proposto no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o projeto da ferrovia Transnordestina é apresentado como elemento para fomentar melhorias no escoamento da produção de grãos e minério para o mercado internacional, aumentando a fluidez no território e abrindo novos espaços às dinâmicas de uma economia mundializada.

A Transnordestina viabiliza uma ligação ferroviária entre o cerrado e os portos de Suape (PE) e Pecém (CE). Conforme dados da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF), a ferrovia possui 1.752 km de extensão, dividida em quatro trechos, dentre os quais o trecho Trindade/PE–Eliseu Martins/PI, com 423 km de extensão, que corta o estado do Piauí em 19 municípios, onde residem mais de 120 mil pessoas. Parte desses municípios encontra-se em áreas produtoras de grãos, locais 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.

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, como se observa no mapa da Figura 1.

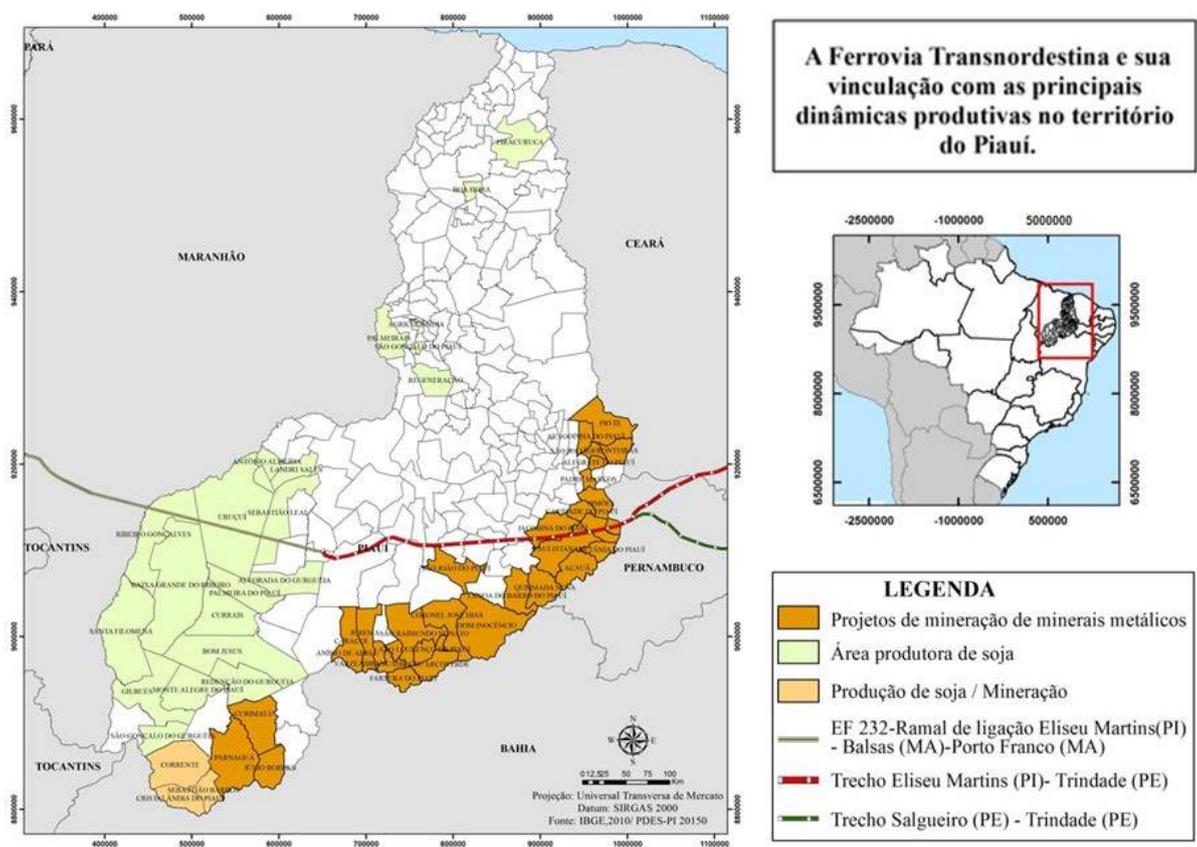


Figura 1 - A Ferrovia Transnordestina e sua relação com as dinâmicas produtivas no território do Piauí. Fonte: Elaboração própria (2018).

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.

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, como se observou na Figura 1. 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).

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 à exploração mineral. Tal processo não se dá sem contradições, gerando muitos conflitos por onde passam os trilhos, espoliando outras lógicas de reprodução social.

A TRANSNORDESTINA EM PAULISTANA: TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS, CONTRADIÇÕES E CONFLITOS

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 no trecho Eliseu Martins – Trindade são: Paulistana, com uma estimativa de 19.785 habitantes; e Araripina, no estado de Pernambuco, com 77.302 habitantes.

O município de Paulistana aparece hoje como um importante nó na rede que se forma com os centros urbanos da mesorregião Sudeste do Piauí, ligando-se a uma rede constituída como “um sistema de linhas que desenham tramas” (RAFFESTIN, 1993, p. 156), passando a ser considerado 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 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. Nesse contexto, insere-se em Paulistana 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.

Paulistana aparece desde a sua fundação como um caminho de passagem, constituindo-se 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. Nesse sentido, 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.

A construção dessa estrada de ferro chega a Paulistana em 1938, não passando daí, 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 FERROVIÁRIAS, 2012).

No presente, o município de Paulistana presencia a construção da ferrovia Transnordestina, que também conserva semelhanças com o antigo projeto ferroviário Petrolina-Teresina. Ambos 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 também contradições e conflitos inerentes às diferentes concepções de espaço e tempo que passam 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), interliga-se 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 condições logísticas e de circulação do estado do Piauí como um dos maiores entraves para a dinamização de sua economia (LEAL, 2013).

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.

Em relação à ferrovia Transnordestina, muitas transformações se deram e ainda estão em curso devido à influência que a sua obra representou para Paulistana, embora ainda não esteja concluída nem em funcionamento. Dinâmicas foram sendo transformadas durante o período da construção, vindas tanto da arrecadação dos 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 e 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.

É nesse contexto que se dá a construção da ferrovia 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 revelam os conflitos em comunidades rurais do município de Paulistana, atingidas pela obra da ferrovia Transnordestina. Nesse cenário, 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.

Entre as comunidades que foram diretamente atingidas pela construção da ferrovia Transnordestina no município de Paulistana, destacam-se a Comunidade Quilombola Contente e os Projetos de Assentamento Cachoeira e 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 (Figura 2).

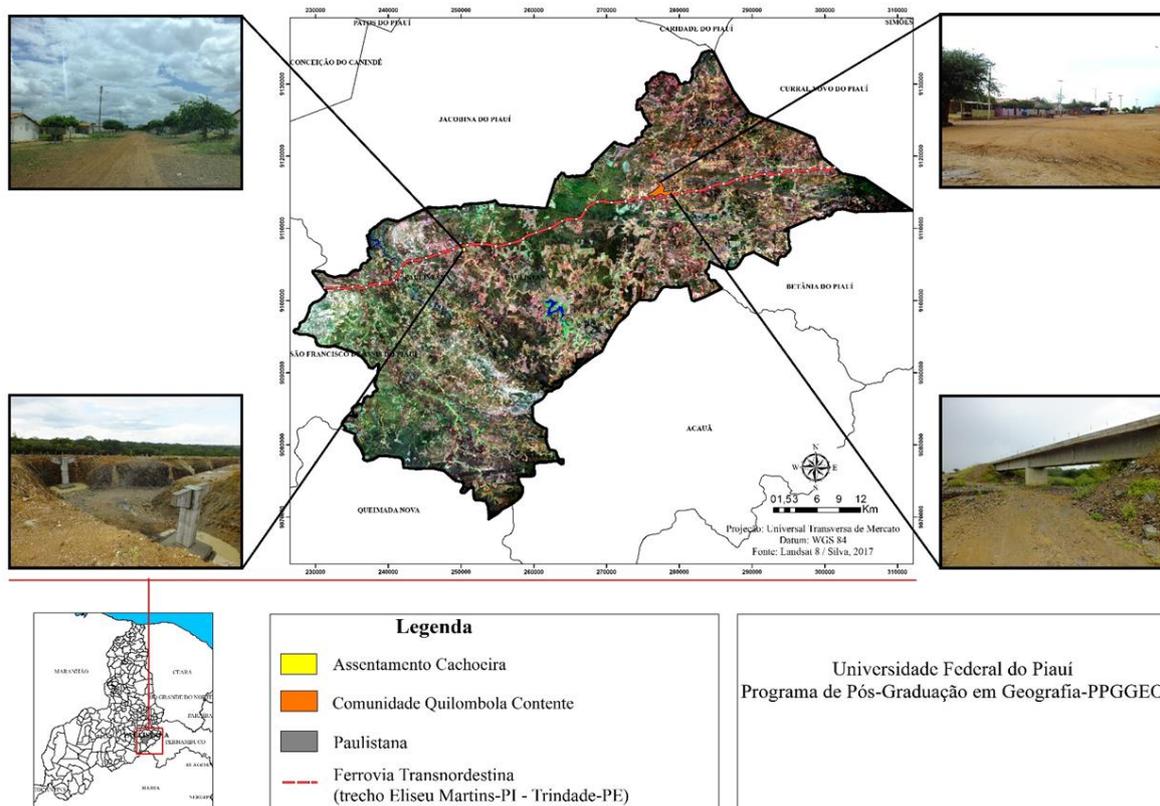


Figura 2 - Localização das comunidades estudadas na pesquisa. Fonte: Silva (2018).

A Comunidade Quilombola Contente 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. O acesso se dá entrando na Comunidade Barro Vermelho, localizada bem próxima 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 (REDE COMUNIDADES SEMIÁRIDO, 2015).

Os Projetos de Assentamento Cachoeira e Malhete, também localizados na zona rural de Paulistana, têm acesso a partir do centro da cidade, seguindo em direção à Teresina pela BR-407, por 16 km em estrada carroçal. Com dezessete anos de fundação, esses Projetos de Assentamento foram criados em 1 de novembro de 2000, frutos 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, onde estão 32 famílias assentadas, totalizando os dois assentamentos 117 famílias (BRASIL, 2017).

Muitos transtornos têm sido vivenciados pela comunidade Quilombola Contente depois do início da construção da ferrovia Transnordestina. O conflito existente entre a comunidade e a construção da ferrovia 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 Estudo de Impacto Ambiental (EIA) - Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do trecho e que não foram cumpridas, principalmente aquelas destinadas à intervenção no meio social, além das intervenções no meio natural.

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), possibilitando o acesso para as áreas de lavouras. 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.

Esse cenário de problemas e conflitos se repete com suas particularidades noutras comunidades, como é o caso dos Projetos de Assentamento Cachoeira e 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.

A construção da ferrovia Transnordestina chega à área dos assentamentos por volta de 2012 e, desde então, os moradores convivem com as dificuldades geradas pela obra. Diferentemente 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.

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 muitas limitações no tráfego durante o período de chuvas. A construção da ferrovia acabou afetando sobremaneira 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 aumento no tempo de percurso, além de ter piorado as condições da estrada que dá acesso aos assentamentos. Ademais, avolumam-se muitos problemas ocasionados pelo fato de 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.

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 vislumbresse a realidade das comunidades levando em consideração suas particularidades. Nos depoimentos das lideranças da comunidade Quilombola e dos dois 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 seus modos de interagir no território, o que resulta 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, 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.

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 à exploração mineral. Tal processo não se dá sem 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.

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 municípios e alterando tanto a materialidade do espaço quanto as redes de relações mantidas. Assim acontece no município de Paulistana, que passou 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.

Na sede do município de Paulistana, nota-se aquecimento no comércio e 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 direcionados 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, evidenciando-se 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 Contente; ou ainda naquelas em que as obras complicaram ainda mais seus deslocamentos até a sede do município, como é o caso dos Projetos de Assentamento Cachoeira e Malhete.

Nessas comunidades, dentre 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 fator 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.

Dessa forma, estabeleceu-se um território marcado por relações conflituosas entre distintos atores: de um lado, populações que veem suas vidas transformadas, 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; de outro, agentes que 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 à 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 mudanças 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 à custa 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 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.

REFERÊNCIAS

ARROYO, Mónica, Redes e Circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015, p. 37-50.

BLANCO, Jorge. Território, Circulación y redes: articulaciones y tensions. In: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015, p. 15-36.

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

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.

CFN. Companhia Ferroviária do Nordeste. **Estudo de Impacto Ambiental Nova Transnordestina Eliseu Martins (PI) – Trindade (PE) Estado de Pernambuco**. São Paulo: CFN, 2008.

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.

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.

GOMES, Patricia Morais. **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.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

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.

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.

OLIVEIRA, Roberto Verás de. **Trabalho no Nordeste em perspectiva histórica**. Estudos Avançados. São Paulo: IEA. v. 30, n. 87. 2016. p. 49-73.

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.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2012a.

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.

SILVA, Simone Rodrigues da. **A ferrovia transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana – PI**. 2018.183f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Piauí, 2018.

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.

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.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro**: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. 247 f. Dissertação (Mestrado em História 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.