

NOS TRILHOS DA LUTA: contradições e conflitos da construção da Ferrovia Transnordestina em Paulistana-PI*

Simone Rodrigues da Silva¹
Antonio Cardoso Façanha²

RESUMO

As alterações na materialidade dos territórios, sobretudo quanto às suas infraestruturas de transportes e circulação, trazem consigo conflitos e contradições, pois transformam os lugares e seu tempo, imprimindo novas formas de exploração e relações sociais. Este artigo analisa as transformações territoriais, as contradições e os conflitos decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana, Piauí. A pesquisa realizada contou com revisão de literatura, pesquisa documental e de campo, contemplando o município de Paulistana, com a realização de entrevistas em sua sede, na comunidade Quilombola Contente e nos Assentamentos Cachoeira e Malhete. A inserção da ferrovia Transnordestina no Piauí é considerada viabilizadora de grandes projetos de mineração, além de voltar-se ao escoamento da produção do agronegócio. Com esse propósito, o Estado tem promovido transformações nas relações sociais em comunidades cortadas pela ferrovia, provocando conflitos socioterritoriais e explicitando contradições.

Palavras-chave: Ferrovia Transnordestina. Território. Conflitos.

9

ABSTRACT

Changes in the materiality of territories, especially in relation to their transport and traffic infrastructures, bring with them conflicts and contradictions, as they transform places and their time, imparting new forms of exploitation and social relations. This article analyzes the territorial transformations, the contradictions and the conflicts arising from the construction of the Transnordestina railway in Paulistana, Piauí. The research carried out included literature review, documentary and field research, covering the municipality of Paulistana, with interviews at its headquarters, in the community Quilombola Contente and Cachoeira and Malhete Settlement. The insertion of the Transnordestina railway in Piauí is considered to be an enabler of large mining projects, as well as a return to the flow of agribusiness production. With this purpose, the State has promoted transformations in social relations in communities cut by the railroad, provoking socio-territorial conflicts and explaining contradictions.

Keywords: Transnordestina Railway. Territory. Conflicts.

Recebida em: 15.11.2018

Aprovada em: 09.01.2019

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.2542172>

* O presente texto apresenta parte dos resultados e reflexões tecidas a partir da pesquisa de mestrado da autora, realizada junto ao programa PPGGEO/UFMA, intitulada "A ferrovia transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana-PI".

¹ Mestra em Geografia pela Universidade Federal do Piauí-UFPI. E-mail: si.rodrigues1989@hotmail.com

² Doutor em Geografia pela Universidade Federal do Pernambuco-UFPE e Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Piauí – PPGGEO. E-mail: facanha@ufpi.edu.br

INTRODUÇÃO

O sul do Piauí se tornou cenário de diversas transformações nas últimas décadas, 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 e dos futuros projetos de extração mineral 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 as 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 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 e desencadeando expressivos conflitos (SILVA, 2018).

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. 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.

Diante disso, propomos analisar as transformações territoriais, as contradições e os conflitos decorrentes da construção da ferrovia Transnordestina em Paulistana. Para isso, discutimos o papel do município de Paulistana nas tramas da exploração do território piauiense, buscando explicitar os processos em curso em comunidades rurais, a partir da investigação acerca dos conflitos na comunidade Quilombola Contente e nos Assentamentos Cachoeira e Malhete.

A ferrovia Transnordestina e a fluidez para o território do Piauí

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 – FIOL, 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.

Assume a malha ferroviária do Nordeste a companhia Transnordestina Logística S.A., 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 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – 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 Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA elaborados em 2004, outros estudos foram elaborados modificando a primeira proposta do DNIT, até que se chegasse aos trechos demarcados atualmente.

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).

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).

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 pessoas.

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 influência 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. 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.

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 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.

12

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.

Localizado na Mesorregião Sudeste Piauiense e na Microrregião do Alto Médio do Canindé, 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).

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). 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.

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 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 considerada 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 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 origem¹, 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.

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.

¹ O IBGE (1959) relata duas versões sobre a origem do município de Paulistana: a primeira considera que o município tenha se originado de uma fazenda de criação de gado fundada pelo bandeirante paulista Domingos Jorge Velho, por volta do ano de 1663; Já a segunda versão, já atribue a fundação da primeira fazenda de criação de gado que constituiu o município ao português Valéria Coelho no ano de 1730.

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, o que acaba por desencadear 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.

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. - BEMISA². 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, 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”.

O projeto de mineração Planalto Piauí³, 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. 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 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, 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.

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

² Empresa integrante do Grupo MT4 Participações e Empreendimentos S/A (SOUSA, 2016, p. 118).

³ 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).

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.

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 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.

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 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.

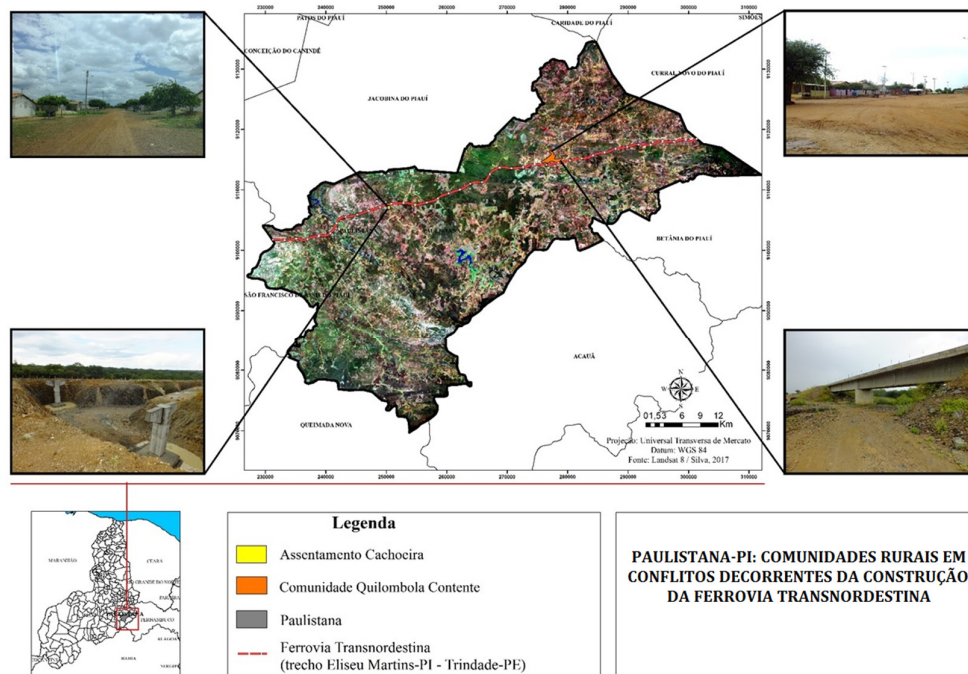
A construção passa a desencadear uma série de problemas para as comunidades que estão na AID do traçado, graças, entre outras coisas, a processos falhos, sem acompanhamento da realidade dos sujeitos envolvidos, sem que fosse levado em consideração um planejamento participativo com as comunidades. Sobre isso Sousa (2016) evidencia que muitos foram os impactos causados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades rurais de Paulistana e dos municípios vizinhos também cortados pelo traçado.

Entre os principais impactos gerados pela construção da ferrovia Transnordestina nas comunidades afetadas, podemos destacar os impactos ambientais gerados: a movimentação de terras alterou a acumulação de água nos açudes, provocando alagamentos em áreas de plantio; a perda de pasto e a retirada da vegetação nativa (SOUSA, 2016). Já no que se confere aos impactos sociais pode-se destacar: a falta de diálogo entre a empresa responsável pela construção para com as comunidades afetadas, antes do início das obras; casas que tiveram seus alicerces abalados e que precisam ser desapropriadas; dificuldade de acesso a áreas coletivas (áreas de plantio e açudes) 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 e entupimento e danos causados aos barreiros e cacimbas.

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 1). 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.

Mapa 1 – Localização das comunidades estudadas na pesquisa



Fonte: Elaboração Própria (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, 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, com a 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).

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. 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).

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, mas não possui abastecimento de água da rede pública, utilizando-se de poços, cisternas, cacimão 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.

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.

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), dificultando 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.

Muitos são os conflitos relacionados a ferrovia Transnordestina na Comunidade quilombola Contente, como pode ser constatado nas entrevistas realizadas na comunidade, onde foi possível observar que não foi deixada 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.

Parte dos proprietários desses imóveis não foram indenizados 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 plantio.

Essas questões expostas apresentam muito 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. Uma moradora relata sua percepção desses riscos e problemas relacionados à inserção da ferrovia:

[...] 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. [...] 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 organizações, 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, [...] E eles chegaram, é ordem, tem que abrir porque o assentamento é do governo. Abriam as roças do pessoal, perderam seus legumes e o que eles alegam como indenização para as pessoas que perderam os legumes na época, foi uma barragem que eles fizeram [...] 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. [...] Então para nós, foi triste aqui. É um des caso 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).

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. Uma das questões que mais gerou problemas com os P. A. Cachoeira e Malhete 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.

As negociações realizadas entre a construtora e os assentados, fruto de lutas, manifestações e reivindicações por parte dos assentados, tendo ainda o envolvimento do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – 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. No entanto, embora o projeto tenha sido reformulado, outras negociações feitas não foram cumpridas nos assentamentos.

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 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, 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.

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 sem 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.

Considerações finais

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. 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.

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.

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. Desenha-se ainda possíveis conflitos futuros, que passam pelo enorme conjunto de problemas relacionados à vivência às margens de uma estrada de ferro destinada ao transporte de minérios. A partir desses futuros cenários conflituosos é necessário criar mecanismos e estratégias de luta e resistência que possibilitem que seja levada em consideração a realidade das comunidades envolvidas, articulando em rede comunidades atingidas.

21

REFERÊNCIAS

BRASIL, Ministério do Planejamento. PROGRAMA DA ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC. **Infraestrutura Logística**. Brasília, 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/rHqhSt>> Acesso em: 08. dez. 2017.

CAMARGO, Paula. **A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (sertão pernambucano)**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo. 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: <<https://goo.gl/FvWkMX>> Acessível em: 08. dez.2017

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/AHJEBG>> Acesso em: 19. out. 2014.

IBGE. **Enciclopédia Dos Municípios Brasileiros**. XV volume. Rio de Janeiro, 1959.

LEAL, Manuela Nunes. **Agronegócio da Soja no Piauí**: região do fazer produtivo. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, 2013.

PIAUI. Governo do Estado do Piauí. **Bemisa investirá R\$ 3,4 bilhões na exploração de ferro no Piauí**. 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/pSsuAR>>. Acesso em: 17 de janeiro de 2013.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REDE COMUNIDADE SEMIARIDO. **Quilombola Contente/PI**. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/u76niG>> Acesso em: 22 jan. 2018.

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

SOUSA, Antonio Eusébio de. **Conflito, luta e resistência camponesa no semiárido piauiense frente ao projeto mineração e transnordestina**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em desenvolvimento territorial da America Latina e Caribe da Universidade Estadual Paulista. São Paulo, 2016.