



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

JULIANA SANTOS BANDEIRA

**NOS TRILHOS DO ATRASO: OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAIS DA
FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA EM IGUATU – CEARÁ**

FORTALEZA

2019

JULIANA SANTOS BANDEIRA

NOS TRILHOS DO ATRASO: OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAIS DA
FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA EM IGUATU – CEARÁ

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Geografia. Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Amaro
Gomes de Alencar

FORTALEZA

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B165t Bandeira, Juliana Santos.

Nos trilhos do atraso: os impactos socioterritoriais da Ferrovia Nova Transnordestina em Iguatu - Ceará / Juliana Santos Bandeira. – 2019.

134 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2019.

Orientação: Prof. Dr. Francisco Amaro Gomes de Alencar.

1. Ferrovia. 2. Nova Transnordestina. 3. Impactos socioterritoriais. 4. Iguatu. I. Título.

CDD 910

JULIANA SANTOS BANDEIRA

NOS TRILHOS DO ATRASO: OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAIS DA
FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA EM IGUATU – CEARÁ

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Geografia. Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Aprovada em: ____/____/_____.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Francisco Amaro Gomes de Alencar (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. José Levi Furtado Sampaio
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Raimundo Jucier Sousa de Assis
Universidade Federal do Piauí (UFPI)

Dedico esse trabalho aos meus pais,
Tânia e Arnaldo e aos meus tios, Alda e
Ferreira.

AGRADECIMENTOS

Reservo este espaço para agradecer em primeiro lugar a Deus, e as pessoas e instituições que contribuíram de alguma forma não só para essa pesquisa, como também para o meu processo de formação acadêmica e profissional.

Agradeço aos meus pais José Arnaldo Santiago Bandeira e Tânia Santos Bandeira, irmão Bruno Santos Bandeira e à menina Mel: minha família, meus melhores amigos, meus amores. Aos meus pais, por respeito e em agradecimento pelo amor e dedicação, pelo esforço e comprometimento de me fazer feliz, de buscar o que seja melhor para a minha vida. Por me ensinarem, calmamente, como se deve caminhar no mundo, por sempre me acompanharem, incentivarem e torcerem pelo meu sucesso.

Aos meus tios, meus segundos pais, padrinhos de coração, Francisco Ferreira dos Santos e Maria Aldamira Santiago Bandeira, por respeito e em agradecimento por todo amor, dedicação, apoio e incentivo aos estudos, a me ensinarem a ser uma pessoa do bem e compreender que devemos e sempre há um porquê de se fazer o bem.

Aos meus demais familiares, primos, tios, avós, pelo incentivo e a alegria de viver. Pelas conversas e brincadeiras compartilhadas todas as vezes que a família se reúne.

Ao meu orientador, Professor Francisco Amaro Gomes de Alencar, pela acolhida tranqüila nesse retorno à academia, pela paciência, conselhos, confiança e auxílio no desenvolvimento dessa pesquisa.

Ao Professor José Levi Sampaio Furtado, pela disponibilidade de ouvir, ajudar e compartilhar seus valiosos ensinamentos.

Ao Professor Raimundo Jucier Sousa de Assis pelas fundamentais contribuições para a melhoria dessa dissertação.

Aos professores das disciplinas cursadas nos Programas de Pós-graduação em Sociologia e Políticas Públicas, Jawdat Abu-El-Haj, Carlos Américo Leite Moreira e Alba Maria Pinho de Carvalho.

Aos professores do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará, que contribuíram direta ou indiretamente para a construção dessa pesquisa.

Aos colegas de turma do Programa de Pós-Graduação em Geografia, pelas alegrias, aperreios e contribuições à pesquisa.

Àqueles que fazem parte da secretaria do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Erandi Araújo e Francisca Edilene Silva de Sousa, por toda atenção e solicitude, sempre que precisei.

Aos amigos conquistados durante a minha primeira graduação. Em especial, as amigas Luana Lima Bandeira Araújo e Ivna Carolina Bezerra, e o amigo Jáder Ribeiro de Lima, pelo apoio e incentivo de sempre, pelas experiências vivenciadas no percorrer das graduações, na vida, nos estágios e empregos.

Aos novos amigos LEATEanos, em especial, Israel Rodrigues Bezerra, Daniel Gadelha de Oliveira e Francisco Amistardam Soares Silva pelo convívio, contribuições e apoio durante esse percurso do Mestrado. Graças a vocês, ele se tornou mais leve e divertido.

Ao Sr. José Hamilton Pereira, engenheiro aposentado da RFFSA, pela disponibilidade, explicações e emoções sobre a história das ferrovias do Estado do Ceará.

Aos colegas ferroviários do grupo Memória da Ferrovia Cearense, em especial ao amigo Ivanildo Santos, o “Rei do Gado” e Antônio Carlos Camocim.

Aos amigos Joana D’arc do Nascimento Carozo, João Paulo Gonçalves Carozo, Helen de Camargos Costa, Felipe Anselmo Pinheiro dos Santos, Luciano Cipriano da Silva, José Regilson Pereira de Andrade, Giselle Mariana Souza e Tayana de Jesus Sampaio. É impossível não recordar de todas as experiências e vivências que tivemos. Obrigada pela amizade, risos, choros, lições, apoio e, sobretudo respeito, pessoal e profissional.

Aos amigos e agregados do José de Alencar, pelas vivências desde o tempo de escola, pela ‘irmandade’, respeito, alegria, carinho e consideração que temos uns com os outros.

Aos que fizeram e ainda fazem parte da Gerência Geral de Cartografia – GGC/CE do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE na unidade estadual do Ceará e à empresa Technoacqua Serviços de Consultoria Ltda. pelos ensinamentos profissionais e de vida que obtive enquanto estagiária.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

“Quem anda nos trilhos é trem de ferro.
Sou água que corre entre pedras:
liberdade caça jeito.” Manoel de Barros

RESUMO

Os transportes e demais meios de comunicação são parte importante da organização, produção e reprodução do espaço. E, para isso, há um movimento circular e porque não dizer, contínuo, que atende aos interesses e necessidades do capital e dos agentes envolvidos, provocando assim modificações espaciais e consequentemente territoriais. Esta pesquisa tem como objetivo principal apresentar os impactos socioterritoriais da Ferrovia Nova Transnordestina no município de Iguatu/CE. Para tanto, visamos conhecer esse projeto nacional desde a sua essência, buscando entender a reprodução da dinâmica produtiva e alterações que ocorreram em determinados períodos da história a nível nacional, local e regional. E só então, caracterizamos os impactos socioterritoriais dessa nova ferrovia e analisamos as principais questões de desenvolvimento e integração territorial que expliquem a execução do empreendimento. A pesquisa realizada contou com revisão de literatura, pesquisa documental e de campo, e as análises apresentadas orientam-se a partir de uma perspectiva metodológica associada ao materialismo histórico e dialético. Assim, concluímos que a obra da Nova Transnordestina ocasionou uma série de impactos, positivos e negativos, à população do município, e ao compreender os interesses para construção dessa ferrovia, verificamos ainda, que sua justificativa está alicerçada a demanda do atendimento do mercado externo para o escoamento de produtos do agronegócio e da mineração, retomando à práticas do passado, sob outros moldes, através da priorização de investimentos em infraestrutura logística, para responder a necessidade do capital, através das exportações.

Palavras-Chave: Ferrovia. Nova Transnordestina. Impactos Socioterritoriais. Iguatu.

RESÚMEN

El transporte y otros medios son una parte importante de la organización, producción y reproducción del espacio. Y, para esto, existe un movimiento circular y, por qué no decirlo, continuo que satisface los intereses y necesidades de la capital y los agentes involucrados, causando así cambios espaciales y consecuentemente territoriales. Esta investigación tiene como objetivo presentar los impactos socio-territoriales de Ferrovía Nova Transnordestina en el municipio de Iguatu / CE. Por lo tanto, nuestro objetivo es conocer este proyecto nacional desde su esencia, buscando comprender la reproducción de la dinámica productiva y los cambios que ocurrieron en ciertos períodos de la historia a nivel nacional, local y regional. Y solo entonces, caracterizamos los impactos socio-territoriales de este nuevo ferrocarril y analizamos los principales problemas de desarrollo e integración territorial que explican la implementación del proyecto. La investigación realizada tuvo revisión de literatura, investigación documental y de campo, y los análisis presentados están orientados desde una perspectiva metodológica asociada con el materialismo histórico y dialéctico. Por lo tanto, concluimos que el trabajo de Nova Transnordestina causó una serie de impactos, positivos y negativos, a la población del municipio, y al comprender los intereses para la construcción de este ferrocarril, también verificamos que su justificación se basa en la demanda del mercado extranjero para atender El flujo de productos de agronegocios y minería, volviendo a las prácticas pasadas, de otras maneras, a través de la priorización de inversiones en infraestructura logística, para responder a la necesidad de capital a través de las exportaciones.

Palabras-clave: Ferrocarril. Nueva Transnordestina. Impactos Socioterritoriales. Iguatu.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil em Campo de Santana - Rio de Janeiro em 1899.....	35
Figura 2	- Primeira passagem de nível de Fortaleza entre a Rua do Trilho de Ferro (atual Avenida Tristão Gonçalves) e a Travessa das Flores (atual Rua Castro e Silva), em 1911.....	51
Figura 3	- Saída da Estação Central de Fortaleza, no início da Rua do Trilho de Ferro (atual Avenida Tristão Gonçalves) em 1913.....	51
Figura 4	- Retirantes da seca aguardando início dos trabalhos de construção da estrada de ferro do Ramal Itapipoca.....	52
Figura 5	- Mapa indicativo das linhas da Rede de Viação Cearense em 1924.....	54
Figura 6	- Estação Ferroviária de Iguatu nos primórdios do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB).....	55
Figura 7	- Construção da Ponte Ferroviária sobre o Rio Jaguaribe em Iguatu,.....	55
Figura 8	- Estação Ferroviária de Crateús – Ceará.....	56
Figura 9	- Vagões do trem da RFFSA chamado “Sonho Azul”.....	58
Figura 10	- Estação Ferroviária de Iguatu em meados dos anos de 1920.....	88
Figura 11	- Estação Ferroviária Engenheiro Barreto inaugurada em 5 de novembro de 1910 no Distrito de Suassurana, Iguatu – Ceará.....	89
Figura 12	- Tubos de concreto para bueiros, abandonados na faixa de domínio da Ferrovia Nova Transnordestina em junho de 2018.....	102
Figura 13	- Ponte inacabada sobre o riacho dos Macacos na localidade Carrapicho em junho de 2018.....	103
Figura 14	- Lado esquerdo das propriedades da localidade Carrapicho em Iguatu. Foto retirada sob o aterro da construção da ferrovia Nova Transnordestina, em junho de 2018.....	105
Figura 15	- Lado direito das propriedades da localidade Carrapicho em Iguatu. Foto retirada sob o aterro da construção da ferrovia Nova Transnordestina, em junho de 2018.....	105

Figura 16 - Travessia do gado sobre o aterro da construção da Nova Transnordestina.....	107
Figura 17 - Moradores realizam protesto, interditando o canteiro de obras da Construtora Marquise, responsável pela construção da Nova Transnordestina em Iguatu – Ceará.....	108
Figura 18 - Aterro da execução da obra da ferrovia Nova Transnordestina na Localidade Carrapicho – Iguatu/CE, em junho de 2018.....	110
Figura 19 - Área de corte (Ângulo 1) da obra da ferrovia Nova Transnordestina, no distrito de Suassurana – Iguatu/CE em junho de 2018.....	113
Figura 20 - Área de corte (Ângulo 2) da obra da ferrovia Nova Transnordestina, no distrito de Suassurana – Iguatu/CE em junho de 2018.....	113
Figura 21 - Área de aterro da obra da ferrovia Nova Transnordestina. Vista das localidades Carrapicho e Cajás – Iguatu/CE em junho de 2018.....	114
Figura 22 - Concentração da população do distrito de Suassurana durante detonação em trecho de obra.....	116
Figura 23 - Concentração da população do distrito de Suassurana durante detonação em trecho de obra.....	116
Figura 24 - Cerca colocada na área da faixa de domínio da ferrovia Nova Transnordestina – Sítio Tambiá – Iguatu/CE em junho de 2018.....	118
Figura 25 - Alicerce sendo preparado para um muro na área da faixa de domínio da Ferrovia Nova Transnordestina – Sítio Tambiá – Iguatu/CE em junho de 2018.....	118

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Malha Nordeste concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN).....	67
Mapa 2 - Malhas ferroviárias da Transnordestina Norte e Sul da Transnordestina no Ceará.....	68
Mapa 3 - Identificação dos Trechos da Ferrovia Nova Transnordestina.....	71
Mapa 4 - Traçados da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e do Projeto Nova Transnordestina no Ceará.....	73
Mapa 5 - Localização do município de Iguatu – Ceará.....	87
Mapa 6 - Localização do Projeto Nova Transnordestina em Iguatu – Ceará.....	95
Mapa 7 - Traçados da Linha Sul da Transnordestina e Projeto Nova Transnordestina no município de Iguatu – Ceará.....	96
Mapa 8 - Iguatu no contexto da pesquisa.....	101

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Subdivisão da RFFSA por malhas regionais e informações gerais após o leilão do Programa de Desestatização.....	45
Tabela 2	- Distâncias ferroviárias e redução de quilômetros com a implantação da Ferrovia Transnordestina.....	62
Tabela 3	- Extensão (Km) dos trechos do Projeto da Ferrovia Nova Transnordestina.....	72
Tabela 4	- Porcetagem da execução do empreendimento por trecho.....	77
Tabela 5	- Programas sociais para as fases de implantação e operação da Ferrovia Nova Transnordestina estabelecidos no PBA aprovado pelo IBAMA em 2014.....	110

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Recursos destinados à execução da Ferrovia Nova Transnordestina.....	81
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL	América Latina e Logística
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CFN	Companhia Ferroviária do Nordeste S/A
CIDAO	Companhia Industrial de Algodão e Óleos
CODENO	Conselho de Desenvolvimento do Nordeste
CONDEPE/FIDEM	Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EFB	Estrada de Ferro de Baturité
EFS	Estrada de Ferro de Sobral
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EMT	Eliseu Martins - Trindade
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
FCA	Ferrovia Centro Atlântica
FECIC	Federação das Associações Comunitárias do Município de Iguatu
FERROBAN	Ferrovia Bandeirantes
FIC	Faculdade Integrada do Ceará
FINOR	Fundo de Investimentos do Nordeste
FNDE	Fundo de Desenvolvimento do Nordeste
FNE	Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste
FTL	Ferrovia Transnordestina Logística S.A
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
GEMAB	Gerência de Meio Ambiente
GGC/CE	Gerência de Geodésia e Cartografia do Ceará
GTDN	Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPECE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
MATOPIBA	Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia
METROFOR	Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos
MT	Ministério dos Transportes
MVP	Missão Velha-Porto do Pecém
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PBA	Plano Básico Ambiental
PFN	Plano Ferroviário Nacional
PIB	Produto Interno Bruto
PIL	Programa de Investimento em Logística
PND	Programa Nacional de Desestatização
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte
PNV	Plano Nacional de Viação
PPA	Plano Plurianual
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RVC	Rede de Viação Cearense
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará
SMV	Salgueiro - Missão Velha
SPS	Salgueiro - Porto do Suape
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TCU	Tribunal de Contas da União
TLSA	Transnordestina Logística S/A
TS	Trindade - Salgueiro
VALEC	Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	21
2	O BRASIL E AS FERROVIAS.....	31
2.1	As ferrovias no Brasil.....	35
2.2	As ferrovias no Ceará.....	50
3	O PROJETO NACIONAL DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA.....	61
3.1	Planos, traçados, concessões e abrangência territorial.....	61
4	OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAIS DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA NO MUNICÍPIO DE IGUATU.....	86
4.1	O processo de formação territorial de Iguatu.....	87
4.2	Os impactos socioterritoriais da Ferrovia Nova Transnordestina no município de Iguatu.....	94
5	CONCLUSÃO.....	126
	REFERÊNCIAS.....	130

1 INTRODUÇÃO

O sistema de transporte foi um dos grandes pilares para as transformações na configuração do espaço mundial, permitindo através de suas redes e canais de interligação, o deslocamento de mercadorias e matérias-primas, bem como se tornou destaque nos planejamentos nacionais e internacionais.

Conforme Manoel Fernandes de Sousa Neto (2012), o Brasil visualizou um indício de autonomia nacional através do desenvolvimento dos meios de circulação. E, em decorrência da sua dimensão territorial, pesquisas e projetos voltados à interligação de suas regiões e estados, tornaram-se constante devido à busca pelo desenvolvimento econômico.

No Brasil, a grande preocupação com a precariedade dos sistemas de transportes surgiu a partir do século XIX por conta da produção do café, quando se tornou necessário escoar esse produto. À época, o modal ferroviário, consagrou-se como um veículo estratégico e conseqüentemente de transformação econômica.

A malha ferroviária brasileira é constituída por trechos ferroviários que foram construídos entre 1930 e 1980. Em decorrência da Segunda Guerra Mundial, a partir de 1940, ocorreram as paralisações dos investimentos ferroviários e a retomada destes, ocorreu com o término da guerra, porém, com o objetivo único de atender a mineração de ferro e a siderurgia (CNT, 2013).

Com o passar dos anos, o contexto econômico nacional foi mudando e influenciou também, o sistema de transporte ferroviário brasileiro. No período de 1957 a 1990, o Brasil teve a Rede Ferroviária Federal S.A. ¹(RFFSA) como a única responsável pelo sistema ferroviário pertencente à União. Nestes 33 anos, a RFFSA não conseguiu arcar com as dívidas contraídas e após o início dos estudos para a retomada da participação do capital privado no setor, realizaram-se concessões da malha ferroviária. Em 1990, o governo brasileiro, adotou as privatizações como parte

¹ A RFFSA era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional). – Histórico da RFFSA. Disponível em: <https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em agosto de 2019.

de seu programa econômico, ao instituir o Programa Nacional de Desestatização (PND). (CNT, 2013).

As privatizações dos trechos ferroviários, originários da RFFSA, a partir da década de 1990, os investimentos privados realizados pelas empresas concessionárias visavam fortalecer os corredores de exportação e logística. A expectativa da integração territorial promovida pelas ferrovias foi definida nos Planos Nacionais de Desenvolvimento e Planos Plurianuais, com o intuito da revalorização do sistema ferroviário.

Dentre as empresas que obtiveram concessões oriundas da RFFSA está a Companhia Ferroviária do Nordeste S/A (CFN)², que hoje, responde por Transnordestina Logística S/A (TLSA), pertencente à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Este grupo apoia a realização do antigo sonho de integração nacional objetiva junto à União, a construção da Ferrovia Nova Transnordestina, que representa um projeto imperial que sofreu diversas mudanças ao longo dos anos e que foi retomado através do governo federal em 2006, sendo concedida a este grupo a obra e exploração por um período de 30 anos, podendo ser prorrogado por mais 30 anos. O governo federal assumiu o compromisso de garantir financiamentos de bancos e órgãos públicos e os governos dos estados envolvidos, a responsabilidade pelas desapropriações.

Conforme a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN (2011), o projeto da Nova Transnordestina compreende a construção de novos trechos de ferrovia (1.128 km de linha), a remodelação de segmentos de ferrovia desativados (600 km), a construção de sub-ramais, e, além disso, prevê a instalação de dois terminais portuários privativos, um no Porto do Pecém (CE) e outro no Porto de Suape (PE), capazes de receber navios de maior calado que farão a exportação das matérias primas industriais.

Esse empreendimento encontra-se dividido em cinco trechos: 1 - Eliseu Martins (PI) a Trindade (PE); 2 - Trindade (PE) a Salgueiro (PE); 3 - Salgueiro (PE)

² A CSN foi criada durante o Estado Novo por decreto do presidente Getúlio Vargas, após um "acordo" diplomático, denominado *Acordos de Washington*, feito entre os governos brasileiro e estadunidense, que previa a construção de uma usina siderúrgica que pudesse fornecer aço para os aliados durante a Segunda Guerra Mundial e, na paz, ajudasse no desenvolvimento do Brasil. Foi incluída no Plano Nacional de Desestatização do governo Fernando Collor de Mello em 1992, e privatizada, já no ano seguinte, no governo de Itamar Franco. (CSN, 2011)

ao Porto Suape (PE); 4 - Salgueiro (PE) a Missão Velha (CE); 5 - Missão Velha (CE) ao Porto de Pecém (CE). E, para facilitar a execução da obra, foi subdividido em lotes (ARCADIS, 2008, p. 14). Essa pesquisa foi desenvolvida no estado do Ceará, no trecho 5, MVP (Missão Velha-Porto do Pecém), que interliga os municípios de Missão Velha a São Gonçalo do Amarante, no Porto do Pecém.

Ao estudar sobre a Transnordestina tenho três condições espaço-temporal. A primeira compreende os municípios onde ocorreram execução e finalização das obras, como é o caso do primeiro trecho, o SMV, que ficou pronto em 2009. A segunda corresponde o trecho MVP, nos municípios que conviveram com a realização de alguns processos da execução da obra, supressão vegetal e terraplenagem no período de 2014 a 2016. E a terceira, aqueles municípios onde não houve nenhuma intervenção.

Deste modo, optei trabalhar com o município de Iguatu, inserido na segunda condição apresentada e está entre os municípios do trecho MVP, que foram interceptados pela obra, apresenta uma infraestrutura e localização favorável, na região Centro-Sul do Estado, bem como, se destaca como principal pólo econômico da região a que pertence, com foco na agropecuária e na produção industrial, ficando entre os dez maiores Produto Interno Bruto (PIB) per capita do Ceará.³

Iguatu desenvolveu seu território graças à expansão da Rede de Viação Cearense, em 1910 e nos tempos áureos do plantio de algodão em larga escala na década de 1970, tendo ainda a ferrovia como importante meio de transporte e circulação.⁴ Com a perspectiva de chegada de um novo projeto ferroviário, o município retoma ao passado, como referência do desenvolvimento que ocorreu, porém, sob outros moldes do processo de acumulação do capital, através de diferentes agentes e com disputas territoriais, tendo o Estado e a iniciativa privada como precursores desse processo, em prol, do agronegócio, da mineração e da siderurgia. Em outras palavras, Iguatu tem seu território usado por ações passadas, já cristalizadas em objetos e preceitos, e as ações presentes que lhes conferem sentido a algo preexistente. (SANTOS & SILVEIRA, 2006; SILVEIRA, 2010).

³ Conforme o IPECE Informe nº 142 – Dezembro/ 2018 – “PIB dos Municípios Cearenses em 2016”, o desempenho de Iguatu com relação ao PIB foi puxado pelos setores de Agropecuária (R\$ 109.948 milhões), Indústria (R\$ 117.569 milhões) e Serviços (R\$ 1.035.364 milhões), estando entre os 15 maiores PIB do Estado do Ceará, sendo o único município da região Centro Sul a constar na lista.

⁴ Para maior conhecimento, ver dissertação “A Geografia Histórica de Iguatu: Uma análise da cultura algodoeira de 1920 a 1980”, do autor Átila de Menezes Lima.

Ao mesmo tempo, ao analisar onde o projeto será executado e hoje se encontra parado⁵ e completamente abandonado, observo que são atingidos diferentes imóveis, o que gera algumas inquietações sobre qual o posicionamento desses proprietários frente à execução da ferrovia, quais foram e são as expectativas da população local, da região adjacente em relação à obra, a valorização e uso da terra, na perspectiva de geração de emprego, movimentação de capital e quais impactos socioterritoriais são percebidos.

Assim, apresento como problemática: O que a execução desse projeto ferroviário desencadeou no município de Iguatu/CE e que tipo de organização e interação espacial ela poderá ocasionar frente ao processo de integração e promoção de desenvolvimento a escala local e nacional?

Este questionamento permite elencar alguns objetivos que pretendo alcançar com o desenvolvimento desta pesquisa. Objetivo principal: analisar os impactos socioterritoriais no município de Iguatu/CE com a execução da ferrovia Nova Transnordestina. Objetivos específicos: caracterizar os impactos sociais, políticos e econômicos da estrada de ferro; Estudar as mudanças deste projeto ferroviário na dinâmica da vida social local e por fim, discutir as principais questões de desenvolvimento e integração territorial que expliquem a execução do empreendimento.

Justifico este estudo a partir da perspectiva de que após doze anos do início das obras da Nova Transnordestina, o pouco que foi construído encontra-se inativo e o que vinha sendo construído, ocorre de forma lenta devido à escassez de verbas advindas dos recursos privados, federais, a falta de controle e fiscalização das instituições competentes, conforme veremos no capítulo 3. Porém, embora devagar, ocorreu uma movimentação na dinâmica local, desde a criação de empregos, aluguéis de imóveis, equipamentos para obra, mas, sobretudo, a desterritorialização⁶ decorrente dos processos desapropriatórios, as limitações e

⁵ Em janeiro de 2017, o TCU - Tribunal de Contas da União mandou suspender todas as liberações de recursos do Finor - Fundo de Investimentos do Nordeste, do FNE - Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste, do FNDE - Fundo de Desenvolvimento do Nordeste e do BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, após análise preliminar que identificou riscos a continuidade da obra. Esta suspensão de repasses de recursos deve continuar até que se esclareçam dúvidas, sobretudo, quanto à apresentação orçamentária e parcelas de obra já executada e a regular aprovação pelos órgãos competentes (Acórdão 67/2017 – TCU – Plenário; Processo: 012.179/2016-7 em sessão realizada em 25/01/2017).

⁶ Me refiro ao conceito utilizado por Rogério Haesbaert.

interferências de acesso provocadas pela execução da obra e principalmente, a inviabilidade total ou parcial do uso das propriedades para atividades agropecuárias.

Ao refletir sobre a relevância desta pesquisa, decorre a importância do modal ferroviário, sobretudo a magnitude de suas repercussões espaciais. Assim, sobre os aspectos teóricos e metodológicos desta pesquisa, informo que esta se insere na constituição e reconstrução de saberes relacionados à infraestrutura e à chamada Geografia da Circulação, Transportes e Logística, que é pouco discutida no âmbito da ciência geográfica e as estratégias de ocupação, controle e integração territorial. À sociedade, o entendimento dos processos sociais, políticos e econômicos que grandes projetos, como a Nova Transnordestina possam vir a desencadear.

Para isso, utilizei o método dialético, busco apresentar uma análise dos diferentes processos voltados ao desenvolvimento das relações capitalistas, problematizando o planejamento e o desenvolvimento, a produção e reprodução do capital envolto à execução deste Grande Projeto e suas implicações no território. Afinal, foi através dos sistemas de transportes que pouco a pouco se expandiu a produção, comércio, os fluxos e, principalmente a circulação geográfica do capital, e com a Nova Transnordestina não é diferente.

Além disso, atualmente, importantes discussões vêm sendo realizadas no campo econômico relacionado aos processos de produção e de consumo que afetam o território e, conseqüentemente, só são possíveis com a mobilidade geográfica do capital que ocorre através das redes de comunicação estabelecida entre diferentes modais que permitem tanto o capital circular como também, as pessoas, mercadorias e informações. Conseqüentemente a circulação de forma mais ágil e com um retorno financeiro mais rápido é um dos propósitos da logística. Por isso, ensina Marx (2005)

quanto mais são ideais as metamorfoses da circulação do capital – isto é, quanto mais se torna o tempo de circulação = zero, ou mais se aproxima de zero – tanto mais funciona o capital e tanto maiores se tornam sua produtividade e a produção da mais-valia. (Marx, 2005, p.140)

David Harvey (2006), através de uma reconstrução da teoria marxista, realizou uma caracterização atual sobre a mobilidade geográfica do capital, que segundo ele, produz valor na medida em que economicamente, influi na condição

especial que o capital produz. Apontando que a circulação está conectada à interpretação do movimento físico, desde o lugar de consumo, e que também está relacionada ao custo do tempo despendido para a circulação, onde os transportes vendem mudança de localização, ou seja, produzem a circulação geográfica do capital.

Conforme Santos e Silveira (2006), a circulação passou a presidir a produção, que por si só, não basta, é necessário colocá-la em movimento. Essa circulação ocorre no espaço, incorporando novos territórios, a partir do momento em que há uma necessidade de expansão geográfica do capital, em resposta a uma reestruturação ou forma de atender às novas demandas das organizações.

Lencioni (2017) aponta ainda, que a relação entre essas formas e o conjunto do processo de produção e circulação do capital não se dá de maneira imediata, mas na medida por aquilo que Marx determinou de condições gerais de produção, dando como exemplo, as rodovias, *ferrovias*, oleodutos, redes de informação e até mesmo os bancos. Descrevendo que eles

São meios de circulação (de bens, de dinheiro) que articulam um dado processo imediato de produção ao conjunto da produção e circulação do capital em geral. Constituem equipamentos coletivos de consumo que se integram diretamente à reprodução do capital. (LENCIONI, 2017, p. 74 e 75)

Para tal, o capital na medida em que passa a incorporar novos territórios, permite ou força a territorialização, a desterritorialização e a (re) territorialização⁷, através de fixos (portos, hidrovias, *ferrovias*, aeroportos, rodovias, entre outros).

Compreendo ainda que os transportes e os demais meios de comunicação são parte importante da organização, produção e reprodução do espaço. O que faz pensar sobre a circulação sob o modo capitalista de produção, a fim de pensar a ferrovia Nova Transnordestina como parte desse momento em que a mais-valia é realizada, novamente transformada em dinheiro a partir do momento em que se traz à tona, outra vez a proposta de construção de um projeto ferroviário e a apropriação de uma malha já existente e os movimentos sociais envolvidos a este processo. O que proporciona um movimento circular e porque não dizer, contínuo,

⁷ Ver “O Mito da Desterritorialização: Do fim dos territórios à multiterritorialidade” de Rogério Haesbaert (2004)

cíclico, que atende aos interesses e necessidades do capital e dos indivíduos envolvidos, provocando assim modificações espaciais e conseqüentemente territoriais.

Como forma de contribuir à fundamentação teórica desta pesquisa, coletas documentais e geocartográficas foram realizadas durante visitas à Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará e à Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel - Espaço Estação, além do acesso a relatórios e estudos técnicos nas páginas *online* do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA) e Ministério do Meio Ambiente (MMA). Notícias sobre a TLSA e o grupo CSN foram realizadas diariamente. Procurei a Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará (SEINFRA), órgão que esteve à frente do processo de desapropriação no estado do Ceará para ter acesso ao projeto da ferrovia no município de Iguatu e ter como referência, a Planilha de Acompanhamento das Desapropriações de responsabilidade do Ministério dos Transportes (MT), Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, solicitada e disponibilizada pela SEINFRA, que apresenta informações (proprietários, estacas) sobre os 191 laudos de Iguatu.

De importante contribuição a esta pesquisa estão os dados empíricos coletados durante os dois trabalhos de campo realizados. No dia 2 de setembro de 2017, participei em Fortaleza/CE do lançamento do Plano Ceará 2050⁸, projeto de planejamento em longo prazo estabelecido pelo Governo do Estado do Ceará e do seminário “O Ceará que Será em 2050”, uma extensão desse plano estratégico, onde debateram no eixo infraestrutura sobre a Transnordestina e resolvi participar do mesmo seminário voltado às regiões de Planejamento, quando ele acontecesse no município de Iguatu.

Assim, o primeiro trabalho de campo desta pesquisa ocorreu no período de 5 a 9 de junho de 2018, de forma “estratégica”, tendo em vista que neste período, ocorreu em Iguatu, o Seminário do Plano Ceará 2050 da Região Centro-Sul, com a

⁸ O Plano Estratégico de Desenvolvimento de Longo Prazo – Ceará 2050 tem o objetivo de traçar estratégias para acelerar o crescimento econômico estadual nas próximas três décadas e atender, de forma mais eficiente, às expectativas da sociedade pela oferta de serviços essenciais – saúde, educação, abastecimento de água, segurança pública e geração de emprego e renda. Pensar o futuro do Ceará em curto, médio e longo prazo. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2017/09/29/ceara-2050-governador-lanca-plano-para-o-desenvolvimento-do-estado-nas-proximas-tres-decadas/>. Acesso em: 20 jan. 2019.

participação de diferentes entidades, associações e secretarias de Iguatu e municípios adjacentes.

Em Iguatu, agendei reuniões e conversa com instituições que a meu ver, eram importantes escutar no processo desta pesquisa, entre elas a Prefeitura Municipal de Iguatu, Secretaria de Infraestrutura, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Federação das Associações Comunitárias do município de Iguatu (FECIC), Secretaria de Agricultura e Pecuária de Iguatu e o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Iguatu. E, neste mesmo período, percorri todo o território de execução do projeto, observando, conversando aleatoriamente com moradores e fotografando.

O segundo trabalho de campo aconteceu no período de 27 de junho a 01 de julho de 2018 onde participei de reuniões agendadas anteriormente e conversei com pessoas diretamente atingidas e residentes próximos a área da faixa de domínio do projeto da Nova Transnordestina, compreendidos em sete localidades dos distritos Alencar e Suassurana.

Na fase de análise dos dados, organizei discussões e opiniões pertinentes às informações obtidas em relatórios, documentos oficiais, palestras e informações verbais dos trabalhos de campo. Sobre estas, esclareço que no intuito de proteger as pessoas, cargos da administração pública e informações dadas, e, sobretudo, por não obter a autorização de todos para gravação ou filmagem delas, elas estarão identificadas com nomes de Estações Ferroviárias do Estado do Ceará.

A escolha do título deste trabalho é oriunda da fala de uma das pessoas com as quais conversei durante a realização dos trabalhos de campo. O termo “atraso”, “trilho do atraso” utilizado, se refere ao adjetivo empregado por ele ao descrever o que a construção dessa nova ferrovia representou em sua vida e na dos demais atingidos. Informo ainda, que embora diferentes autores⁹ trabalhem com o conceito de atraso, aqui, ele está relacionado ao sentimento de indignação com a execução da obra.

A conversa que tive com essa pessoa, serviu para reflexão, para abertura de ideias e considerações a serem tomadas durante todo o processo de escrita e

⁹ Entendo que o atraso é um dos temas de compreensão do Brasil, e logo, da dinâmica da formação social e territorial do país. Para maior aprofundamento conceitual, trago como sugestões “O Poder do Atraso” de José de Souza Martins; “Geografia: Pequena História Crítica” de Antônio Carlos Robert de Moraes; A “Geografia Social” de Sílvio Romero.

finalização deste trabalho. Embora ela tenha acontecido em 2018, e o foco da pesquisa seja a construção da Nova Transnordestina, me permitiu pensar em todas as nuances que envolvem esse projeto nacional, que surgiu desde a época imperial, e sintetiza todo o contexto e dualidade necessários ao entendimento do processo de construção desta pesquisa. E, por essa importância, decidi considerar o termo no título dessa dissertação, que está estruturada em cinco capítulos.

O primeiro se refere a esta introdução. No Capítulo 2, *O Brasil e as ferrovias* faço a evolução do transporte ferroviário no Brasil, no Ceará, e conseqüentemente, da origem da proposta da Ferrovia Nova Transnordestina.

No Capítulo 3, escrevo sobre a proposta de *O Projeto Nacional Transnordestina*. Neste capítulo apresento como se constituiu todo o processo para a aprovação e indicativo de viabilidade econômica e da alteração do Projeto Transnordestina.

Esclareço que o uso da expressão “Nova Transnordestina” ao longo dessa pesquisa reflete no entendimento que as pessoas com as quais conversei durante a coleta de dados, pesquisas e em campo, tem para a ferrovia nova, em construção, com obras paralisadas. Bem como, pelo mesmo uso, nos relatórios do Tribunal de Contas da União (TCU), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ao utilizar apenas Transnordestina, há um direcionamento das pessoas para aspectos que compreendem a empresa Transnordestina Logística S.A. ou a “estrada velha” – Linha Sul sob responsabilidade da Concessionária, antiga Estrada de Ferro de Baturité (EFB).

O capítulo 4 teve o foco nos *Os Impactos Socioterritoriais da Nova Transnordestina no município de Iguatu, Ceará*. Apresento uma análise do desenvolvimento do município de Iguatu com a instalação da ferrovia, à época a Rede de Viação Cearense (RVC) e em momento posterior, as mudanças e a espera da ferrovia, agora a Nova Transnordestina. Onde, contextualizo a chegada do velho e do novo na constituição de velhos e novos movimentos socioespaciais e conseqüentemente, socioterritoriais¹⁰ ocorridos no município, no período de 2007 a 2016.

A temática proposta neste trabalho surgiu após notícias e observações de atividades desenvolvidas para a construção da Ferrovia Nova Transnordestina. Em

¹⁰ Ver “Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais” de Bernardo Mançano Fernandes (2005).

2016, quando decidi tentar retornar à academia, após meu afastamento em 2011 (ano em que concluí minha graduação), me veio à mente alguns impactos que a construção dessa nova malha ferroviária poderia ocasionar, o que resultou no desenvolvimento de um Projeto sobre ela e que trago aqui, algumas considerações, através desta dissertação. Assim, desejo que vocês, leitores, tenham uma boa viagem!

2 O BRASIL E AS FERROVIAS

O desenvolvimento do capitalismo além de responder a um processo contraditório de reprodução capitalista ampliada do capital, seu modo de produção não está voltado apenas a produção em si, mas também à circulação de mercadorias e a troca destas por dinheiro e vice-versa (OLIVEIRA, 2007).

Nesse contexto, a sua função estratégica do estabelecimento de uma estrutura viária promove mudanças nas atividades econômicas, influenciando até mesmo, nas relações sociais de produção. O desenvolvimento ferroviário mundial mostra que a construção de ferrovias depende da conjuntura vivenciada por cada país em meio ao avanço do capitalismo, tendo o Estado como o interessado em ampliar suas redes de comunicação e de circulação, através da dependência de sociedades ou acordos financeiros. No Brasil, não foi diferente, a expansão do capitalismo está relacionada com as diferentes vias de circulação oriundas desde o começo da colonização portuguesa.

Milton Santos ao discutir sobre a natureza do espaço geográfico, a definiu como um conjunto de fixos e fluxos (SANTOS, 1996). Destacou a mesma, em momento posterior como um conjunto de configurações espaciais e dinâmicas sociais, sendo este, indissociável, complementar e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 1996a). As ferrovias são “fixos”, que enquanto objetos técnicos, ganharam espaços sobre o meio, contribuindo para a modernização e conseqüentemente, ampliando as relações sociais através das inter-relações espaciais.

Em sua obra “Espaço & Método”, Santos (1992) explicou que é inseparável a noção de espaço da idéia de sistemas de tempo, tendo em vista que a cada momento da história, independente da escala, as diferentes ações e variáveis dependem das condições do sistema temporal. “O espaço, considerado como mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na atualidade.” (SANTOS, 1992, p. 22). Porém, ressalta que não devemos analisar de forma igualitária as questões da atualidade como respostas ao que se vivenciou no passado. Devemos ter o cuidado e entendimento, que o “conjunto de variáveis” muda com o passar dos anos, ganhando novas características, novos atributos.

Sob este contexto, o autor divide a história do espaço geográfico em três períodos: natural, técnico e o técnico científico-informacional (SANTOS & SILVEIRA, 2006). O primeiro período corresponde ao tempo histórico geográfico anterior à Revolução Industrial, ou seja, anterior ao século XVIII, onde, a natureza comandou as ações humanas e havia a escassez de instrumentos necessários ao domínio desse mundo natural.

A partir do século XVIII, após a Revolução Industrial, o meio técnico passou a existir e o ser humano começou a produzir objetos técnicos com autonomia de funcionamento. O período técnico corresponde inicialmente a emergência do espaço mecanizado. Em um segundo momento, a manifestação da industrialização e a mecanização da circulação. E em um terceiro momento, a integração do mercado e do território, através de meios de transportes como ferrovias e estradas rodoviárias, dos pontos e manchas, arquipélagos existentes no país.

O terceiro período apresenta duas fases. A primeira ocorreu no século XIX, com a Segunda Revolução Industrial, onde os objetos técnicos passaram a contar com a ciência, novas tecnologias e novas formas de organização, não só para a produção material, como também para a energia e transportes. E a segunda, no século XX, após a Segunda Guerra Mundial, quando ocorreu a Terceira Revolução Industrial, que se desenvolveu no contexto da Guerra Fria, e ocasionou o avanço nas telecomunicações, que se consolidaram na década de 1990, com a criação da internet.

Nesse contexto, os objetos técnicos dotados de ciência e tecnologia passaram a conter informação. Assim, o ser humano se inseriu no período técnico-científico-informacional, que se materializou na expressão geográfica da globalização e da modernização do campo e da cidade.

Nesse período a circulação seja ela de idéias ou valores terá papel fundamental, tendo em vista que a natureza fica passível de uso, direto ou indireto, econômico e político. Pois, expande-se o trabalho intelectual e a circulação do capital à escala mundial. Há uma maior acumulação do capital, maior concentração da economia, as firmas ganham maiores dimensões, passam a produzir mais e depender de fixos que apresentem uma dimensão capaz de atender a demanda produtiva e também, se gera uma dependência do trabalho em relação ao capital e o conhecimento, a ciência torna-se uma força produtiva direta (SANTOS, 1992).

Para Milton Santos, o espaço geográfico é uma instância social. Esse espaço é caracterizado atualmente pelo período e meio técnico-científico-informacional, onde a sua natureza é a forma-conteúdo. A integração entre formas, estruturas, processos e funções, como também, na inseparabilidade entre produção, distribuição, troca e consumo, abrangem a sua totalidade, necessária para o entendimento de outras duas escalas, a do cotidiano e a formação socioespacial.

Conforme Santos (1978), os marxistas trouxeram os conceitos de modo de produção e de formação social. Porém, em sua compreensão, não há uma formação social que também não seja espacial. Deste modo, ele destacou a estrutura espacial da sociedade, denominando as particularidades do modo de produção capitalista e de formação socioespacial. Ou seja, cada sociedade tem sua própria formação socioespacial e seu próprio espaço. No caso do Estado, ele é a formação socioespacial e é constituído por governo, povo, soberania e território. Sendo o último, o espaço geográfico dele.

Para Santos (1978), o território não é organizado somente pelo Estado, como também, não está restrito, à dimensão política do espaço. Ele não é apenas um espaço delimitado pelas suas relações de poder, há também o uso e apropriação do território por outros agentes, que além do poder, estabelecerão relações econômicas e simbólicas (HAESBAERT, 2004; SOUZA, 2013).

Raffesttin (1993) entende o território como um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações, formado por diferentes territorialidades, uso e apropriação do espaço, de diferentes agentes. Para ele o território também é formado por superfícies que são as estruturas econômicas, políticas e culturais, por linhas (as redes) e por pontos (os lugares).

A relação entre território, redes e lugares também é discutida por Milton Santos. Nesse contexto, para o autor, não é o território em si a categoria de análise social, mas, o território usado (SANTOS, 1992), sinônimo de espaço geográfico (SANTOS & SILVEIRA, 2006). Ele dá ao território um status de escala geográfica. Nesse sentido, o território usado é simultaneamente material e social, composto por uma dialética, como o espaço geográfico. O território-forma é o espaço material e o território usado é o espaço material mais o espaço social. O território usado é constituído pelo território forma, o espaço geográfico do Estado e seu uso, a apropriação, produção, ordenamento e organização pelos diversos agentes que o compõem: as firmas, as instituições, próprio Estado e as pessoas.

As empresas privadas, sociedades anônimas, de economia mista ou limitadas que têm a função de produção, distribuição, troca e consumo de mercadorias e serviços representam as firmas. Enquanto as instituições que produzem normas, ordens e informações são os órgãos estatais, as associações, as organizações filantrópicas e as organizações não governamentais. As pessoas são os seres humanos em geral, a população ou parte dela que compõem as firmas e as instituições (SANTOS, 1992).

Quando impõem suas normas, suas ordens e suas informações à sociedade, as firmas também se tornam instituições. Que por sua vez, também podem atuar como firmas, no caso das empresas estatais, ou serem compostas por firmas. As pessoas podem também atuar como firmas nos processos de produção, distribuição, troca e consumo, além de agirem como instituição, quando exercem sua cidadania no cotidiano. Todos esses agentes produzem e/ ou fazem uso das infraestruturas.

O uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, juntamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico. (SANTOS & SILVEIRA, 2006, p. 21)

As ferrovias são uma dessas infraestruturas e nos permite, de maneira privilegiada, entender a história da constituição territorial brasileira, do Nordeste e do Ceará. Como fenômenos técnicos nos ajudam entender os contextos, atores e a visualização da evolução dos fatos, sempre permitindo estabelecer o que é novo no espaço e como se combina com o que já existia ou existiu. (SANTOS & SILVEIRA, 2006; SILVEIRA, 2010). Sobre estes aspectos, busco apresentar neste capítulo “*O Brasil e as ferrovias*”, um histórico da implantação das primeiras ferrovias brasileiras até o ano de 2016.

2.1 As ferrovias no Brasil

O sistema ferroviário chegou ao Brasil em um momento em que ocorriam mudanças na política, na economia e também na estrutura mundial, marcada pela constituição dos Estados Modernos, por projetos de modernização dos territórios, sobretudo aqueles de caráter expansionista. Aqui, as áreas isoladas do território desenvolviam atividades econômicas que pouco se comunicavam entre si e a lógica de mercado passava a ganhar força, conforme a produção.

Além disso, uma estruturação social, constituída a partir das reformas econômicas promovidas com a ruptura de um antigo sistema de produção econômica, favoreceu ao surgimento de novas formas de relações de trabalho e produção instituídas pelo capitalismo.

Há um consenso de ordem factual, entre os estudiosos do assunto, no sentido que a implantação das ferrovias no Brasil (a partir do século XIX) correspondeu às necessidades do que Paul SINGER (1970 e 1974) chama de *economia colonial*, isto é, uma economia basicamente voltada para as exportações e onde os seus limites históricos não coincidem necessariamente com os da *sociedade colonial*. (RIOS *apud* BLOCH, 2002, p. 15)

O fato é que a expansão do capitalismo transformou os tradicionais padrões familiares em modos dinâmicos e impessoais de produção. E, colocou em evidência um processo de segmentação da sociedade, à burguesia e seus interesses, tornando estes, fatores que a colocam em controle do funcionamento do aparato estatal. A evolução que ocorreu com a manifestação do capitalismo mostrou a concepção de um modo de vida baseado na modificação de valores, na reestruturação das relações sociais e políticas, assim como da própria instrumentalização do aparato estatal para o exercício do poder, gerando assim uma luta constante entre valores que se contrapõem.

A chegada das ferrovias no Brasil, em 1850, advém de vários interesses das classes dominantes da época. Se em um contexto geral, objetivava a expansão territorial, por outro lado, havia os interesses locais, voltados à ampliação econômica, sobretudo visando o escoamento das safras de café das grandes fazendas, tendo em vista a insuficiência de meios de transporte existentes.

FAUSTO (2002) destaca que

as maiores iniciativas de construção de estrada de ferro decorreram da necessidade de melhorar as condições de transporte das principais mercadorias de exportação para os portos mais importantes do país. Era preciso superar os inconvenientes resultantes dos caminhos precários, das cargas em lombo de burro que encareciam custos e dificultavam um fluxo adequado dos produtos. (FAUSTO, 2002, p. 109).

Sob este contexto da resolução do sistema de transporte, importante para processo de modernização que se almejava a burguesia agrária cafeeira, em 1854, inaugurou-se o primeiro trecho de linha férrea no Brasil, entre o Porto de Mauá e a cidade de Fragoso, no Rio de Janeiro, executada pelo Barão de Mauá, o grande empresário e banqueiro Irineu Evangelista de Souza. Planejada para ter 14 km, só foi concluída em 1886, após atravessar a Serra do Mar, e chegar a Petrópolis.

Inicia-se assim, a sucessão dos meios geográficos brasileiros, usado por Santos & Silveira (2006). Adentramos ao “meio técnico” no processo de periodização do território brasileiro, onde se “testemunha a emergência do espaço mecanizado”. Em 1864, construiu-se a Ferrovia Pedro II, considerada a primeira linha férrea do Brasil, posteriormente chamada de Central do Brasil, interligando as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo pelo Vale do Paraíba, grande região cafeeira, destacando assim, os interesses das classes dominantes na construção destas linhas. E em 1875, ocorre a extensão desta linha até Minas Gerais.

A partir da constituição desta primeira linha, o modal ferroviário ganhou visibilidade, inclusive para as diversas classes sociais, tendo em vista que se adotou não só o transporte de cargas, como o de passageiros, embora separados por classes, conforme os custos que cada pessoa poderia arcar. Percebe-se também nesse momento, a influência da regulação das relações de produção, tanto dos meios de produção como dos produtos quanto à distribuição, o trabalho e as formas sociais de organização.

Em razão da divisão social do trabalho, a sociedade se organiza entre aqueles que têm condições financeiras e possuidores dos meios de produção e aqueles que não os tem. A classe dominante e a classe dominada, onde o Estado aparece como regulador dos interesses da classe dominante e para isso, desenvolve inúmeros aparatos para garantir a estrutura da produção, através do que MARX (2005) denomina de “infraestruturas” e assim, vai condicionando o desenvolvimento de ideologias e regras sejam elas políticas, econômicas, culturais

ou religiosas, assegurando assim, os interesses daqueles que detêm os meios de produção.

Figura 1 - Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil em Campo de Santana - Rio de Janeiro em 1899



Fonte: Instituto Moreira Sales

Neste mesmo processo, ocorre a construção das linhas férreas de Mauá em 1886 e Dom Pedro II em 1864 sem estudos prévios, bem como, inúmeras outras ferrovias, em diversas áreas das províncias do país, como por exemplo, a Recife - São Francisco, Bahia - São Francisco, Natal - Nova Cruz, Baturité, Sobral, Paulo Afonso, entre outras, foram construídas de forma desorganizada. Tudo isso, em decorrência da falta de um Plano Nacional de Viação e de um órgão específico, regulador.

Cabe ressaltar que no período imperial, alguns Planos de Viação foram elaborados, porém nenhum deles foi implementado. Sousa Neto (2004) expõe que essa execução não ocorreu por falta de conhecimento geográfico sobre o território brasileiro, e sim, pelos interesses das classes dominantes. E aponta está no caráter especulativo da propriedade da terra no Brasil, problema ainda existente, o cerne da compreensão do arcaísmo da modernização do Estado brasileiro.

Está na resistência à modernização a chave para a compreensão do motivo pelo qual os planos foram retardados ou relegados em seus objetivos. Não havia ainda um amplo interesse na substituição do trabalho escravo pela mão de obra assalariada, estimulada pela

migração; as terras não podiam ser distribuídas e sua expansão deveria limitar-se à incorporação ao latifúndio, não podendo ser democratizadas através da colonização. (SOUSA NETO, 2004, p. 179)

Dessa forma, as ferrovias foram construídas com o objetivo de transportar as mercadorias do interior ao litoral para exportá-las através dos principais portos. O que permitiu as cidades se beneficiarem economicamente, aumentassem o seu comando sobre o espaço regional através das novas formas de participação do país na fase industrial do modo de produção capitalista.

Logo após a Proclamação da República, em 1889, foram elaboradas diretrizes para continuação do programa de implantação da malha ferroviária brasileira, bem como, reordenar a já existente, tendo em vista que os ingleses, primeiros responsáveis pela execução do modal ferroviário, pensando em seus interesses, expandiram a malha ferroviária sem favorecer interligações futuras entre outras ferrovias. A partir dessas diretrizes, várias linhas foram implantadas, de modo estratégico, para a defesa das fronteiras, e para concluir a interligação entre o sul e sudeste, e o nordeste.

Com o governo de Washington Luís (1926-1930) iniciou-se o rodoviarismo no Brasil com projeção de estradas no interior paulista e em direção ao Porto de Santos. Em 1928, a construção de duas importantes rodovias, a Rio-Petrópolis e a Rio-São Paulo, aliado a criação da Polícia Rodoviária Brasileira, como um mecanismo de instituição das rodovias no Brasil e do Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federal.

No Brasil, a intervenção do Estado na economia não foi planejada e sim, circunstancial. A Revolução de 1930 marcou o início da estratégia das elites empresariais de passar para o Estado a parte mais pesada e mais dispendiosa do processo de industrialização do país. Inicia-se a mudança do modelo agrário-exportador para o industrial. O Estado desenvolvimentista brasileiro afirmou-se como um Estado forte, autoritário, corporativo, centralizador, burocrático e cartorial, com predomínio de políticas clientelistas (COUTINHO, 2008).

Sobre esse período, Nelson Coutinho (2006) afirma que

Costuma-se dizer que foi a partir de 1930 que ingressamos na 'modernidade', mas me parece mais preciso dizer que o movimento liderado por Getúlio Vargas contribuiu para consolidar definitivamente a transição do Brasil para o capitalismo. Depois da Abolição e da

Proclamação da República, o Brasil já era uma sociedade capitalista, com um Estado burguês, mas é depois de 1930 que se dá efetivamente a consolidação e a generalização das relações capitalistas em nosso país, inclusive com a expansão daquilo que Marx considerava o 'modo de produção especificamente capitalista', ou seja, a indústria." (COUTINHO, 2006, p.176)

Conforme os planos deste período, coube ao Estado desenvolver a indústria de base, bem como o setor energético e a estrutura viária. Dessa forma, competiu ao país construir uma infraestrutura essencial ao processo de industrialização, e assim, a promoção da integração nacional a partir da modernização. Mas, para isso ocorrer, era necessário superar as deficiências que o país já apresentava.

Na primeira metade do século XX, a percepção de que o Brasil ainda constituía um imenso arquipélago de ilhas econômicas traduziu-se na ideologia nacionalista da marcha para o Oeste e, nesta linha, os governos de Vargas e de Kubistchek consagraram a integração nacional como objetivo prioritário da política pública, por meio de grandes obras rodoviárias e da construção de Brasília. (GALVÃO 2008, p. 184-185).

Embora as deficiências estruturais que afligiam o setor ferroviário fossem reconhecidas, tornou-se inevitável a busca por modos alternativos de transportes de longa distância, o Brasil não entrou, ainda nos anos 1930, no que se poderia chamar de Era Rodoviária. Em 1934, o Plano Geral de Viação Nacional foi aprovado pelo governo e contemplava todas as modalidades de transporte. Porém, ainda conferia prioridade total às ferrovias.

A deficiência apresentada pela rede ferroviária acelerou a busca por modificações na estrutura da demanda pelos serviços de transporte em favor do rodoviarismo. Em 1937, foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) que apresentou, neste mesmo ano, um plano de viação, favorecendo a política rodoviária em detrimento à ferroviária. Porém, não ganhou repercussão.

No século XX, com o término das concessões estabelecidas no período do Império e o afastamento da iniciativa privada em decorrência dos benefícios instituídos pela Lei de Garantia de Juros¹¹, iniciam-se sucessivas transferências da

¹¹ A Lei de Garantia de Juros (Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852) autorizava a concessão da construção e exploração de ferrovias pelo máximo de 90 anos e estabelecia uma série de benefícios.

malha ferroviária para o governo federal. Além disso, as mudanças nas relações de produção e consumo, resultantes da Segunda Guerra Mundial, que levaram as lavouras de café, algodão e fumo entrar em decadência no Brasil, trouxeram inúmeros prejuízos para muitas das linhas férreas que conduziam esses produtos. Hélio Jaguaribe (1981), ao apontar as dificuldades para o estabelecimento do desenvolvimento, enfatiza que,

[...] a partir do momento em que o poder público passou a regulamentar tais empreendimentos, inclusive encampando vários deles, como foi especialmente o caso das estradas de ferro, muitas das deficiências existentes não puderam ser corrigidas, ou porque, no curso da II Guerra, não fosse possível obter os equipamentos e materiais necessários para a manutenção e expansão dos mesmos, ou porque, no período posterior, dilapidados os saldos acumulados durante a guerra, se tornasse difícil reunir os recursos em moeda estrangeira, e mesmo em moeda nacional, para tal necessários, ou ainda porque os quadros políticos e administrativos do país se revelavam, frequentemente, ineptos e desonestos. (JAGUARIBE, 1981, p.187)

Em 1951, com o Plano Nacional de Viação, as rodovias passaram a ser reconhecidas como modalidade prioritária de transporte no Brasil e tiveram evolução. Somado a isso, os territórios eram desconexos, pois a malha viária não contemplava uma integração nacional e a situação econômica de diversas estradas de ferro controladas pelo governo agravava-se. Conforme destaca Hélio Jaguaribe (1981),

As ferrovias, mal cuidadas desde antes da guerra, se tornaram imprestáveis, e, na impossibilidade de reaparelhamento, cada vez se mostram mais incapazes de atender à procura de transporte e cada vez operam em condições menos econômicas. Faltam, igualmente, os meios de transporte marítimo. (JAGUARIBE, 1981 p.182)

Com isso, em 1953, Álvaro de Souza Lima, Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, propõe ao presidente Getúlio Vargas, que sejam tomadas medidas em relação à situação em que se encontravam as estradas

A medida mais importante para o governo era a garantia de uma taxa de retorno de até 5% sobre o capital empregado na construção da ferrovia. Para isso, o governo imperial pagaria, com recursos públicos, ao investidor privado, o montante suficiente para garantir a atratividade do empreendimento. Como havia escassez de bens de capital no país e praticamente não existiam indústrias, a lei isentava do imposto de importação a compra de trilhos, outros equipamentos ferroviários e o carvão de pedra consumido na construção da estrada de ferro. Além disso, proibia a construção de outra ferrovia num raio de 5 léguas (cerca de 25 km), o que conferia ao administrador privado o monopólio do transporte ferroviário dentro da região. (CNT, 2013)

de ferro e sugeriu a criação de uma rede ferroviária federal. Porém, somente em 16 de março de 1957, o presidente Juscelino Kubitschek assina a Lei de nº 3.115, que criou a RFFSA, com o intuito de consolidar dezoito ferrovias regionais existentes¹², que tinham como objetivo principal a promoção de interesses da União no setor de transportes ferroviários. De propriedade do Governo Federal, constituída como uma sociedade de economia mista integrante da administração indireta e vinculada ao Ministério dos Transportes.

Em 1960, boa parte da carga que era transportada pelas ferrovias já havia sido transferida para as rodovias. Com a criação da RFFSA no governo de Juscelino Kubitschek, no período de 1956 e 1961, foi possível ainda, reorganizar o setor ferroviário, aglutinando as dezoito ferrovias regionais - que compreendiam aproximadamente 337 mil quilômetros - com o propósito de potencialização do investimento estatal e aperfeiçoamento da gestão e manutenção da malha existente.

A questão foi que o processo de modernização iniciado no Período Vargas, ocasionou uma concentração espacial e econômica e a expansão industrial centralizada, passava a requerer mais espaço e mercado, fora e dentro do país. Assim, com o propósito de expansão e integração do país, o presidente Kubitschek incentivou a criação de novas rodovias para o estabelecimento de relações econômicas e promoção de integração das áreas mais afastadas do território. Além de atrair as empresas internacionais do ramo automobilístico, o repasse de recursos para a promoção de novas ferrovias e a manutenção das já existentes tornou-se insuficiente.

¹² A formação da RFFSA contemplou inicial e basicamente (sem maiores alterações) estradas de ferro que se encontravam subordinadas já ao ainda vigente DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro, bem como algumas ferrovias sob regime autárquico e outras administradas m regime especial. Dos quadros do DNEF, temos as seguintes ferrovias: (1) EFMM – Estrada de Ferro Madeira Mamoré; (2) EFB – Estrada de Ferro Bragança; (3) EFSLT – Estrada de Ferro São Luiz-Teresina; (4) – EFCP – Estrada de Ferro Central do Piauí; (5) RVC – Rede de Viação Cearense; (6) RFN – Rede Ferroviária do Nordeste; (7) EFMS – Estrada de Ferro Mossoró-Souza; (8) EFSC – Estrada de Ferro Sampaio Corrêa; (9) VFFLB – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro; (10) EFBM – Estrada de Ferro Bahia a Minas; (11) – EFG – Estrada de Ferro Goiás; (12) EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina; e (13) EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Como autarquias: (14) RMV – Rede Mineira de Viação; (15) – EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil; e, (16) RVPSC) – Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Em regime especial administrativo: (17) EFL – Estrada de Ferro Leopoldina; e (18) EFSJ – Estrada de Ferro Santos a Jundiá. (Estas últimas decorrentes da recente incorporação ao governo brasileiro, finalizadas as concessões inglesas que por mais de 50 anos conduziram-nas respectivamente como Leopoldina Railway e São Paulo Railway). Fonte: Almanaque da RFFSA – Volume I – Rede Ferroviária Federal S. A. Capítulo 3: Prelúdio. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com/2009/12/rffsa-volume-i-capitulo-3.html>. Acesso em: 15 out. 2018.

Deste modo, através das estratégias de abertura e atração de capitais estrangeiros, as construções das rodovias e a promoção de empregos gerados, as ferrovias, que tiveram importância durante o período do ciclo do café, ficaram sucateadas e desprezadas pelo governo e a população. O rodoviarismo, presente nos planos de desenvolvimento dos novos governos, foi aceito como sinônimo de modernidade e inovação, pela expansão territorial e o crescimento econômico. As dificuldades que o país apresentava pelo fato de não ter interligada uma rede nacional de transportes apareceram, principalmente, com a Segunda Guerra Mundial. Com seu término e o início de uma nova era do capitalismo, acontece a transição para o meio técnico-científico (SANTOS & SILVEIRA, 2006).

Com os governos civis e militares, o Brasil deu outro passo na internacionalização da economia brasileira, acordos foram assinados para tornar mais segura a entrada de capital estrangeiro. Durante os governos militares, no período de 1964 a 1985, a política do rodoviarismo foi mantida. Neste período, programas e planos de desenvolvimento e integração regional propiciaram a construção de estradas de rodagem no Nordeste e na Região Amazônica, um exemplo dessas rodovias é a Transamazônica (BR-230), inaugurada em 1972.

Porém, nos anos 1970, o Brasil passou por crises econômicas internas e externas que se tornaram mais evidentes na década de 1980, com o descontrole da inflação e o aumento da dívida externa. Com isso, “O esforço de cinco décadas empenhado na construção da arquitetura econômico-política nacional sucumbiu à desorganização dos anos 80” (BELLUZZO, 2017).

O governo de José Sarney, entre 1985 e 1989, continuou os investimentos no rodoviarismo. Com a priorização a este modal, em 1987 iniciou a busca por capital privado para a construção de ferrovias. O período de instabilidade econômica contribuiu para a precarização do sistema ferroviário frente ao rodoviarismo, em decorrência da falta de investimentos e receitas necessárias para manutenção das ferrovias. E é, justamente neste período, que a RFFSA perde o controle financeiro e acaba adquirindo dívidas.

As condições da malha ferroviária apresentavam uma infraestrutura degradada e sem manutenção contínua. Os principais ramais que ofereciam um maior aporte econômico foram extintos e com isso, havia inviabilidade técnica e operacional, que caracterizava uma ineficiência desse sistema de transporte no

atendimento a circulação de mercadorias e passageiros, que passaram a sofrer com o déficit de trens para a demanda existente.

Em decorrência da falta de consolidação e precariedade da estrutura ferroviária e das mudanças no modelo econômico é que esta deixa, de fato, de atender as demandas necessárias de escoamento da economia industrial e passa a ser considerada como um atraso para a economia e conseqüentemente, ao processo de modernização requerido pela sociedade, especialmente a elitista, constituinte do Estado. Mendes (2009) destaca que

No processo de formação territorial do Estado brasileiro as elites tiveram a missão de utilizar o povo como instrumento político na construção do país, cujas ideias estavam voltadas para ações desenvolvimentistas. Portanto, o processo civilizatório pelo qual a população submeteu-se estava circunscrito na ideologização do Projeto Nacional imposto pelo Império brasileiro. Com a vigoração do Estado Novo a partir de 1930, o país se depara com o processo de modernização que valoriza o espaço com novos equipamentos, sistemas de engenharia e de comunicações. No entanto, viu-se o desenvolvimento do espaço enquanto o povo, expressão política da nação, continuou ocupando uma condição subalterna. E isto se agravou ainda mais com a chegada da globalização que está associada ao desmantelamento do Estado e a flexibilização da economia, fazendo perdurar até hoje a subserviência do povo a soberania do Estado. (MENDES, 2009, p. 4)

COUTINHO (2006) ao expor sobre a imposição do Estado e a incorporação da representação social por este, nos fala que

Quando a sociedade civil começa a emergir no Brasil, o que tem lugar, sobretudo a partir dos anos 1930, logo se manifesta a tendência do Estado a absorvê-la como um seu momento subordinado, o que se expressa precisamente no modo corporativo de representação dos interesses. Com isso, é favorecido o permanentemente fortalecimento do Estado e a não menos permanente tendência ao debilitamento social. (COUTINHO, 2006, p. 179)

Tudo isso acaba contribuindo para o futuro enfraquecimento das ferrovias em decorrência do fortalecimento e pressão sofrida pelo Estado pela burguesia que controlava diretamente ou não, o aparelho governamental e que tinha na proposta de modernização, que poderíamos chamar de 'nacional-desenvolvimentista', referências estrangeiras no que concerne às mudanças do sistema de transporte, com a implementação de outros modais de circulação.

Foi um eficiente instrumento de dominação e subjugamento, um agente da política de dominação mansa e de exploração sutil: o imperialismo econômico. Por conta disso, a história das ferrovias, em países como o Brasil, põe em evidência os numerosos equívocos que nortearam a sua política, os quais de difícil retificação, uma vez implantados, gravitam pesadamente sobre o corpo social, com serviços insuficientes quanto ao número, defeituosos quanto à qualidade, incorretos quanto aos traçados e, conseqüentemente, onerosos. (TENÓRIO, p.7)

No final dos anos 1980 e início dos 1990, o discurso da necessidade de um ajustamento macroeconômico dos países em desenvolvimento chega ao Brasil. Esse processo caracterizou o período chamado de neoliberal e foi marcado pela transferência de mais-valia social para o setor privado através do aparato estatal, como no caso das privatizações de setores estratégicos. O Estado, a partir do Governo Collor (1990-1992), dá abertura às importações e a modernização industrial e tecnológica, do meio técnico-científico, promovendo a estruturação, nos governos seguintes, de uma série de privatizações.

O Estado estimulado por um debate sobre o desenvolvimento e a questão nacional, envoltos a contradições sociais, vê na aliança entre a base estatal e o setor privado, sendo ele local ou estrangeiro, benefícios do processo de acumulação do capital, e assim, a resolução de inúmeros conflitos. Assim, “A década perdida dos anos 1980 revigorou a febre liberal-cosmopolita das camadas dominantes, fazendo caducar os compromissos firmados em torno do objetivo comum do desenvolvimento” (BELLUZZO, 2017).

Em decorrência desses aspectos no contexto econômico nacional, as leis e concessões efetivadas, o sistema de transporte ferroviário brasileiro acabou sendo inserido nesta conjuntura. Em 1990, o governo brasileiro adotou essas idéias neoliberais, iniciou as privatizações como parte de seu programa econômico, ao instituir o PND – Programa Nacional de Desestatização. Para o sistema ferroviário este programa estabelecia a outorga para exploração do serviço público de transporte ferroviário ou o arrendamento dos bens da RFFSA que se encontrava endividada (CNT, 2013).

Através das privatizações das empresas ferroviárias estatais, originárias da RFFSA, a partir da década de 1990, os investimentos privados realizados pelas empresas concessionárias visavam fortalecer os corredores de exportação. A expectativa da integração territorial promovida pelas ferrovias foi definida nos planos

de desenvolvimento dos governos, como os Planos Nacionais de Desenvolvimento e Planos Plurianuais, com o intuito da revalorização do sistema ferroviário.

Assim, no período de 1996 a 1998, durante o Governo de Fernando Henrique Cardoso é efetivada a transferência da segmentação do sistema ferroviário em sete malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA a novos concessionários. O processo de liquidação da RFFSA implicou na realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos. Os ativos operacionais foram arrendados às concessionárias, ficando a RFFSA, responsável pela fiscalização dos ativos arrendados até 2007, quando ela é extinta (CNT, 2013).

Algumas informações desse processo me chamaram atenção (Tabela 1). A primeira, diz respeito aos valores pagos e extensão das malhas. A segunda, a mudança das concessionárias vencedoras dos leilões e as concessionárias de hoje. E um terceiro aspecto diz respeito à localização e extensão das ferrovias.

Sobre a primeira, observo que enquanto a Malha Nordeste, com 4.679 km de extensão, foi vendida por um valor de R\$15,8 milhões de reais. Para a Malha Teresa Cristina, com apenas 169 km foi pago o valor de R\$18,5 milhões de reais. Ou seja, uma malha com menor extensão teve um valor de R\$ 2,7 milhões de reais a mais.

O mesmo aconteceu com as Malhas Sudeste e Centro-Oeste. A primeira, com 1.674 km recebeu o maior valor pago entre todas as malhas, R\$ 888,9 milhões de reais. Enquanto a Centro-Oeste, com seus 7.080 km, foi vendida por R\$ 316,9 milhões de reais, R\$572 milhões de reais a menos em relação à Malha Sudeste.

Sobre a segunda, percebo que com a exceção da Malha Sudeste que foi arrendada pela MRS Logística S.A, todas as demais Concessionárias sofreram alteração, foram vendidas, sofreram cisões e/ou arrendamento. A CFN sofreu cisão e hoje responde por FTL e TLSA. As malhas Sul, Paulista e Centro Oeste, arrendadas por três concessionárias distintas, hoje fazem parte do grupo América Latina Logística S.A. (ALL) e a Malha Oeste, arrendada pela Ferrovia Novoeste, hoje pertence ao Grupo Brasil Ferrovias S/A, constituída por três empresas, a Novoeste, Ferronorte e Ferroban.

A terceira informação, diz respeito à localização e extensão territorial das malhas. Noto que a centralização das ferrovias nas regiões Sul e Sudeste, decorrente dos processos econômicos do passado se constituíram como fatores

dessa Região Concentrada (SANTOS & SILVEIRA, 2006) e visualiza-se a importância econômica dada a elas, através dos valores pagos e dimensão das principais cargas transportadas.

Tabela 1 - Subdivisão da RFFSA por malhas regionais e informações gerais após o leilão do Programa de Desestatização

SUBDIVISÃO DA RFFSA POR MALHAS REGIONAIS E INFORMAÇÕES GERAIS APÓS O LEILÃO DO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO						
Malha	EXTENSÃO	CONCESSIONÁRIA VENCEDORA	CONCESSIONÁRIA HOJE	VALOR PAGO (EM MILHÕES)	PRINCIPAIS CARGAS	CARACTERÍSTICAS GERAIS
Malha Nordeste	4.679 km	CFN	FTL	15,8	Derivados de Petróleo, Álcool, Alumínio, Açúcar, Milho e Trigo.	Ceará, Maranhão, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe.
Tereza Cristina	169 km	Ferrovia Teresa Cristina	FTC-Ferrovia Teresa Cristina S.A.	18,5	Carvão Energético	Interliga as minas de carvão da região de Criciúma, as usinas termoeletricas do município de Capivari ao Porto de Imbituba, em Santa Catarina.
Oeste	1.621 km	Novoeste	Grupo Brasil Ferrovias S/A (Novoeste/ Ferronorte/ Ferroban)	62,36	Derivados de Petróleo, Grãos (Soja e Farelo), Minério de Manganês, Ferro e Cimento.	Interliga Bauru, em São Paulo a Corumbá, no Mato Grosso do Sul
Malha Sul	6.586 km	Ferrovia Sul-Atlântico	ALL - América Latina Logística S.A (Ex-Ferrovia Sul-Atlântico)	216,6	Grãos, Farelos, Derivados de Petróleo, Álcool, Adubos, Cimento, Fertilizantes, Calcário.	Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul
Paulista	4.236 km + 900 km de linhas em pátio;	Ferroban	ALL - América Latina Logística S.A (Malha Paulista)	245	Aço, Açúcar, Adubo, Álcool, Alumínio, Amônia, Arroz, Bauxita, Cal, Carvão, Cimento, Cítricos, Clíquer, Contêineres, Coque, Diesel, Escória, Farelo, Feijão, Ferro, Fosfato, Gasolina, Madeira, Milho, Minério, Óleo vegetal, Óleos combustíveis, Papel, Pellets, Soja e Trigo.	Interliga o interior paulista e as regiões do Triângulo Mineiro e do Sudoeste de Minas à Região Metropolitana de São Paulo e ao Porto de Santos. Nesse trajeto, a malha interliga as ferrovias Sul Atlântica, Centro Atlântica e Novoeste.
Centro-Leste	7.080 km	FCA - Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	ALL - América Latina Logística S.A (Ex-Ferrovia Centro-Atlântica)	316,9	Derivados de Petróleo, Calcário, Cimento, Farelo de Soja, Álcool e Ferro Gusa.	Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Rio de Janeiro.
Sudeste	1.674 km	MRS Logística	MRS Logística S.A.	888,9	Minério de Ferro, Cimento, Produtos Siderúrgicos, Carvão, Ferro Gusa, Calcário e Areia.	Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Fonte: Inventariança da extinta Rede Ferroviária Nacional S. A (RFFSA). Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/index.htm>. Acesso em: 12 jan. 2019.

Quando ocorreu a extinção da RFFSA, o país ainda se encontrava sob um processo de ajuste macroeconômico mantido pelo governo Lula (2003-2011). Tendo recebido o setor de transporte com ineficiência, houve a instituição em 2003 do Plano de Revitalização das Ferrovias, em 2004, a Agenda Portos e, em 2005, o Programa Emergencial de Segurança nas Rodovias, o que contribuiu para o crescimento da economia e do comércio exterior.

Em publicação realizada em 2004, no jornal *Folha de São Paulo*, durante o primeiro mandato de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006), cujo título era “O novo desenvolvimentismo”, Luiz Carlos Bresser Pereira, ex-ministro da Reforma do Estado, defendia uma estratégia de desenvolvimento nacional para romper com o neoliberalismo. Segundo ele, o neodesenvolvimentismo se diferenciaria por uma maior abertura do comércio internacional, maior investimento privado na infraestrutura e maior preocupação com a estabilidade macroeconômica.

Para Bresser-Pereira (2004), à época, o mercado e o setor privado tinham um papel maior do que tiveram entre 1930 e 1980 e com isso, a forma do planejamento deveria ser menos sistemática e mais estratégica ou oportunista, visando permitir que as empresas nacionais competissem na economia globalizada.

Aloísio Mercadante Oliva (2010) explica que esse período combina crescimento econômico e distribuição de renda e que a constituição do neodesenvolvimentismo no Brasil aconteceu através do aperfeiçoamento das instituições republicanas, da expansão dos direitos econômicos e sociais da população e, sobretudo, da incorporação de expressivas reivindicações dos movimentos sociais nas políticas do Estado brasileiro. O fato é que a ruptura do neoliberalismo para o novo desenvolvimentismo não aconteceu de imediato, tendo o governo de Lula, no período de 2003 a 2006, apresentado ainda algumas práticas neoliberais, e só então, a partir de 2007-2008, adentra de fato, neodesenvolvimentismo.

Em 2004, foi promulgada a Lei Federal n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que regula as “Parcerias Público-Privadas” (PPP), que se tornaram um fator contribuinte para a retomada do desenvolvimento econômico. O Brasil, com tamanha extensão territorial e desigualdades e disparidades econômicas conseguiu avançar através do processo de concessões, que de certo modo, detiveram o processo de deterioração das instalações fixas e infraestruturas.

O Plano de Revitalização das Ferrovias apresentava quatro programas específicos, sob a justificativa de realizar a redistribuição das malhas existentes, para estabelecer uma correção do processo de privatização e concessões feitas ainda no Governo FHC, favorecendo a ampliação da capacidade dos corredores de transportes, a modernização das malhas, com prioridade para os projetos Transnordestina, Ferronorte e Norte-Sul, a ampliação da cobertura da fronteira agrícola e dos acessos aos portos e a recuperação do transporte ferroviário de passageiros.

Nos governos subsequentes, no período de 2007 a 2010, Lula retornou o planejamento estratégico do país e avançou com o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) e o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), que visou a promoção do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, como forma de contribuir para o aceleração do desenvolvimento e da sustentabilidade.

Entre estas grandes obras de infraestrutura retomam-se a relevância do modal ferroviário e um dos exemplos oriundos do PAC, cito a construção da Ferrovia Nova Transnordestina, que representa um projeto estabelecido pelo governo federal, cuja concessão para obra e exploração foi concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste S/A, que atualmente responde por TLISA - Transnordestina Logística S/A, empresa privada, pertencente ao grupo CSN – Companhia Siderúrgica Nacional por um período de 30 anos.

Durante o primeiro governo de Dilma Rousset (2011-2014), houve a continuação dos projetos estabelecidos no governo anterior. Houve investimentos também, na logística intermodal. Em 2012, foi criada a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) com o objetivo de estruturar e qualificar, através de estudos e pesquisas, o planejamento de logística do país, integrando rodovias, transporte fluvial e ferrovias. Sobre o modal ferroviário, foram entregues mais de mil quilômetros de estradas de ferro, incluindo as ferrovias Norte-Sul, Ferronorte, Integração Leste-Oeste e trechos da Nova Transnordestina.

No segundo governo de Dilma (2015-2018), as metas e investimentos relacionados ao Setor de Transporte incluídos no Programa de Investimento em Logística (PIL) para o período de 2015-2018 não foram cumpridos e com o seu impedimento, onde assumiu a presidência Michel Temer, são cortados os fundos de

investimentos no Setor de Transporte, sobretudo os relacionados ao PAC, estabelecendo então a paralisação de obras e manutenção de vias férreas.

2.2 As ferrovias no Ceará

No estado do Ceará, os projetos ferroviários datam do século XIX. Segundo Assis (2011) em decorrência do avanço do comércio de algodão e o crescimento da comercialização do café nos portos do Ceará, a partir da década de 1860, os problemas relacionados aos transportes, a qualidade das estradas, as influências oficiais para produzir algodão, em substituição às lavouras de feijão, milho e melancia favoreceram à vontade da elite agrária para a implantação das ferrovias.

Porém, esse processo para exportação era lento e precário. Isso por que à época, o deslocamento de mercadorias era realizado em lombos de animais e em caminhos de terra. Conforme Andrade (1974), estes caminhos eram utilizados somente no verão e não tinham conservação alguma. Cada proprietário ou responsável pela circulação das mercadorias era quem procurava manter as condições de tráfego dos caminhos. Estes que eram feitos sem estudo algum, sem obedecer ao que era natural e muitas vezes consistiam em veredas utilizadas para colheita ou caça. E, os traçados das vias férreas levaram em conta esse conhecimento que se tinha dos caminhos e veredas, principalmente, porque interligavam as regiões em que de fato, havia mercadorias e pontos de apoio.

Assim, pensando no processo de circulação de mercadorias, sobretudo no plano de modernização do Ceará, ocorreu a tomada de decisão para a construção de uma ferrovia.

Antes de tudo, senhores, chamo a vossa atenção para a palpitante necessidade, que tem a provincia de boas vias de comunicação, condição indeclinável para o desenvolvimento de sua riqueza e prosperidade. Não tendo a provincia rios navegáveis a facilidade de transportes e communicações, não se poderá estabelecer senão por uma bem combinada rede de estradas; e o próprio melhoramento do porto, obra tão desejada, não trará sem estas, as vantagens esperadas. [...] É tempo de cuidar da construcção de um theatro nesta capital, o qual não só servirá para um embellesamento desta, como para a distracção da população. O theatro foi sempre considerado

como elemento civilizador, concorrendo poderosamente para a reforma e a amenisação dos costumes. É também reputado um divertimento honesto, e necessário em todas as cidades populosas, onde não abundam as distrações. [...] Chego, senhores, a um assumpto da mais alta transcendencia para os assumptos da provincia. Não tendo sido sancionada a lei Provincial que approvára o contrato feito por um dos meus dignos antecessores com os engenheiros José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e J. James Fôster, renunciaram estes por sua parte áquelle contrato, como vereis da pettição annexa, que offereço a vossa illustrada consideração. Aceita por mim a renuncia, e por este modo desembaraçada a administração, apresentaram o Senador Thomaz Pompeu de Souza Brasil, coronel Joaquim da Cunha Freire, bacharel Gonçalo Baptista Vieira, negociante Henrique Brocklehurst e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante uma proposta sobre o mesmo objecto, tendo com estes celebrado novo contrato em data de 25 de junho ultimo. [...] O systema adoptado para a nova estrada é de um tram-road, o que importa dizer-vos, de locomotivas especiais, trilhos singelos e mais leves, do que os usados nas estradas de ferro de 1ª ordem, mas cuja força motriz será o vapor, e deverá offerecer as necessárias condições de economia, segurança e duração para communicar esta capital com o importante município de Baturité. (Relatório de Presidente de Província do Ceará, 1870, 34-35).

No Ceará, o senador Thomaz Pompeu de Souza Brasil obteve a concessão para construir a ferrovia denominada Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, que inicialmente ligaria a capital da Província ao maciço de Baturité. O projeto da primeira ferrovia cearense sofreu modificações e atrasos com as dificuldades financeiras do grupo, das condições climáticas e, também, pelos conflitos entre os saberes de quem construía, seguindo os moldes da modernidade, da engenharia e o poder das oligarquias cearenses.

O processo de construção dessa ferrovia definiu o início de transformações na infraestrutura produtiva e comercial da Província. Ao longo dos caminhos, novas estruturas surgiram e alteraram paisagens. As ferrovias de fato mudavam a paisagem por onde passavam, transformavam regiões inabitadas em centros comerciais e traziam vida e sonhos para os habitantes das pequenas cidades que eram formadas no entorno de cada estação.

Milton Santos (1996) ao discorrer sobre paisagem, nos fala que

a paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade. A forma é alterada, renovada, suprimida para dar lugar à outra forma que atenda às necessidades novas da estrutura social (SANTOS, 1996, p. 54).

David Harvey, “sendo o espaço um ‘fato’ da natureza, a conquista e organização racional do espaço se tornou parte integrante do projeto modernizador”. (HARVEY, 2007, p. 227). Através das técnicas modernas a natureza era alterada e elas tinham a particularidade de estabelecer essa prática numa associação com o tempo, o que a tornou diferente de outras técnicas utilizadas anteriormente. A independência, almejada pela modernidade ocidental, era, enfim, entendida na “anulação do espaço pelo tempo”, ou seja, reduzir o tempo despendido no movimento de um lugar ao outro.

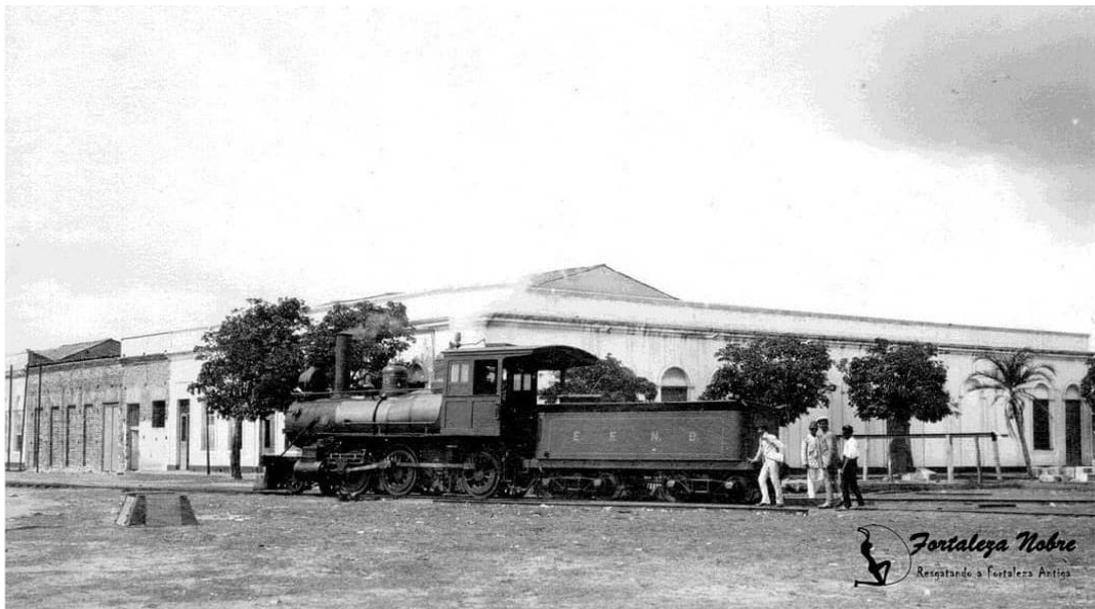
Assim, os trabalhos de construção da primeira linha férrea do Ceará começaram em 1872, sendo a primeira seção com aproximadamente, 7.500 metros, ligando a Central (Hoje, Estação Engenheiro João Felipe), saindo da Rua do Trilho de Ferro (Figuras 2 e 3) em direção a Arronches (Hoje bairro Parangaba), inaugurada no final de 1873, chegando ao Mondubim e Maracanaú em 1875 e em Monguba - Pacatuba em 1876. Após a conclusão da primeira seção da ferrovia, a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité passou dificuldades para a obtenção dos recursos e em 1876, os trabalhos de construção foram paralisados, e retornaram dois anos depois, tendo como estímulo a seca que assolou o estado em 1877 e 1879.

Figura 2 - Primeira passagem de nível de Fortaleza entre a Rua do Trilho de Ferro (atual Avenida Tristão Gonçalves) e a Travessa das Flores (atual Rua Castro e Silva), em 1911.



Fonte: Acervo Assis Lima – Fortaleza Nobre

Figura 3 - Saída da Estação Central de Fortaleza, no início da Rua do Trilho de Ferro (atual Avenida Tristão Gonçalves) em 1913



Fonte: Acervo Assis Lima – Fortaleza Nobre

Com a estiagem em 1877 e a falta de investimentos a via férrea de Baturité acabou sendo incorporada ao Governo em 1878, quando ocorreu o reinício dos trabalhos. João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, ministro alagoano, tomou providências e conseguiu recursos para a continuação das obras e para iniciar outra ferrovia partindo do porto de Camocim com destino a Sobral, denominada de Estrada de Ferro de Sobral (EFS).

“O Governo do Imperio, no intuito de attenuar os efeitos da crise climaterica de 1877-1878, de accordo com o parecer do Conselho de Ministros, sob a presidencia do insigue conselheiro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú, conforme vimos pelo Decreto n. 6918 de 1º de Junho de 1878, abrio credito de 9000 para pagamento do resgate de Baturité, das despesas com seu prolongamento até Canôa e a construção das Estradas de Ferro Paulo Affonso e Sobral. Por decreto n. 6.940, de 19 de Julho do citado anno, declarou ser estrada geral, para serviço do Estado, a via férrea do porto de Camocim a Sobral, e autorizou os estudos e sua conseqüente construção. (MEMÓRIA, 1923, p. 138)

Em decorrência da seca, as obras ferroviárias cearenses passaram a ser um dos principais meios de emprego e exploração de mão de obra de retirantes que chegavam à Fortaleza à procura de melhores condições de vida, de sobrevivência.

Figura 4 - Retirantes da seca aguardando início dos trabalhos de construção da estrada de ferro do Ramal Itapipoca.



Fonte: Acervo da Memória da Ferrovia Cearense

Em 1880, o grupo de Senador Pompeu conseguiu que os trabalhos da construção da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) se prolongassem até o município de Quixadá, porém, os trabalhos não evoluíram tanto e a ferrovia só chegou ao município de Baturité, em 1882. Em 1891, a ferrovia chegou ao Quixadá, contribuindo para a urbanização do município, fortemente influenciada pela produção de algodão exportado para a Inglaterra, que nesta época vivia a Revolução Industrial.

Por sua vez, a Estrada de Ferro de Sobral (EFS) partia de Camocim e seguia até Ipu. Com as modificações no projeto inicial, seguiu até Granja, em 1881 e chegou a Sobral em 1882. Em 1892, a extensão desse trecho ferroviário começou a ser executado em direção a Ipu e em 1909 começaram a construção do prolongamento até Crateús.

Em 1910, a EFB e a EFS foram arrendadas à *South American Railway* e em 1915 passou para a administração federal sob o nome de Rede de Viação Cearense (RVC). Com o objetivo de expandir a rede ferroviária no estado do Ceará, a RVC assumiu a EFB e a EFS e se comprometeu a dar continuidade aos traçados dos projetos de cada uma das estradas.

Com o arrendamento da EFB e a continuidade das obras em direção ao sul, a ferrovia chegou a Senador Pompeu em 1900, Piquet Carneiro, em 1907 e Acopiara e Iguatu (Figura 6) em 1910. Seis anos depois, em decorrência da dificuldade encontrada com a extensão do Rio Jaguaribe, e a construção da ponte ferroviária (Figura 7), a ferrovia chegou ao Cedro. Seguiu em direção a Lavras da Mangabeira, em 1917, Aurora, em 1920, Ingazeiras, em 1922, Missão Velha, em 1925, e chegou a Juazeiro do Norte e Crato, em 1926. No ano de 1925 a EFS atingiu a cidade de Crateús.

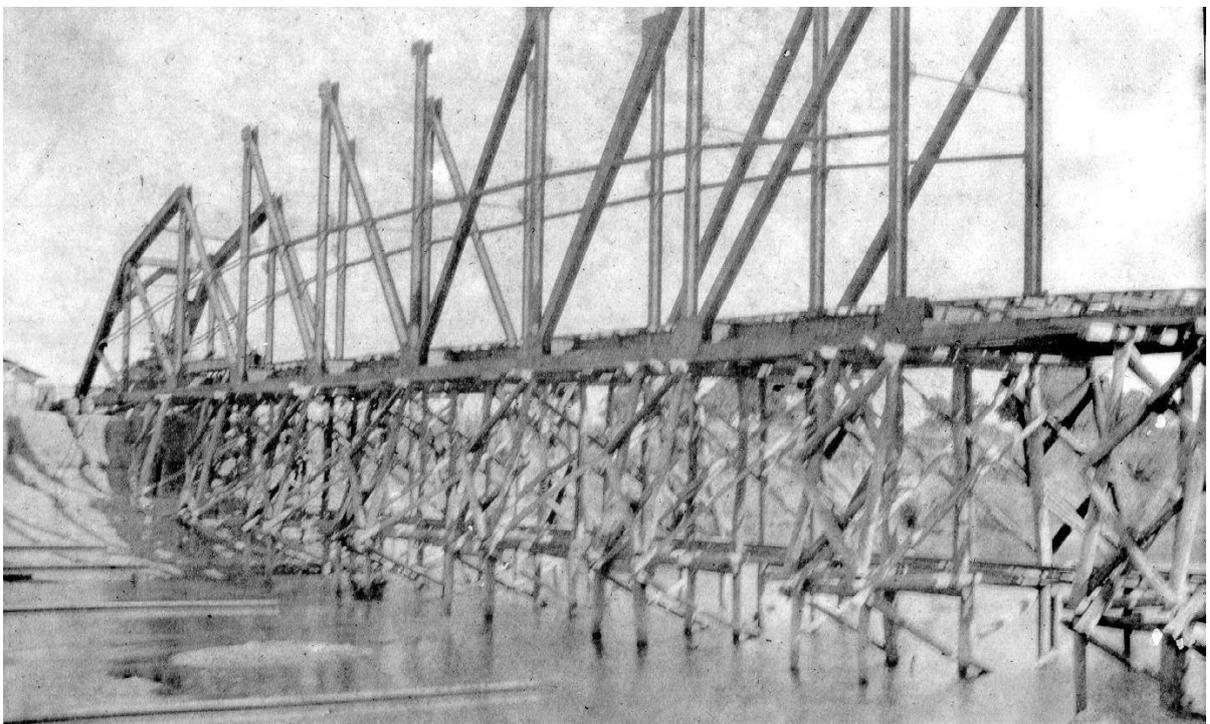
No mapa indicativo das linhas da RVC de 1924 (Figura 5), visualizo que estavam em construção ou em fase de aprovação seguimentos ferroviários, o Ramal de Itapipoca, que interligou as EFS e a EFB, trechos do Projeto Transnordestina, entre eles o que comunicaria as estradas férreas, do município de Piquet Carneiro à Crateús, e os ramais Cariús e Icó.

Figura 6 - Estação Ferroviária de Iguatu nos primórdios do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB)



Fonte: Acervo Memória da Ferrovia Cearense

Figura 7 - Construção da Ponte Ferroviária sobre o Rio Jaguaribe em Iguatu, em 1910.



Fonte: Acervo Diassis Lima

Em 1950, aconteceu a conexão entre as EFB e a EFS, através do ramal Itaipoca. Ficou identificado como Linha Norte o trecho ferroviário compreendido

entre Fortaleza e Sobral, seguindo até Crateús (Figura 8) e denominou-se o trecho da EFB, Linha Sul. Já o seguimento ferroviário compreendido entre Camocim e Sobral, tornou-se ramal.

Figura 8 - Estação Ferroviária de Crateús - Ceará



Fonte: Acervo Memória da Ferrovia Cearense

Além destes ramais, foi estabelecido o ramal Cajazeiras, que interligou o Ceará com João Pessoa, inicialmente com o extremo oeste da Paraíba e depois se interligou com a capital paraibana. E Barbalha, importante cidade de produção canvieira que não havia sido contemplada com a linha férrea, também ganhou um ramal de interligação com a Linha Sul. Bem como, Caríus, Icó e Orós, em 1922, e também, o ramal para Teresina, este, que foi estabelecido nos governos civil e militar (1964-1984).

Em 1957, a RVC passou a ser uma das subsidiárias da RFFSA. A RVC chegou a propor um projeto de interligação direta de Crateús, em direção a linha sul e com Pernambuco, porém, estes ramais não foram construídos. Estes trechos estavam inseridos no Projeto Transnordestina, que interligaria Crateús/ CE e Piquet Carneiro/ CE e também, Salgueiro/ PE a Missão Velha/ CE. Durante os governos

civil e militar, parte do ramal que saiu de Crateús em direção a Piquet Carneiro foi construído, chegou até Independência, em 1961, porém, não entrou em operação.

Em 1975, a RVC foi absorvida operacionalmente pela RFFSA, que em 1977 desativou o ramal Camocim-Sobral, Caríus, Orós, Icó e Barbalha, sob a alegação de que não havia retorno financeiro ou de movimentação dos mesmos. Em 1988, a RFFSA encerrou o transporte de passageiros sob a mesma justificativa, inviabilidade econômica.

Os trens mistos (cargas e passageiros) que cruzaram o Ceará entre o século XIX e os anos de 1970 ficaram nas memórias daqueles que conviveram com esse meio de transporte. As ferrovias geraram uma série de compassos e descompassos nas cidades que alcançaram, promovendo uma nova configuração. Não só em virtude das construções das estações, como pelo soar dos apitos dos trens, mas, pelas instalações de prédios comerciais, circulação de mercadorias, hábitos culturais. A população por sua vez, ao entrar em contato com as locomotivas não ficou isenta a suas noções de tempo, velocidade, espaço e território, o transporte ferroviário adentrou o sertão, modificando as paisagens e formando novos territórios (CORTEZ, 2008).

O “Sonho Azul” (Figura 9) operou com trens de passageiros e cargas diversas, que saíam de Fortaleza em direção ao Crato, diariamente, em uma viagem com duração de 17 horas. O antigo trem possuía além dos vagões convencionais para viagem, ambiente com dormitórios, restaurante e até ar-condicionado e era dividido em duas classes, a primeira e a segunda classe.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, que recomendaram a transferência para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga. Projetou-se, no estado do Ceará como fator determinante para a retomada do desenvolvimento desse importante meio de transporte, a construção da ferrovia Transnordestina.

Figura 9 – Vagões do trem da RFFSA chamado “Sonho Azul”



Fonte: George Wilson – Site Badalo

3 O PROJETO NACIONAL DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA

3.1 Planos, traçados, concessões e abrangência territorial

Havia, desde a época do Império, estudos e planos para a implementação de uma rede ferroviária que interligasse o Nordeste e demais regiões brasileiras. Estas conexões ou traçados equivalentes constavam em diferentes propostas dos Planos de Viação¹³. Prevista deste o Plano Geral de Viação Nacional¹⁴, estabelecido em 1934, durante o governo do Presidente Getúlio Vargas, a Transnordestina apareceu inicialmente, em traçados que conectaria a região Nordeste com ligações a Belém/ PA e o médio Tocantins, no Araguaia/ TO.

Em 1956, véspera da criação da RFFSA, houve a aprovação do um Plano Ferroviário Nacional (PFN).¹⁵ Nele, constava para o Nordeste a construção de um projeto de uma linha férrea que compreenderia os trechos: Petrolina/BA – Salgueiro/PE – Crato/CE, Piquet Carneiro/CE – Crateús/CE – Teresina/PI e João Pessoa/PB – Souza/PB. A conclusão da antiga estrada de ferro Petrolina/BA – Teresina/PI – São Luís/MA, formando um tronco de integração regional, que considerava diversas ligações através dos ramais já existentes.

Neste mesmo ano foi criado, pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 1958, o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), cujo coordenador foi Celso Furtado, que recebeu a incumbência de elaborar um plano de política econômica para a região Nordeste intitulado “Operação Nordeste”, também conhecida como Openo¹⁶.

Em 1958, ocorreu em Pernambuco, o Encontro de Salgueiro, realizado na cidade de mesmo nome, que teve como objetivo discutir as alternativas para o

¹³ Manoel Fernandes de Sousa Neto (2004) em sua obra “Planos para o Império: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869 – 1889)” apresenta diferentes planos propostos no período imperial e que não foram executados. Não por falta de conhecimento geográfico sobre o território brasileiro, e sim, pelos interesses das classes dominantes. Podemos observar ainda, que os traçados dos Planos de João Ramos de Queiroz, em 1874 e 1882, muito se aproximam do que é proposto para o traçado da Ferrovia Nova Transnordestina.

¹⁴ Decreto nº24.497 de 29 de junho de 1934

¹⁵ Art. 20 da Lei de Nº 2.975 de 27 de novembro de 1956

¹⁶ Ver Cadernos de Desenvolvimento - Rio de Janeiro, maio de 2011, ano 6, nº. 8 (ISSN 1809-8606) do Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento. Disponível em: http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201109221441340.CD8_0.pdf. Acesso em: 01 ago. 2019.

desenvolvimento econômico e social da região. Nesse período, a região Nordeste apresentava condições de atraso econômico e havia sido diagnosticada e apresentada no relatório do GTDN, como sinônimo de subdesenvolvimento frente às demais regiões brasileiras, caracterizada por desigualdades originadas, segundo Celso Furtado, não apenas pelos recursos naturais e condições climáticas, mas, sobretudo, pela formação de sua estrutura econômica.

Uma das diretrizes desse encontro foi o estabelecimento do Conselho de Desenvolvimento do Nordeste (CODENO), criado em Recife, no dia 25 de abril de 1959, com a presença dos governadores da região, do presidente Juscelino Kubitschek, ministros e congressistas. Entre os objetivos da CODENO constava o plano para a construção de rodovias e ferrovias. E novamente, foram iniciados os estudos de novas construções ferroviárias ligando Petrolina, Salgueiro e Missão Velha,

No governo do Presidente Castello Branco foi assinado o Decreto nº 53.893, de 24 de abril 1964, onde foram revistos os Planos Preferenciais de Obras e estabelecido que a expansão do sistema de transportes nacional deveria se processar de maneira a atender não só aos interesses do desenvolvimento socioeconômico, mas também as demandas de bem-estar e segurança nacional. Bem como, foram revogados emendas e decretos, incluindo os Decretos de nº 53.152 de 10 de dezembro de 1963 e o de nº 53.537 de 5 de fevereiro de 1964, que estabeleciam o Plano Preferencial de Extensão da Rede Ferroviária, assinados por João Goulart.

Assim, Castello Branco assinou o Decreto nº 53.894 de 24 de abril de 1964, que retificou as disposições dos Decretos n. 53.537 de 10 de dezembro de 1963 e 53.537 de 5 de fevereiro de 1964 e estabeleceu novas normas para execução. Dentre os trechos aprovados para o Plano Preferencial de Extensão Ferroviária, estava o Tronco Circular do Nordeste, chamado “t-2”, que consistia em dois ramais, Petrolina - Salgueiro e o Crateús – Oiticica – Altos – Teresina.¹⁷

Em 1973, por meio da Lei nº 5.917 é aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV), que estabeleceu os sistemas nacionais dos modais de transporte e que deveria ser revisto, conforme estabelecido em seu artigo 9º, a cada cinco anos.

¹⁷ Art. 1º, tópico III, do Decreto nº 53.894 de 24 de abril de 1964, que retifica disposições dos Decretos nº 53.537 de 10 de dezembro de 1963 e 53.537 de 5 de fevereiro de 1964 e estabelece novas normas para sua execução.

O planejamento ferroviário estabelecido nesta lei, de nada mudou o previsto em 1964 em relação ao Projeto da Transnordestina.

Na década de 1980, em decorrência do estabelecimento da Ferrovia Norte–Sul no governo de José Sarney, sem que houvesse um projeto específico ou estudos para a sua construção é que foram estabelecidas comissões de análise de projetos que já tinham estudos de viabilidade.

Em 1982, durante o governo de Miguel Arraes, a Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE/FIDEM) elaborou o estudo intitulado “A Ferrovia Sertaneja: proposta de implantação” o qual destaca a importância da construção dessa ferrovia com a justificativa de interligar pontos extremos da malha ferroviária: Petrolina, Juazeiro, Salgueiro e Crato.

Em 1987, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)¹⁸, juntamente com o Ministério de Transportes liberou verbas para o estudo do projeto da Ferrovia Transnordestina. Em 1989, o governo de Pernambuco colocou em pauta novamente ao governo, a construção da Transnordestina, considerando três estradas férreas: Petrolina/BA – Salgueiro/PE; Salgueiro/PE – Missão Velha/CE; Piquet Carneiro/CE – Crateús/CE, e a reconstrução do ramal laçu/BA até Senhor do Bonfim/BA. Além da recuperação de 1.635 km de ferrovias, remanescentes da RFFSA (Ver Tabela 2).

Tabela 2- Distâncias ferroviárias e redução de quilômetros com a implantação da ferrovia Transnordestina.

TRECHOS - DISTÂNCIAS FERROVIÁRIAS			
Trecho	Distâncias Ferroviárias (km)		
	Com malha já existente	Com Transnordestina	Redução de Quilômetros
São Luís - Salvador	3.444	2.120	1.324
São Luís - Recife	2.309	1.725	584
São Luís - Centro-Sul (laçu)	3.700	2.021	1.679
Teresina - Salvador	2.991	1.667	1.324

¹⁸ O Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969, transformou esse grupo interministerial em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, subordinando-o ao Ministro de Estado dos Transportes. Essa subordinação foi mantida pela posterior Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, que transformou esse Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT. O Grupo atuou durante 36 anos e teve como objetivo prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tinham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessárias ao planejamento de transportes no País. Disponível em: <http://www.geipot.gov.br/>. Acesso em: 28 out. 2018.

Teresina - Recife	1.856	1.272	584
Teresina - Centro-Sul (laço)	3.247	1.568	1.679
Fortaleza - Salvador	2.253	1.513	740
Fortaleza - Centro-Sul (laço)	2.509	1.414	1.095
Mossoró - Salvador	1.920	1.386	534
Mossoró - Centro-Sul (laço)	2.176	1.287	889
Petrolina - Fortaleza	2.577	951	1.626
Petrolina - Centro-Sul (laço)	1.848	471	1.377
Petrolina - Recife	1.459	825	634
Petrolina - São Luís	3.768	1.550	2.218
Petrolina - Teresina	3.315	1.097	2.218
Petrolina - Centro-Sul (laço)	826	471	355
*Considerando a Transnordestina completa, com os trechos Crateús - Piquet Carneiro, Petrolina - Salgueiro - Ingazeiras, e laço - Senhor do Bonfim			

Fonte: Revista Ferroviária. Ferrovia Transnordestina: Um novo sistema ferroviário para o Nordeste. Abril, 1989.

A GEIPOT apresentou em seus estudos, o indicativo de fluxo de quase 2,5 milhões de toneladas de cargas anuais se fosse instalado um pátio de transbordo multimodal em Petrolina/PE, local estratégico, por ser ponto de convergência entre o Rio São Francisco e o novo trecho ferroviário, tornando área de interesse econômico para os pernambucanos, que estabeleceram a denominação para o ramal Petrolina/PE a Salgueiro/PE como o “Ramal do Gesso” (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2007).

Além disso, a GEIPOT indicava também o encurtamento das distâncias e distribuição de produtos e matérias-primas, se constituídos os demais ramais e interligações com trechos ferroviários já existentes. Conforme podemos ver na Tabela 1, com a instalação da Transnordestina, haveria uma redução de 1.626 km de distância no trecho de Petrolina a Fortaleza, que passaria a ter 951 km, frente aos 2.577 km da malha existente.

Outras distâncias que chamou atenção foram as de Petrolina para Teresina e São Luís, que teria uma redução de mais de dois mil quilômetros com o trecho de Piquet Carneiro a Crateús. Distância essa, encurtada por não ser necessário o deslocamento até a cidade de Fortaleza.

Conforme o estudo realizado, a área de influência direta da ferrovia abrangeria o estado do Pernambuco, o oeste e o sertão da Bahia, a região centro-

sul do Ceará, a região salineira de Mossoró/ RN, o sertão paraibano, a região central do Piauí, o pólo industrial de São Luís/ MA e as potencialidades do Projeto Grande Carajás. Áreas essas, apresentadas como de grande potencial econômico.

Em 1990, foram iniciadas novamente as obras para implantação da ferrovia, entretanto a construção foi paralisada em dezembro de 1992, por falta de recursos e pela institucionalização do Plano Nacional de Desestatização (PND).

A construção de 342 km de linha de ferro, de Petrolina até Missão Velha, identificada como Transnordestina, foi inserida na Lei de nº 9.276 de 9 de maio de 1996 que constituiu o Plano Plurianual (PPA) de 1996/1999, conhecido como Brasil em Ação e na Lei de nº 9989, de 21 de julho de 2000, que estabeleceu o Plano Plurianual para o período 2000/2003 - Avança Brasil, do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Porém, nenhum trecho de obra avançou.

No dia 2 de maio de 1997, foi aberto pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND)¹⁹, o Edital nº PND/ A – 02/97/ RFFSA, para a seleção de uma empresa para concessão “onerosa” do serviço público do Transporte Ferroviário da Malha e a transferência de bens operacionais da RFFSA por arrendamento e venda de bens de pequeno valor através de um Leilão. Deste modo, conforme deliberação apresentada no referido edital, compreendo que a decisão para exploração e aprovação desse novo projeto ferroviário não advém de um desejo das Concessionárias ou grupo empresarial, e sim, da própria União, conforme se ver:

CAPÍTULO 2 – OBJETO DA OFERTA, PREÇO MÍNIMO E CARACTERÍSTICAS DO LEILÃO

2.1 OBJETO

O objeto do edital é, através do LEILÃO, licitar a CONCESSÃO onerosa do serviço público de TRANSPORTE FERROVIÁRIO na MALHA NORDESTE, cumulada com o arrendamento de bens operacionais e a venda de bens de pequeno valor da RFFSA vinculados à referida ferrovia.

Os trechos que ligam Souza (PB) a Mossoró (RN) e Ribeirão a Barreiros, no Estado de Pernambuco que estão com o tráfego suspenso, serão automaticamente excluídos da CONCESSÃO se, no prazo de até 8 (oito) meses, contado da data de assinatura do

¹⁹ Conforme apresentado no Art. 5º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, o Conselho Nacional de Desestatização (CND) é o órgão superior responsável pela condução dos processos de privatização do Programa Nacional de Desestatização. Atualmente é formado pelos de Ministros de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, na qualidade de Presidente, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão e Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

CONTRATO DE CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA não manifestar, por escrito, à CONCEDENTE, seu interesse em restabelecer a operação destes trechos. Em se verificando a manifestação do interesse da CONCESSIONÁRIA na operação dos referidos trechos, a CONCEDENTE autorizará a RFFSA a, no prazo de 30 (trinta) dias, incluir no CONTRATO DE ARRENDAMENTO, através de aditivo, os bens operacionais de tais trechos, sem qualquer acréscimo ao valor de arrendamento.

A CONCESSÃO compreende também o direito de a CONCESSIONÁRIA explorar o TRANSPORTE FERROVIÁRIO nos trechos a serem construídos pela CONCEDENTE, que constituem o projeto denominado Ferrovia Transnordestina e se destinam a complementar a MALHA NORDESTE.

A concessão da Ferrovia Transnordestina será outorgada, desde logo, a CONCESSIONÁRIA da MALHA NORDESTE e sob condição suspensiva cumulada como opção. A condição suspensiva é a construção, pela UNIÃO, e sem responsabilidade da CONCESSIONÁRIA da MALHA NORDESTE, de trechos que constam deste projeto. A opção é a faculdade outorgada à CONCESSIONÁRIA da MALHA NORDESTE, de poder desistir, sem qualquer ônus, da concessão de trechos da Ferrovia Transnordestina, na medida em que sejam concluídos, quando notificada pela CONCEDENTE sobre o preço mínimo para receber e operar os respectivos conjuntos de bens operacionais. (DIÁRIO OFICIAL DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, BRASÍLIA, DF, Nº 82, 2 DE MAIO DE 1997, SEÇÃO 3, P.9533-9534, grifo nosso)

Em dezembro de 1997, foi privatizada a Malha Nordeste da RFFSA, tornando-se a nova concessionária, a CFN que incorporou os ativos existentes e o direito de concessão da malha ferroviária da antiga Rede Ferroviária Federal – RFFSA até 2027. Essa concessão previa os trechos ferroviários São Luís/MA – Porto do Mucuripe/CE, Arrojado – Lavras da Mangabeira/CE – Cabedelo/PB e Macau/RN – Recife/PE (Malha I), conforme podemos visualizar no Mapa 01.

Quando da realização do Leilão e assinatura do Contrato de Concessão, as informações descritas, especificamente no Capítulo 2 foram mantidas tais quais estavam no Edital, porém, com o acréscimo do direito além do projeto denominado Ferrovia Transnordestina, do “Acesso Ferroviário ao Complexo Industrial do Pecém” no estado do Ceará, como segue:

Parágrafo 2º - A CONCESSÃO compreende também o direito de a CONCESSIONÁRIA explorar o TRANSPORTE FERROVIÁRIO nos trechos a serem construídos pela CONCEDENTE, que constituem os projetos denominados Ferrovia Transnordestina e **Acesso ao Complexo Industrial do Pecém, e que se destinam a complementar**

a MALHA NORDESTE. (BRASIL, MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES, 1997; grifo nosso)

A descrição acima aparece já na primeira cláusula do contrato de concessão que dá o direito, sujeito à desistência, da exploração do transporte ferroviário, especificamente de cargas, por 30 anos, podendo ser prorrogado por mais 30 anos, das ferrovias do Nordeste que pertenciam a RFFSA. A vencedora do leilão da Malha Nordeste foi a CFN, através de uma composição acionária dividida com as intervenientes: Taquari Participações S.A (hoje Grupo Vicunha), Companhia Vale do Rio Doce (Vale S.A) e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

A concessão aconteceu mediante pagamento do valor de R\$ 331.560,00 relativo aos 5% da primeira parcela do lance vencedor do leilão, e saldo do valor não liquidado em 108 (cento e oito) parcelas trimestrais no valor de R\$ 25.000,00 cada uma, diante do montante de bens e garantias recebidas da concedente, no caso, a União Federal.

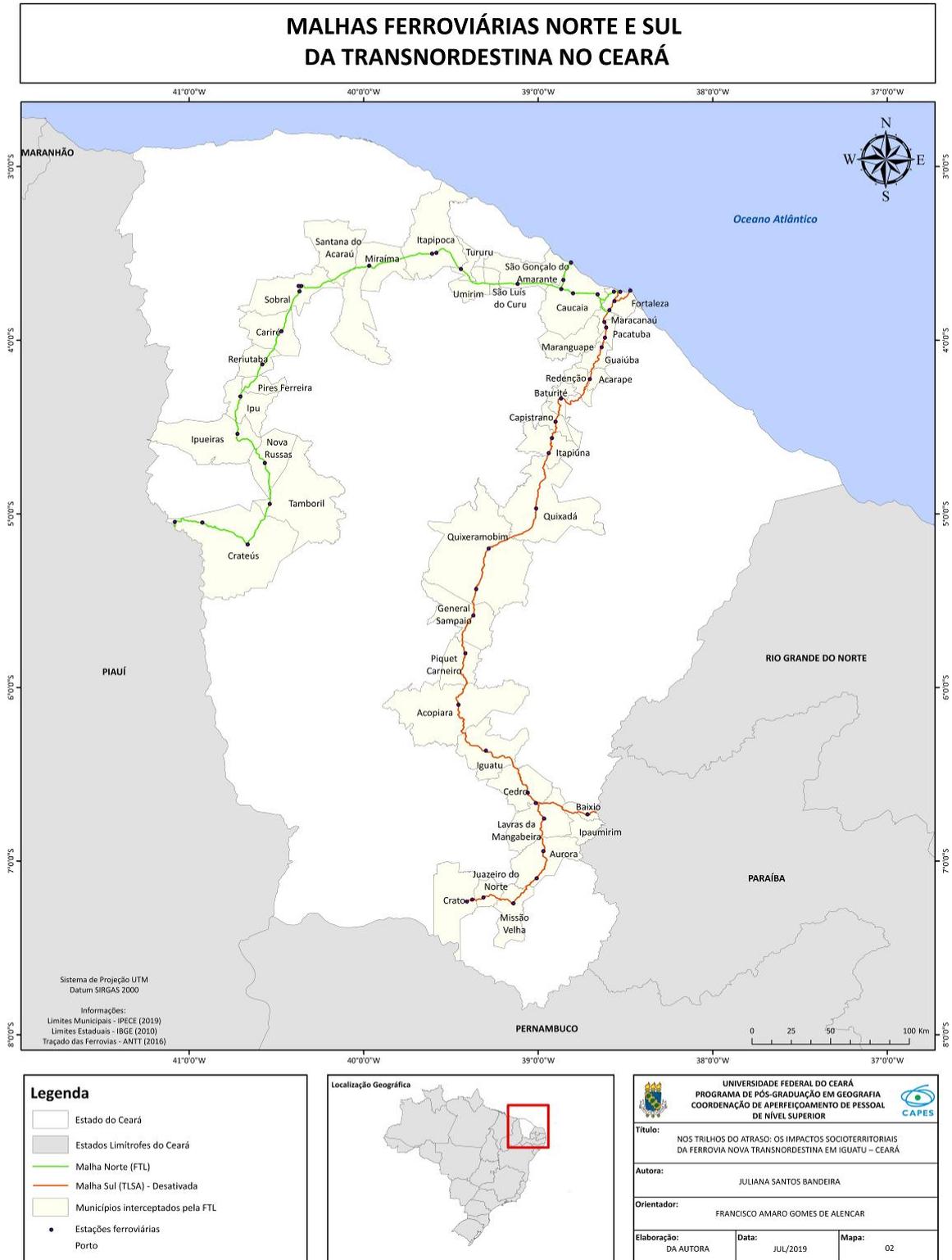
Em 1998, a CFN entrou em operação, assumindo os ramais que hoje pertencem a Ferrovia Transnordestina S.A (FTL), divididos em Linha Norte e a Linha Sul (desativada) – Ver Mapa 02. Em 2002 novas discussões sobre a construção da Transnordestina foram realizadas. Em parceria com os estados do Ceará e do Pernambuco, o DNIT, começou a preparar em 2003, o projeto de engenharia e os demais estudos necessários para a obtenção dos recursos para financiamento das obras da malha ferroviária e das desapropriações de terras. Porém, em 2006, negociações entre a CFN, o Governo Federal e demais entes federados resultou em um novo Projeto, diferente do traçado proposto anteriormente, incluindo um ramal ferroviário que atendesse a região do Araripe e a inclusão do Estado do Piauí no projeto.

Mapa 1 - Malha Nordeste concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN)



Fonte: Elaborado pela autora

Mapa 2 - Malhas ferroviárias da Transnordestina Norte e Sul da Transnordestina no Ceará



Fonte: Elaborado pela autora

3.2 A Ferrovia Nova Transnordestina

Procurei entender o que justificou a aprovação da Ferrovia Transnordestina e conseqüentemente, as alterações do projeto inicial e a execução de um novo projeto nacional: a Ferrovia “Nova” Transnordestina, mesmo havendo uma malha já existente, com um traçado muito próximo a nova proposta.

A questão é que não há respostas sobre até que ponto o projeto geraria demandas necessárias à instalação dos trilhos e conseqüentemente o retorno financeiro e autossuficiência que investidores e concessionárias requerem. Não se sabe se a nova ferrovia teria viabilidade econômica, ou até que ponto ele geraria desenvolvimento econômico a todas as áreas atingidas.

O fato é que a concessão da CFN, que em 2008, passou a ser denominada Transnordestina Logística S.A (TLSA), é caracterizada por uma relação complicada para entendimento, entre Estado e Concessionária, tendo em vista que acordos e atribuições assumidas além do estabelecido no contrato de concessão foram realizados. Estudos de viabilidade econômica, aprovações de licenças e estudos ambientais após o início da obra, falta de fiscalização do DNIT e negociações com o IBAMA, incluindo postergação da entrega de relatórios semestrais são exemplos visualizados no decorrer do processo de estabelecimento do novo projeto.

Para o início de todo empreendimento, o licenciamento ambiental é uma exigência legal que antecede a instalação de qualquer atividade potencialmente poluidora ou que possa degradar o meio ambiente. Através do licenciamento o órgão ambiental aprova a concepção do empreendimento, libera as obras de instalação e por fim, autoriza o seu funcionamento por meio das licenças ambientais, conforme institui a Resolução 01/1986 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

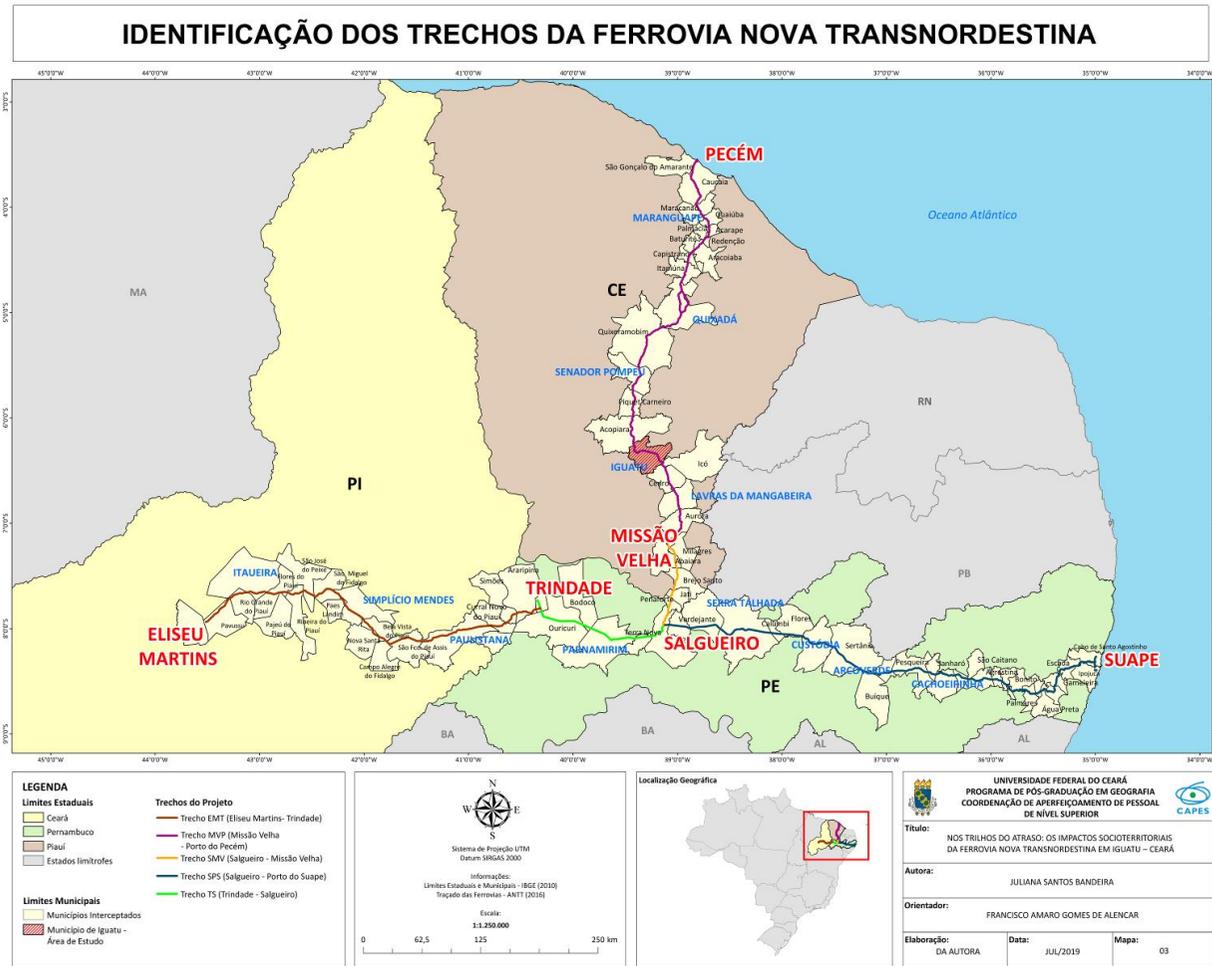
No caso da Ferrovia Nova Transnordestina houve uma fragmentação do projeto, em lotes e subtrechos sob a alegação de facilitar a organização e execução de obra. Porém, aconteceu uma determinação para que o processo de licenciamento ambiental ocorresse de forma fragmentada, o que nos leva a acreditar que foi um artifício utilizado pelos empreendedores para que a análise dos impactos “ambientais e sociais” não acontecesse levando em consideração a escala total do projeto, minimizando assim, a visualização dos efeitos dos mesmos.

Tal fato fere a Legislação Ambiental Brasileira que estabelece, conforme o inciso 4º da Resolução 01/1986, que “Fica vedada a fragmentação de empreendimentos e atividades a que se refere o parágrafo anterior para fins de enquadramento nesta Resolução.” Portanto, ao se admitir o desmembramento do licenciamento se burla uma exigência constitucional de EIA/RIMA, afastando, de forma ilegítima, a obrigação de estudos mais aprofundados, bem como a necessidade de uma maior participação da população interessada, usualmente presente, através de audiências públicas, nos procedimentos gerais do licenciamento ambiental.

Além disso, entendo ainda que desenvolver separadamente as etapas do licenciamento ambiental do empreendimento cujo objetivo é o escoamento de mercadorias pelos portos ou interligação com outras ferrovias, o mesmo só terá utilidade total quando for concluído por completo, quando atingir o seu objetivo final. Ou seja, quando ocorre a liberação prévia para um único trecho, esta pode se tornar um ponto de amarração para a alegação de uma instalação definitiva, capaz de ocasionar pressões para a conclusão integral do empreendimento, tendo em vista que não houve anteriormente, nenhum fator contrário à liberação de licenças. Bem como, a Concessionária pode se utilizar desse artifício para se defender, no atendimento ou não, das exigências gerais da obra, sobretudo à sua concessão.

Conforme a TLSA, ela empreendeu esforços e investimentos na construção da nova ferrovia denominada Transnordestina (Malha II), compreendendo cinco trechos (Ver Mapa 03): Trecho 1: Eliseu Martins/PI a Trindade/PE; Trecho 2: Trindade/PE a Salgueiro/PE; Trecho 3: Salgueiro/PE ao Porto Suape/PE; Trecho 4: Salgueiro/PE a Missão Velha/CE e Trecho 5: Missão Velha/CE ao Porto de Pecém/CE (ARCADIS, 2008, p. 14).

Mapa 3 - Identificação dos Trechos da Ferrovia Nova Transnordestina



Fonte: Elaborado pela autora

Na Tabela 3 verifico a extensão de cada trecho do Projeto. O MVP, seguido do SPS compreende os trechos com maiores extensões do projeto, seguido pelo EMT, TS e SMV.

Tabela 3 - Extensão (Km) dos trechos do Projeto da Ferrovia Nova Transnordestina

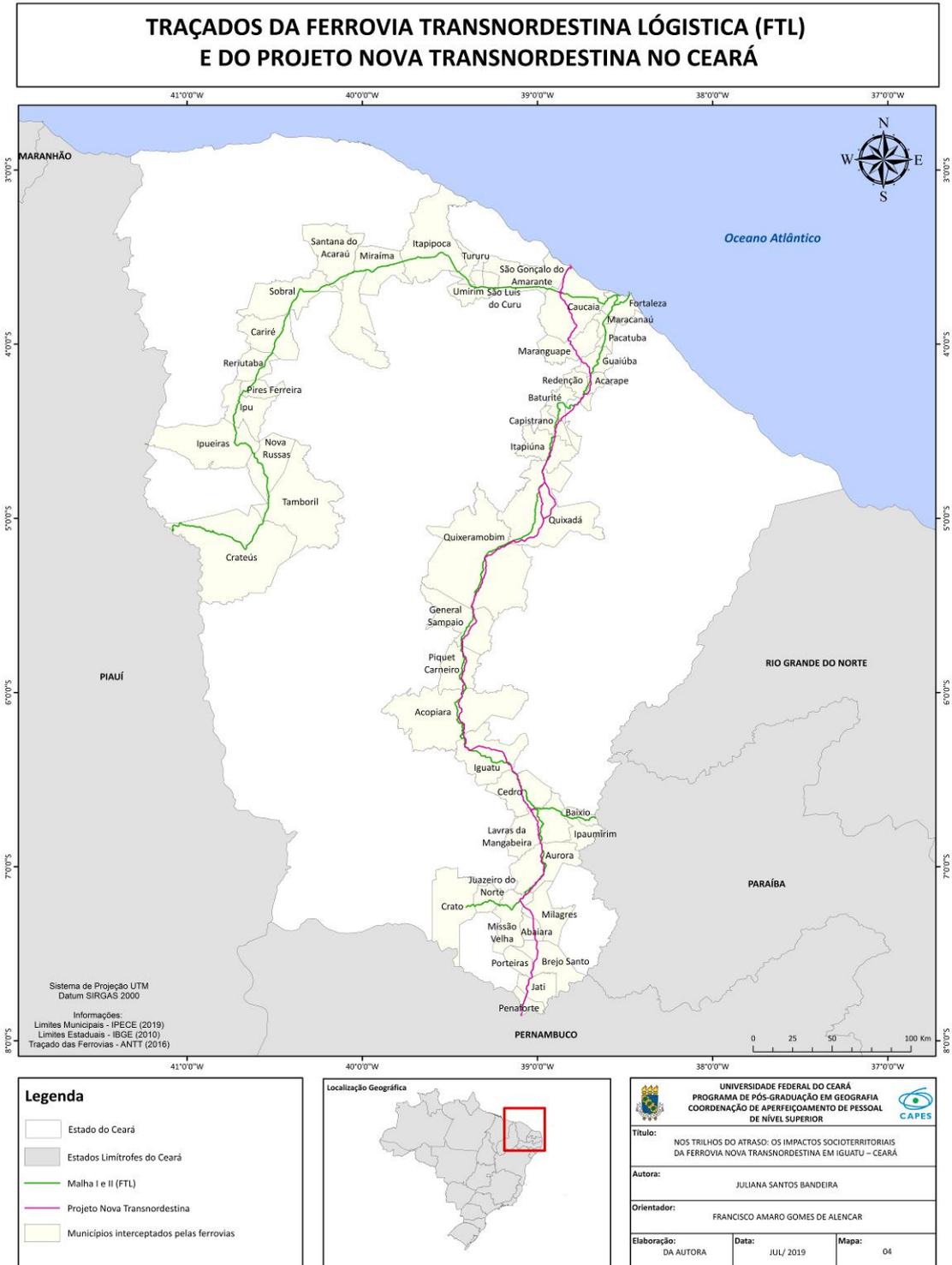
SIGLA	TRECHO	EXTENSÃO (KM)
SMV	Salgueiro/PE - Missão Velha/CE	96
MVP	Missão Velha/CE - Porto do Pecém/CE	527
EMT	Eliseu Martins/PI – Trindade/PE	420
TS	Trindade/PE – Salgueiro/PE	163
SPS	Salgueiro/PE - Porto do Suape/PE	522
TOTAL		1728

Fonte: Transnordestina Logística S.A, 2011.

Conforme a CSN, o novo projeto compreende a construção de 1.728 km de linha férrea, a remodelação de trechos de ferrovia desativados (600 km), a construção de novos sub-ramais e a instalação de dois terminais portuários privativos, um no Porto do Pecém (CE) e outro no Porto de Suape (PE), que serão capazes de receber navios de maior calado para a exportação das matérias primas industriais (CSN, 2011).

A execução do novo projeto começou em 2006, no trecho compreendido entre Salgueiro/PE e Missão Velha/CE, o único que coincide com o projeto antigo. Em termos de projeção, no meu entendimento, dos cinco trechos, somente três deles são considerados novos, o último citado, Eliseu Martins/PI a Trindade/PE e Trindade/PE a Salgueiro/PE. Isso porque os trechos Missão Velha/CE ao Porto de Pecém/CE e Salgueiro/PE ao Porto Suape/PE tem os seus traçados bem próximos aos já existentes da malha antiga e que se encontram desativados (Ver Mapa 4).

Mapa 4 - Traçados da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e do Projeto Nova Transnordestina no Ceará



Fonte: Elaborado pela autora

Em decorrência dos caracterizados “novos traçados”, com faixa de domínio maior, justificaram a necessidade de desapropriação em todos os trechos. Assim, o processo de desapropriação e indenização aconteceu normalmente, pautado no Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que define a desapropriação por utilidade pública em todo o território nacional. Para isso, o DNIT, instituição interveniente do contrato de concessão ficou como responsável pelos processos, liberação e entrega de frentes de obras para a TLISA. Com isso, conveniou-se às secretarias de infraestruturas estaduais para a realização das desapropriações, alegando que os entes federados teriam mais conhecimento sobre a realidade local de seus estados.

Com exceção do trecho SMV, onde os processos ocorreram tendo o DNIT à frente, os demais trechos tiveram jurisdição estadual e podem ser consultados. Ao ter acesso aos números de processo do trecho SMV e buscar consultá-los na página da Justiça Federal, obtive a informação de que eles se encontram em sigilo, correram ou correm ainda em segredo de justiça.

Conforme o Sistema Eletrônico de Informações (SEI)²⁰ do IBAMA, os estudos ambientais foram sendo realizados e aprovados separadamente, por trechos e/ou lotes²¹. Após a apresentação dos estudos de viabilidade ambiental do empreendimento, foram apresentados os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e seus respectivos Relatórios de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA), instituídos pela Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) por meio do CONAMA.

O EIA é um documento em que constam as informações da avaliação ambiental, que apresenta e discute os impactos considerados relevantes para o empreendimento em questão e propõe um plano de monitoramento e medidas mitigadoras. O artigo 1º da Resolução CONAMA nº 001/86 definiu impacto ambiental como

Qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou

²⁰ No Sistema Eletrônico de Informações do IBAMA há processos relacionados à Transnordestina, desde a solicitação e renovação de licenças ambientais, bem como os relacionados a fiscalizações ocorridas. Porém, não consta nos anexos dos processos, nenhum documento completo para consulta.

²¹ No Estado de Pernambuco, em decorrência da alteração do traçado proposto no Projeto, ocorreu a elaboração de um novo estudo e aprovação do mesmo, para os lotes SPS-08 e SPS-09, ainda no ano de 2008.

energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

- I. a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
 - II. as atividades sociais e econômicas;
 - III. a biota;
 - IV. as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
 - V. a qualidade dos recursos ambientais;
- (BRASIL, 1986)

A mesma resolução estabeleceu que o EIA deve ser realizado por equipe multidisciplinar independente do proponente do Projeto, que deve vir acompanhado de um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), com os principais dados e conclusões do EIA, em uma linguagem mais clara e objetiva, sendo este documento disponibilizado para toda a sociedade. Qualquer que seja a metodologia adotada para a elaboração deste documento, os impactos devem ser identificados levando em consideração fatores ou componentes do meio ambiente, que incluem os recursos naturais, estéticos, históricos, culturais, econômicos, sociais e de saúde pública. (WEITZENFELD, 1996)

SÁNCHEZ (2013) descreve que a definição legal adotada pelo Brasil, trata-se na verdade de uma definição de poluição, pois associa “qualquer forma de matéria ou energia” como fator responsável pelas alterações das “propriedades físicas, químicas e biológicas”. Cita ainda a similaridade da definição de impacto ambiental com a de poluição adotada na Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, que considera, conforme o Artigo 3º, item III,

III – poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

- a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;
- c) afetem desfavoravelmente a biota;
- d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;
- e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

(BRASIL, 1981)

Considerando uma definição equivocada, Sanchez (2013) apresenta características que diferenciam as duas terminologias, enfatizando que o conceito de impacto ambiental é muito mais amplo que o de poluição, este que por sua vez apresenta apenas aspectos negativos, enquanto o de impacto ambiental apresenta aspectos negativos e positivos. Definindo assim, o conceito de Impacto Ambiental

como a alteração da qualidade ambiental que resulta da modificação de processos naturais ou sociais provocada por ação humana.

A ISO NBR 14001:2004, que discorre sobre o Sistema de Gestão Ambiental, define como Impacto Ambiental qualquer modificação do meio ambiente, adversa ou benéfica, que resulte, no todo ou em parte, dos aspectos ambientais de organização²². Sobre os aspectos ambientais ela atribui elementos das atividades, produtos ou serviços de uma organização que interage ou com o meio ambiente. Tal definição é comumente utilizada por empresas e organizações que implantam um Sistema de Gestão Ambiental. Sob a perspectiva dessa norma, o impacto ambiental pode ser qualquer modificação ambiental, independente da importância que tenha.

Destaco então a importância de serem considerados no processo de licenciamento ambiental e seus estudos, o meio físico, biológico e antrópico. Segundo Helena Ribeiro (2014) o conhecimento do meio onde o projeto vai ser implantado é que permitirá identificar as alterações possíveis sobre o estado dos aspectos ambientais em função das ações do projeto.

Na prática, a gestão ambiental se faz por meio da execução de programas e ações que se caracterizam pela estruturação de atividades de acompanhamento e monitoramento dos impactos positivos e negativos da ferrovia sobre o meio tido como socioambiental. Esses programas e ações ambientais em conjunto, compõem o Plano Básico Ambiental (PBA), que trás o detalhamento executivo com os respectivos parâmetros e indicadores a serem mensurados nas diferentes fases da ferrovia – alguns permanentes, outros temporários, condicionando a liberação ou não de novas licenças.

Ao analisar as licenças e relatórios semestrais²³ que envolvem o projeto da Ferrovia Nova Transnordestina foi possível ver que há distinção entre alguns programas propostos no PBA, bem como, algumas condicionantes exigidas pelo IBAMA para cada trecho. Porém, as ações de atendimento às exigências feitas pelo órgão ambiental acontecem de forma similar, tendo em vista que foram realizadas até 2014, por uma mesma empresa de consultoria ambiental, a ARCADIS Logos. E

²² Considera como organização: empresa, corporação, firma, empreendimento, autoridade ou instituição, ou parte ou uma combinação desses, incorporada ou não, pública ou privada, que tenha funções e administração próprias.

²³ Não foi possível ter acesso a todos os relatórios semestrais do empreendimento, tendo em vista a não disponibilidade, na página do IBAMA.

posteriormente, até 2016, ano final estabelecido para a nossa pesquisa, pela própria empresa, a Transnordestina Logística S.A.

Com base na Tabela 4, percebo que independente de como ocorreu o processo de licenciamento e circunstâncias adotadas no processo de concessão, renovado em 2014, através de contrato celebrado entre a União, por intermédio da ANTT e a TLSA, agora, para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de **carga** na Malha Nordeste – grifo nosso, a obra foi sendo executada. Os trechos MVP e TS foram finalizados, respectivamente em 2009 e 2010. O trecho SPS está paralisado após interferência do IPHAN em uma localidade do município de Custódia/PE. Os trechos que até o ano de 2016 estavam em execução eram o EMT, com obras avançadas e o MVP, foco de nossa pesquisa, especificamente, no município de Iguatu, que progredia lentamente. Com base nas informações de dezembro de 2016 – ano em que ocorreu a paralisação das obras - a execução do empreendimento, por trecho era a seguinte:

Tabela 4 - Porcentagem da execução do empreendimento por trecho

SIGLA	TRECHO	EXTENSÃO (KM)	EXECUÇÃO (%)
SMV	Salgueiro/PE - Missão Velha/CE	96	100
MVP	Missão Velha/CE - Porto do Pecém/CE	527	15
EMT	Eliseu Martins/PI – Trindade/PE	420	64
TS	Trindade/PE – Salgueiro/PE	163	100
SPS	Salgueiro/PE - Porto do Suape/PE	522	41

Fonte: TLSA, 2018

Os aspectos apresentados anteriormente nesse capítulo sinalizam a o posicionamento do Estado frente às demandas de seu interesse, como forma de responder à sociedade e as empresas e/ou organizações capitalistas. Bem como, levantam a indagação sobre que aspecto esse “novo” projeto ferroviário, tem haver com as “novas” imposições ou exigências do capitalismo.

Conforme os Estudos de Impacto Ambiental da Ferrovia Nova Transnordestina, realizado pela empresa ARCADIS Terraplan em 2008, o projeto tem como objetivo

Contribuir para o desenvolvimento regional do Nordeste, permitindo a articulação comercial e a integração produtiva das suas mais diferentes áreas, viabilizando variadas logísticas, reduzindo custos de transportes, e estimulando a atração de novos investimentos. Em outras palavras auxilia a mudança de patamar de crescimento

econômico da região mais carente do País. (ARCADIS TERRAPLAN, 2008, p. 20)

Em Relatório de Acompanhamento de Obra, enviado ao DNIT e MT, em junho de 2016, a Concessionária apresenta os benefícios do novo projeto para as áreas do agronegócio, combustíveis, fertilizantes minérios e produtos relacionados. Destaca que

O empreendimento surgiu como uma **proposta articuladora do desenvolvimento regional do Nordeste, com a redução dos custos de transportes dos produtos provenientes dos pólos industriais, minerais e de agronegócios existentes na região.**

Pode-se destacar como benefícios específicos de sua implantação:

Incremento do escoamento de grãos do semi-árido brasileiro;

- Maior desenvolvimento econômico/social dos portos de Suape e Pecém;
- Aumento de competitividade do setor agrícola;
- Dinamização das economias locais, alavancando novos empreendimentos;
- Nova opção para escoamento da produção do polo de fruticultura irrigada de Petrolina e Juazeiro;
- Geração de empregos e redução de desigualdades sociais;
- Aumento na arrecadação de impostos;
- Fixação e capacitação do “homem” na região.

(DNIT, 2016, grifo nosso)

O novo projeto propõe a construção de uma solução logística integrada para atender regiões do Nordeste e centro-oeste do Brasil com foco no agronegócio e na indústria mineral. Para isso, considera a nova fronteira agrícola, a região sudoeste do Maranhão, Piauí, Tocantins e oeste da Bahia – MATOPIBA, além das reservas minerais de ferro do Piauí, o Pólo Gesseiro do Pernambuco e as jazidas de fosfato do Sul do Ceará, como uma solução logística de alta capacidade e baixo custo, estimulando o desenvolvimento da Região Nordeste.

A CSN, em seu sítio eletrônico, relata que

A ferrovia (Nova) Transnordestina atravessa uma das regiões mais culturalmente ricas e desafiadoras do Brasil: o Sertão Nordestino. Em seu caminho, o empreendimento passa por propriedades, assentamentos rurais e por comunidades tradicionais. A Transnordestina busca levar desenvolvimento para o Nordeste brasileiro gerando o menor impacto possível na vida das pessoas e comunidades, além do meio ambiente. Para isso, a TLISA desenvolve programas de prevenção, controle e gestão das interferências das obras nas propriedades ao redor da ferrovia e dos impactos

socioeconômicos provocados por essas interferências no modo de vida das famílias e comunidades.²⁴ (CSN, 2018)

As distintas informações e discursos apresentados para o mesmo empreendimento revelam por um lado, o jogo de interesses e por outro, uma contrarresposta ao que deve ser explicado à população em geral.

No lançamento do projeto, em 2006, o novo traçado ainda não estava bem definido, tendo apenas os pontos de partida, chegada e as principais intersecções delineadas. Estudos mais aprofundados sobre o trajeto ainda não existiam. Para a implementação do trecho entre Salgueiro e Missão Velha, o projeto da Nova Transnordestina se beneficiou dos estudos já realizados pelo GEIPOT e pelo DNIT.

Conforme o tópico anterior, acordos entre o Governo e a Concessionária, no processo de emissão de licenças, apresentação de relatórios e fiscalizações do IBAMA sobre as exigências feitas no atendimento ao Programas Ambientais ocorreram durante todo o processo prévio e durante a execução da obra. Antônio Fernando Pinheiro Pedro, advogado da Associação Brasileira de Advogados Ambientalistas, ao discorrer sobre a relação entre a economia e o direito ambiental aponta que

A distribuição dos recursos e suas normas em nosso meio interligam a ciência da ecologia (de mesma raiz econômica) e o direito. Economia se define, portanto, como a ciência da administração da escassez. O gerenciamento ecológico dos recursos ambientais, em função do risco ou sua efetiva escassez, é, portanto, uma atividade econômica. É necessário, assim, garantir funcionalidade econômica ao recurso ambiental para orientar devidamente o seu uso, em função dos interesses de produção, distribuição e consumo prevalentes. (PEDRO, 2014, p.651)

E continua,

Jean-Jacques Rousseau identificou nessa sistemática aquilo que denominou Contrato Social. De acordo com o Contrato Social, confia-se a autoridade ao Estado (Soberano) em benefício dos contratantes, que a ele se submetem. Os contratantes são denominados cidadãos (súditos) e regidos por normas de poder coativo (leis). Cria-se a partir de então, um sistema jurídico próprio com o objetivo de determinar como a gestão dos recursos de realizará. (PEDRO, 2014, p.652)

²⁴Disponível em: http://www.tlsa.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59542&prSv=1. Acesso em: 10 out. 2018.

Tais episódios demonstram a problemática da gestão público-privada e o interesse na consolidação de uma atuação política que enfatize a chegada do desenvolvimento local e regional a partir da utilização de vantagens ou favorecimentos para que a execução da obra seja realizada sem maiores interferências ou bloqueios.

O diálogo entre as instituições deve acontecer. Um projeto de infraestrutura do porte de uma ferrovia é grande, e exige um processo de coordenação muito bem estruturado. Conflitos de interesses e contratempos nas relações institucionais são inevitáveis. Problemas na implementação de projetos de infraestrutura também. Cada projeto é único, tem sua especificidade institucional, financeira, ambiental e social. Porém, quando se fala da Nova Transnordestina, se fala de uma sobreposição entre as etapas de planejamento e seu projeto de engenharia, licenciamentos ambientais e de execução física do empreendimento.

Ao ver editais, resoluções, relatórios e o projeto de execução do traçado, visualizo que o processo de licenciamento, diagnósticos socioambientais e as projeções não aconteceram simultaneamente, o que explica a subestimação do tempo de implantação do projeto, e, sobretudo, o conhecimento e interferências do Estado, em todo o processo, em detrimento do capitalismo e seus interesses. Condizendo assim, com o que expõe Ferreira (2014, p.2) ao relatar que o Estado é uma invenção dos homens, assim como a sociedade capitalista. E, como instituição feita por leis e ferramentas, o mesmo desde os primórdios da sociedade capitalista reflete os interesses de determinados indivíduos e/ou grupos.

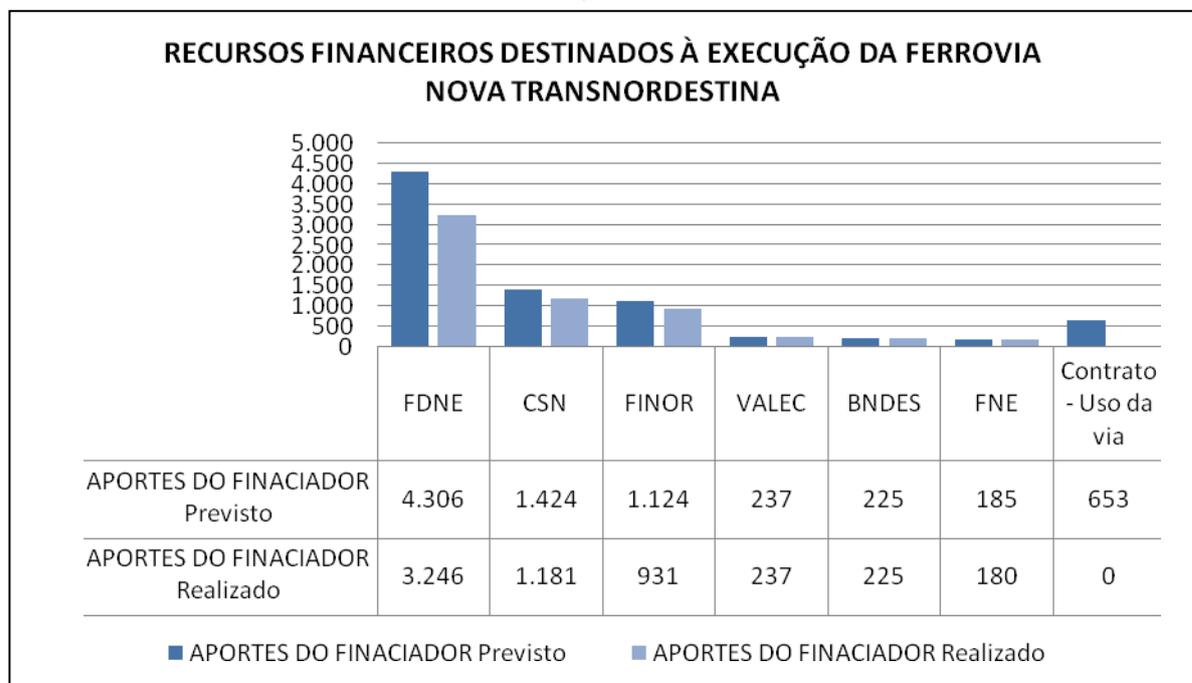
Sustenta Gramsci que “[...] por Estado deve-se entender, além do aparelho de governo, também o aparelho privado de hegemonia, ou sociedade civil (GRAMSCI, 2002, p. 254-255). Ou seja, o Estado é fundamental para manter o processo de acumulação do capital, de valorização. Ele nunca foi mínimo e tem diversas formas de intervenção para favorecer os interesses do capital, da sociedade política e da sociedade civil.

E nesse caso, no que diz respeito às desapropriações, estas aconteceram através de um compromisso assumido entre a União e os Estados participantes, demonstrando assim, a interposição do Estado, de total domínio sobre a população atingida. A própria Procuradoria Geral de cada Estado, teve atuação nos processos

em defesa dos interesses do DNIT e da Concessionária, prejudicando as condições de vida e produção das famílias atingidas.

Conforme a Gráfico 1 os recursos financeiros destinados à Ferrovia, são provenientes do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR), Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) e outros valores estabelecidos no contrato de concessão e uso da via.

Gráfico 1 - Recursos destinados à execução da Ferrovia Nova Transnordestina



*Observação: Valores em bilhões.

Fonte: Relatório de Fiscalização Ordinária - TCU, 2015 – Gráfico organizado pela autora;

São recursos reservados por fundos de investimento e financiamentos da União, através de etapas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) desde 2007. Em 2014, a TLISA solicitou ao governo federal um reajuste de R\$1,3 bilhões, justificado pelos empreendedores pelo longo tempo de obra, alegando inclusive que as desapropriações são responsáveis também pelo atraso da obra, implicando assim, na revisão dos recursos financiados pela União.

Os dados mostram que em dezembro de 2015, já havia sido destinado ao empreendimento um total de R\$ 5,999 bilhões. Havendo uma diferença de R\$ 2,154

bilhões entre os aportes previstos e os já realizados, cuja parcela de R\$1,258 bilhões seria de responsabilidade de entidades governamentais, especialmente o FDNE e o FINOR. Valores esses, contestados pela Concessionária, sob a alegação de repasses distintos entre as fontes de recursos, como uma espécie de empréstimos entre elas, para que não houvesse a paralisação das obras.

Deste modo, ao analisar o montante de investimentos, verifico que esta obra apresenta as perspectivas e espera de interesses capitalistas voltados à agricultura como também à indústria e extração mineral. Sobretudo, nos coloca diante das especulações quanto ao uso da terra e produção determinada pela área de atendimento do Projeto.

A natureza do sistema capitalista acaba subordinando todo o seguimento produtivo, através da apropriação do trabalho, da mais-valia. E na busca por sua valorização, requer domínio não apenas da indústria, como da agricultura, dos minérios, e busca até mesmo onde não existam relações de produções desenvolvidas, criar condições para realiza-se. Através do avanço do capitalismo no campo, o capital submete a terra a seu interesse. Afinal, apesar de não ter valor, ser um bem natural, se constitui enquanto local onde ocorre o processo de produção.

Para que isso aconteça, faz uso dos meios de circulação, como forma de expandir-se e atingir os seus objetivos. A circulação no modo capitalista de produção assume um dos papéis centrais, e diz respeito ao conjunto de processos e fluxos que levarão à reprodução ampliada do capital, se configurando assim como circulação do capital. (MARX, 2005; HARVEY, 1996; SANTOS & SILVEIRA, 2006; SILVEIRA, 2010).

David Harvey na obra “A Condição Pós-Moderna” aponta que o regime de acumulação do capital tem se fundamentado na velocidade e eficiência com que se comportam os meios de comunicação e sistemas de transporte, ocasionando assim, a “aniquilação do espaço pelo tempo”. (HARVEY, 1996). O que gerará uma repercussão no território usado, interferindo em toda a sociedade e explicando a busca, na atualidade, da melhoria dos meios, sistemas e rede de transportes e da diminuição do tempo de viagens e atendimento a demandas e necessidades capitalistas, da distribuição de mercadorias, entre outros, e conseqüentemente, maior retorno financeiro através da Logística.

Em estudo realizado pela Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura e o BNB em 2012, no relatório Caracterização e Análise dos Sistemas Produtivos e Macro logístico na Região Nordeste enquanto Suporte à Localização de Empreendimentos: Foco no Papel da Nova Transnordestina²⁵,

[...] espera-se uma atuação eficiente em mercados competitivos – notadamente o mercado de carga geral em fluxos de importação – já que existe um volume de cargas cativas (grãos agrícolas, fertilizantes, minérios, açúcar, combustíveis, etc) que viabilizam as operações a preços competitivos (preço igual ao custo marginal, neste caso, igual ao custo variável). Os custos fixos serão, naturalmente, suportados pelo mercado cativo da ferrovia. (BNB e FCPC, 2012, p. 15)

A pensar a Nova Transnordestina enquanto foco do desenvolvimento e o que ela representa ao modo capitalista de produção e à expansão do capital, vejo a sua influência no aumento da renda da terra e, sobretudo, a subordinação ao capital por aqueles que mais sofrem com as imposições capitalistas, os camponeses.

²⁵Disponível em:

https://www.bnb.gov.br/documents/88765/89729/analise_sistemas_produtivo_macrologistico_tomol.pdf/4ba9e44f-1749-4492-b434-1a69bcc7b8af. Acesso em: 12 fev. 2019.

4 OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAS DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA NO MUNICÍPIO DE IGUATU

Toda grande obra, como a Ferrovia Nova Transnordestina, provoca desde o seu projeto de concepção e execução, impactos e conflitos socioterritoriais na sua área de abrangência direta e indiretamente, exemplo do que ocorreu nos estados do Ceará, Pernambuco e Piauí e por que não dizer, até estados vizinhos. Assim, surgiu a necessidade de entender as transformações esperadas e sentidas, do processo de desenvolvimento do capitalismo na região, analisando os impactos socioterritoriais presentes no município de Iguatu.

Os grandes projetos de infraestrutura apresentados como de integração regional e nacional sejam eles ligados à estrutura viária, aos recursos hídricos, aos sistemas de comunicação, promulgam a acumulação ampliada do capital. Possibilita deste modo, diversas formas de uso e exploração da natureza e de pessoas para a reprodução da mais-valia e o uso do espaço pelo capital.

Os meios de integração pensados para esses grandes projetos não estão desconexos do avanço tecnológico, dos processos de reestruturação produtiva, dos chamados planejamentos estratégicos voltados ao desenvolvimento. Eles são promovidos com funções e intencionalidades, na realização de desejos de pessoas que refletem, esquematizam, projetam, movimentam recursos financeiros, promovem articulações políticas, mobilizam força de trabalho e se apropriam do espaço. E por este motivo, atropelam valores, culturas, territórios e impõem a esses lugares de execução de obra, a dialética da exploração e do valor.

O Estado, amparado no discurso de nacionalidade, torna-se central para promoção de ideologia das mudanças que legitimam esse processo de expansão e integração, potencializa assim, a transformação dos modos de produção. Ao passo que as empresas e investidores norteiam projetos, solicitam facilidades e garantias para uso e exploração de grandes obras através de concessões, e é ele, que através de desapropriações, estudos superficiais e formalmente elaborados, institui o tempo, viabilidade e necessidade do projeto, desvalorizando muitas vezes os impactos, o cumprimento e fiscalização de medidas mitigadoras destes, ocasionadas pelos empreendimentos e empresas, como visto no capítulo anterior.

O Estado é necessário para manter o processo de acumulação do capital, de valorização. Tem diversas formas de intervenção para favorecer os interesses do capital, da classe hegemônica. No contexto do capitalismo e dos grandes projetos, comunidades, povos tradicionais atingidos na maioria das vezes não são consultados sobre decisões acerca do estabelecimento e instituição dessas obras. Quando ocorrem consultas públicas - quando estas ocorrem, o projeto está definido, os estudos desapropriatórios iniciados, as articulações políticas e financeiras tomadas, gerando apenas a informação e expectativa do que está por vir.

Acredito que dessa forma, torna-se possível a compreensão dos processos verificados durante essa pesquisa, pois os estudos sobre o setor ferroviário brasileiro devem buscar as determinações necessárias para entender esse setor, sejam sobre os aspectos naturais, estratégias para conquista e manutenção de territórios, os interesses políticos, industriais, agroexportadores, das tecnologias dos transportes, dos estudos logísticos, em determinado período, espaço, conseqüentemente, território e tantos outros fatores, que combinados, nos auxilia.

Assim, pretendo ao longo deste capítulo, entender como se deu o processo de estabelecimento da Ferrovia Nova Transnordestina em Iguatu, bem como analisar os impactos socioterritoriais ocorridos no período de 2007 a 2016 no município. Mas, antes, apresento brevemente, como se constituiu o município, como foi a chegada da ferrovia no passado e só então apresento as perspectivas e impactos do novo projeto, que partindo da perspectiva da fala das pessoas com as quais conversamos durante a realização dos trabalhos de campo, caracterizam como um atraso.

4.1 O processo de formação territorial de Iguatu

O processo de formação territorial do município de Iguatu não se sobrepõe as características do processo de formação econômica e territorial do estado do Ceará, que por sua vez apresenta aspectos diferenciados de outros estados da mesma região a qual pertence. Fruto de diferentes temporalidades do capitalismo, a formação de ambos não aconteceu de forma homogênea e tem ligação direta com o processo de expansão comercial européia.

Assim, reafirmo que o processo de formação territorial do Ceará está ligado aos aspectos de sua geo-história e as suas relações socioeconômicas desenvolvidas. Seu povoamento, por exemplo, aconteceu em momento posterior aos estados da Bahia, Pernambuco e Piauí, por questões naturais, políticas e econômicas, tendo a pecuária e o algodão, como base econômica do estado. Com o aumento da emigração portuguesa, a expansão dos engenhos em áreas do Recôncavo Baiano e na Zona da Mata Pernambucana, houve a necessidade de expandir a área de criação de gado, ocasionando assim, mudanças na ocupação da região cearense (MORAES, 2000).

A formação de adensamentos populacionais estava ligada aos movimentos de invasão terras para criação de gado, a partir das distribuições das sesmarias, que aconteceram conforme o caminho dos rios, entre eles Salgado, Banabuiú, Jaguaribe e posteriormente às margens de seus afluentes, demonstrando a forte relação da atividade pecuária com o processo de ocupação e organização da sociedade naquele período (GIRÃO, 1984).

Jucá Neto expõe que,

Já na primeira metade do século XVIII, a fazenda de gado dispersa no sertão sediou o povoamento. Foi a sede das sesmarias, da unidade familiar, da atividade produtiva e também onde se encontraram as condições propícias para os primeiros sinais de acumulação de renda no sertão. Além disso, foi sede da vida política local, de toda autarquia sertaneja e suas famílias, com poderes quase que absolutos, e da rede de mandos e desmandos que pautou a organização territorial. Cumpriu, ainda, o papel de defesa diante da população indígena ou perante outros sesmeiros na luta pela posse das terras. (JUCÁ NETO, 2012, p. 135)

A repartição do território por meio das sesmarias aconteceu com o objetivo de promover o seu aproveitamento, por meio de atividades que poderiam gerar lucros. O fato é que para que isso acontecesse era necessário ter recursos para se investir nas terras e conseqüentemente, obter mão-de-obra para a lida com a terra.

No início do século XIX, após o período de seca e estiagem que acarretaram no declínio da pecuária e das charqueadas, o algodão tornou-se o principal produto da província, expandindo para áreas até então não povoadas. Para compreender a inserção do algodão na economia cearense, preciso analisar como

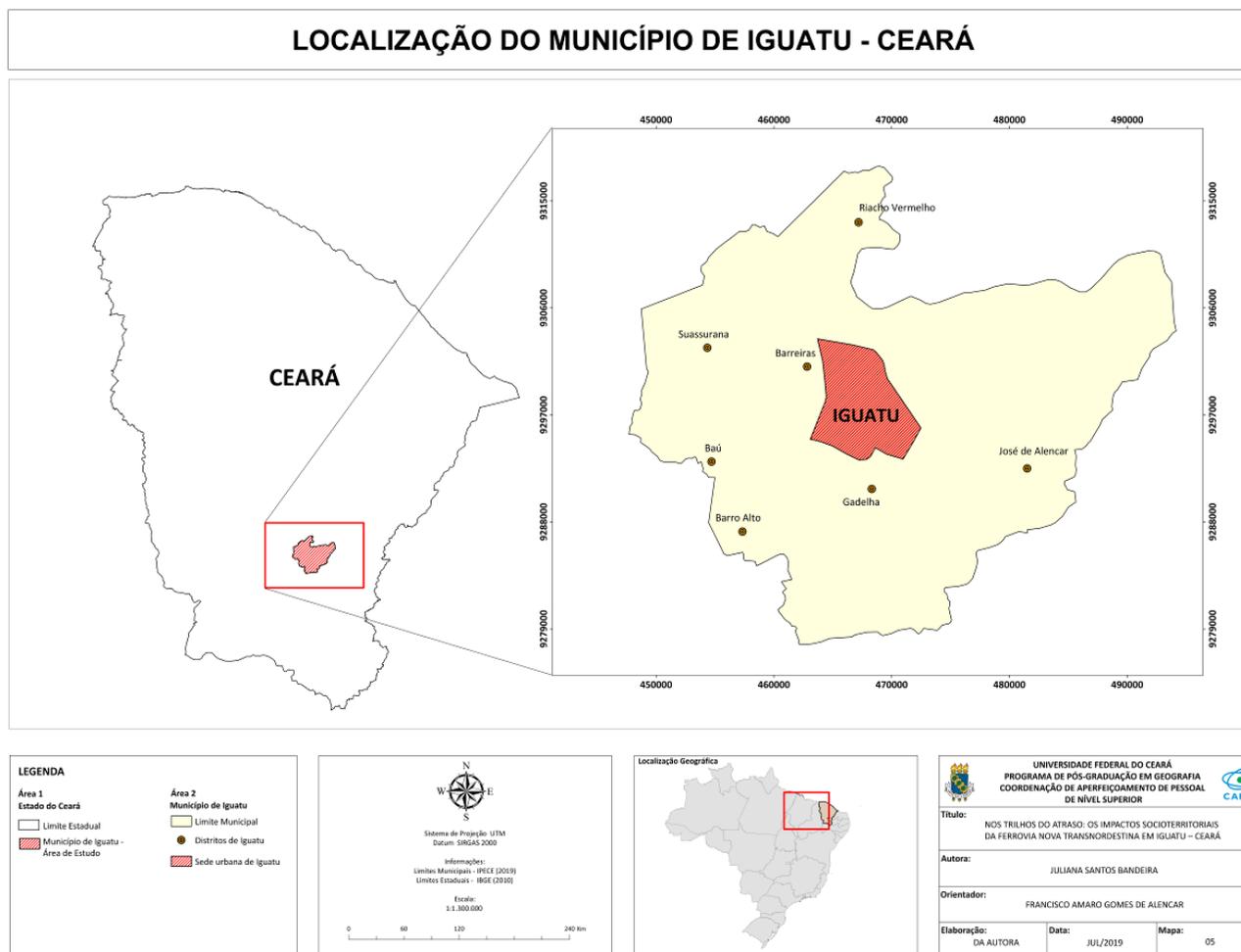
ocorreu a apropriação desse espaço, o chamado “Sertão de Dentro” (Moraes, 2002), tendo em vista que essa expansão ocorreu através de uma rede de comunicação de estradas e caminhos que atravessavam a província de um extremo a outro, em decorrência dos fluxos produtivos da pecuária.

A rede de comunicação de estradas e caminhos acabou direcionando aos principais portos como os de Aracati, Acaraú e Camocim e deste modo, gerou uma estrutura administrativa, permitiu assim, uma apropriação do espaço e incluiu a mesma em um circuito econômico, voltado para a exportação. No Ceará, a comercialização do algodão iniciou somente no final do século XIX, estimulada por contextos internacionais, sobretudo a Revolução Industrial e a Guerra de Secessão, que ocasionou a necessidade de matéria-prima e a diminuição da produção de algodão nos EUA, que na época, era o principal fornecedor para a Europa.

Com a preocupação de encontrar meios para escoar a produção de algodão, passou-se a requerer a instalação de ferrovias como meio de transporte mais rápido que os lombos de animais para atender as necessidades da produção e circulação das mercadorias advindas do sertão para o mercado externo.

Criado em 1851, o município de Iguatu possui uma área territorial de 1.029,214 km², situa-se na região Centro Sul do estado do Ceará (Ver Mapa 05) e conta com uma população de 103.255 mil habitantes, sendo o 9º mais populoso do estado. (IBGE, 2018). Composto de 08 unidades territoriais, dos quais se destacam Iguatu, Barreiras, Barro Alto, Baú, Gadelha, José de Alencar, Riacho Vermelho e Sussuarana, apresenta clima tropical quente semi-árido, com índices pluviométricos que chegam à média de 806,5mm/ano (IPECE, 2017).

Mapa 5 - Localização do município de Iguatu – Ceará



Fonte: Elaborado pela autora

Em 1905, a cidade era sede do segundo distrito do Estado do Ceará, destacava-se como importante centro político, tendo como representantes Cel. Celso Lima Verde e Cel. Belisário Cícero Alexandrino, sendo o último, aliado do então presidente Nogueira Accioly, fundamental para que a estrada de ferro chegasse ao município, marcando o pontapé para a modernização local.

A partir da chegada da ferrovia e a instalação da Estação Ferroviária de Iguatu (Figura 10) em 5 de novembro de 1910, mesma data de inauguração da Estação Ferroviária do Distrito de Suassurana (Figura 11) e o fortalecimento da economia algodoeira, a cidade desenvolveu e expandiu para as proximidades da estação, onde passou a residir as famílias ricas e importantes do município, tendo em vista a facilidade do deslocamento e comunicação com a região do Cariri, considerado próspero e importante pólo cultural, econômico e político da região sul do estado do Ceará.

Figura 10 - Estação Ferroviária de Iguatu em meados dos anos de 1920



Fonte: Acervo Memória da Ferrovia Cearense

Figura 11 – Estação Ferroviária Engenheiro Barreto inaugurada em 5 de novembro de 1910 no Distrito de Suassurana, Iguatu - Ceará



Fonte: Da autora (2018)

Além da Estação de Iguatu e Sussuarana, foram instaladas outras duas estações, nos distritos de José de Alencar e Jaguaribe-Mirim que fortaleceram a base econômica do município. Como o prolongamento da EFB só ocorreu em 1916, em decorrência do tempo levado para a construção da ponte sobre o Rio Jaguaribe, os habitantes dos municípios vizinhos como Cedro e Lavras da Mangabeira se deslocavam até Iguatu para embarcarem no trem.

O maior impulso econômico de Iguatu aconteceu com prolongamento da EFB até a cidade do Crato, que resultou na expansão do centro comercial, construção de hotéis e na instalação de usinas de beneficiamento de algodão, dentre elas, a Companhia Industrial de Algodão e Óleos (CIDAÓ), a usina de Octaviano Jaime Benevides e as fábricas Santa Margarida e São José.

A partir dos anos de 1920, Iguatu se destacou como o centro da produção algodoeira e da produção de fibras de tecidos devido as suas características do solo de aluvião, em um relevo formado de depressões sertanejas e outras características pedológicas, como o litólico, podzólico, vermelho-amarelo e vertissolo, propícios para a cultura do Algodão.

A ascensão da produção algodoeira em Iguatu nas décadas de 1920, sobretudo no período compreendido entre 1930 e 1970 foi responsável pela

complexidade das relações sociais de produção que o município vivenciou, com a instalação dos primeiros estabelecimentos comerciais, de máquinas e técnicas modernas, da divisão social e territorial do trabalho no que concerne à produção, comercialização e trocas do algodão.

Quando falo da divisão social e territorial do trabalho, vejo além do desenvolvimento das forças produtivas e da divisão técnica do trabalho que existiu, mas da apropriação privada dos meios de produção e o assalariamento do trabalho no processo de reprodução da sociedade. Sobre estes aspectos, Marx apresenta que,

A divisão do trabalho na sociedade se processa através da compra e venda dos produtos dos diferentes ramos de trabalho, a conexão dentro da manufatura, dos trabalhos parciais se realiza através da venda de diferentes forças de trabalho ao mesmo capitalista que as emprega como força de trabalho coletiva. A divisão manufatureira do trabalho pressupõe concentração dos meios de produção nas mãos de um capitalista, a divisão social do trabalho, dispersão dos meios de produção entre produtores de mercadorias, independentes entre si (MARX, 1989, p.407).

A indústria igatuense disseminou e transformou a agricultura em produção agroindustrial. Novas áreas foram chamadas a participar da divisão territorial do trabalho e novos capitais foram destinados a este processo, que resultou na estruturação e configuração produtiva diferente de Iguatu frente aos demais municípios do Estado.

Hoje o município desenvolve atividades a produção de lavouras permanentes e temporárias e extrativistas. Como cultivo permanente, tem a cultura de banana, castanha de caju, coco da baía, goiaba, manga, maracujá e uva. Como cultura temporária tem algodão herbáceo, arroz, cana de açúcar, feijão mandioca, melancia, milho, sorgo e tomate. E entre as atividades extrativistas a retirada de madeira para carvão vegetal e minérios como granito e magnesita (IBGE, 2015).

Em 2018, o município é o principal pólo econômico da região e está entre os dez maiores Produto Interno Bruto (PIB) do Ceará, com participação de 1,04% na participação PIB municipal/ PIB total do Estado (IPECE, 2018). Nesse contexto, avaliamos a importância do município e buscamos entender até onde a instalação de uma nova linha ferroviária pode contribuir para o processo de desenvolvimento local.

4.2 A Os impactos socioterritoriais da Ferrovia Nova Transnordestina no município de Iguatu

O primeiro trecho da Ferrovia Nova Transnordestina no estado do Ceará compreende os municípios entre Salgueiro/PE e Missão Velha/CE (SMV) finalizado em 2009. O segundo, entre Missão Velha/CE e o Porto do Pecém em São Gonçalo do Amarante (MVP), está com obras paralisadas, desde 2017.

O trecho SMV foi o único que teve a obra e o processo de desapropriação sob a responsabilidade direta do Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT). Para o trecho MVP, em 23 de abril de 2008 foi firmado um convênio²⁶ de cooperação técnica e financeira para a desapropriação da faixa de domínio de trechos da ferrovia Transnordestina no Estado do Ceará. Disponibilizado pela SEINFRA, o documento apresenta como parte integrante deste acordo, o Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT), como concedente, o Estado do Ceará, representado pela Secretaria da Infraestrutura (SEINFRA), como convenente. E, como intervenientes, a Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (METROFOR) e a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), atual TLSA.

O Plano de Trabalho instituído no Convênio estabeleceu o período de dezembro de 2007 a maio de 2009, para a concretização de todo o processo desapropriatório do trecho que interligaria o município de Missão Velha/CE ao Porto do Pecém – São Gonçalo do Amarante/CE (MVP), percorrendo 22 municípios, distribuídos em 11 lotes. Através da resolução de nº 3.069 de 12 de março de 2009 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foram autorizados o projeto elaborado pela empresa Transnordestina Logística S.A. e início das obras do trecho ferroviário MVP.

Conforme a cláusula segunda, no que se refere ao valor estabelecido pelo Convênio, o valor total da execução foi de R\$ 14.833.386,93. Sendo R\$ 13.350.048,24 referentes ao DNIT e R\$ 1.483.338,69 correspondentes à contrapartida mínima obrigatória do Governo do Estado de 10% do valor total.

Em junho de 2009, foram contratadas pelo Governo do Estado do Ceará, duas empresas, a ENPROL Engenharia e Projetos Ltda. e a GEOSOLOS Consultoria, Projetos e Serviços, que ficaram com a responsabilidade da elaboração

²⁶ Processo nº 50600.011754/2007-89 do Ministério dos Transportes e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DIF/TT nº283/2007).

dos laudos de avaliação dos imóveis atingidos pela ferrovia. Em janeiro de 2010, deu-se início aos processos judiciais de desapropriação no estado do Ceará por meio da Justiça Federal, sob a intervenção do Estado na propriedade, com fins de desapropriação para utilidade pública, começando pelos municípios de Missão Velha, Aurora e assim, sucessivamente.

Sob estes aspectos, percebo o papel do Estado na execução do Projeto através da sua participação. Além de planejar e analisar os estudos para a instituição da ferrovia com face ao desenvolvimento, este também se torna executor ao realizar a desapropriação das terras e benfeitorias, seja como fonte financiadora e concedente na realização das desapropriações, da realização das obras e também, na reprodução do capital através da circulação das mercadorias pela ferrovia posteriormente.

O modelo de desenvolvimento tomado por estes planos executados pelo Estado, com o predomínio de estratégias de mercado e a globalização da economia, favorece a uma crescente desigualdade social e ao aumento da distância econômica, social e ambiental. Em contraposição a essa idéia de desenvolvimento adotada, Porto-Gonçalves (2004) aponta que esta, implica no processo de dominação da natureza, onde o vocábulo “desenvolver” significa “des-envolver”, ou seja, retirar o envolvimento, a autonomia do povo com seu espaço.

Felipe Possa Ferreira relata que o Estado no capitalismo “é um agente que necessariamente reflete as contradições e conflitos que emanam da sociedade.” (FERREIRA, 2017, p.120) Ou seja, representado pelas frações de poder político que advêm do resultado histórico das lutas de classe e da lógica dominante na ordem social capitalista, ele surge através da ruptura das alianças realizadas entre diferentes classes e chega a atuar como um regulador de interesses entre elas, sendo favorecido pela acumulação de capital, buscando impedir crises, administrando a procura, produção e as trocas capitalistas. (HARVEY, 2005)

Gruppi (1996) ressalta que

Portanto o Estado é um poder político que se exerce sobre um território e um conjunto demográfico (isto é, uma população, ou um povo); e o Estado é a maior organização política que a humanidade conhece. [...] no Estado estão presentes três elementos: poder político, povo e território. É necessária a presença desses três elementos para que se possa falar de Estado. (GRUPPI, 1996, p.7)

Sob estes aspectos, conforme audiência pública realizada em 22 de março de 2016, com a participação dos representantes das Secretarias de Infraestrutura dos Estados envolvidos no projeto e seus respectivos Procuradores Federais, para verificação do *status* das ações de desapropriação, conforme a parceria firmada entre os governos e o DNIT, foi apresentado que no Ceará foram elaborados 1.417 processos e laudos de avaliação de imóveis. E dos 100% dos processos estabelecidos, 85,23% já haviam sido encerrados, tendo o estado a imissão de posse cumprida, tornando estes territórios representados nesta porcentagem, propriedade do governo, permitindo desta forma que a obra possa ser executada sem interposições no que concerne a desapropriação.

Para Harvey (2005), o Estado sempre esteve presente, sempre apoiando o modo capitalista de produção e de consumo. Para o autor, ele surge das contradições entre as classes e é independente. Porém, algumas classes usam o Estado como instrumento de dominação, como interesse, já que ele se organiza como meio de sustentação das relações entre capital e trabalho.

Harvey relata ser necessária para a acumulação, a disponibilidade de circulação através das relações de transporte, que possibilitam a integração do espaço e a redução de tempo. E que o progresso dessa acumulação de capital dependerá do excedente de mão de obra, existência de mercados para a expansão e absorção de mercadorias produzidas, o que gerará também, novos espaços para acumulação (HARVEY, 2005).

O município de Iguatu teve um impulso de desenvolvimento com a instalação da antiga Estrada de Ferro de Baturité (EFB) em 1910, que após o processo de concessão e repasse da linha férrea para a CFN e posteriormente para a TLSA, passou a ser chamada de Ferrovia Transnordestina Logística S/A.

Pela divisão da empresa concessionária, Iguatu compreende o lote 3 da execução das obras. Conforme informações da SEINFRA, o processo de desapropriação dos imóveis neste território iniciou em 2011. A nova ferrovia percorrerá três distritos e 24 localidades iguatuenses, atravessando 186 propriedades, totalizando 191 processos de desapropriação (SEINFRA, 2018) - Ver Mapa 06.

Conforme observei, essa diferença em relação ao número de laudos, diz respeito à instauração de mais de um processo para a mesma propriedade. Isso

ocorre em decorrência das curvas estimadas pelo projeto, interceptação de alguma estrada ou recursos hídricos. Assim, uma mesma propriedade acabou sendo atingida mais de uma vez e embora consista no mesmo imóvel e haja um único documento, foram elaborados laudos para cada parcela interceptada.

Sob a alegação pautada em aspectos tecnológicos, promovidos pela modernização e o desenvolvimento das cidades nas proximidades da linha férrea, a empresa estabeleceu a necessidade de instalação de uma nova linha férrea no território cearense, ocasionando a desativação da antiga malha. Embora a concessionária exponha que há 600 km de adequação ou substituição da ferrovia antiga, o traçado proposto não incide necessariamente sobre o traçado anterior, o que fez com que o processo de desapropriação acontecesse normalmente, até mesmo pela faixa de domínio ser maior que a malha antiga, o que favoreceu a execução e denominação da chamada Ferrovia Nova Transnordestina.

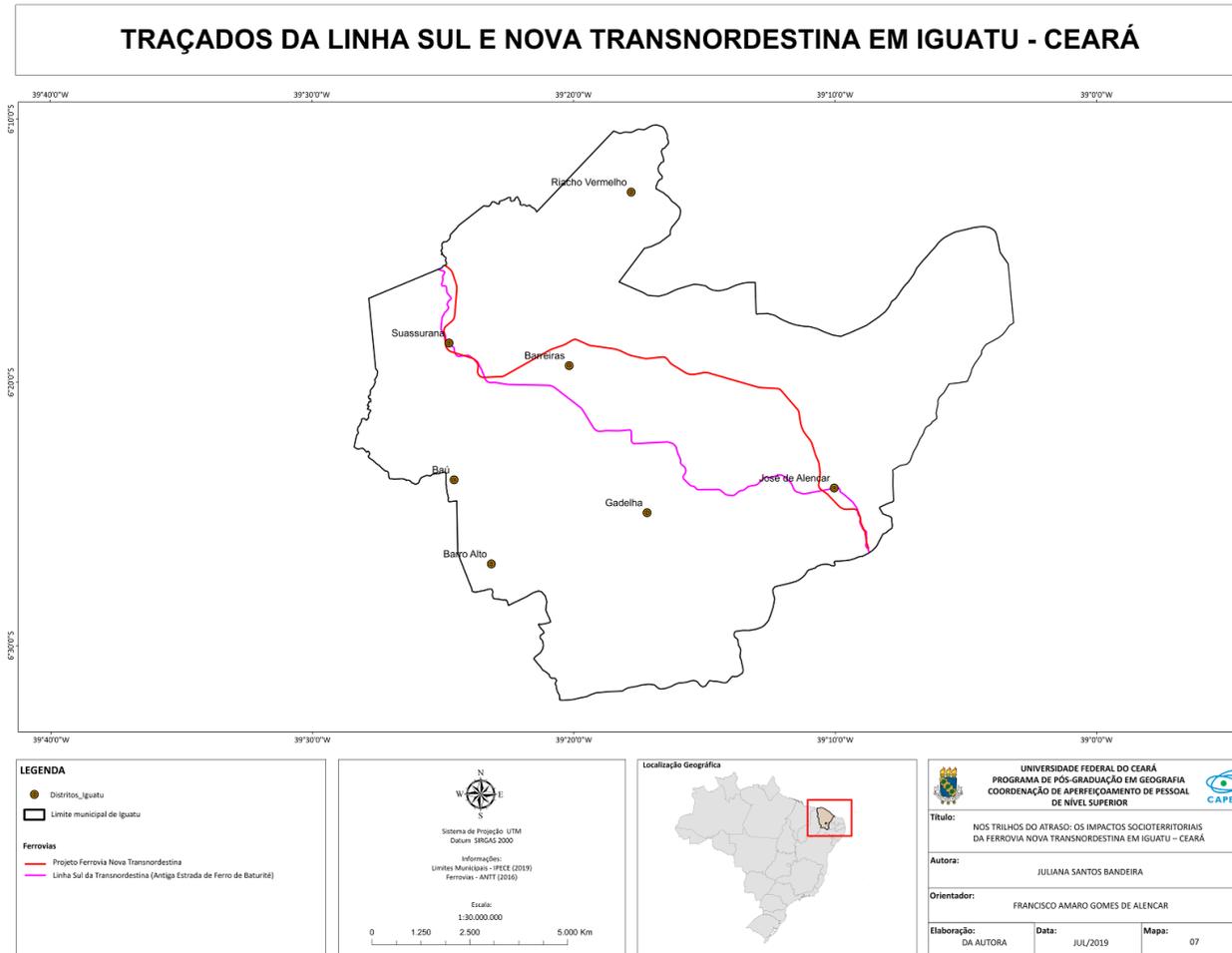
De todos os municípios atingidos pelo projeto do novo empreendimento ferroviário, o município de Iguatu está entre os que apresentam o novo traçado mais afastado do percurso da ferrovia anterior, interferindo absurdamente em uma das regiões mais importantes do município – Ver Mapa 07.

Mapa 6 - Localização do Projeto Nova Transnordestina em Iguatu – Ceará



Fonte: Elaborado pela autora

Mapa 7- Traçados da Linha Sul da Transnordestina e Projeto Nova Transnordestina no município de Iguatu – Ceará



Fonte: Elaborado pela autora

A associação das informações contidas em documentos históricos, relatórios, decretos, leis e as leituras bibliográficas realizadas, permitem estabelecer uma relação entre a questão agrária e o chamado desenvolvimento. E ainda, refletir sobre as repercussões espaciais que o sistema de transporte, sobretudo o modal ferroviário, seja pelo transporte de mercadorias, pessoas, informações ou pelas consequências sobre a apropriação e (re) reprodução no espaço.

As leituras da realidade em campo aliadas as questões teóricas e dos dados obtidos, confirma a ocorrência de impactos socioterritoriais associados ao projeto da Ferrovia Nova Transnordestina no município de Iguatu/CE. E o que seriam os impactos socioterritoriais, que abordo nesta pesquisa?

Entendo que o uso do termo “impacto” visa relacionar os efeitos desencadeados por diferentes processos de transformação. Nesta pesquisa, pela criação de uma infraestrutura de transporte com ritmos e intensidades variáveis, referente às dimensões econômicas, políticas, sociais e ambientais, que incidem tanto na vida das famílias diretamente atingidas, como à população em geral, que vive nas comunidades e municípios do entorno do projeto.

Esses processos de transformação para os quais muitas vezes o termo impacto pode ser excessivo - tendo em vista que tende a chamar atenção para o mais visível e notório - muitas vezes tem um caráter que só se potencializará ao longo do tempo. Pois, a intensidade e a natureza dessas mudanças dependem de diferentes contextos (locais, regionais, nacionais), impedindo que se encontre uma linearidade.

Os impactos podem ainda se dar em diferentes direções e em função de vários fatores que abrangem desde as oportunidades e competências que as pessoas envolvidas dispõem, das ações de diferentes mediadores que atuam em meio ao processo de transformação, dos jogos políticos governamentais dirigidos direta ou indiretamente a esse segmento da população, seja àquela que passou a conviver com as mudanças, a ter acesso ao trabalho e seus direitos ou que perderam o acesso a terra, entre outros aspectos.

Deste modo, os impactos dessa ferrovia, como resultado de mudanças de curto, médio e longo prazo, fazem-se sentir tanto na vida da população diretamente atingida, compreendida na faixa de domínio e a não edificante, como aquela que reside fora dela. Neste último caso, atingem distritos, municípios, estados e regiões

onde o projeto se estabelece, com efeitos diretos e indiretos sobre uma sociedade mais ampla.

Fernandes (2008) após significativa experiência com os movimentos sociais, desenvolveu com o francês Jean Yves-Martin, o conceito de movimentos socioterritoriais, cuja abordagem compreende um conjunto maior de questões que envolvem o desenvolvimento da sociedade e sua relação com o território.

Os autores argumentam que após a utilização do território, enquanto categoria de análise da geografia, por diferentes ciências, este acabou por ganhar diferentes conceitos e interpretação, conforme a abordagem e enfoques propostos. Territórios da Cidadania, Transterritórios, Multiterritórios, entre outros, estarão relacionados à políticas desenvolvimentistas, de governança, de disputas territoriais, entre outros e por se delimitar sua discussão estes acabam não apresentando a totalidade conceitual ou a sua multidimensionalidade, o que requer “muito cuidado, para não ser mal compreendido” (FERNANDES, 2008, p. 6).

Fernandes (2005) aponta que na década de 1980, a geografia brasileira intensificou seus estudos referentes às ações dos movimentos sociais. Porém, o referencial teórico, a análise sempre consistiu em apresentar uma abordagem sociológica, econômica ou histórica. E partindo disso, passou a pensar nas dimensões geográficas das ações e das relações construídas pelos movimentos sociais, na intenção de associá-las à geografia. E a partir de então, passou a fazer o uso do conceito de Movimentos Socioterritoriais, como forma de contribuir com os estudos geográficos.

A terminologia “socioterritorial” possibilita uma compreensão dos espaços e territórios produzidos e construídos. Onde, as ações, formas de organização e as relações ocorrem no espaço. Espaço geográfico esse, em que elas se realizam nas diferentes dimensões, sejam elas sociais, políticas, econômicas e culturais.

Conforme Milton Santos, o território é o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência. (SANTOS, 2002, p. 9).

Haesbaert (2004) diz que “não há como definir o indivíduo, o grupo, a comunidade, a sociedade sem ao mesmo inseri-los num determinado contexto geográfico, ‘territorial’” (HAESBAERT, 2004, p. 20). Partindo desse contexto, quais

as características da produção espacial e territorial são organizadas e reproduzidas e por quais relações e classes sociais?

Entre os vários argumentos que podemos usar para dizer que o território ganhou status nas diversas áreas do conhecimento, há um que se destaca. O território é utilizado como conceito central na implantação de políticas públicas e privadas, nos campos, nas cidades e nas florestas, promovidas pelas transnacionais, governos e movimentos socioterritoriais. Essas políticas formam diferentes modelos de desenvolvimento que causam impactos socioterritoriais e criam formas de resistências, produzindo constantes conflitualidades. Neste contexto, tanto o conceito de território, quanto os territórios, passam a ser disputados. Temos, então, disputas territoriais nos planos materiais e imateriais. (FERNANDES, 2008, p. 4)

Quando falamos em “impacto” por mais que haja uma associação a algo relacionado a choque, colisão e fatores negativos é preciso entendê-los sobre diferentes aspectos, inclusive positivos. Deste modo discutirei três formas de impactos socioterritoriais, cuja ordem estabelecida para a discussão deles, nada tem a ver com importância ou hierarquia. E, relembro ainda, que como forma de proteger as pessoas, cargos de administração pública e por não obter o direito de gravação, trechos de informações coletadas durante os trabalhos de campo aparecerão identificados com nomes de Estações Ferroviárias do Estado do Ceará.

O primeiro impacto que apresento é o ambiental. Conforme o Plano Básico Ambiental, deveria ser desenvolvido ao longo de todos os trechos ferroviários do projeto, o Programa Ambiental de Construção (PAC) da Ferrovia Transnordestina, em absoluta conformidade com os procedimentos de adequação ambiental previstos na legislação em vigor, face às intervenções processadas no meio ambiente decorrentes das atividades do processo construtivo do empreendimento.

Entre os objetivos previstos por este programa, está a identificação dos efeitos ambientais das obras nas áreas de execução e implementação de ações para prevenir e reduzir os impactos decorrentes; realização de vistorias nos canteiros de obras, nas frentes de serviços, nos acampamentos e demais instalações de apoio para verificação das conformidades e não conformidades ambientais, sendo necessária a realização de complementações e ajustes, para as questões ambientais; averiguação dos efeitos sonoros e ruídos; acompanhamento de obras de drenagem, entre outros aspectos.

Conforme os trabalhos de campo nas localidades visitadas, a verificação de imagens de satélite da área afetada, um dos impactos que mais chamou atenção foi a interferência do projeto nos recursos hídricos e, sobretudo, a falta de estruturas suficientes para o atendimento da vazão de água requerida pelos rios ou riachos afetados. (Ver Mapa 8). O projeto atinge o Rio Jaguaribe e outros riachos que deságuam no Açude Trussú, importante para o abastecimento do município de Iguatu e Acopiara.

Percorrendo a área da ferrovia, verifiquei o abandono de materiais de obra, como ferro, bueiros, estacas, que não foram utilizadas e mesmo após a paralisação das obras, não foram recolhidos pela empresa a frente da construção do projeto (Figura 12). Expondo sua indignação em relação ao abandono de materiais, lixo que passaram a jogar no Rio Jaguaribe por conta da facilidade de acesso ao mesmo, e a perda do dinheiro utilizado pelo governo e Concessionária. Maurícia expôs

“Olhe, eu fico horrorizada é aqui no rio (Fala, fazendo referência ao Rio Jaguaribe). A falta de consciência do povo com o lixo. Pessoal vem só jogar. É plástico, saco de lixo, entulho, aquelas penas de galinha grande, eu quero que tu veja. Pessoal não pensa não. Que agora não, que o rio tá seco, mais e quando tomar água? Pessoal aproveita os aberto dessa estrada aí, só pra jogar essas coisa.

(...) Sem falar na quantidade de material que foi estragado. Porque a maior parte, quando se voltar, o que foi feito vai ter que ser refeito. Mais uma vez nosso dinheiro vai indo pro ralo né? Porque é coisa que eles tavam construindo, começaram a fazer e tá lá. Se for pra começar de novo, tem muita coisa estragada, largada aí no meio dos mato. Ficou quantidade grande de coisa, material estragado. A mata já tomou foi de conta.” (informação verbal)²⁷

²⁷ Informação fornecida por moradora da localidade Sítio Tambiá, distrito-sede de Iguatu durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

Mapa 8 - Iguatu no contexto da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 12 - Tubos de concreto para bueiros, abandonados na faixa de domínio da Ferrovia Nova Transnordestina em junho de 2018



Fonte: Da autora (2018)

Áreas em que há aterro encontram-se em processo de erosão, inclusive nas proximidades de mananciais, ocasionando mudanças nos cursos dos rios e em época de chuva, podendo vir a gerar inundações. Em conversa com Capistrano, ele relata a preocupação sobre uma possível cheia que possa vir a ter o Orós e os impactos da vazão do rio nas propriedades das comunidades e distrito onde ele mora. Segundo ele, os bueiros e a construção de uma ponte projetada (Figura 13), não serão suficientes para atender a demanda hídrica. Ele relatou,

“Esses buerim e essa ponte que querem botar aí num sustenta não! Quando cair uma chuva das boa, que encha o Orós, a água vem bater nesse poste (Fala, apontando para um poste logo a frente). Vai vir arrastando tudo, esses monte de terra que botaram aí num vale de nada não. Água é bicho escroto! A preocupação maior da gente aqui é como vai ser isso. Eu acho que num prejudica nós aqui não, mais o povo ali do Santa Rosa, ali nas baixa, é capaz de prejudicar viu.” (Informação Verbal)²⁸

²⁸ Informação fornecida por morador da localidade Carrapicho, distrito-sede de Iguatu, durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 07 de junho de 2018.

Figura 13 – Ponte inacabada sobre o riacho dos Macacos na localidade Carrapicho em junho de 2018



Fonte: Da autora (2018)

Durante as conversas com a população, perguntei sobre os efeitos sonoros e de ruídos. Pessoas falaram sobre a poeira, mas relataram ser comum a empresa passar aguardando as estradas, o que possivelmente amenizava o problema.

O segundo impacto socioterritorial é o social. Na execução deste projeto, pela distância inicial e final da interceptação da ferrovia nos imóveis, conforme a planilha de acompanhamentos das desapropriações do DNIT, a obra interceptou pequenas, médias e grandes propriedades, porém, em sua maioria serão afetadas as pequenas propriedades. Que, conforme a classificação dos imóveis rurais apresentadas pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), possui área inferior a 40 hectares (ha), tamanho estabelecido para o módulo fiscal local no município de Iguatu. O que caracteriza a produção familiar, voltada ao autoconsumo e a comercialização no comércio local do excedente da produção que porventura venha a obter.

Tomando como base essas informações, durante o segundo trabalho de campo da pesquisa, no curso das conversas realizadas, perguntei a quem mais as pessoas achavam que o projeto da nova ferrovia havia atingido até o momento em relação às propriedades, aos pequenos, médios ou grandes proprietários. Conforme Antônio Diogo,

“Pro pequeno mesmo, pras pessoas que tinha 40, 25, 50 tarefas, que tinha um gadinho, que plantava e de repente viu passar no meio do terreno e você ficar sem ter onde sair. Aqui na região do Alencar, Cajás, Carrapicho, Atoleiro, se vocês ver o pessoal lá, tem terreno que cortou no meio. Ai ficou uma parte pra cá outra parte pra lá e o pessoal sem ter como se deslocar pra outra parte do terreno. E o pior de tudo isso, ó o ‘tantim’ que pagou de indenização. Aqui em Suassurana, se você passar no Santa Rosa, onde o canal passa, que vai passar pelo Rio Jaguaribe acolá, se vê uma ponte totalmente inutilizada, ali é desgaste de dinheiro perdido demais. É muito difícil você conviver no nosso semi-árido e ter um pedacinho de terra pra criar a família, uma vaquinha pra dá um o leite, vender e comprar uma coisinha com o dinheiro que sobrar e ver uma ferrovia passar no meio do terreno e você não ter o que fazer. Porque o governo passa e passa mesmo.” (informação verbal)²⁹

Para Manoel Correia de Andrade (2008), a introdução dos trilhos e de sua faixa de domínio³⁰ constitui um obstáculo físico que limita a locomoção, o acesso aos meios de produção, a sociabilidade, além de demandar a desapropriação das terras e benfeitorias das famílias atingidas sem o devido reestabelecimento das condições que se tinham antes. Estes fatores problematizam as condições de permanência na terra e relacionam-se diretamente com a questão dos conflitos fundiários e a perda de territórios, como podemos ver nas figuras 14 e 15.

²⁹ Informação fornecida por morador do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

³⁰ A faixa de domínio da Nova Transnordestina apresenta uma largura mínima de 40 metros para cada lado do eixo, ampliada, quando necessário para atender ao mínimo de 15 metros a partir do *offset* (pés dos aterros ou das cristas dos cortes). Esta faixa é delimitada por cercas que a separam das propriedades atingidas.

Figura 14 – Lado esquerdo das propriedades da localidade Carrapicho em Iguatu. Foto retirada sob o aterro da construção da ferrovia Nova Transnordestina, em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Figura 15 – Lado direito das propriedades da localidade Carrapicho em Iguatu. Foto retirada sob o aterro da construção da ferrovia Nova Transnordestina, em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Embora o município exerça importante papel de centro de comércio e serviços, com destaque para setor calçadista, moveleiro e alimentício, sua economia ainda é baseada na agricultura, no cultivo do algodão arbóreo e herbáceo, do arroz, banana, feijão e milho e pela pecuária, com a criação bovina, suína e avícola. As localidades atingidas de Atoleiro, Carrapicho e Cajás, citadas anteriormente na fala de Antônio Diogo, constituem a região de maior produção de arroz do município.

Perguntei a Antônio Diogo se ainda havia produção de arroz após a obra e ele respondeu sobre a produção e a dificuldade de acesso enfrentado pela população. Segue

“Agora não tem porque o Orós ta seco. Mas a nossa maior produtora de arroz é essa região onde passou essa ferrovia lá. Corta no meio uma área muito produtiva. Uma grande parte Cajás, Carrapicho, Atoleiro, além de ser prejudicado por um monte de tarefa de terra, também os acessos a esses locais porque são locais que os carros entrava pra levar cimento, adubo, e agora tem que arruinar pra poder ir pra lá.” (informação verbal)³¹

Questionado se ele tinha conhecimento de reclamações da população à empresa, à prefeitura, para recorrer dos valores de indenização, por onde a ferrovia passaria, ou solucionar impactos de acesso das comunidades, à área produtiva, aos equipamentos públicos de saúde e educação, por exemplo, ele respondeu que

“Quando foi avisado que ia acontecer, o pessoal achava não vem. Povo brasileiro tem uma mania feia de não acreditar nas coisas. Vamos medir aqui, vamos desapropriar, é tanto de um lado como pro outro, o valor é tanto. Pronto, o pessoal deixaram se calar e deixaram passar e hoje é tudo reclamando, tudo, tudo, tudo. Pessoal acha que brigar com o governo é uma briga perdida.” (informação verbal)³²

A descrença da população sobre a construção da Nova Transnordestina, a desapropriação das terras e a decisão de não recorrer ou “brigar” com o governo reflete ao que Santos e Silveira (2006) explicam sobre território, entendendo-o como uma extensão apropriada e usada. Atribuindo o sentido da palavra territorialidade ao sinônimo de pertencer àquilo que nos pertence, com sentimento de exclusividade e limite que prescinde da existência de Estado. Algo que se estende aos próprios

³¹ Informação fornecida por morador do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

³² Informação fornecida por morador do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

animais, como “sinônimo de área de vivência e de reprodução” (SANTOS E SILVEIRA, 2006, p.19)

Figura 16 – Travessia do gado sobre o aterro da construção da Nova Transnordestina.



Fonte: Bandeira (2016)

Em notícia vinculada pelo jornal Diário do Nordeste, em sua edição de 12 de agosto de 2015, moradores de algumas localidades de Iguatu realizaram protesto contra a implantação da Ferrovia Nova Transnordestina³³ (Figura 17). Segundo o jornal, 100 famílias participaram do protesto e reivindicavam a permanência de acesso por uma estrada antiga que interligava localidades rurais.

Segundo esta mesma reportagem, representantes da Transnordestina e da empresa responsável pela obra, a construtora Marquise, asseguraram que a estrada de acesso não seria bloqueada permanentemente. Assistentes sociais de ambas as empresas estiveram reunidos com os moradores atingidos ouvindo as queixas e solicitações na sede comunitária local, segundo elas, como atendimento ao programa de apoio às famílias atingidas pela obra, que analisa a desapropriação, os impactos causados e procura minimizar os efeitos

³³ Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/centrosul/cidades/moradores-realizam-protesto-contra-a-transnordestina-em-iguatu/11093>. Acesso em: 15 nov. 2018

Figura 17 - Moradores realizam protesto, interditando o canteiro de obras da Construtora Marquise, responsável pela construção da Nova Transnordestina em Iguatu - Ceará



Fonte: Diário do Nordeste (2015)

Segundo o PBA do trecho MVP, aprovado em 2014, a empresa tem a obrigação de executar programas sociais de atendimento à população atingida e informar ao órgão competente nos relatórios semestrais, o andamento dos atendimentos e resultados às demandas da população atingida.

A Tabela 5 apresenta 6 programas sociais exigidos pelo IBAMA. Alguns deles acontecem em parceria com as prefeituras dos municípios interceptados, como é o caso do Programa de Ordenamento Territorial (POT), que busca visualizar, por exemplo, o Plano Diretor do Município e auxiliar na realização de atividades, planejamentos e desenvolvimento do território para áreas opostas à construção da obra. É ele inclusive que responde ao subprograma voltado à adequação ao sistema viário, importante para a verificação de passagens e acessos no transcorrer da ferrovia.

O Programa de Comunicação Social (PCS) tem como objetivo divulgar e esclarecer informações sobre o empreendimento para todos os segmentos sociais envolvidos com o projeto e estabelecer um meio de comunicação entre a empresa e

a população atingida. O Programa de Educação Ambiental (PEA) deve estabelecer o diálogo sistemático e periódico de impactos ambientais provocados diretamente pelos operadores, gestores e colaboradores da obra.

O Programa de Negociação e Desapropriação (PND) deve monitorar os processos de negociação de desapropriação conduzidos pelos órgãos de governo estaduais. E o Programa de Apoio às Famílias Atingidas (PAFA) deve garantir o atendimento e assessoria técnica às famílias e comunidades diretamente atingidas, para a elaboração de projetos sociais e socioprodutivos.

O Programa de Controle de Saúde Pública (PCSP) precisa manter o diálogo com a população a respeito dos impactos provocados pelo empreendimento às condições de saúde coletiva em suas regiões.

Tabela 5 – Programas sociais para as fases de implantação e operação da Ferrovia Nova Transnordestina estabelecidos no PBA aprovado pelo IBAMA em 2014

Programas Sociais	Programas de Comunicação Social – PCS	
	Programa de Educação Ambiental – PEA	
	Programa de Negociação e Desapropriação - PND	
	Programa de Apoio às Famílias Atingidas - PAFA	
	Programa de Ordenamento Territorial - POT	Subprograma de Adequação ao Sistema Viário
	Programa de Controle de Saúde Pública - PCSP	

Fonte: IBAMA, 2014

Em matéria, de 30 de junho de 2015, do jornal Diário do Nordeste³⁴, já eram apresentados os impactos da nova ferrovia no município de Iguatu. Nesta notícia, a reclamação apresentada era o valor indenizatório, R\$ 300 reais por hectare. Em entrevista, o então presidente da Associação de Moradores da Comunidade Carrapicho, Sr. Manoel Alves Uchoa, assim expressou:

"Mais uma vez os pequenos saem prejudicados, atingidos com prejuízo, impossibilidade de produzir. O valor das indenizações é insignificante e as terras que eram produtivas vão ficar ociosas" (DIÁRIO DO NORDESTE, 2015).

³⁴ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/regiao/construcao-da-transnordestina-causa-impactos-em-iguatu-1.1327345>. Acesso em: 15 nov. 2018.

A localidade Carrapicho (Figura 18), uma das localidades do nosso trabalho de campo, a meu ver, foi a que sofreu os maiores impactos, principalmente na questão produtiva. Os imóveis, todos eles, pequenas propriedades, foram completamente divididos. Moradores relataram que com a exceção de uma pessoa desapropriada, os demais não realizaram nenhuma intervenção ou recorreram a algo, pois acreditavam que por se tratar de uma obra do Governo Federal, não adiantava ir contra o projeto. Fato citado anteriormente pelo Sr. Antônio Diogo, porém, contraditório em relação às reportagens apresentadas.

Figura 18– Foto retirada do aterro da execução da obra da ferrovia Nova Transnordestina na Localidade Carrapicho – Iguatu/CE, em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

No trabalho de campo procurei a pessoa que segundo os moradores da localidade, recorreu da intervenção. Aqui, identificada como Aurora, durante a conversa que tivemos, essa senhora ao comentar sobre o fato, ficou transtornada, relatou como aconteceu o processo indenizatório e a tensão vivida quando a obra chegou até a sua propriedade. Segundo ela, não houve acordo com o DNIT e a SEINFRA. Estava na justiça e até a data em que conversei com ela, em junho de 2018, nenhum valor referente à desapropriação recebeu, embora a obra já tenha atravessado o seu terreno e impactado diretamente no deslocamento e produção de

suas terras. Sobre o valor da indenização proposto pelos órgãos responsáveis, ela classificou como

“uma miséria do inferno, 17 braças, R\$ 800,00 reais” (informação verbal).³⁵

Essa senhora, inúmeras vezes enfatizou que o que aconteceu em sua propriedade era culpa do governo e de quem não sabia votar e que, detalhou como foi a chegada do maquinário da obra em seu terreno. Segundo ela,

“Enquanto eu tentava barrar a entrada do trator no meu terreno pra derrubar minhas cercas, enfrentando o operador da máquina e tudo mais, o povo tava lá, tudo conformado. Me mandando sair, tentando me tirar daquela situação. O maquinista fazia sinal que ia avançar, e eu seguia lá e os moradores, pedindo que eu saísse. Foi um desgosto pra todo mundo ver aquilo!” (informação verbal).³⁶

Claude Raffestin, na obra *Por Uma Geografia do Poder* defende que o território é fruto do poder sobre uma dada parcela da superfície terrestre e que ele não existe sem a mediação do poder. “Ou o Estado detém poder e é o único a detê-lo ou é preciso construir a hipótese de poderes inferiores” (RAFFESTIN, 1993, p. 16). O que aconteceu com a Sra. Aurora demonstra a determinação do Estado, enquanto mediador do poder, sob a ideia de domínio ou gestão de determinada área, justificando o seu uso para utilidade pública.

Deste modo, o território está associado à ideia de poder, de controle, quer se faça referência ao poder público (estatal), quer ao poder de grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais. (ANDRADE, 1995, p. 15). Durante o trabalho de campo no distrito de Suassurana, nas localidades Pontilhão e Santa Clara, conversei com outras pessoas atingidas pela execução da obra. As reclamações referentes à desapropriação e o valor indenizatório foram constantes. Em conversa com João Nogueira, perguntei se ele havia recebido a indenização e ele respondeu

³⁵ Informação fornecida por moradora do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

³⁶ Informação fornecida por moradora do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

“Recebemos! Só que a indenização na época que recebemos, pelo valor foi muito pouco. Eu tinha ali uma média de umas 14 tarefas de capim pisoteiro, que lá geralmente era de chapada, eu recebi R\$ 10.800. Na época eles vieram pra medir as terra, pra desapropriação, aí depois de um ano mais ou menos, eles chamaram nós para o dinheiro. Fomos avisamos e fomos receber no Iguatu.” (Informação verbal)³⁷.

O mesmo aconteceu com o Sr. Amaro Cavalcante, que hoje cuida do terreno de seu pai (já falecido). Segundo ele, seu pai reclamou demais, pois de 500 a 600 metros de terra foram cortados e a indenização foi de R\$ 16 mil reais. Mesmo assim, falou que apesar do valor ter sido pouco, o preço pago era o de menos. Que na verdade, nada pagaria o que ele tinha em sua propriedade, na lida diária. Perguntado se ele seria a favor ou contra a Transnordestina, ele respondeu:

“Olhe! Ninguém daqui! Pode ser que por aí tenha tido, mas aqui, não há ninguém a favor do que aconteceu não. Nem ninguém que não tenha terra que pegou essa linha de trem. Até agora só trouxe problema. O nosso trânsito ficou muito dificultoso. A estrada ficou fácil de bandido transitar. Foi só prejuízo, não teve nada de bem. Governo também não tá prestando. Se um dia voltar, pode até trazer progresso. Aqui não, mas nos outros lugares aí.” (Informação verbal)³⁸

Verifiquei durante os trabalhos de campo, que o projeto de engenharia da Nova Transnordestina apresenta cortes (Figuras 19 e 20) e aterros (Figura 21) de cerca de 10 metros de altura, que acabam por tornar os deslocamentos e a circulação nas propriedades inviabilizadas.

Constater e ouvi relatos de muitas famílias afetadas pela obra que passaram a percorrer distâncias bem superiores para ter acesso à parte produtiva de suas terras, o acesso à água ou até mesmo a serviços básicos de atendimento, pois as áreas de passagens deixadas pelos responsáveis pela obra, encontram-se a quilômetros de suas residências e interferem nos acessos já existentes entre as localidades.

³⁷ Informação fornecida por morador do distrito de Suassurana durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 28 de junho de 2018.

³⁸ Informação fornecida por morador do distrito de Suassurana durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 28 de junho de 2018.

Figura 19 – Área de corte (Ângulo 1) da obra da ferrovia Nova Transnordestina, no distrito de Suassurana – Iguatu/CE em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Figura 20 - Área de corte (Ângulo 2) da obra da ferrovia Nova Transnordestina, no distrito de Suassurana – Iguatu/CE em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Figura 21 - Área de aterro da obra da ferrovia Nova Transnordestina. Vista das localidades Carrapicho e Cajás – Iguatu/CE em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Conforme pessoas do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Iguatu e da Secretaria de Agricultura, muitos agricultores familiares e latifundiários passaram a ter problemas com a produção e aquisição de recursos advindos de programas do governo por conta da diminuição de suas terras e também pela dificuldade na irrigação de grãos, de forragem e na lida diária com o gado.

O Sr. Caio Prado, morador da localidade Santa Clara, também narrou o despontamento em relação ao valor indenizatório. Segundo ele, uma tarefa de terra hoje, equivale a R\$ 5 mil reais. Por duas tarefas, que corresponde a área do seu terreno atingida pela ferrovia, recebeu R\$1.700 reais. Relatou ainda, que já tem canto em que levaram o arame e da distância entre as passagens para passar de um lado para o outro das propriedades que são grandes.

Indagado se há época do processo de desapropriação ele não havia recorrido do valor, ou das solicitações de passagem, ele informou que

“lutar contra o governo é causa perdido. Ninguém leva vez com o governo não”. (informação verbal)³⁹

³⁹ Informação fornecida por morador da localidade Santa Clara durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 28 de junho de 2018.

As pessoas com as quais conversei não entendem o porquê de não utilizarem a ferrovia antiga. E a necessidade da construção de uma nova, tendo em vista que até 2011, era comum, o trem ainda passar nas localidades. Sr. Antônio Diogo comentou

Porque olhe, eu não sei essa engenharia desse pessoal, não tenho noção. Porque como é que você tem uma ferrovia que vem do Cariri, passa aqui dentro de Iguatu, vai pra Suassurana, aí você pega uma ferrovia dessas que vem do Cedro, corta pelo Alencar, vai, dobra, vai por onde vai. Do mesmo jeito que ela vinha, era só ter pegado o mesmo local que tá a ferrovia velha, construir uma nova na área e continuar. Não sei que esse país tudo no mundo é uma roubalheira infeliz, tudo que faz é pra ganhar um mundo de dinheiro. Ficou uma coisa totalmente sem noção. Se você pegar um carro hoje ou uma moto e ver onde passa a ferrovia velha, que vinha Cariri-Fortaleza, e você ver a que foi feita agora, essa Transnordestina, você fica horrorizado. O monte de dinheiro que foi gasto sem precisão nenhuma. (Informação verbal)⁴⁰

No distrito de Suassurana, moradores ao falarem sobre as obras e detonações ocorridas próximo as suas residências relataram que não tiveram problema. Informaram que a empresa responsável pela obra, construtora Marquise, alocava todos os moradores para a escola e o posto de saúde (Figuras 22 e 23), localizados na área baixa do distrito e oferecia o suporte necessário à comunidade.

⁴⁰ Informação fornecida por morador do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

Figura 22 – Concentração da população do distrito de Suassurana durante detonação em trecho de obra.



Fonte: Bandeira (2016)

Figura 23 - Concentração da população do distrito de Suassurana durante detonação em trecho de obra.



Fonte: Bandeira (2016)

O morador do distrito de Suassurana, Sr. Vicente de Castro, falou sobre os dias em que aconteciam as detonações,

“Tinha as sirene. Eles tivara a gente e levava lá pra baixo. Tinha que sair todo mundo mesmo. Vinha o povo da empresa, ambulância, político, vinha era tudo!” (Informação verbal)⁴¹

Complementando o comentário feito, o Sr. Daniel de Queiroz falou

“Eu achava era bom! Levavam a gente ali pro posto, davam lanche e os meninos ainda ganhava era presente!” (Informação verbal)⁴².

Segundo eles, algumas casas foram danificadas com as explosões, mas, logo após as detonações, vinha uma equipe, verificava tudo e se houvesse a necessidade de algum reparo eles realizavam.

Percorrendo os quase 30 km de obras paralisadas, constatei que o pouco que foi construído encontra-se abandonado. Existem equipamentos e materiais abandonados na faixa de domínio, pontes e demais obras de arte da engenharia, inacabadas. Estradas de acesso construídas, aterros e cortes sendo destruídos pela erosão.

Em notícia veiculada em maio de 2018, pelo site Iguatu. Net, com o título “Transnordestina: O sonho que virou pesadelo”, esta situação foi discutida. Além disso, foram narrados problemas relacionados à violência. Sobre estes aspectos ouvi relatos dos moradores e de representantes do município. Segundo eles, tornaram-se comuns assaltos, sobretudo de animais, principalmente bovinos. Além disso, a área da faixa de domínio da obra passou a ser utilizada como rota de fuga para outros assaltos e usuários de droga. Alguns dos proprietários, como forma de proteção, estão cercando novamente a área desapropriada e unificando novamente o território de sua propriedade (Ver Figuras 24 e 25).

⁴¹ Informação fornecida por morador do distrito de Suassurana durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 28 de junho de 2018.

⁴² Informação fornecida por morador do distrito de Suassurana durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 28 de junho de 2018.

Figura 24 – Cerca colocada na área da faixa de domínio da ferrovia Nova Transnordestina – Sítio Tambiá – Iguatu/CE em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Figura 25 – Alicerce sendo preparado para um muro na área da faixa de domínio da Ferrovia Nova Transnordestina – Sítio Tambiá – Iguatu/CE em junho de 2018.



Fonte: Da autora (2018)

Haesbaert (2007) ao falar sobre território fala que devemos lembrar que ele tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional "poder político". Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais explícito, de dominação, quanto ao poder no sentido mais implícito ou simbólico, de apropriação (HAESBAERT, 2007). Durante a realização dos trabalhos de campo, percebemos o caráter simbólico do território pelos atingidos pela obra, através das falas retratando o desgosto por ver seus terrenos como estão, após a paralisação das obras em 2016, logo após a esperança de ver passando uma nova ferrovia.

Sobre estes aspectos, Sr. Antônio Diogo falou

Minha amiga, aqui no Iguatu pense num trauma pesado que trouxe pros proprietários. Foi pegado todo mundo de surpresa. Se pelo menos tivesse concluído, ainda bem que o pessoal, quando se conclui uma obra, até que fica nova, mas fez. Mas não faz, se tá tudo parado. A revolta é mais por que não fizeram. Fizeram um monte de serviço desse não concluíram a obra, aí a revolta maior é essa, tá veio aqui, tomaram o que é nosso e num fizeram. Esse é outro ponto que realmente o pessoal reclama muito, dessa questão de não concluir a obra. Porque destruiu os terreno e tá parado. (informação verbal⁴³)

Descontento maior foi apresentado por proprietários que tiveram suas terras afetadas e não receberam o valor indenizatório. Segundo eles, só souberam que teriam suas terras afetadas, quando as obras chegaram. Perguntados se a empresa tinha procurado eles para informar da passagem da ferrovia ou procurar saber o porquê de eles não terem recebido nenhum valor de indenização, responderam que foi uma equipe lá, com uns aparelhos, medir a terra, mas até hoje não voltaram.

Sr. Otávio Bonfim é um desses proprietários. Residente da localidade Tambiá, há mais de 43 anos, teve entre 5, 6 tarefas atingidas pela ferrovia. Seu terreno encontra-se no aberto, o que favoreceu aos bandidos no roubo de 3 cabeças de gado. Segundo o mesmo, nunca teve problema com o pessoal da obra, pessoal sempre foi respeitoso, mas gostaria de saber como vai ficar a situação dele. "Será que um dia essa obra ainda volta?", questionou. Perguntei se ele tinha sido atingido, ele respondeu

⁴³ Informação fornecida por morador do distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 29 de junho de 2018.

“Fui! Fui assim, porque ficou um pedaço de terra meu aí e eu nunca que recebi não. Já vieram gente aqui e tudo, pegaram o meu nome e tudo, mas num pagaram nada não. E nós fechemo isso aí (Fala, apontando para a cerca que fecha a Faixa de Domínio da Nova Transnordestina) num foi por outra coisa: roubo demais! De gado! Eu perdi três vacas aí, os caras levaram depois que fizeram essa rodovia. Ficou fácil num sabe, ficou fácil devido a... Essa rodovia cortou todas as estradas como vocês sabem disso. O quê que aconteceu é que fica fácil pros que roubam, tá entendendo. Quer dizer aqui por exemplo, vou fazer uma comparação. Você vem correndo até atrás de um ladrão ou de um marginal numa estrada dessa. Aí você vem de lá pra cá e pergunta: - Correu pra onde?... Correu pra lá, correu pra ali, correu pra cá! O quê que acontece é que quando você bater nessa estrada aqui, não sabe se ele passou direto ou se ele dobrou pra lá ou se foi pra cá ou se foi pra lá de novo. Ele desceu pra cá... Não ele subiu. Numa rodovia dessas Dra. ele vai desbarrar onde ele quiser. Isso é um atraso na vida de muita gente! Tá abandonado! (...)

(Apontando para a cerca novamente) Vixe, isso o povo deu uma batedeira danada. Não que não pode cercar, num sei o quê, que vocês isso e aquilo. Tá certo que a gente recebeu uma mixaria do governo. Eu não, meu cunhado e o povo aí. Mas a Transnordestina num tá abandonada? Os hómi não tá trabalhando nela. Na hora em que eles chegar, nós sabe que num é nosso mais, eles já tomaram mesmo. Na hora que eles chegar o quê que acontece. Eu tenho certeza como quando eles vier de lá pra cá eles num vão meter o aço e quebrar umas cerca dessa. Eu tenho certeza como eles num quebra. Vão procurar os dono... Ói, o Sr. Tira sua cerca por isso, por isso, que agora vamo continuar os trabalho. Tá entendendo? Tá liberado.

Só teve essa solução. Ali na Gameleira fecharam também!

Eu sei que essa rodovia ficou bom. Mais foi pros ladrão. Mais pros ladrão que ficaram com estrada pra todo lado. A gente roda encontra cabeça de boi, couro, os cascos dos animais que eles matam. Mataram antes de ontem dois porcos grande de um proprietário bem ali na frente, uma coisa horrível. Aí depois do rio é porque você não conhece. Se sumiu foi 15 reis numa vez. Pode me acreditar, aqui pra mim foi um sossego depois que fechou. Era moto aí na rodovia toda hora da noite. Boca de fumo! Quando dava 4h30 pra 5h não para não. Era a noite todinha. Agora não, ficou foi bom!”(Informação verbal)⁴⁴

As promessas de que a nova ferrovia traria novos empregos, seria o melhor para o desenvolvimento da cidade e da região, viraram um pesadelo para muitos. As reivindicações das famílias atingidas, noticiadas nos jornais e rádios,

⁴⁴ Informação fornecida por morador da localidade Sítio Tambiá, no distrito-sede durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 07 de junho de 2018.

demonstram o controle do território e o usufruto dos recursos pela sociedade como um todo. Godelier (1984) citado por Haesbaert (2004) expõe que

Designa-se por território uma porção da natureza e, portanto, do espaço sobre o qual uma determinada sociedade reivindica e garante a todos ou a parte de seus membros direitos estáveis de acesso, de controle e de uso com respeito à totalidade ou parte dos recursos que aí se encontram e que ela deseja e é capaz de explorar. (GODELIER, 1984, p.112)

Podemos destacar que a construção de uma ferrovia ao passo que colabora com a formação de territórios, contribui para a des-territorialização e favorece a reterritorialização. Afinal, são diferentes atores, indivíduos, empresas e governo se apropriando do espaço e imprimindo nestas suas características relacional de acordo com seus objetivos, que podem ter influência de ordem econômica, política, cultural e até mesmo do meio natural.

Todas as obras, independentemente de seu porte, movimentam a economia dos municípios. Fabricantes locais ganham mais dinheiro com o fornecimento de insumos e máquinas, aluguel de imóveis, e prestadores de serviços contratam mais pessoas para atender à nova demanda. Relacionado às obras em si, a contratação de pessoas e a geração de vários empregos, se destacam entre as perspectivas da população. Sobre estas informações ou números, não obtive acesso.

Além disso, ainda que as construções tenham incentivos fiscais, há incremento na arrecadação de impostos em razão dos negócios indiretos e os estados, Distrito Federal e municípios recebem transferências a título de compensação financeira pela exploração de recursos naturais em seus territórios ou áreas contíguas. Esse tipo de receita classifica-se como transferência intergovernamental porque a propriedade dos referidos recursos é da própria União. As compensações constituem transferências obrigatórias e sem contrapartida. São compreendidas como parcialmente devolutivas, pois são associadas a algum tipo de atividade econômica exercida nos territórios ligada à exploração de recursos naturais.

A notícia de que uma nova ferrovia chegaria ao município alimentou a esperança de novos rumos para a produção agrícola, sobretudo com o foco na exportação agrícola, com a produção de arroz e banana, o que geraria um maior rendimento aos agricultores da região. O fato é que nada disso aconteceu. O projeto

da ferrovia incide sobre estas áreas produtoras e a promessa de um Porto Seco, não saiu do papel, o que desanimou ainda mais a população.

O fato é que mesmo não atendendo as expectativas da população, a ferrovia trouxe movimentação econômica através de empregos, circulação monetária, com locação de imóveis e maquinários e demais atendimentos de serviços. Porém, o sonho que se tinha virou pesadelo, ou como muitos se referem, virou um “atraso de vida” em decorrência da paralisação das obras, da inviabilidade das propriedades e conseqüentemente das áreas produtivas.

José de Alencar, morador do distrito de Suassurana há 73 anos mostrou sua indignação com a construção de uma nova ferrovia no município. Segundo ele,

Ninguém gostou! Isso é um atraso minha filha! É o trilho do atraso esse aí! Até agora não trouxe nada de bom! Foi ilusão do povo! Deu foi prejuízo pra muita gente! Além de comprarem (as terras) com farelo, ainda impediu o caminho da gente. Isso eu acho muito difícil de ser feito! O dinheiro do Brasil já roubaram tudo! Isso aí acabou com nós! Não mudou não! Acabou! Porque os pedacinho de terra melhor que nós tinha ela passou por dentro, tomou um pedaço daqui acolá e não fizeram nada e impediu tudo né? Por um farelozinho! Aí o buraco mais medonho do mundo, um buraco do tamanho de uma casa dessa. Ninguém fez mais nada. Largaram tudo, tudo! (Informação verbal)⁴⁵

O trecho “trilho do atraso” da fala do Sr. José de Alencar serviu como reflexão e posteriormente, como parte integrante do título dessa dissertação. A informação dada por ele é de 2018. Mas, ao analisar o tempo de projeção do Projeto Transnordestina e todas as nuances que a envolvem, a característica dada por ele, para a construção da nova ferrovia, sintetiza todo o contexto e dualidade necessários ao entendimento do processo de construção desta pesquisa.

⁴⁵ Informação fornecida por morador da localidade Suassurana, no distrito de mesmo nome, durante atividade de campo realizada no município de Iguatu/CE no dia 07 de junho de 2018.

5 CONCLUSÃO

Com essa dissertação constatei que as ferrovias, consideradas como umas das formas mais modernas de circulação, passaram um longo período de estagnação e somente nos anos 2000, retornaram com os programas desenvolvimentistas, com os investimentos ao modal, obviamente, não de forma isolada, mas, constituintes de um sistema macro logístico.

Em meio a estes investimentos ocorreu a retomada do antigo Projeto Nacional Transnordestina, que passou por alterações para atender aos interesses capitalistas, as novas demandas econômicas, produtivas e demais relações estabelecidas na sua constituição.

Com a proposta de integrar a Região Nordeste, em meio à necessidade de promover investimentos e desenvolvimento frente a crise econômica que se o Brasil vivia, a concessionária responsável pela Malha Nordeste adquiriu recursos necessários para a construção de quatro trechos ferroviários, através de financiamentos e fundos públicos. Estes trechos foram licenciados pelo IBAMA, individualmente, embora constituíssem uma única ferrovia.

Ao buscar compreender os interesses para construção dessa ferrovia, verifico que sua justificativa está alicerçada a demanda do atendimento do mercado externo para o escoamento de produtos do agronegócio e da mineração, sobretudo na região do MATOPIBA. Ou seja, se retoma ao passado, sob outros moldes, através da priorização de investimentos em infraestrutura logística, para responder a necessidade do capital, sobretudo, através das exportações.

Para isso, o Estado e a concessionária excluem completamente a população, sobre o discurso da necessidade de investimentos públicos, de planejamentos para promoção do desenvolvimento e integração regional e nacional, em que ocorre um processo desigual e combinado, em que se institui a lógica da produção e reprodução capitalista.

No caso, o empreendimento ferroviário “Nova Transnordestina”, está ligada as formas encontradas pelo capitalismo, que consegue com as infraestruturas de transporte interligar os processos que vão da acumulação expandida do capital à expropriação e redesenho da propriedade privada como conteúdos diretos da produção do espaço geográfico.

Ao considerar as observações de campo obtidas no município de Iguatu, busquei identificar e compreender as contradições encontradas entre a população e seus territórios e a implantação dessa via de circulação de mercadorias, através de estudo sobre a constituição histórica das ferrovias no Brasil e no Ceará, os processos e estudos que envolvem a Transnordestina, tanto os antigos como o atual.

As conversas realizadas em campo, a leitura dos relatórios semestrais disponíveis, mostram que a sociedade do município de Iguatu vem sendo diretamente afetada. No que diz respeito às desapropriações, destaco a limitação imposta pela faixa de domínio executada pelo empreendimento, que dificulta os acessos, caminhos e demais deslocamentos em suas propriedades, à suas áreas produtivas, serviços de atendimento básico (educação, saúde) e equipamentos religiosos. Além disso, muitos atingidos, direta ou indiretamente, tendo sido eles, indenizados ou não, passaram a ser obrigados a percorrer longas distâncias em decorrência das limitações de acessos, repercutindo em sérias mudanças no cotidiano das comunidades.

Conforme as informações da população e dos laudos de desapropriação, não houve nenhuma propriedade indenizada por completo em decorrência da inviabilidade dela. E quando escrevo inviabilidade, significa o comprometimento da possibilidade de reestruturação produtiva. A expectativa criada pela população com a chegada da obra virou um pesadelo para muitos, após a sua passagem. E conforme a fala de algumas pessoas que conversei, nem o “conforto” de ver um trem passar, como justificativa por ter suas propriedades diretamente atingidas, elas têm.

As ferrovias geram uma série de compassos e descompassos nas cidades que alcançam, promovendo novas configurações. Com a Transnordestina não é diferente. As instalações das antigas Estações, os trilhos da antiga malha ferroviária em seus terrenos, comunidades, cidade, o soar dos apitos dos trens, o contato das pessoas com as locomotivas, não deixam imunes as mudanças, percepções, sonhos.

Assim, esta pesquisa se encerra com questões referentes à relação obtida com a população diretamente afetada do município de Iguatu, a relação do Governo e o Estado enquanto componentes da produção e reprodução capitalista e

a participação ativa das organizações e firmas da sociedade civil nas políticas públicas, tidas como desenvolvimentistas.

É possível que estudos e pesquisas futuras seja em Iguatu ou em outro município, Estados envolvidos no Projeto, constatem aspectos diferentes dos encontrados nesta pesquisa, onde novos processos sejam apresentados, bem como novos sujeitos sociais sejam envolvidos, dada a extensão da ferrovia, particularidades locais e uma possível retomada da obra algum dia.

O transporte ferroviário adentrou o sertão cearense no passado e transformou a noção de espaço, tempo, paisagens e construiu novos territórios. O que gera expectativas e questionamentos decorrentes a toda e qualquer pessoa que possa vir a conversar sobre o assunto, sobretudo a respeito da nova ferrovia. Nessa pesquisa, perguntas e comentários como: “Será que ela vem mesmo?”, “A Transnordestina vai voltar?”, “Mais agora uma coisa, ela só vai transportar mercadoria.”, “Tomara que volte e traga emprego de novo”, foram constantes.

Por fim, encerro as considerações desta pesquisa, com a recordação da oportunidade que tive ao ver um trem andar nos trilhos desse novo projeto ferroviário, em 2015, no trecho SMV, e que de forma marcante, me fez enxergar as ferrovias de outra maneira. Lembro que o mesmo, ao passar pelas casas próximas a linha férrea e pelas obras da Transposição do Rio São Francisco, a população corria para ver o trem e os operários pararam o que estavam fazendo. Muitos retiraram os capacetes, como que em um sinal de respeito e acenavam. Era um respeito pelo trem e o que ele representou. Um saudosismo e certamente, a lembrança e o desejo de um dia poder conhecer ou voltar a andar pelos trilhos.

*“Doutor bota o trem de volta!
Doutor é o transporte do pobre!
De Juazeiro vou para o Crato
Do Crato para Fortaleza
Era uma beleza
Era uma beleza
Levava eu e tu
Do Crato pra Iguatu
Se você ia fazer boa viagem
Levava a família e a bagagem*

*A produção era uma beleza
Aquele trem do Crato pra Fortaleza
Doutor bota o trem de volta!
Doutor é o transporte do pobre!
O trem agora só trás matéria prima
É gás butano, óleo, álcool e gasolina
Doutor! Doutor!"*

**Doutor, cadê o trem?
Jonas de Andrade - Trio Nortista (1994)**

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR ISO/ 14001: Sistemas da Gestão Ambiental – Requisitos como Orientações para o Uso**. Rio de Janeiro: ABNT, 2014.

ACERVO TEXTUAL PROCONDEL/SUDENE. **Ata das quatro reuniões ordinárias do CODENO de 1959; Ata das cinco reuniões extraordinárias do CODENO de 1959: Atas da 1ª e 2ª reuniões extraordinárias do CODENO: 26 abril 1959; Ata da 3ª reunião extraordinária do CODENO: 05 agosto 1959; Ata da 4ª reunião extraordinária do CODENO: 01 outubro de 1959**. Disponível em: http://procondel.sudene.gov.br/acervo/ATA_E_S1_001_1959.pdf. Acesso em: 27 out. 2018.

ALONSO, Â. A sociedade imperial: valores, instituições e crise. In: AFONSO, Ângela. **Ideias em movimento: a geração de 1870 na crise do Brasil-Império**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

ANDRADE, M. C. de. **Geografia Econômica**. São Paulo: Editora Atlas, 1979.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Edital PND/A 02/97**. Disponível em: http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Ferrovia_Transnordestina_Logistica_SA.html. Acesso em: 18 mar. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Contrato de Concessão da Malha Nordeste**. Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/Contrato_de_Concessao.pdf. Acesso em: 18 mar. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Termo Aditivo do Contrato de Concessão da Malha Nordeste**. Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/contrato_de_concessao_cfn.pdf. Acesso em: 18 mar. 2019.

ANDRADE, M. C. de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 6ª. Recife: Ed. Editora Universitária da UPFE, 2008.

ARAÚJO, N. J., ASATSUMA, A. I. **A importância da estrada ferroviária para o desenvolvimento local e regional de Presidente Prudente**. ETIC - ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA - ISSN 21-76-8498, Vol. 1, Nº1. Disponível em: <http://intertemas.toledoprudente.edu.br/revista/index.php/ETIC/article/viewArticle/917>. Acesso em: 10 nov. 2018.

ARAÚJO, R. de C. B., ROCHA, M. do E. S. A. da, SILVA, T. S. da S., CUNHA, P. B. da, **Infraestrutura Ferroviária do Metrô e Impactos Ambientais no perímetro urbano de Teresina – Piauí**. Congresso Norte Nordeste de Pesquisa e Inovação. Palmas: Tocantins, 2012.

ARCADIS TETRAPLAN LTDA. **Plano Básico Ambiental - Gestão Ambiental e Implementação de Programas Socioambientais no âmbito das obras da Ferrovia Transnordestina. Trecho: Missão Velha/CE – Salgueiro/PE.** São Paulo: ARCADIS, 2008.

ARCADIS TETRAPLAN LTDA. **Plano Básico Ambiental. Gestão Ambiental e Implementação de Programas Socioambientais no âmbito das obras da Ferrovia Transnordestina. Trecho: Missão Velha/CE – Porto do Pecém/ CE.** São Paulo: ARCADIS, 2009.

ASSIS, R. J. S. de. **Ferrovias de Papel: Projetos de Domínio Territoriais no Ceará (1864-1880)**, UFC, 2011, 166p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

BANCO DE DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE. **Caracterização e Análise dos Sistemas Produtivo e Macrologístico na Região Nordeste enquanto Suporte à Localização de Empreendimentos: Foco no Papel da Ferrovia Transnordestina.** Relatório Final - Tomo I. 2012b. Disponível em: https://www.bnb.gov.br/documents/88765/89729/analise_sistemas_produtivo_macrologistico_tomol.pdf/4ba9e44f-1749-4492-b434-1a69bcc7b8af. Acesso em: 02 mar. 2019.

BANDEIRA, J. S., LIMA, J. R. de. **Da delimitação territorial do município de Fortaleza à discussão dos conceitos de território e fronteira.** REVISTA GEONORTE, Edição Especial 3, V.7, N.1, p.1039-1052, 2013. (ISSN – 2237-1419)

BARBOSA, H. Ferrovia Transnordestina causa transtornos em Iguatu. **Diário do Nordeste Online.** Fortaleza, 29 jun. 2015. Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/centrosul/cidades/10925/>. Acesso em: 15 out. 2018.

BARBOSA, H. Construção da Transnordestina causa impactos em Iguatu. **Diário do Nordeste Online.** Fortaleza, 30 jun. 2015. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/regiao/construcao-da-transnordestina-causa-impactos-em-iguatu-1.1327345>. Acesso em: 15 out. 2018.

BARBOSA, H. **Diário do Nordeste Online.** Moradores realizam protesto contra Transnordestina em Iguatu. Fortaleza, 12 ago. 2015. Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/centrosul/cidades/moradores-realizam-protesto-contra-a-transnordestina-em-iguatu/>. Acesso em: 15 out. 2018.

BELLUZZO, L. G. **Capitalismo? Nem pensar.** Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/revista/950/capitalismo-nem-pensar>. Acesso em: 14 dez. 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano de Revitalização das Ferrovias 2003.** Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/30971/Plano_Revitalizacao_das_Ferrovias.html. Acesso em: 10 maio 2019.

BRASIL. Ministério da Viação. **Relatório de 9 de abril de 1921, de Henrique Couto Fernandes**. In: Arquivos RFFSA, CE.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Caderno Transportes 2017**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/component/content/article/17-ultimas-noticias/6874-caderno-transportes-divulga-balan%C3%A7o-de-investimentos-e-obras-realizados-em-2017.html>. Acesso em: 20 set. 2018.

BRASIL, Decreto nº 473/92, de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão no PND (Programa Nacional de Desestatização), da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), da Agef (Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.) e da Valec (Engenharia, Construções e Ferrovias S.A). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 22 dez. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm. Acesso em: 29 set. 2018.

BRASIL. Decreto nº 473/92, de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão no PND (Programa Nacional de Desestatização), da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), da Agef (Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.) e da Valec (Engenharia, Construções e Ferrovias S.A). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 10 mar. 1992. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm. Acesso em: 30 abr. 2018.

BRASIL. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, art. 3º, I. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 31 ago. 1981. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm. Acesso em: 30 abr. 2018.

BRASIL. Resolução nº 001 do CONAMA DE 1986. Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Ministério do Meio Ambiente. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 23 jan. 1986. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=23>. Acesso em: 20 mar. 2019.

BRASIL. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 22 jan. 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm. Acesso em: 29 set. 2018.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **O conceito histórico de desenvolvimento econômico**. EESP/ FGV, dez 2006. (Texto para discussão) – Versão de 31 de maio de 2008, 157p.

CABRAL, R. **Impactos Socioambientais Causados Pela Transnordestina no Município de Brejo Santo-CE**. Disponível em: <http://sociologosbr.blogspot.com.br/2010/08/impactos-socio-ambientais-da.html> Acesso em: 02 nov. 2016.

CADERNOS do Desenvolvimento. – Ano 1, n.1 (2006) Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2006. (ISSN 1809-8606).

CAMARGO, P. **A Ferrovia Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (Sertão Pernambucano).** USP, 2015, 405f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências. Universidade de São Paulo, 2015.

CAMPOS, E. **Estrada de Ferro de Baturité: história e ação social.** Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1982.

CAMPOS, F. R. **A influência da ferrovia norte-sul no desenvolvimento regional do território goiano.** UFG, 2015, 159p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

CARDOSO, F. H. **O empresário industrial e o desenvolvimento econômico no Brasil.** São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1963. 244p.

CARVALHO, A. M. P. de; GUERRA, E. C. **Brasil Contemporâneo: a equação Estado/ Sociedade em distintos momentos históricos da vida brasileira (1980-2015).** Fortaleza, 2016.

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. **Informações sobre a Transnordestina S.A. e a Nova Transnordestina.** Disponível em: <http://www.csn.com.br>. Acesso em: out. 2018.

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. **Informações sobre a Transnordestina S.A. e a Nova Transnordestina.** Disponível em: <http://www.csn.com.br> Acesso em: maio 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **O sistema ferroviário brasileiro.** Brasília: CNT, 2013. 58 p.: il. color.; gráficos. – (Transporte e economia)

CONFERÊNCIA realizada a 26.5.1982, em Baturité na Sessão comemorativa dos 100 anos da estação ferroviária de Baturité. Fortaleza: 1982.

CORTEZ, A. I. R. P. O espaço a serviço do tempo: a superação da natureza na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1870-1926). In: XXVIII Simpósio Nacional de História – Lugares dos Historiadores: Velhos e novos desafios, 2015, Florianópolis. **Anais eletrônicos.** Florianópolis: UFSC, 2015. Disponível em: http://www.snh2015.anpuh.org/resources/anais/39/1427472635_ARQUIVO_OESPA_COASERVICODOTEMPO-TextoAnpuh2015.pdf. Acesso em: 10 jan. 2019

CORTEZ, A. I. R. P. **Memórias descarriladas: O trem na cidade do Crato.** Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008, 235p.

COUTINHO, C. N. **O estado brasileiro: gênese, crise, alternativas**. In: LIMA, J. C.; NEVES, L. M. W. Fundamentos da educação escolar no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Fiocruz/EPSJV, 2006. p. 173-200.

EQUIPE IGUATU.NET. Transnordestina: O sonho que virou pesadelo. **Iguatu.Net**. Iguatu, 25 nov. 2018. Disponível em: <http://iguatu.net/site/transnordestina-em-iguatu-o-sonho-que-virou-pesadelo/>. Acesso em: 25 nov. 2018.

FAORO, R. **Os Donos do Poder**. Porto Alegre: Editora Globo, 1977.

FAUSTO, B. **História Concisa do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2011. 324p.

FERNANDES, D. **Território e Territorialidade: Algumas Contribuições de Raffestin**. Perspectivas em Políticas Públicas, Belo Horizonte, Vol. II, nº 4 | p. 59-68, jul/dez 2009.

FERNANDES, B. M; MATIN, J. Y. **Movimentos socioterritoriais e “globalização”: algumas reflexões a partir do caso do MST**. Lutas Sociais, São Paulo, v. 12, 2004.

FERNANDES, B. M. **Sobre a Tipologia de Territórios**. Disponível em: http://acciontierra.org/IMG/pdf/BERNARDO_TIPOLOGIA_DE_TERRITORIOS.pdf. Acesso em: 25 mar. 2019.

FERNANDES, B. M. **Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais**. Observatório Social da América Latina. V. 16, p. 273-284. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

FERNANDES, B. M. **Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais**. Revista NERA – Ano 8, n. 6 – Janeiro/ Junho de 2005 – ISSN 1806-6755.

FERREIRA, D. da S. **Território, Territorialidade e seus múltiplos enfoques na ciência geográfica**. CAMPO-TERRITÓRIO: revista de geografia agrária, v. 9, n. 17, p. 111-135, abr., 2014

FOGLIATTI, M. C.; FILIPPO, S.; GOUDARD, B. **Avaliação de Impactos Ambientais – Aplicação aos Sistemas de Transportes**. Rio de Janeiro: Editora INTERCIÊNCIA, 2004.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1959.

GALVÃO, O. J. de A. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – uma perspectiva histórica**. In: Planejamento e Políticas Públicas. Nº 13 – Jun de 1996.

GRAMSCI, A. **Cadernos do Cárcere - Volume 3**; edição e tradução Carlos Nelson Coutinho; coedição Luís Cesar Henriques e Marco Aurélio Nogueira, 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

GRUPO DE TRABALHO PARA O DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE. **Uma política de desenvolvimento econômico para o Nordeste**. Recife: Ministério do Interior, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, 1978.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” á multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, R.; LIMONAD, E. **O território em tempos de Globalização**. etc..., espaço, tempo e crítica, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 39-52, ago. 2007. (ISSN 1981-3732)

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005, 2. Ed., 252 p. (Coleção Geografia e Adjacências)

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 6 ed. São Paulo: Loyola, 1996.

HERMES, M. T. **DESENVOLVIMENTO, REGIÃO E PODER REGIONAL. A Visão de Celso Furtado**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 13, núm. 2, novembro, 2011, pp.11-26 (Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Recife, Brasil)

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas por cidade e estado**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/por-cidade-estado-estatisticas.html>. Acesso em: 13 nov. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Iguatu (CE)**. In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 16 p. 260-269. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_16.pdf. Acesso em: 10 fev. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO ESTADO DO CEARÁ. **Perfil Básico Municipal – Iguatu**. Disponível em: https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2018/09/Iguatu_2017.pdf. Acesso em: 24 nov. 2018.

JAGUARIBE, H. **II - O Modelo IBESP: a. A crise brasileira (1953)** In: Brasília, Câmara de Deputados e Biblioteca do Pensamento Brasileiro, Biblioteca do Pensamento Político Republicano, vol. 6, 1981. p. 131 -170.

JAGUARIBE, H. **II - O Modelo IBESP: b. para uma política nacional de desenvolvimento (1956)** In: Brasília, Câmara de Deputados e Biblioteca do Pensamento Brasileiro, Biblioteca do Pensamento Político Republicano, vol. 6, 1981. p. 171 – 195.

JUCÁ NETO, C. R. **Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense – algumas notas**. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.20. n.1. p. 133-163. jan.- jun. 2012.

LAEMMERT, E. V. **Anuario Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial dos Estados Unidos do Brazil e Indicador de 1910. Obra estatística e de consulta, fundada em 1844.** Rio de Janeiro: Almanak Laemmert, 67º ano, 1910.

LENCIONI, S. **Condições gerais de produção.** In: SPOSITO, E. S. Glossário de Geografia Humana e Econômica. SPOSITO, E. S. (Og.) São Paulo: Editora UNEPS, 2017. p. 73-78.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política.** Livro 1. Vol I. 13ª edição, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

MARX, K. **Crítica à filosofia de direito de Hegel.** Tradução: Rubens Enderle e Leonardo de Deus, 1ª ed. São Paulo: Editora Boitempo, 2005.

MEMÓRIA, O. **Origem da Viação Férrea Cearense.** Fortaleza: Tip. Comercial, 1923.

MAZZEO, A. C. Introdução. In: MAZZEO, A. C. **Estado e burguesia no Brasil: origens da autocracia burguesa.** São Paulo: Boitempo, 2015. 3 ed. p. 19-27.

MAZZEO, A. C. O Brasil no quadro das “vias” de desenvolvimento do capitalismo. In: MAZZEO, A. C. **Estado e burguesia no Brasil: origens da autocracia burguesa.** São Paulo: Boitempo, 2015. 3 ed. p. 95-134.

MENDES, M. F. **Reestruturação Urbana e a Dinâmica dos Transportes Urbanos da Cidade de Fortaleza – Ceará/ Brasil.** Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/201.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2017

MORAES, A. C. R. de. **Território e História do Brasil.** São Paulo: Hucitec, 2002. 2 ed.

MORAES, A. C. R. de. **Bases da Formação Territorial do Brasil, o território colonial brasileiro no longo século XVI.** São Paulo, Hucitec, 2000.

NETO, A. **A Transnordestina e Seus Impactos Ambientais.** Disponível em: <http://www.ambientaleurbanistico.com.br/a-transnordestina-e-seus-impactos-ambientais/>. Acesso em: 19 nov. 2016.

OLIVA, A. M. **As bases do novo desenvolvimentismo: análise do governo Lula (2003-2010).** 2010. 509p. Tese (doutorado) – Universidade estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286345>. Acesso em: 15 abr. 2019.

OLIVEIRA, A. U. de Modo **Capitalista de Produção, Agricultura e Reforma Agrária.** São Paulo: Labor Edições, 2007, 184p.

- ORNSTEIN, S. W., BRUNA, G. C. Avaliação Pós-Ocupação Voltada à Gestão do Impacto Ambiental: uma abordagem Interdisciplinar. In: PHILIPPI JR, M. de A. R., BRUNA, G. C. **Curso de Gestão Ambiental**. Barueri: Manole, 2014, 2 ed., p. 1195-1214. (Coleção Ambiental, v.13).
- PEREIRA, J. H.; MUNIZ, T. S. de. **Os descaminhos de ferro do Brasil**. 2ª Ed. Fortaleza: Associação de Estudos e Pesquisas da Subjetividade (AEPS), Expressão Gráfica, 2012. 150 p.
- PORTO-GONÇALVES, C. W. **O desafio ambiental**. Rio de Janeiro: Record, 2004.
- PRADO JUNIOR, C. **História econômica do Brasil**. 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1967.
- PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia**. São Paulo: Brasiliense, 1999.
- RAFFESTTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.
- RIBEIRO, H. Estudo de Impacto Ambiental como Instrumento de Planejamento. In: PHILIPPI JR, M. de A. R., BRUNA, G. C. **Curso de Gestão Ambiental**. Barueri: Manole, 2014, 2 ed., p. 853-882. (Coleção Ambiental, v.13).
- RIOS, G. S. L. **Fora dos trilhos: a questão ferroviária como questão social**. João Pessoa: Editora Universitária, 2002.
- SANCHEZ, L. E. **Avaliação Ambiental Estratégica e sua aplicação no Brasil**. São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/publicacoes/textos/aaeartigo.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2016.
- SANTOS, C. A. P. dos. **A nostalgia dos apitos. A Estrada de Ferro de Sobral quarenta anos depois da partida do último trem de Camocim-CE (1977-2017)**. Sobral: Edições UVA; Global Gráfica, 2017. 113p.
- SANTOS, M. C. dos. **Cartografia e Geografia Histórica: um olhar sobre a economia e ocupação territorial da província do Ceará no período anterior à independência do Brasil**. São Paulo: Anais do 3º Simpósio Iberoamericano da História da Cartografia, 2010.
- SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1992.
- SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

- SANTOS, L. B.; OLIVEIRA, C. A. de. **Desenvolvimento**. In: SPOSITO, E. S. Glossário de Geografia Humana e Econômica. SPOSITO, E. S. (Org.) São Paulo: Editora UNEPS, 2017. 119-130.
- SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão popular, 2007.
- SAQUET, M. A., SPOSITO, E. S. (Org.) **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008. (Geografia em Movimento).
- SILVA, S. R. da **A Ferrovia Transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana – PI**. UFPI, 2018, 185f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal do Piauí, 2018.
- SILVEIRA, M. R. (Org.) **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.
- SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. São Paulo: UNESP, 2003, 454 f. Tese (Doutorado) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.
- SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. São Paulo: UNESP, 2003, 454 f. Tese (Doutorado) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.
- SILVEIRA, M. R. **Estradas de Ferro do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2007.
- SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI – A história de um livro**. ACTA Geográfica, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. p.151-163.
- SOARES KELTING, F. M.; LOPES, J. L. De S. **Paisagens: Transformações pelos Trilhos**. 01. ed. Fortaleza, 2016. v. 01. 155p.
- SOUZA NETO, M. F. **Planos para o Império – Os planos de viação do Segundo Reinado (1869 – 1889)**. São Paulo: Alameda, 2012. 264p.
- SOUZA, M. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C; CORRÊA, R. L.; (Org.); **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 77-113.
- SPOSITO, E. S. **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. SPOSITO, E. S. (Org.) São Paulo: Editora UNEPS, 2017.
- VASCONCELOS, L. Produtores Rurais de Iguatu contestam indenizações da Transnordestina. **Ceará Notícias**. Iguatu, 20. Mar. 2011. Disponível em:

<https://www.cearanoticia.com/2011/03/produtores-rurais-de-iguatu-contestam.html>. Acesso em: 15 out. 2018.

WEITZENFELD, H. **Manual básico sobre evaluación del impacto en el ambiente y la salud de acciones proyectadas**. México: OPAS/OMS, 1996.

TOLEDO, C. N. de. **ISEB: Fábrica de ideologias**. Campinas/ SP: Editora da UNICAMP, 1997. (Série Pesquisas).

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Auditoria Operacional. Problemas de governança na construção da ferrovia Nova Transnordestina. **Ata nº 29/2018 – AC-1775-29/18-P**. Brasília, DF, 2018. Processo TC 021.573/2016-6 (Relatório de Fiscalização).