

O GIGANTE DORMENTE: O LUGAR NOS TRILHOS DA FERROVIA NORTE-SUL

The railway sleeper giant: The place in the tracks of the North-South railroad

Arlete Mendes Silva

Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, Minas Gerais, Brasil.

etelra19@yahoo.com.br

Rosselvelt José Santos

Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, Minas Gerais, Brasil.

rosselvelt@ufu.edu.br

Artigo recebido em 22/12/2012 e aceito para publicação em 07/01/2014

RESUMO: Os Grandes Projetos de Engenharia são eventos que modificam o espaço, alterando seus elementos naturais e socioculturais. Os efeitos socioespaciais desses empreendimentos podem ser positivos e/ou negativos. A construção da Ferrovia Norte – Sul é considerada um grande projeto. Esse propõe um traçado com vias férreas de aproximadamente 2.100 km atravessando as regiões Centro-Oeste e Norte do País, conectando-se ao norte com a Estrada de Ferro Carajás e ao sul com a Ferrovia Centro Atlântica. Com isso reduz-se custos com fretes para longas distâncias, podendo suscitar o desenvolvimento econômico do Cerrado brasileiro. Não obstante aos objetivos *desenvolvimentistas* da FNS, este trabalho busca refletir sobre os impactos que a ferrovia pode trazer para o espaço rural e urbano no município de Anápolis – GO, tendo o lugar como categoria desta análise. Não há como integrar, incluir, acomodar um grande número de pessoas que ‘não tem lugar’ numa sociedade excludente. Por outro lado, as formas de reintegração e inclusão surgidas são cada vez mais degradantes e pouco contribuem para uma condição de bem estar social. Com o objetivo de espacializar e ilustrar esta reflexão, o tratamento geográfico que se pretende dar na perspectiva do espaço – lugar menciona a construção de um grande projeto de infraestrutura logística de transportes na Mesorregião do Centro Goiano, na entrada sul da cidade de Anápolis, no Estado de Goiás, a Ferrovia Norte Sul – FNS e suas implicações socioespaciais.

Palavras-Chave: Ferrovia; Lugar; Impactos socioespaciais; Desenvolvimento.

ABSTRACT: The Great Engineering Projects are events that change the space, altering their natural and socio-cultural elements. The socio-spatial effects of these developments can be positive and / or negative. The construction of the North – South railway is considered a major project. This suggests a path with railways of approximately 2100 km across the Midwest and north of the country, connecting the north with the Carajás Railroad and south with the Central Atlantic Railroad. With that reduces freight costs for long distances, and can raise the economic development of the Brazilian Cerrado. Despite the developmental objectives of the FNS, this paper seeks to reflect on the impact that the railroad can bring to the rural and urban in the city of Anápolis - GO, taking place as a category of this analysis. There is no way to integrate, include, accommodate a large number of people who ‘has no place’ in society exclusionary. Moreover, the forms of inclusion and reinstatement are increasingly encountered and degrading little to a condition of social welfare. Aiming to spatialize and illustrate this reflection, the geographical treatment that is intended to give the perspective of space - place mentions the construction of a major infrastructure project in the transport logistics Mid- Region the Center of Goiás, at the southern entrance of the city of Anápolis, in State of Goiás, the North South Railway - FNS and its socio-spatial implications.

Keywords: Railroad; Place; Sociospacial effects; Development.

DOI: 10.1590/1982-451320140104

INTRODUÇÃO

Compreender as implicações socioespaciais advindas da implantação de grandes projetos não é tarefa fácil. São nuances, performances, demandas, fluxos, (des) construções, (re) apropriações, êxodos, imagens, percepções, representações, memórias e outras tantas formas materiais e imateriais de configurações impressas no espaço geográfico que escapam, até mesmo, ao olhar atento do pesquisador. São questões que emergem à luz de reflexões sobre realidades vividas, mostradas, escondidas, maquiadas, transformadas a fim de equacionar ou, mais timidamente, compreender o contexto do(s) lugar(res) absorvido pela 'grande obra' (projeto/evento) no cotidiano dos atores sociais locais. Segundo Sigaud:

[...] entendemos por grandes projetos, todos aqueles que envolvem grandes empreendimentos, como a construção de obras de infraestrutura como: hidrelétricas, refinarias de petróleo e derivados, barragens, túneis, transposição de rios, usinas termoeletricas e nucleares, rodovias, etc., com característica de serem empreendimentos de grande porte e que transformam a paisagem e a fisionomia social (2008, p.01).

Para esta reflexão e usando o termo citado pela autora, *fisionomia social*, destaca-se o perfil dos sujeitos em seu contexto socioespacial que, por conta da dinâmica imposta pelo capital no seu processo reprodutivo, faz aumentar a estatística das migrações compulsórias e dos *deslocamentos forçados*, para sermos mais objetivos. Isso sem mensurar o número dos ameaçados pela perda de suas terras e despossuídos de território, de trabalho, da *vivência* social e cultural devido à incursão de grandes projetos. Tal situação nos remete às reflexões de Martins (1997) sobre as perdas sociais e culturais no contexto capitalista:

O capitalismo, na verdade, desenraiza e brutaliza a todos, exclui a todos. Na sociedade capitalista essa é uma regra estruturante: todos nós, em vários momentos de nossa vida, e de diferentes modos, dolorosos ou não, fomos de-

senraizados e excluídos. É próprio dessa lógica de exclusão e inclusão. A sociedade capitalista desenraiza, exclui para incluir, incluir de outro modo, segundo suas próprias regras, segundo sua própria lógica (1997, p. 32).

PENSANDO O SUJEITO E O LUGAR NO CONTEXTO DOS GRANDES PROJETOS

Conforme o autor acima citado, a exclusão é a outra face da degradação do humano. Não há como integrar, incluir, acomodar um grande número de pessoas que 'não tem lugar' numa sociedade excludente. Por outro lado, as formas de reintegração e inclusão surgidas são cada vez mais degradantes e pouco contribuem para uma condição de bem estar social. São situações que nos levam a pensar como Martins (1997) quando esse enfatiza que a sociedade moderna e atual está criando uma grande massa de população sobran-te: sujeitos excluídos, desenraizados e despossuídos que tem pouca chance de serem, de fato, reincluídos nos padrões atuais do desenvolvimento econômico na forma de acumulação capitalista dos nossos dias. Daí a insurgência de novas formas de desigualdades:

As novas categorias sociais geradas pela exclusão degradam o ser humano, retiram-lhe o que é historicamente próprio – a preeminência da construção do gênero humano, do homem livre num reino de justiça e igualdade. Recobrem e anulam o potencial de transformação das classes sociais e, por isso, tendem para a direção contrária, para o conformismo, para o comportamento anticivilizado e reacionário da reoligarquização do poder; do renascimento dos privilégios de alguns como contrapartida da privação de muitos, da violência privada, da nova modalidade de clientelismo que é o clientelismo ideológico derivado da colonização do imaginário do homem comum, especialmente dos pobres, através do consumismo dirigido (MARTINS, 1997, p. 22).

Pensando nesses sujeitos, faz-se pertinente uma reflexão sobre o ideário, a imagem, o sentimento desses atores sociais que se veem envolvidos no

processo de reordenamento socioespacial causado pelas novas tecnologias advindas da implantação de grandes projetos. Nesse sentido, interroga-se: O que não é *percebido* pode ser visto? E o que é *visto* pode ser *compreendido*? O que se vê revela sua *essência* ou apenas a sinuosidade estética da *forma*? É possível ‘mensurar’ sentimentos, codificar valores, mapear imagens e identificar representações do *vivido* e do *perdido*? Parece-nos que tais demandas distam da ótica do capital globalizante e globalizador que tem como bandeira o ‘desenvolvimento econômico’ sob quaisquer condições físicas, sociais e/ou culturais. São opções tecnológicas que, segundo Sigaud, refletem (impactam) “também o produto das relações sociais concretas, dos enfrentamentos e dos conflitos, efeitos esses que em geral escapam às avaliações tópicas produzidas com base em manuais simplificados e simplificadores do ‘social’” (1992, p. 19).

Seria a técnica sobrepondo o humano ao mesmo tempo em que denuncia contornos pós – modernos? Por certo que sim, trazendo consigo uma gama complexa e perversa de processos cambiantes inerentes ao sistema capitalista que tem no capital seu maior fetiche. Em paralelo, tem-se a globalização como processo desbravador desse tempo (nesse espaço) que contribui fortemente com a desregulamentação dos mercados financeiros e com a redução do poder estatal no controle do fluxo do capital, além de cooperar politicamente para fragilizar movimentos sociais e das classes trabalhadoras em nível nacional e internacional. O forte vento da globalização “ajudou a criar uma pesada atmosfera de otimismo empresarial em torno do tema de libertação dos mercados da tutela estatal (...) tornando-se um conceito central associado ao admirável mundo novo do neoliberalismo globalizante” (HARVEY, 2004 p. 27).

É a reprodução do capital sem limites ou fronteiras espaciais no mercado-mundo numa abordagem paradigmática descentrada da cultura. A modernidade (e, por seu turno, a pós – modernidade), acompanhada da globalização, não apenas “envolve uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes”, nas palavras de Harvey (2010, p.22).

A forma moderna atual de produção homogeneiza processos produtivos via industrialização (indus-

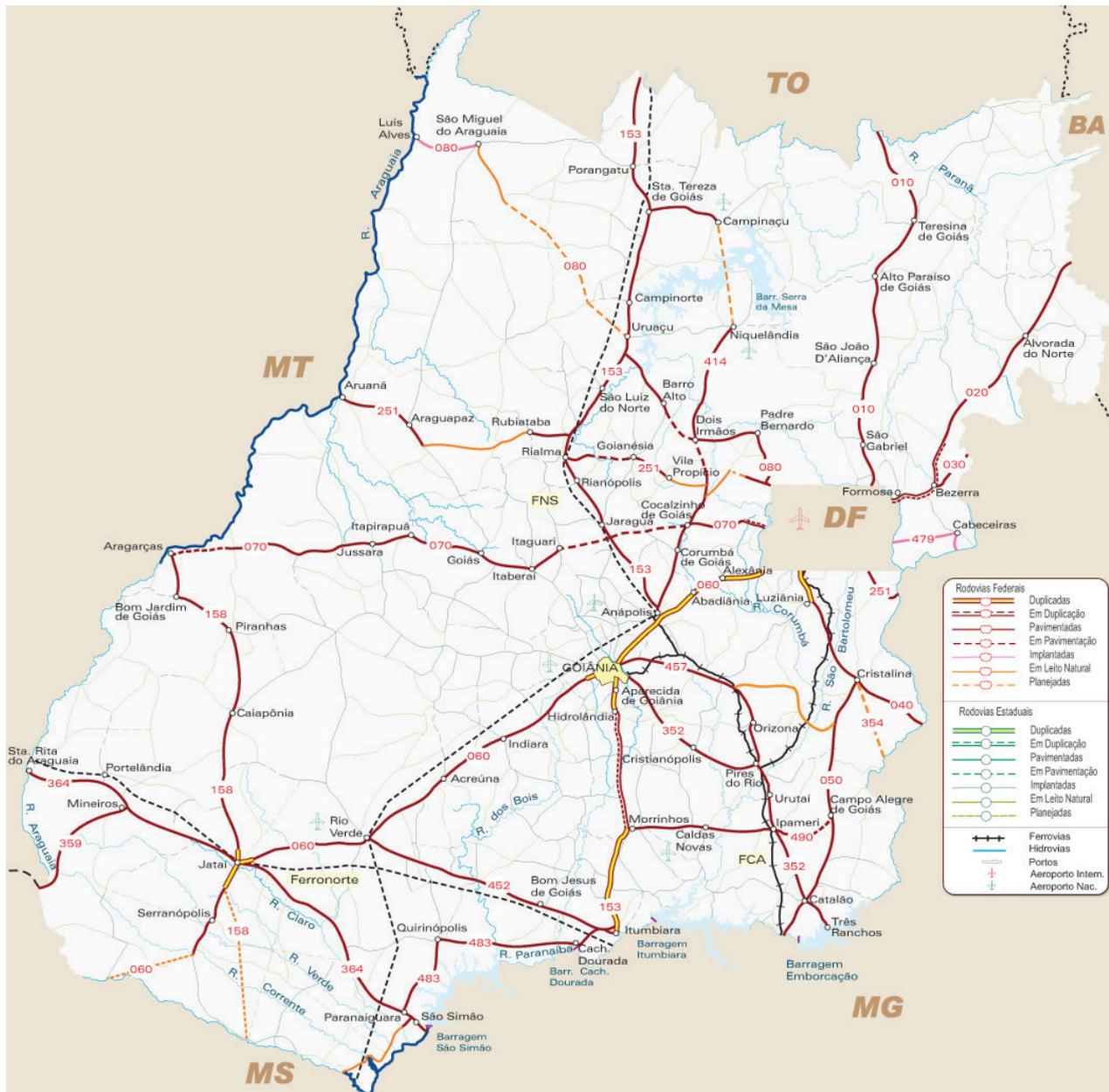
trialismo) e também o desenvolvimento tecnológico a serviço do capital transnacional (empresas globais) para gerir *negócios*, observando o ciclo: produção – transporte – venda – consumo – lucro, com dimensão e alcance mundiais. Não obstante, essa modernidade também desagrega, limita, exclui, segrega e deixa à margem do ‘desenvolvimento’ grupos sociais que estão alienados ao processo de globalização. São lógicas que funcionam de formas desiguais, deixando explícitas diferentes temporalidades sociais no mesmo espaço.

Os grandes projetos concretizam tal situação ao atravessar o tempo e o espaço vividos pelos sujeitos comuns com estrutura e tecnologia moderna de produção vinda de fora num processo que banaliza a vida nos lugares. Sem dúvida, os moldes contraditórios do capital e do seu sistema produtivo fazem com que esses “dois mundos” se convirjam e se congreguem num mesmo espaço geográfico, gerando conflitos, reações, negações, suscitando novas formas de vida e reprodução espacial.

ALGUMAS PROPOSIÇÕES E UM POSSÍVEL RECORTE SOCIOESPACIAL

Com o objetivo de espacializar e ilustrar esta reflexão, o tratamento geográfico que se pretende dar na perspectiva do espaço – lugar menciona a construção de um grande projeto de infraestrutura logística de transportes na Mesorregião do Centro Goiano, na entrada sul da cidade de Anápolis, no Estado de Goiás (ver figura 01), a Ferrovia Norte Sul – FNS:

Figura 01. Localização do Município de Anápolis-GO e Ferrovia Norte Sul



Fonte: Guia Interativo GO - Ministério dos Transportes (2013)

A Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa vinculada ao Ministério dos Transportes, constituída sob a forma de empresa pública, como agência de desenvolvimento do Brasil Central e detentora da concessão para construção da Ferrovia Norte-Sul, principal responsável pelo projeto, ressalta em seu programa que

A Ferrovia Norte-Sul – FNS é um projeto ferroviário que contempla a construção de

uma ferrovia de aproximadamente 2.100 km atravessando as regiões Centro-Oeste e Norte do País, conectando-se ao norte com a Estrada de Ferro Carajás e, ao sul, com a Ferrovia Centro Atlântica, buscando com isso reduzir o custo do frete para longas distâncias na região, assim como incentivar o desenvolvimento do cerrado brasileiro... (VALEC, 2004).

Esse discurso, produzido pelo governo e reproduzido pela mídia em escala nacional, regional e local, busca aliciar simpatizantes à ‘necessidade’ de implementação da FNS. Os efeitos socioambientais negativos decorrentes desse projeto em terras goianas parece não terem sido dimensionados por seus projetistas. Eles minimizaram as transformações que vem ocorrendo nas terras e na vida de gentes cerradeiras ao longo dos extensos trilhos da FNS que atravessará, também, outras regiões, do centro ao norte do país. Tal empreendimento modificará a fisionomia do cerrado goiano e os modos de vida de vários grupos indígenas, ribeirinhos, agricultores, sertanejos, camponeses e comunidades tradicionais.

Percebe-se que o discurso político de apoio aos grandes projetos corrobora com forças de coalizão no sentido de promover o desenvolvimento econômico no interior do país. A união de vários segmentos, juntamente com o governo, com disposição para alavancar obras de grande custo social e ambiental como a FNS, tem objetivo claro: erigir projetos de infraestrutura logística e de transporte para o escoamento das produções agropecuária e agroindustrial oriundas do agronegócio e de seus beneficiários diretos: proprietários de grandes extensões de terra e os agroindustriais. Ficam excluídos desse processo os pequenos produtores rurais, algumas minorias étnicas, vilarejos e bairros urbanos, os *sobrantes*, como diria Martins (1997), que tiveram seu espaço de vida modificado pelos trilhos.

Nesse espectro desenvolvimentista, pouco adiantaria inquirir sobre como se insere a participação do pequeno agricultor e das comunidades tradicionais cerradeiras. Cerradeiros é o termo defendido por Mendonça (2005) ao referir-se às populações do Cerrado de modo geral: “Essas populações possuem uma forma singular de apropriação da natureza, regida por um sistema de representações, códigos e mitos.” (ALMEIDA, 2008, p. 62). São grupos sociais com fortes tradições, costumes e vivência rural urdida pela força da história com toda carga simbólica e de significados que são conferidos ao lugar. Isto porque

os símbolos são instrumentos de representações das coisas do mundo real e, nas representações, os tempos se misturam, se impõem. A cultura, como dimensão de operações simbólicas, adere às paisagens e as constrói,

conformando-as mediante vivências e significações (ALMEIDA, 2008, p. 59).

Vale ressaltar que as populações cerradeiras possuem íntima relação com os elementos naturais, intercalando cultivo, extrativismo e preservação para sobrevivência dos seus saberes e fazeres, mantendo a biodiversidade do cerrado. São conhecimentos e características socioculturais que deveriam balizar a introdução do novo, da técnica, das transformações socioespaciais, principalmente inserções de grandes projetos, devendo fazer parte das discussões que envolvem as políticas de desenvolvimento das áreas de cerrado. Concomitantemente, a população cerradeira não está no cerne das discussões daqueles que pensam e executam os grandes projetos sem antes realizar estudo minucioso sobre efeitos impactantes no espaço e no modo de vida das pessoas do lugar.

Para esses sujeitos resta uma nova acomodação num processo de mutação socioespacial. O lugar dessas pessoas vai sendo redefinido em função da sua capacidade política de contrapor e/ou negociar novas posições e contrapartidas que lhes garantam outras possibilidades de vida, num conjunto de iniciativas coletivas ou individuais. É comum, nesses casos, ocorrer o processo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (TDR) com a força descomunal que o ser humano possui para buscar outros territórios e construir novos lugares, mesmo não sendo um processo fácil. Os termos *territorialização*, *desterritorialização* e *reterritorialização* são processos migratórios pertinentes à categoria território, entendidos na perspectiva humanística e cultural da Geografia, priorizando a dimensão simbólica e subjetiva do território, resultado da apropriação / valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido (HAESBAERT, 2004).

No mesmo ou em outros lugares, com certeza, não serão os pequenos produtores que contabilizarão as toneladas de grãos que serão produzidas e exportadas via FNS e nem terão suas poucas glebas valorizadas pela ferrovia, ou muito menos fecharão grandes negócios com a agroindústria para a produção, beneficiamento, estocagem e venda de grãos. Na esteira da lógica desenvolvimentista (e capitalista) dos grandes projetos parece comum contabilizar o ganho econômico em detrimento do “resto”, das humanidades e seus modos de vida, da

natureza extremamente modificada, do conteúdo socioespacial re-construído ou da difícil readaptação física. No entanto, resta a nós (pesquisadores sociais) a tarefa de descobrir no lugar seus novos sentidos, suas funções, como também suas contradições no contexto socioespacial que se fez surgir a partir de um grande projeto.

Fica claro que a contradição entre o que é viável economicamente e suportável humanamente são pontos que não se afinam. O discurso é frágil, a totalidade não explica as especificidades dos sujeitos e dos lugares. No entanto, o programa de expansão da Valec afirma:

A implantação da Ferrovia a partir de Goiás tem também um significado muito importante para a viabilização econômica do empreendimento e, especialmente, para o aumento de sua atratividade, uma vez que o volume mais importante de seu carregamento, nas regiões Norte e Centro-Oeste, seguramente, será fornecido pelo Estado de Goiás – grande produtor de grãos e minérios; Inúmeros benefícios sociais surgirão da implantação da FNS. O projeto possibilitará a ocupação econômica e social da extensa região do cerrado brasileiro, 1,8 milhão de km² - viabilizando a implantação de negócios - e induzirá à geração de frentes de trabalho com absorção de mão de obra anual equivalente a mais de 750 mil empregos diretos e indiretos, incluindo o período de construção, e um período de 20 anos de operações normais (VALEC, 2009 – Grifo nosso).

Ao contrário da perspectiva de desenvolvimento socioespacial propagada pela Valec, o pequeno produtor, as populações de comunidades rurais, os ribeirinhos, os sobrantes vivenciam conflitos, incertezas, desenraizamentos provocados por grandes projetos como a FNS. Nota-se que até mesmo a indefinição do discurso oficial em favor da FNS é frágil e generalista, não é capaz de mostrar os reais benefícios para a grande massa de moradores que será ‘atingida’ pelo projeto ao longo da Ferrovia.

Os desmatamentos em prol da modernização do cerrado, a construção de barragens que desterritorializam e expulsam a população cerradeira traz graves consequências sociais, políticas, econômicas e culturais.

Ademais, a região do cerrado que serve de palco para a implantação de grandes projetos é utilizada pelos povos do cerrado como área de cultivo para sobrevivência e trocas comerciais, criação de gado, extrativismo, criando territorialidades que definem as relações individuais e coletivas com o território, com o lugar. Em muitos casos, populações cerradeiras veem sua capacidade de competição se exaurir frente ao mercado global, tendem a perder sua renda com a produção comercial em pequena escala, com a criação de gado de leite e inserir-se como mão – de – obra temporária nas frentes de trabalho oferecidas nos canteiros de obra dos grandes projetos. Diante desses novos arranjos espaciais, amplamente respaldados em políticas públicas, outros contornos vão surgindo nos modos de vida dos povos do cerrado, assim como novas coexistências.

Impor aos pequenos produtores rurais novas coexistências significa novos arranjos produtivos, readequações espaciais e culturais: as frentes de trabalho absorvem parte da mão de obra da população mais jovem; em outros casos buscam-se colocações temporárias em épocas de plantio e/ou colheita em grandes lavouras, às vezes migrando sazonalmente para outras regiões do país. Casos recorrentes fazem parte da história recente do Brasil, quando da realização de grandes projetos, desde meados do século XX. Nesse período, percebe-se um expressivo “crescimento econômico” proporcionado também pela matriz dos transportes, que trouxe sérios problemas estruturais ao país, como a concentração de terras. No entanto, o aumento do PIB, por sua vez, não se traduz em melhor distribuição de renda e agrava problemas ambientais e sociais. Nesses moldes o crescimento econômico não é equivalente ao desenvolvimento de forma efetiva (HESPANHOL, 2007). Contudo, há uma mutação socioespacial que se revela nas possibilidades da existência do antigo, mesmo que de forma pouco equilibrada, devido às novas formas e técnicas produtivas engendradas nos lugares.

FERROVIA NORTE – SUL... UM GIGANTE DORMENTE?

No Estado de Goiás a Ferrovia Norte-Sul possui extensão de 570 km, desde o Porto Seco de Anápolis (Figura 02) até a divisa com o Estado do Tocantins,

estando em processo de licitação a construção de 40,74 km no traçado da ferrovia de Anápolis a Porangatu (GO). Esclarece-se que ‘dormente’ ou trave é o nome que se dá a cada uma das travessas em que se assentam os trilhos de estrada de ferro. Num sentido literal, diz-se daquele que dorme ou que está entorpecido, adormecido. Talvez, seja esta a percepção para muitos sujeitos quando se deparam com a grandeza da ferrovia. Neste trabalho o ‘gigante dormente’ é uma figuração ao grande projeto

da FNS que se encontra ‘adormecido’ em relação à sua atividade operante quando finalizada a obra.

O trecho anapolino da FNS liga o Porto Seco de Anápolis ao quilômetro zero da ferrovia e conta com 72% de suas obras concluídas. O restante da FNS encontra-se em ritmo lento em função de várias nascentes ‘surgidas’ no interior do túnel de acesso ao Porto Seco, conforme notícia divulgada pela imprensa local (TV, Rádio e Jornal) no mês de fevereiro de 2010.

Figura 02. Marco Zero da FNS em Anápolis-GO

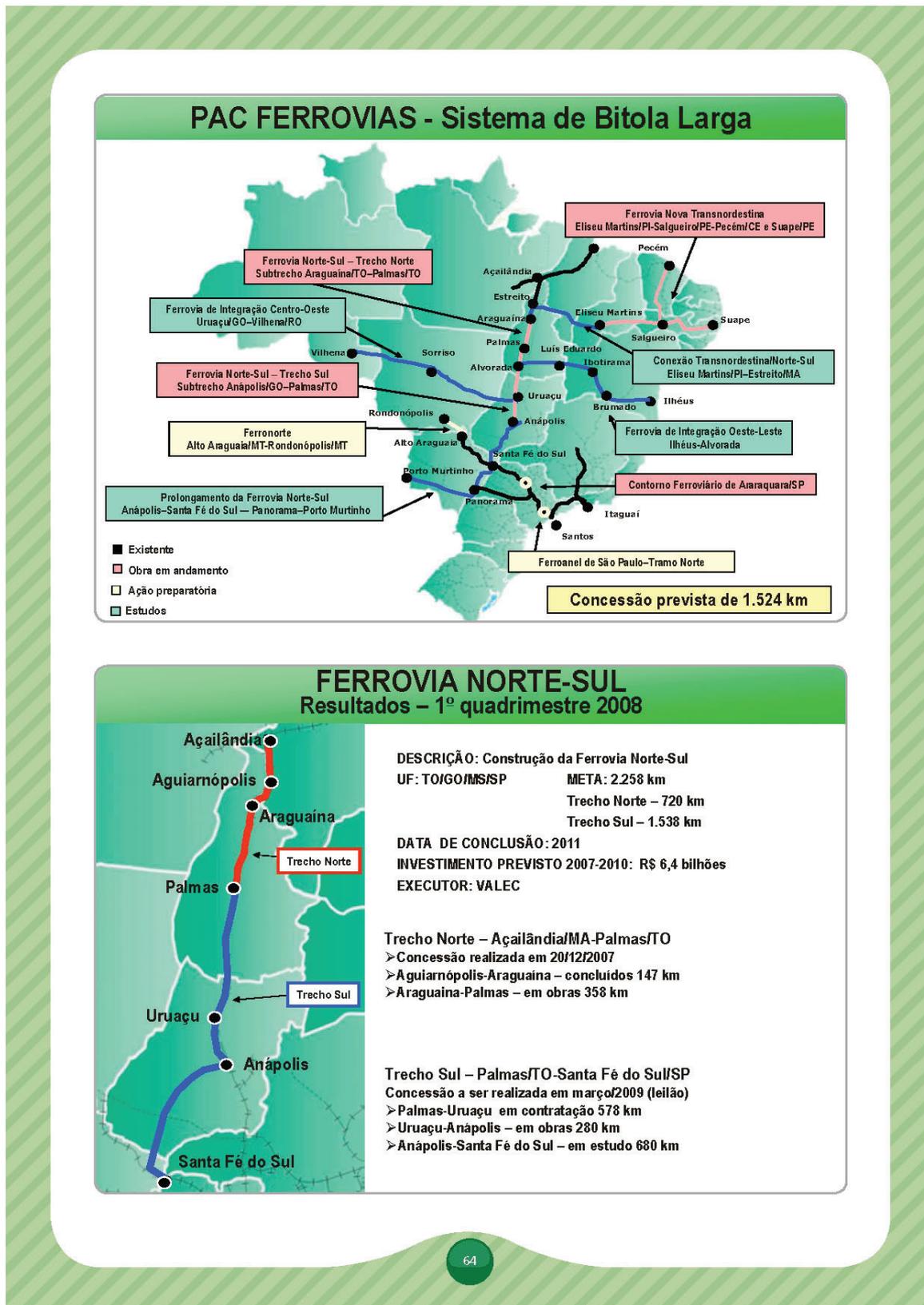


Fonte: Jornal Diário da Manhã / Fevereiro 2010.

A FNS faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com investimento previsto de R\$ 6,52 bilhões. O projeto pretende interligar norte e sul do país, com mais de 2 mil quilômetros de extensão, interligando-se a outros 5 mil quilômetros de ferrovias da iniciativa privada. Com o total de 2.066 quilômetros de trilhos, a Norte-Sul irá atravessar uma boa parte do cerrado brasileiro, com 1,8 milhão de km², interligando as regiões Norte e Nordeste à Sul e Sudeste do Brasil, através das Estradas de Ferro

Carajás, Centro-Atlântica, Ferroban e Sul-Atlântica, promovendo a integração econômica dessas importantes regiões. A implantação total dessa ferrovia demandará investimentos na ordem de US\$ 1,6 bilhão, incluindo locomotivas, vagões, estações, sistema de comunicação, dentre outras máquinas e equipamentos para o seu pleno funcionamento. Somente em Goiás serão necessários US\$ 450 milhões para a implantação dos trilhos (ver trajeto da FNS no mapa da figura 03).

Figura 03. Trajeto da Ferrovia Norte Sul



Fonte: Ferrovia Norte-Sul PAC - Portal Brasil, 2013

Em território goiano, as obras foram iniciadas, simultaneamente, em quatro trechos: entre Anápolis e Ouro Verde, entre Jaraguá e Santa Isabel, e próximo a Uruaçu e Porangatu. Além do trecho ligando Anápolis a Itaqui, a VALEC anunciou que a Ferrovia Norte-Sul terá outro trecho de 670 quilômetros. Esse ligará Ouro Verde, próximo a Anápolis, ao município de Estrela do Oeste, em São Paulo, passando pelo Sudoeste Goiano. Em trajeto inter-regional a ferrovia vai ligar Anápolis ao porto de Itaqui, no Maranhão, e terá 2.200 quilômetros de extensão. Os trilhos que estão sendo colocados na ferrovia em Goiás foram importados da China. Até o momento, foram adquiridos 40 mil toneladas de trilhos, de um total de 100 mil toneladas. Já os dormentes de concreto são fabricados por uma empresa localizada no município de Jaraguá, uma das poucas intervenções goianas de parceria na produção de material para a construção da ferrovia.

O que se espera, com uma boa dose de otimismo, é que a FNS traga para Goiás benefícios socioeconômicos já alardeados por seus projetistas, como: criação de emprego de forma direta e indireta, possibilidade de desenvolvimento sustentável que traria melhoria da qualidade de vida e a integração das regiões goianas no contexto do desenvolvimento regional. Não obstante, o Professor Campos Júnior conclui:

A Ferrovia Centro-Atlântica, em operação no território goiano, e a Ferrovia Norte-Sul, em fase de construção, continuam sendo alternativas viáveis de transportes eficientes e de baixos custos de operação, quando comparadas com o rodoviário. Portanto, na medida em que colaboram para a maior competitividade do agronegócio local, as ferrovias tornam-se imprescindíveis, sendo de expressivo significado para as melhorias nas relações comerciais, internas e externas, e para a solidez da economia goiana como um todo. (s/d. p. 7).

Pode-se afirmar que o transporte de mercadoria através dos trilhos pode, em boa medida, colaborar para o aumento da produção econômica por onde passam, fazendo crescer as relações comerciais entre as regiões, concorrendo para o aumento das importações e exportações no mercado interno e externo. Contudo, não se pode esquecer que a FNS surgiu como um projeto de fora para dentro (e não com foco no desenvolvimento endógeno da região), ou seja, seus objetivos pioneiros coadunaram com as estratégias de desenvolvimento do sistema capitalista de produção, resultado da divisão internacional do trabalho entre países e nesses as parcelas que cabem a cada região produzir.

Figura 4. Canteiro de Obras: FNS-GO



Fonte: PMU / Março / 2010

Figura 5. Obras da FNS: Uruaçu-GO



Fonte: PMU / Março / 2010

O projeto inicial da FNS é datado de meados da década de 1980 (século XX), fase das grandes construções, com ênfase na integração e desenvolvimento voltados para o interior do país. Desde então, a ideia de se construir uma ferrovia que viesse cortar os Estados de Goiás, do Tocantins e do Maranhão, chegando até o porto de Itaqui, em Ponta da Madeira, na capital maranhense de São Luís, se faz presente. Entre inícios e paralisações da obra, já se passaram mais de 20 anos.

Todo esse quadro de incerteza entre promessas de finalizações das obras, bons negócios e paralisações nos canteiros das empreiteiras tem provocado prejuízo no processo de desenvolvimento das regiões envolvidas. Isto porque é certo que a FNS trará muita facilidade de escoamento da produção agropecuária e agroindustrial para a região Centro Oeste e as demais por onde os trilhos passarão. A um custo menor nos transportes, o resultado seria ganhos significativos para produtores tornando a produção mais atrativa no mercado doméstico e internacional. Essa análise é garantida para o setor agroindustrial e do agronegócio, excluindo os pequenos produtores rurais, como já dissemos anteriormente. Por outro lado, prejuízos financeiros e ambientais podem ser mensurados a cada paralisação da obra, seja em força de trabalho humano, seja em descarte de material de refugo

‘deixados’ às margens da ferrovia, e toda infraestrutura de construção e finalização da obra que, por vezes, precisa ser refeita em função da não conservação do equipamento utilizado. Já a conta desse prejuízo é financiada e paga por todos, pelo contribuinte da cidade e do campo, pelos grandes e pequenos produtores rurais, seja ele no agronegócio ou de alguns remanescentes rurais que cuida de sua pequena lavoura (horta) para o provimento da família e venda do excedente nas áreas úmidas do serrado goiano.

Para a VALEC, quando estiver com a sua implantação finalizada, a ferrovia Norte-Sul transportará, anualmente, 12,4 milhões de toneladas de carga, com um custo médio de longo prazo equivalente a US\$ 15/1.000 t.km. Os principais produtos a serem transportados serão minérios, produtos agrícolas e florestais – no sentido Norte-Sul – além de combustíveis, fertilizantes e cargas, em geral – no sentido Sul-Norte (VALEC - FNS, 2004). O primeiro trecho da Norte-Sul já está concluído e em operação comercial. São 226 km de linha férrea, ligando as cidades maranhenses de Estreito e Açailândia, que se conectam com a Estrada de Ferro Carajás, permitindo o acesso ao Porto de Itaqui, em São Luís. No Estado goiano, conforme a Seplan-GO, a Ferrovia Norte-Sul terá 540 km de extensão, obras iniciadas em janeiro de 2004.

O LUGAR NOS TRILHOS DA FERROVIA NORTE SUL

Os benefícios a serem gerados pela FNS alardeados pela mídia oficial e não oficial carecem de estudos que comprovem estimativa feita pela SEPLAN desde 2004. Transcorridos mais de sete anos do início da construção da FNS em terras goianas, questiona-se: Quais melhorias socioeconômicas os trilhos trouxeram às comunidades locais? Que tipo de mão – de – obra local tem sido absorvida nesse grande empreendimento? Que dizem os EIAs / RIMAs sobre a perda territorial da comunidade local com os deslocamentos compulsórios devido às muitas desapropriações de terra? E o que dizer das medidas mitigadoras frente ao desmatamento dos Cerrados, a inversão e interrupção de leitos de rios e córregos da região? Quais são as intervenções do governo e/ou planos de assentamentos de comunidades agrícolas que possam evitar os conflitos gerados pelas novas posses de terra que comumente provocam violência no campo? E, se não bastasse, como serão mensurados e ressarcidos os prejuízos pela perda e *ruptura com o lugar – espaço de vivência*, com as raízes socioculturais e históricas dos grupos sociais? Daí a importância de estudos sobre os sujeitos do lugar e seu espaço de vivência, que são ‘invadidos’ e/ou agregados por grandes projetos que marcam e demarcam territórios, expulsando uma gama de trabalhadores de sua lida diária com a terra, com o espaço por ele sociabilizado e reconhecido como seu *lugar*.

Pode-se questionar no que consiste o lugar e sua importância. O lugar concreto das pessoas e não apenas o lugar das construções teóricas existe? Por certo que sim e é nesse lugar que as especificidades aparecem e se erguem num nível que supera a teoria. Consideremos que em alguns espaços os grandes projetos anunciam situações que nunca irão se cumprir, entretanto as pessoas do lugar podem ser capturadas pelo novo, criando legitimações, possessões e novas significações. Verifica-se que o progresso ao chegar ao lugar traz consigo uma áurea de maravilhoso e desejável, como a possibilidade de consumir. E, na sociedade de consumo, consumir é algo maravilhoso; poder participar dessa ‘coisa’ é para alguns uma forma de conquista e de se ver diante da história como vencedor; o ter, o possuir ou fazer parte de um projeto de desenvolvimento é elevar seu status e sua condi-

ção social, alimentando o imaginário com desejos de protagonistas do evento.

Para outros, no entanto, o que se percebe são desdobramentos surpreendentes e dolorosos: a ruptura com seu espaço de vivência, muitas vezes, dá-se por processos violentos e traumáticos. Quando não capturados pelo ‘mundo novo’ apresentado pelos grandes projetos, muitos sujeitos são deslocados, retirados, desenraizados dos seus lugares por conta da água que chega inundando tudo, “afogando” seus modos de vida, seu passado, sua história. Ou ainda os casos em que a saída do lugar é a única alternativa, haja vista seu quintal ter se transformado num ‘mar de cana’ frente ao crescimento vertiginoso das plantações de canaviais que alimentam a agroindústria canavieira no cerrado goiano, assim como em outras regiões. Contudo, deve-se pensar que estamos diante de uma sociedade das trocas e a “contabilidade” é sempre resultado de uma mediação. Nunca se tem somente um lado. Tem-se a subjetividade, tem-se a cultura, o econômico, os valores de um homem que é seduzido, que reage e que se reinventa diante das possibilidades que lhe são colocadas.

Ao pensar nas possibilidades que surgem com os grandes projetos, percebe-se que elas se dão no lugar, se realizam e vão assumindo contornos que revelam um homem novo e diferente, mesmo sendo o mesmo. Novo no sentido de que nunca se permanece igual. Todavia, é nos lugares que os eventos se dão. Alhures este homem já é outro homem, nunca tudo fica igual, mesmo que os resíduos socioespaciais ou culturais potencializem a vida no lugar transformado pelos grandes projetos. E a perda do lugar? Ela existe. Mesmo para aqueles que ficam o lugar não é mais o mesmo, encontra-se modificado pelos grandes empreendimentos. O que passa a existir são arranjos, estratégias de existências e novas acomodações socioespaciais para esses sujeitos. Isso porque o lugar é o espaço vivido de comunidades e grupos sociais, independente de sua localização geográfica e das condições ambientais e físicas. Os lugares são depositários do cotidiano, do banal e do evento, do conhecido, do vivido, do construído pelos meios e modos de vida e uso da terra, com seus elementos naturais e humanos. Esse lugar, ora urbano ora rural, é embebido de experiências sensoriais e míticas. Tuan (1983) distingue dois tipos principais de espaço mítico:

Em um deles, o espaço mítico é uma área imprecisa de conhecimento deficiente, envolvendo o empiricamente conhecido; moldura o espaço pragmático. No outro, é o componente espacial de uma visão de mundo, a conceitualização de valores locais por meio da qual as pessoas realizam suas atividades práticas (TUAN, 1983, p.97).

A junção dos espaços mítico e pragmático faz surgir o espaço de reprodução familiar, das relações de parentesco e vizinhança e do espaço de convivência social com importante carga simbólica. Pode-se dizer que o lugar agrega o *ser*, o *ter* e o *estar* no espaço, numa visão holística.

Mas, o que estes grandes projetos como uma ferrovia faz com os lugares? Uma vez implantada e viabilizada, a ferrovia passa a modificar todo o entorno do seu trajeto. A tendência é trazer novos empreendimentos dada a demanda logística por trilhos. São postos fiscais, pequenos comércios, surgimento de vilas, aumento da malha urbana de algumas cidades, infraestrutura para armazenamento de produtos agrícolas, fluxo de pessoas e mercadorias. Estes novos espaços construídos possibilitam uma readequação dos lugares, promovendo para alguns sujeitos uma permanência incorporada às novas feições espaciais trazidas pela ferrovia, e para outros a desterritorialização.

O esforço de reabilitação do lugar para o sujeito se dá, simultaneamente, ao movimento promovido pelos grandes projetos. Daí a possibilidade do movimento trazer consigo a negação do que outrora fora vivido; dos valores humanos, dos modos e meios de existência, da cultura que moldurava os arranjos socioespaciais anteriores. Há uma negação desse homem hierarquizando a ferrovia acima do sujeito, da natureza, dos costumes e do espaço de vivência. Nesse espaço alterado há, agora, o evento e as mutações espaciais provocadas por ele. Entretanto, quando o homem permanece no lugar, fica a possibilidade de reconstrução da vida social que o anima. Isso traz clareza às palavras de Tuan (1983, p. 103), quando ressalta que a localização e significação espacial “atribui personalidade ao espaço, conseqüentemente transformando o espaço em lugar. (...) É quase infinitamente divisível, não apenas o mundo conhecido, mas

também a sua parte menor, como um abrigo individual.” De forma pragmática pode-se dizer que o *lugar é a essência individual / coletiva do espaço*. Mas, de qual espaço? Aquele que pode ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo e dos sentidos [...] Esse espaço vivido como lugar se define como centro da reprodução da vida e pode ser entendido pela tríade habitante – identidade - lugar (CARLOS, 1996 – grifo nosso). Mesmo porque a história que o produziu legitima sua dimensão social por estar inserida no cotidiano das pessoas, nas várias formas de viver, relacionar-se, produzir e construir o lugar.

Isto nos remete ao lugar como receptáculo e base das representações das territorialidades humanas, onde se instalam as tensões sociais. Não obstante, “à medida que o espaço é invadido por outros sujeitos e por propósitos de uso econômico (como a Ferrovia), os signos vão mudando, bem como o tempo no espaço, o sentido que se dá à natureza e aos seus elementos” (CHAVEIRO, 2008, p. 92 – complemento nosso). Trava-se uma luta nesse espaço pelas novas configurações sociais, econômicas e culturais que o modificam em algo diferente, às vezes distante do original. Elementos são negados, outros são potencializados à medida que se concretizam as dimensões da existência do sujeito nesses lugares após a instalação de um grande projeto. Elementos culturais se digladiam com elementos economicistas e progressistas, que tentam inferir no lugar valores técnicos e modernos, próprios do desenvolvimento capitalista. Nesse embate podem ser criados movimentos sociais e organizações que fazem da cultura instrumento político para garantir o direito à vida nos lugares. Isso porque a cultura do lugar e o modo de vida dão suporte à existência humana, numa busca de potencializar o conhecimento adquirido, fazendo reviver resíduos que podem criar condições que favoreçam a existência humana, como os saberes tradicionais, os componentes da memória, o patrimônio imaterial e conhecimentos diversos.

Lembre-se que a luta, o conflito, a criação, a força, as representações e a subjetividade estão no sujeito que cria. “Ao criar, o sujeito se autocria, concria, se abre, se distende, transborda (...) criar é uma atividade ininterrupta que, fundada no real profundo, o produz, superando a realidade dada, desenvolvendo travessias interiores, mudando o cenário externo” (Op.cit.2008,

p. 94). Nesse sentido, o “lugar é (re) construído em função de um tempo social e de uma lógica que impõe comportamentos, modos de vida, usos e práticas culturais (ANDRADE, 2008, p. 167)”. Suertegaray (2001, p. 98) pondera que “o conceito de lugar induz a análise geográfica a outra dimensão – a da existência – ‘pois se refere a um tratamento geográfico do mundo vivido’” com base na experiência têmporoespacial.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A construção de um grande projeto, sem dúvida, afeta a existência e a experiência têmporoespacial das pessoas e pode promover, num espaço socialmente territorializado, a perda e mudança do lugar, à medida que novos ‘eventos’ são inseridos ao cotidiano social e espacial, concretizando suas ações. Isto se dá porque o espaço pode ser compreendido e configurado por porções do ambiente, frações de uma extensão de terra passíveis de serem transformadas em lugar mediante um trabalho motivado de uso, ocupação e, sobretudo, de significação social.

A perda do lugar, como já dito, remete a outras perdas: de sons, imagens, cheiros, sabores, sensações, lembranças do vivido. Sabe-se que os territórios vividos e também os pensados (imateriais e/ou subjetivos) o são, também, por meio de categorias que de alguma maneira podem ser atribuídas a outras dimensões naturais ou sociais de seres, coisas e situações da experiência relacional da vida dos sujeitos.

No mundo contemporâneo, os sujeitos sociais marcam o seu território, também, por intermédio do uso. Nos grandes eventos como projetos estruturais de engenharia, caso da Ferrovia Norte – Sul, o Estado age esperando encontrar um espaço sem contradições, sem gentes, sem cultura. Distante de qualquer ingenuidade, sabe-se que nada é (e pode ser) construído sem o substrato físico. Daí a importância do espaço para os sujeitos que o adquire mediante apropriações e re-configurações externas ditadas pelo capital e seu poder de transformar *lugares* em mercadorias. Entretanto, é necessário considerar o outro lado, o lado das humanidades do lugar.

O ideal seria expor à população, de forma clara e sem engodos, os principais e ‘verdadeiros benefícios’ a serem gerados pelo grande projeto, sem escamotear os interesses do grande capital e seus protagonistas, em nível

nacional e internacional. Daí caberia à população *votar* e dar voz aos silenciados que, no contexto dos grandes projetos, são alijados dos seus direitos em seu próprio território. Pode ser que esse mergulho na vivência dos sujeitos sociais do lugar possa elevar a dimensão do humano, da vida e das experiências concretizadas ali, não esquecendo as consequências que novas territorialidades impõem ao espaço. Haja vista perceber-se que as novas territorialidades que são criadas a partir da construção da FNS possuem elementos de caráter permanente e que os sujeitos do lugar passam a conviver com essas permanências que modificam seu espaço impondo-lhes novas conformações socioespaciais.

Daí indagarmos que o lugar recebe de forma permanente as implicações do movimento que os grandes projetos trazem ao contexto social, espacial, econômico e cultural do lugar. Muda sua essência, mudando também sua aparência. É o novo mascarando o que tinha antes, travestindo o velho de algo que também não é novo, porque não trouxe a novidade no sentido de superação do velho jeito de viver. Talvez carregue o desafio da sobrevivência ou do fazer esse novo espaço novamente um LUGAR, lugar das humanidades.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, M. G. de. Diversidades paisagísticas e identidades territoriais e culturais no Brasil sertanejo *in*: ALMEIDA, M. G. de; CHAVEIRO, Eguimar Felício; BRAGA, Helaine Costa (org.). *Geografia e Cultura – os lugares da vida e a vida dos lugares*. Goiânia: Editora Vieira, 2008. p. 47 - 74

ANDRADE, R. B. Práticas sócio-culturais e religiosas: elementos constituintes do lugar *in* ALMEIDA, M. G de; CHAVEIRO, Eguimar Felício; BRAGA, Helaine Costa (org.). *Geografia e Cultura – os lugares da vida e a vida dos lugares*. Goiânia: Editora Vieira, 2008. p. 166 - 203

BRANDÃO, C. R. Do sertão à Cidade: os territórios da vida e do imaginário do camponês tradicional. *In*: MESQUITA, Zilá e BRANDÃO, C. R. (Org.s) *Territórios do Cotidiano: uma introdução a novos olhares e experiências*. Porto Alegre. Ed. UFRGS/ Santa Cruz do Sul. Ed. Unisc, 1995.

CHAVEIRO, E. F. O Cerrado em disputa: sentidos culturais e práticas sociais contemporâneas in: ALMEIDA, M. G. de; CHAVEIRO, Eguimar Felício; BRAGA, Helaine Costa (org.). *Geografia e Cultura – os lugares da vida e a vida dos lugares*. Goiânia: Editora Vieira, 2008. p. 75 - 97.

HESPANHOL, A. N. Agricultura, Desenvolvimento e Sustentabilidade in: MARAFON J. G.; RUA J. e RIBEIRO M. A. *Abordagens Teórico- Metodológicas em Geografia Agrária*. Editora Eduerj. Rio de Janeiro, 2007. p. 179-198

CAMPOS JUNIOR, Paulo Borges. Goiás nos Trilhos. *Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás*. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br/sepin/pub/conj/conj2/03.htm> - Acessado em Maio de 2011.

CARLOS, A. F. A. Definir o Lugar. *O lugar no/do mundo*. Editora Hucitec. São Paulo, 1996. p.19-26

ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S/A - VALEC. *Ferrovia Norte Sul*. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/ferrovia.htm>. Plano estratégico para Ferrovias no Brasil. Acesso em 24 e 25 de Junho de 2010.

HAESBAERT, Rogério. *Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade*. Porto Alegre, Setembro de 2004. Disponível em [http://w3.msh.univse2.fr/cdp/documents/ CONFERENCE Rogério Haesbaert. pdf](http://w3.msh.univse2.fr/cdp/documents/CONFERENCE%20Rog%C3%A9rio%20Haesbaert.pdf). Acesso em 25 de junho de 2010.

HARVEY, David. *Espaços de esperança*. Edições Loyola. São Paulo, 2004.

HARVEY, David. *Condição Pós – Moderna*. Edições Loyola. São Paulo, 2010.

MARTINS, José de Souza. *Exclusão Social e a nova desigualdade*. 3.ed. São Paulo: Paulos, 1997.

MARTINS, José de Souza. O Senso Comum e a Vida Cotidiana. *Tempo Social*. Revista de Sociologia da USP. São Paulo, n.1, p. 1 – 8, 1998.

MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples*. São Paulo: Contexto, 2008.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DO ESTADO DE GOIÁS - SEPLAN. *A Ferrovia Norte – Sul*. IMB – Instituto Mauro Borges. Goiânia, 2004. http://www.seplan.go.gov.br/sepin/goias.asp?id_cad=6000. Acesso em 20 de janeiro de 2012.

SIGAUD, Lygia. O efeito das tecnologias sobre as comunidades rurais: o caso das grandes barragens. *RBCS*. nº 18, ano 7, São Paulo, 1992.

SIGAUD, Lygia. *Ameaçados por grandes projetos: a problemática dos indígenas da fronteira Acre - Peru*. ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS POPULACIONAIS. ABEP, 2008. Disponível em <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docs.PDF>. Acesso: 26 de junho de 2010.

SUERTEGARAY, D.M.A. Espaço geográfico uno e múltiplo. *Scripta Nova*. n. 52001. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/nova.htm> acesso em 24 de junho de 2010.

TUAN, YI-FU. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo, Difel, 1980.

TUAN, YI-FU. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.