



## **As obras de infraestrutura nas fronteiras do desenvolvimento do sertão piauiense**

Lennon Oliveira Matos<sup>1</sup>

### **Resumo**

O estado do Piauí, anteriormente taxado de “atrasado” ou pouco desenvolvido, vem recebendo uma quantia expressiva de empreendimentos e grandes obras de infraestrutura nos últimos 10 anos. Os investimentos privados e públicos perfizeram a expansão das fronteiras de desenvolvimento regional que atravessaram o país em diversos empreendimentos e que avançaram também por este território, como, por exemplo, o setor elétrico, mineral, rodoviário, hídrico e agropecuário. Todo este processo confluiu para impactos socioambientais as comunidades locais e para a conformação de um novo ordenamento da infraestrutura da região. No intuito de compreender este novo cenário, procurei questionar durante a pesquisa de Mestrado as relações envolvendo as instituições do Estado (nos âmbitos federal, estadual e municipal) e o projeto de desenvolvimento regional que está sendo implementado por estas, sobretudo na região conhecida como sudeste do estado do Piauí, porção territorial esta que possui relação direta com os estados da Bahia e Pernambuco. Para tanto, tomei como escopo etnográfico o trecho de 44 quilômetros da rodovia BR-324 que liga as fronteiras dos estados da Bahia e do Piauí, o qual se encontrava em estrada de terra e cuja obra de reconstrução foi acompanhada durante a pesquisa citada. Assim sendo, procuro neste trabalho apresentar as questões enfrentadas na pesquisa, que percorrem desde o contexto histórico que conforma a estrada, hoje rodovia BR-324; a relação da população local com essa estrada; o projeto de desenvolvimento regional colocado a cabo neste território, e, por conseguinte, as implicações entorno de uma etnografia das infraestruturas.

Palavras-chave: infraestruturas, desenvolvimento regional, fronteira, etnografia, sertão

### **Introdução**

A malha rodoviária do Brasil possui uma grande extensão, caracterizada por vias que permitem a mobilidade por tráfego veicular e transporte rodoviário. Uma dessas linhas que compõem esta malha é a rodovia BR-324. Esta rodovia se estende da cidade de Salvador, capital do estado da Bahia, até o município de Balsas, sul do estado do Maranhão, além de atravessar a porção sul e sudeste do estado do Piauí, totalizando uma extensão de 1.271 km. O trecho de interesse para este texto são os 44 quilômetros entre os municípios de Dirceu Arcoverde e Remanso, localizados na fronteira entre os estados do Piauí e Bahia, respectivamente. Tive como foco esse trecho por conta que desejava estudar na pesquisa de mestrado as implicações

---

<sup>1</sup> Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (FFLCH/USP).

sociais envolvidas nas obras de infraestrutura, como a reconstrução começou a ocorrer no período da pesquisa e era próximo ao local em que resido, foi uma oportunidade para compreender este processo desde o momento em que esta estrada se encontrava em “ruínas” até a finalização da obra de repavimentação. Estes 44 quilômetros, até início de 2019, eram de estrada de chão, com bastante buracos e áreas com asfalto deteriorado.

Este texto pretende apresentar, de maneira resumida, as questões centrais enfrentadas na pesquisa de mestrado no Programa de Estudos Culturais (EACH/USP) entre os anos de 2018 e 2019. Nesta, realizei um registro etnográfico com fotografias, filmagens e relatos de moradores locais, trabalhadores da obra, motoristas e pessoas que viajavam por este trecho que serão os suportes para as problematizações que apresentarei a seguir. O texto é dividido em duas partes. A primeira parte, logo abaixo, é a contextualização, na qual realizo uma breve apresentação sobre os temas da ocupação do território e desenvolvimento da economia, buscando situar nos registros históricos a conformação da estrada pesquisada e a importância da mesma para a região, o sudeste do estado do Piauí. Na segunda parte, *Governar é abrir estradas: infraestrutura, mobilidade, fronteira e desenvolvimento*, apresento algumas questões enfrentadas na pesquisa e o desenvolvimento da investigação, buscando caracterizar o panorama da problemática e os conceitos mobilizados nesta empreitada. Evidentemente, tratando-se de um resumo geral de uma pesquisa mais extensa, algumas questões são tratadas aqui sem muita profundidade – bem como, outras que aqui nem são apresentadas, com o intuito de utilizar o espaço para apresentar as questões mais cruciais da pesquisa.

### **Contextualizando**

O território pesquisado possui diversas particularidades. Em suma, a historiografia assenta que a ocupação do estado do Piauí ocorreu a partir do avanço da atividade pecuária advinda dos estados da Bahia e Pernambuco, tendo como fluxo de colonização a direção do interior para o litoral. Este processo colonial conformou diversos caminhos ao longo do território. No caso do contexto estudado, o sudeste do Piauí, estes caminhos têm uma importância primordial para a ocupação do território. Incentivada pela criação e manejo dos rebanhos,

O Sudeste do Piauí encontrava-se na rota dos dois pontos de irradiação da pecuária para o interior do Brasil, a corrente baiana e a pernambucana, assim como dos caminhos do gado do sertão para a distribuição na Bahia e Minas Gerais. [...] o Sudeste do Piauí foi uma das primeiras regiões na Capitania a serem povoadas [...] Os rios indicavam e formavam os caminhos dos

colonizadores, e suas margens foram repovoadas pelas fazendas de gado [...] fica evidente que a comunicação entre a região do São Francisco e o Sudeste do Piauí já existia desde os primeiros tempos do período colonial. Seus caminhos eram utilizados pelos povos indígenas e, depois, também pelos colonizadores. (Oliveira 2007: 26-27).

A criação de gado logo se estabeleceu como estrutura econômica quase única na bacia do rio Parnaíba. A pecuária na região ganhou atributos próprios, ocorrendo de forma extensiva, abarcando grandes áreas, praticamente independente do trabalho humano. As fazendas piauienses se tornaram muito importantes no cenário nordestino, sendo seus rebanhos enviados a pé aos mercados dos estados da Bahia e Minas Gerais, cerca de 1.500 quilômetros de distância.

A demanda de gado pelos estados do Maranhão, Ceará, Bahia, Pará, Rio de Janeiro, Pernambuco e Minas Gerais tiveram grande ascensão, sendo este último o grande destino. Segundo Monteiro de Santana (2017: 77), no final do século XVIII o Piauí exportava entre 120 e 160 mil cabeças de gado anualmente, tendo como destino também Lisboa, com um quarto destas saindo pelo porto de Parnaíba, litoral do estado.

Contudo, pouco a pouco, tanto a pecuária quanto a agricultura passaram a ter um caráter local, praticamente tendo como fim a subsistência, ou seja, para sustento daqueles que viviam na fazenda, onde as povoações e os nascentes centros urbanos pouco interagiam em termos comerciais, estabelecendo o que Monteiro de Santana (2017: 121) caracteriza como “economia de necessidade”. A fazenda passa a constituir o núcleo fundamental que permitiu a ocupação humana; esta, advinda dos excedentes demográficos dos canaviais. Como dito acima, este núcleo se caracterizava por relações econômicas locais, com uma estrutura básica de subsistência<sup>2</sup>, onde os vaqueiros obtinham o pagamento através das crias de gado e de pequenas áreas para plantio (Ibidem: 115; Iglésias 2015: 276).

Este domínio, atrelado a acumulação de capital proveniente da posse de extensas terras, propiciou o crescimento expressivo dos rebanhos que, no entanto, se distanciavam dos centros consumidores e cada vez mais possuindo acréscimos substanciais nos custos finais, diminuindo a rentabilidade. (Monteiro de Santana 2017: 118). Além disso, o isolamento geográfico dificultou uma interação com os demais estados e povoações do sertão nordestino, e,

---

<sup>2</sup> Esta estrutura de subsistência se perpetua ainda atualmente nas recônditas fronteiras do sertão profundo. Neste sentido, acrescenta José de Souza Martins (2009: 13), “na fronteira, o camponês ainda vive relações econômicas, concepções de mundo e de vida centradas na família e na comunidade rural, que persistem adaptadas e atualizadas desde tempos pré-capitalistas. Ele, que ainda está mergulhado na realidade de relações sociais que sobrevivem do período colonial, se descobre confrontado com formas tecnologicamente avançadas de atividade econômica, do mundo do satélite, do computador, da alta tecnologia. E subjugado por formas de poder e de justiça que se pautam por códigos e interesses completamente distanciados de sua realidade aparentemente simples, que mesclam diabolicamente o poder pessoal do latifundiário e as formas puramente rituais de justiça institucional.”.

consequentemente, uma integração econômica na dinâmica comercial que passa a se consolidar no país. Entre 1727 e 1734 o caminho do Rio Grande é construído, o que gera um decréscimo da demanda de gado de locais mais distantes dos grandes centros urbanos, bem como, reconfigurando algumas rotas comerciais.

No tocante ao setor pecuário em específico, estas dificuldades se acentuam pelo fato de que a “carne fresca” demanda certo manejo especializado, o que implica em armazenamento e transporte em determinadas condições. Até meados do século XX o problema do tempo e preço da fretagem deste transporte encarece o seu valor, diminuindo o potencial de concorrência com outros centros produtores, além de perpetuar condições de trabalho precárias na tentativa de desonerar seu custo. (Ibidem 2017: 64). Esta estrutura econômica ainda pouco desenvolvida dificultou a consolidação de zonas industriais no estado. Os órgãos governamentais buscaram alternativas no extrativismo vegetal. O óleo de babaçu, a borracha, a cera de carnaúba, algodão e o óleo de copaíba foram apontados como produtos que alavancariam a economia e possibilitariam o desenvolvimento industrial do Estado.

Com a ascensão da indústria pneumática na última porção do século XIX, a região sudeste do Piauí presenciou um crescimento demográfico expressivo em razão da extração da maniçoba. Em virtude do que já dissertamos acima, esta região apresentava grande dificuldade para escoamento da produção. Segundo Queiroz (2006) o maniçobal tinha, além de relações de trabalho específicas, uma configuração de organização do espaço muito própria. Esta visava agilizar a extração, comércio e transporte da maniçoba, sendo as condições de mobilidade no maniçobal extremamente precárias. Após estabelecimento do arranchamento em área previamente identificada como potencial para extração, prossegue a instalação do barracão e do rancho, ou galpão, que serviriam para o comércio de gêneros e borracha, e para permanência dos trabalhadores.

Se as condições de mobilidade na região já eram das mais difíceis, isto era potencializado com a necessidade de transportar somas e somas de borracha entre carreiros estreitos, declives acentuados, espinhos pontiagudos e um sol escaldante sobre as cabeças. As tropas de muares e jumentos escoavam pouco a pouco a produção. No entanto, evidentemente, quando as necessidades de exportação aumentaram exponencialmente, isto se tornou cada vez mais insuficiente.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> “As características da infra-estrutura de transportes e comunicações, os óbices de natureza institucional, além dos próprios imperativos da colonização do Estado, determinando a partir de sua formação as principais áreas de influência, explicam, em parte, os rumos seguidos pela produção piauiense destinada à exportação. O Estado não possuía, no início do século, quando da fase de domínio das exportações da borracha, um quilômetro sequer de

Na região de São Raimundo Nonato a Fazenda Serra produziu no ano de 1911 por volta de 18 toneladas, utilizando para esta exploração um total de 746.92 mil árvores (Queiroz, 2006, p.84). Neste ínterim, dois viajantes nos apresentam valiosas informações. São estes Arthur Neiva (1885 – 1945) e Belisário Penna (1868-1939). A expedição científica de Neiva e Penna foi patrocinada pela Inspetoria de Obras contra as Secas (IOCS) – atual Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), em 1912, percorrendo porções dos territórios dos estados da Bahia, Pernambuco, Piauí e Goiás, registrando informações sobre a caracterização da geografia, fauna e flora, além da condição sanitária em que se encontravam as populações locais. Os dados levantados na expedição foram publicados em 1916, no relatório *Viagem científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauí e de norte a sul de Goiás*<sup>4</sup>.

No sudeste do Estado do Piauí, Neiva e Penna registraram informações sobre a anteriormente referida Fazenda Serra. Segundo os autores, a Fazenda tinha cerca de 400 trabalhadores, com milhares de maniçobeiras, e era administrada por dois ingleses que dispunham de uma exploração sistematizada e inteligente, reiterada como única nesta região (Neiva e Penna 1916: 180). Em outro momento do relatório os autores apresentam uma informação extremamente relevante para nós, pois consiste, até este momento da presente pesquisa, único relato sobre a construção da estrada entre as cidades de São Raimundo Nonato (PI) e Remanso (BA). Os autores nos apresentam que

Praticamente não há estradas e a única que merece este nome, foi construída recentemente entre S. Raymundo e Remanso, pela companhia que explora o grande maniçobal ali plantado. A maioria do percurso foi realizado na estrada comum, que não passa dum caminho; certos trechos porém, nem isto existia tornando a viagem penosa. (Neiva e Penna 1916:171)<sup>5</sup>.

---

estradas-de-ferro. Inexistiam estradas de rodagem e o transporte de gêneros do interior do Estado fazia-se em caminhos estreitos ou veredas [...] No caso da produção dos municípios do sudeste e sudoeste, mais distanciados do rio Parnaíba, o transporte da borracha era feito, a partir de Juazeiro, pela Estrada de Ferro da Bahia, parte pelo rio São Francisco e ainda por via terrestre em tropas, até o porto da Bahia. A relativa facilidade de escoamento nessa direção contribuía para solidificar as relações comerciais dessa área com a cidade do Salvador, cuja influência sobre o Piauí vinha do período colonial. As dificuldades de comunicações com o norte do Piauí, integravam-na apenas no sentido do fornecimento de rendas ao erário público. O comércio, sem dúvida, tinha como centro dinâmico a capital baiana”. (Queiroz 2006: 170-171)

<sup>4</sup> Cf. <http://www.fiocruz.br/brasiliansa/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=157&sid=5>. Acessado em 06 de fevereiro de 2019.

<sup>5</sup> Os autores prosseguem: “Nos gerais bahianos, ha uma grande zona de tremendais que não deixa de ser perigosa, principalmente para a tropa, havendo necessidade de guias. O transporte da carga faz-se de maneira a mais primitiva possível, em muars ou jumentos ali denominados de *jégues*”. (Ibidem)

Os ingleses citados por Neiva e Penna são Adolph Hirsch e Leon Hess, da companhia *Hirsch, Hess & Cia.*<sup>6</sup>, como também afirma Queiroz (2006: 92).<sup>7</sup> Estes mobilizaram um grande esforço para transpassar os desafios impostos pela geografia local. Esta informação sobre a construção da estrada é muito importante, pois é um registro histórico acerca da conformação do trajeto da hoje rodovia BR-324.

Retornando a contextualização, os órgãos de planejamento econômico do estado procuraram diversificar a economia, e, a partir da década de 80, o turismo se tornou uma possibilidade. Isto por conta da publicação de dados provenientes de pesquisas arqueológicas realizadas pela Missão Arqueológica Franco-Brasileira do Piauí, iniciada nos anos iniciais da década de 70. A partir disto foi sendo engendrado um enunciado em torno destas pesquisas que implicam na questão do povoamento do continente americano, sendo o território denominado de “o Berço do Homem Americano”.

A Fundação Museu do Homem Americano, FUMDHAM, qualificada como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), foi criada em 1986 para desenvolver pesquisas interdisciplinares e, posteriormente, para participar do manejo e cogestão do Parque Nacional Serra da Capivara (PNSC) em parceria com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). O PNSC foi homologado em 1979 mesmo com a ocupação da população local estabelecida na área, que foi sendo desocupada após os acordos judiciais ou retirada contra a vontade.

A área do PNSC está localizada no Sudeste do Estado do Piauí, onde preserva pouco mais de 1.200 sítios arqueológicos e paleontológicos e uma grande diversidade de espécies da fauna e flora. O PNSC foi criado pelo Decreto Nº 83.548, de 05/06/1979. Atualmente, possui uma área de aproximadamente 130.000 hectares, correspondente aos municípios de São Raimundo Nonato, João Costa, Brejo do Piauí e Coronel José Dias. Foi reconhecido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 1991, como Patrimônio Cultural da Humanidade. Em 1993, foi inscrito no livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) como Patrimônio Nacional.

---

<sup>6</sup> Cf. Lloyd, R.; Feldwick, W.; Delaney, L. T.; Eulalio, J.; Wright, A. Impressões do Brasil no século vinte: sua história, seu povo, commercio, industrias e recursos. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1913. Disponível: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g42c.htm>. No impresso ver páginas 885 a 893.

<sup>7</sup> Não posso deixar de mencionar que a grafia do nome de *Adolph Hirsch* na presente obra de Queiroz (2006) está “Hirchs”, informação por sua vez equivocada. Digo isto com interesse informativo, pois diversas obras vêm reiteradamente reproduzindo esta informação.

Interessante apontar como este projeto se inseriu na lógica do desenvolvimento e modernização do Estado do Piauí. Além de recursos direcionados para construção do Museu do Homem Americano e o Museu da Natureza, foi construído o Aeroporto Internacional Serra da Capivara. Este pretende atender a demanda de turistas que desejam visitar o PNSC. A principal via de deslocamento para estes turistas de localidades mais distantes segue sendo desembarcar no Aeroporto da cidade de Petrolina, Senador Nilo Coelho, e, a partir deste, seguir de ônibus rodoviário, carros de linha, vans de turismo ou automóvel alugado pela BR-235 e BR-324.

É interessante problematizar que este é um projeto de modernização direcionado à classes sociais específicas, as quais, possuem os ativos financeiros para consumo desta “commodity cultural” e possuem o capital cultural necessário para compreender e usufruir dos mesmos, como expressa Guidon (2013: 12).

Esta inserção da região na dinâmica do mercado internacional foi mais uma vez atestada na conformação do MATOPIBA, acrônimo composto das iniciais dos estados onde está sediado, Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Firmado a partir de um acordo técnico-científico entre o Grupo de Inteligência Territorial Estratégica (GITE) da Embrapa e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) em 2014, a Região Produtiva do Agronegócio (RPA) do MATOPIBA<sup>8</sup> está estabelecido na porção sul do estado do Piauí, onde predomina o bioma do cerrado, configurando a expansão conhecida como “fronteira agrícola do cerrado”.

Ao todo, está situado em 10 mesorregiões, 31 microrregiões, 337 municípios, 324 mil estabelecimentos agrícolas, 46 unidades de conservação, 35 terras indígenas e 781 assentamentos de reforma agrária<sup>9</sup> dos quatro estados que a compõe, totalizando 73.173.485 hectares, tendo como principal critério delimitador da região o bioma do cerrado. Acerca da produção agrícola, por exemplo, o estado do Piauí saltou na produção de soja de 4.745 toneladas em 1993 para 1.081.643 toneladas em 2011, e na produção de grãos em geral de 114.569 toneladas para 1.736.335 toneladas em 2011<sup>10</sup>. Estes números alcançaram a produção 2.469.650 toneladas de soja em 2018, a maior de toda a série histórica (2009-)<sup>11</sup>. Neste sentido, a região do MATOPIBA se consolida como uma das principais produtoras de grãos no país, além de movimentar uma interação com comércio internacional de maquinários e produtos agrários.

---

<sup>8</sup> <https://www.embrapa.br/gite/projetos/matopiba/index.html>.

<sup>9</sup> Fonte: <https://www.embrapa.br/busca-de-noticias/-/noticia/33775633/soja-produzida-no-matopiba-representa-11-da-producao-nacional>.

<sup>10</sup> Fonte: [https://www.embrapa.br/gite/projetos/matopiba/150514\\_MATOPIBA\\_PI.pdf](https://www.embrapa.br/gite/projetos/matopiba/150514_MATOPIBA_PI.pdf).

<sup>11</sup> Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/pesquisa/14/10193?ano=2017&tipo=grafico&indicador=10368>.

Em 2019 a Superintendência de Planejamento Estratégico e Territorial, da Secretaria de Estado do Planejamento (SEPLAN), Governo do Estado do Piauí traçou as potencialidades de desenvolvimento em cada macrorregião e que alavancariam a economia na década vindoura. Na *região geográfica intermediária de São Raimundo Nonato*<sup>12</sup>, no planejamento econômico estatal nomeada de *macrorregião semiárido Serra da Capivara*, composta de 18 municípios<sup>13</sup> em uma área de 25.465 km<sup>2</sup>, foram apontadas as seguintes potencialidades: agroindústria – doces, geleias; apicultura; artesanato; energia eólica e solar; fruticultura irrigada; mineração – minério de ferro (cidades de São Raimundo Nonato e Anísio de Abreu) e níquel (cidade de Capitão Gervásio de Oliveira); ovinocaprinocultura; turismo - arqueológico (Parques Nacionais da Serra da Capivara e Serra das Confusões) e cultural (Museu do Homem Americano e Museu da Natureza).

Os diversos questionamentos elencados por Monteiro de Santana (2017) parecem longe de serem contornados. Numa perspectiva economicista, o Estado segue no dilema de consolidar centros industriais na vastidão do território, além de manter a riqueza produzida em suas próprias mãos, remanejando a mesma para as localidades com maiores dificuldades. Ao que parece, o determinismo por medidas e planejamentos meramente exploratórios encarceraram alternativas condizentes com as necessidades das populações locais. Assim, o tempo da modernidade e o tempo da vida local se entrecruzam, cada qual com seus interesses e necessidades, cada qual com seus caminhos.

### ***Governar é abrir estradas: infraestrutura, mobilidade, fronteira e desenvolvimento***

Na aula de 8 de fevereiro de 1978, do curso *Segurança, Território, População*, o autor Michel Foucault apresenta um dos primeiros significados da palavra *governar*, a qual era compreendida entre os séculos XIII e XV como

o sentido puramente material, físico, espacial de dirigir, de fazer ir em frente, ou até o sentido de a própria pessoa ir em frente num caminho, numa estrada. “Governar” é seguir um caminho ou fazer seguir um caminho. (Foucault 2008: 162).

---

<sup>12</sup> Composta pelos municípios de Anísio de Abreu, Bonfim do Piauí, Caracol, Coronel José Dias, Dirceu Arcoverde, Dom Inocêncio, Fartura do Piauí, Guaribas, Jurema, São Braz do Piauí, São Lourenço do Piauí, São Raimundo Nonato, Várzea Branca.

<sup>13</sup> Os citados acima, além de Campo Alegre Fidalgo, Capitão Gervásio de Oliveira, João Costa, Lagoa do Barro do Piauí e São João do Piauí.



Os caminhos são, assim como as estradas, os meios para o exercício governamental. Evidentemente que as estradas aqui compreendidas como meio de avanço governamental são o que poderemos caracterizar como modernas, ou seja, construídas para avanço, dominação e administração de determinado território. Um governo chega à determinada região por meio destas: caminhos largos, as vezes com pavimento, nos quais o tráfego possa ser estabelecido em duas direções, em que estruturas, materiais e maquinário de grande porte possam ser transportados sem nenhum percalço<sup>14</sup>.

A célebre frase do ex-presidente Washington Luís, “*Governar é povoar, mas não se povoa sem abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas*” (Pereira-De-Mello e Rosso 2009), demonstra a importância das estradas na constituição da governança do território. Abrir, transportar, povoar, governar, abrir... Este exercício governamental, juntamente com seus aparatos e instituições, se estabelece em determinada localidade conjugado necessariamente a estas obras, que constroem a infraestrutura mínima para colocar a cabo o projeto de governança.

Porém, as formas desta governança se estabelecer é por vezes difusa. No caso pesquisado, há interesses de políticos locais, geralmente formados por gerações e gerações de famílias que se revezam e disputam os locais de poder; interesses do estado, no caso o Piauí, mas também em associação com outros estados da região, sobretudo após a criação do Consórcio Nordeste; a população local que reside ao longo do trajeto da rodovia, que sofre os impactos da obra sobre seu modo de vida e não tem assegurado nenhuma contrapartida, seja de mitigação de impactos ou outro retorno, com exceção de alguns poucos moradores; e os órgãos governamentais, por vezes permeados de interesses particulares e, quando não, com extrema dificuldade para realizar a avaliação e fiscalização dos projetos e obras. Assim, uma obra de repavimentação da estrada, um pequeno trecho de pouco mais de 40 quilômetros, que aparentemente liga “lugar algum à lugar nenhum”, como diziam quando por aqui cheguei, nos revela uma complexa malha topográfica com várias camadas de relações sociais.

Podemos utilizar estes significados que orbitam ao redor da palavra *governar* e problematizar que é necessário governar utilizando uma estrada, um caminho que permita avançar, seguir, progredir sem percalços e com controle. Evidentemente que este progresso cabe apenas à dimensão humana. O intuito das estradas modernas é criar um ambiente

---

<sup>14</sup> O exemplo do qual esta mentalidade se forja é sem dúvida a malha de estradas construídas pelo Império Romano, algumas ainda hoje utilizadas como eram por volta de 2.000 anos atrás e/ou com uso do seu trajeto por rodovias com pavimento asfáltico.

estritamente humano. A divisão sociedade versus natureza é colocada sempre como uma prioridade. O objetivo das estradas é justamente afastar a “natureza”, sejam animais ou na mitigação de suas intempéries. Sendo assim, o natural é para as estradas modernas uma ameaça. Os animais não são bem-vindos e há todo um manejo infraestrutural para afastar estas ameaças – as muretas, ou grades de proteção, e as placas do Código de Trânsito Brasileiro – A-35 e A-36, “Atenção! Animais na pista” – são exemplos disso.

No entanto, mesmo com todo este arranjo e engenhosidade moderna, os efeitos indesejados, ou não planejados, emergem a todo momento. A travessia de um rebanho de cabras e bodes pode colocar em colapso o planejamento dos engenheiros rodoviários, mesmo que o colapso infraestrutural em seu sentido material não ocorra. Ou seja, esta situação cotidiana de um rebanho de caprinos atravessando uma rodovia coloca em risco aquilo que o progresso da técnica moderna busca com todo este controle da infraestrutura rodoviária: supostamente, manter o fluxo em alta velocidade e proteger vidas. Porém, esta situação cotidiana do rebanho de caprinos nos apresenta a questão suscitada por Tsing (2019, p.14) ao observar a irrupção de novas “ecologias ferais”, ou seja, “reações não projetadas de não humanos às infraestruturas humanas”.

A ferramenta etnográfica consubstancia a possibilidade de explorar estas camadas, as vezes pluridimensões – dado as suas contradições e escalas – que se (inter)relacionam a partir das estradas e caminhos. Ou seja,

cualquier indagación que intente explorar transformaciones infraestructurales, necesita soportarse en un análisis etnográfico que dé cuenta de las propiedades materiales específicas que constituyen la infraestructura, y de alguna y otra manera, la auto-determinan de maneras insospechadas. (Bonelli e González Gálvez 2016: 22).

Isto conjuga-se ao que Star (1999, p. 383) compreende que,

[...] Seu ponto forte é que [a etnografia] é capaz de trazer à tona vozes silenciadas, fazer malabarismos com significados díspares e compreender a lacuna entre palavras e ações. Os etnógrafos são treinados para compreender os pontos de vista, a definição da situação.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> “[...] Its strength has been that it is capable of surfacing silenced voices, juggling disparate meanings, and understanding the gap between words and deeds. Ethnographers are trained to understand viewpoints, the definition of the situation”. (Tradução livre por mim realizada).

Contudo, para conseguir efetivamente ingressar numa investigação etnográfica específica como esta, tenho que dialogar com algumas definições de infraestrutura. A primeira que trago é a definição da Susan Leigh Star, desenvolvida em *The Ethnography of Infrastructure*<sup>16</sup>, publicada em 1999. Star atenta para um ponto fundamental, que é a compreensão geralmente difundida de que as infraestruturas são invisíveis e coadjuvantes, meramente passivas de outras relações e pronta para uso. (Star 1999: 380). No entanto, esta definição se demonstra limitada quando se pesquisa a construção de determinados sistemas que se estabelecem em grande escala e àqueles que de alguma maneira estas infraestruturas não conseguem alcançar. (Ibidem). Para contornar estas e outras questões a autora propõe compreendermos as infraestruturas como conceito intrinsecamente relacional<sup>17</sup>, pois se estabelece necessariamente a partir de práticas organizadas. (Ibidem).

Concordando com esta definição de Star (1999), podemos compreender que as estradas (compreendidas também como infraestruturas) possuem relação com outras infraestruturas. Não é apenas uma “tábula rasa”, de caráter meramente passivo e inerte, carente de qualquer possibilidade generativa. Neste sentido, abrem-se, ao menos, duas questões que as estradas permitem refletir sobre as infraestruturas. Além disso que propõe Star (1999), acrescento que as infraestruturas não são apenas relacionais, mas também generativas.

Generativas, pois, permitem a constituição de outras infraestruturas, ou seja, infraestruturas geram infraestruturas. As estradas, para utilizar como exemplo o objeto deste texto, possibilitam a construção de usinas solares, por exemplo. Cabos da rede elétrica, placas fotovoltaicas, trabalhadores, material de construção e maquinário pesado são transportados por caminhos, comumente conhecidos como *acessos* nas grandes obras. Estes acessos também podem permitir a entrada de trabalhadores da topografia, para que estes possam realizar a demarcação da área de instalação da usina ou para demarcar as linhas em que serão instaladas a rede elétrica; além de mais acessos que são construídos para facilitar a circulação do

---

<sup>16</sup> Houve recente tradução deste artigo publicada na Revista AntHropológicas (UFPE). Cf. <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaanthropologicas/article/download/249896/38097>

<sup>17</sup> “The methodological implications of this relational approach to infrastructure are considerable. Sites to examine then include decisions about encoding and standardizing, tinkering and tailoring activities [...], and the observation and deconstruction of decisions carried into infrastructural forms [...] The fieldwork in this case transmogrifies to a combination of historical and literary analysis, traditional tools like interviews and observations, systems analysis, and usability studies.” (Star 1999: 382). [As implicações metodológicas desta abordagem relacional para infraestrutura são consideráveis. Os locais a serem examinados incluem decisões sobre codificação e padronização, atividades de ajustes e confecções [...], e a observação e desconstrução de decisões tomadas em formas infraestruturais [...]. O trabalho de campo, neste caso, se transforma em uma combinação de análises históricas e literárias com ferramentas tradicionais, como entrevistas e observações, análises dos sistemas e estudos de usabilidade.] (Tradução livre por mim realizada).

maquinário pesado. Enfim, esta malha de acessos articulados com estradas permitem que uma obra de infraestrutura como uma usina solar seja construída. Além disso, uma estrada rodoviária, qual seja, constitui a possibilidade de construir novas estradas, abrir novos caminhos. Sendo assim, se estabelece em relação de complementariedade e composição de outras infraestruturas; não obstante, também de maneira relacional. Para exemplificar ainda mais estas questões, poderíamos pensar na construção de uma ponte, na qual esta utiliza a estrada para tornar viável sua construção e liga dois pontos da estrada que não teriam ligação na ausência da ponte, se complementando e compondo mutuamente. O mesmo ocorre com estradas que são infraestruturas para produção de outras estradas. Estas questões também exemplificam como as estradas possuem uma característica bem específica que, em razão da sua escala, estabelece uma multiplicidade de relações, as mais diversas, por vezes as mais conflituosas entre si, tornando um grande desafio investigá-las.

A segunda definição é apresentada por Brian Larkin, no seu artigo *The Politics and Poetics of Infrastructure*, publicado em 2013. Logo no início nos deparamos com esta longa definição.

As infraestruturas são redes construídas que facilitam o fluxo de bens, pessoas ou ideias, e permitem a sua troca no espaço. Como formas físicas, elas moldam a natureza de uma rede, a velocidade e a direção de seu movimento, suas temporalidades e sua vulnerabilidade ao colapso. Elas compõem a arquitetura para circulação, fornecendo, literalmente, a base das sociedades modernas, e geram o ambiente da vida cotidiana. (Larkin 2013: 328).<sup>18</sup>

Seguindo os estudos de biopolítica desenvolvidos por Michel Foucault, Larkin (2013, p. 328; 332) avança elencando a importância das infraestruturas para revelar as formas da racionalidade política por trás dos projetos tecnológicos e das origens dos “aparatos de governamentalidade”; bem como, a centralidade destas na organização da economia de mercado e do conceito de progresso, alicerces do liberalismo.

Pelo que já foi dissertado acima, o trecho da estrada pesquisada também tem uma importância fundamental para o exercício governamental. Não apenas quando verificamos a partir dos recursos históricos apresentados anteriormente como a estrada se conformou, mas como sua ruína contemporânea, como trataremos aqui, foi elencado diversas vezes como entrave ao desenvolvimento da região. Com o desenho desta fronteira econômica no sudeste do

---

<sup>18</sup> “Infrastructures are built networks that facilitate the flow of goods, people, or ideas and allow for their exchange over space. As physical forms they shape the nature of a network, the speed and direction of its movement, its temporalities, and its vulnerability to breakdown. They comprise the architecture for circulation, literally providing the undergirding of modern societies, and they generate the ambient environment of everyday life”. (Tradução livre por mim realizada).

Piauí, tornou-se necessário a construção do trecho de pouco mais de 40 quilômetros de asfalto destruído. Esta reconstrução nos aponta uma grande agenda econômica inserida na dinâmica do capitalismo financeiro-especulativo global, além de uma articulação política regional do Nordeste com vista de se consolidar como alternativa político-econômica à conjuntura da política federal.

Podemos compreender este rearranjo político-econômico naquilo que José de Souza Martins elabora com os conceitos de fronteira e suas linhas e frentes. Como define,

[...] a linha de povoamento avança antes da linha de efetiva ocupação econômica do território. [...] Isso nos põe, portanto, diante de uma primeira distinção essencial: entre a fronteira demográfica e a fronteira econômica há uma zona de ocupação pelos agentes da “civilização”, que não são ainda os agentes característicos da produção capitalista, do moderno, da inovação, do racional, do urbano, das instituições políticas e jurídicas etc. [...] adiante da fronteira demográfica, da fronteira da “civilização”, estão as populações indígenas, sobre cujos territórios avança a frente de expansão. Entre a fronteira demográfica e a fronteira econômica está a frente de expansão, isto é, a frente da população não incluída na fronteira econômica. Atrás da linha da fronteira econômica está a frente pioneira, dominada não só pelos agentes da civilização, mas, nela, pelos agentes da modernização, sobretudo econômica, agentes da economia capitalista (mais do que simplesmente agentes da economia de mercado), da mentalidade inovadora, urbana e empreendedora. (Martins 2009: 137-138).

As estradas, enquanto infraestruturas, também exercem o redimensionamento das fronteiras, limitando-as e circunscrevendo os seus trânsitos, como dito anteriormente sobre a compreensão da engenharia acerca de uma estrada moderna. E, ainda, se compreendermos que a condição material da estrada se encontrava em *ruína*, colapso infraestrutural, podemos redimensionar essa própria conceituação de fronteira aqui manejada.

Este experimento conceitual suscitado a partir da ruína/colapso infraestrutural pode nos revelar que a dimensão da fronteira, por vezes aparentemente imaginária e fictícia – perceptível apenas em tratados cartográficos governamentais (materializado por seus marcos topográficos), divisões econômicas (geralmente aparentes através de postos fiscais para recolhimento de impostos), aparatos de vigilância e segurança (Polícia Rodoviária Federal; Polícias Militar, Rodoviária e Civil estaduais), além das placas de sinalização, é muito mais aparente do que imaginamos. A imagem do asfalto acabando literalmente na linha tracejada a partir do marco de concreto da divisa entre os estados da Bahia e Piauí (asfalto do lado piauiense e terra do lado baiano), é revelador sobre como a fronteira se exerce. Isto deixa transparecer de maneira

perceptível aquilo que Star (1999: 382) também observa: que a existência de uma infraestrutura, por vezes imperceptível no cotidiano, se desvela a partir do seu colapso.

A população, de alguma maneira, tinha expectativas acerca da reconstrução desta estrada. Sobretudo a população das cidades de São Raimundo Nonato e Coronel José Dias, que acreditavam que um dos entraves para a consolidação e crescimento do turismo na região do PARNA Serra da Capivara e a chegada de empreendimentos se dava em razão desse trecho estar em estrada de chão. A fronteira entre os estados se evidenciava com esta questão, pois a maior parte dos turistas chegam por aqui através do Aeroporto de Petrolina, em Pernambuco, do qual seguem por meio rodoviário tendo que utilizar o trecho aqui problematizado, como já dito anteriormente. Isto dificultava a mobilidade destes turistas, bem como, dos próprios moradores da região e o comércio local. Desta forma, a Bahia era concebida como um local atrasado, pois não possuía uma “estrada descente”, como diziam. Isto nos permite abordar a (i)mobilidade, ou seja, podemos refletir os limites inter-relacionais e sociomateriais que a ruína da estrada pode exercer na vida das pessoas da região, das que vivem pelas suas beiradas e para a economia. Como apontam Dalakoglou e Harvey (2012: 460),

[...] pode-se argumentar que nunca antes tantas pessoas sentiram tão profundamente as consequências de sua exclusão de uma condição em que a mobilidade é considerada um correlato da liberdade (para o comércio, trabalho, viagem, etc.) [...] etnografias ao redor do mundo demonstram como as estradas podem se desconectar tão efetivamente quanto forjam conexões. Muitas vezes estas deixam de cumprir sua promessa, muitas vezes entrincheiram as exclusões violentas de ordens políticas e materiais estabelecidas.<sup>19</sup>

Mas isso se estabelece de forma contraditória. A população também se percebe impactada pela reconstrução da obra. Quando o trecho ainda era uma estrada de chão, o fluxo de veículos era menor e a velocidade destes era também reduzida. A estrada moderna, ou seja, a rodovia com cobertura de pavimento asfáltico e sinalização, é um entrave no cotidiano da vida sertaneja dos povoados que estão ao longo desse trecho.

Todas estas questões nos ajudam a reativar um conceito muito importante que é o de *caminho*, pois, estradas, por vezes, estão intimamente ligadas a uma concepção de sociedade

---

<sup>19</sup> “However, at the same time, it could be argued that never before have so many people felt so deeply the consequences of their exclusion from a condition where mobility is embraced as a correlate of freedom (to trade, to work, to travel, etc.). [...] ethnographies from across the world show how roads can disconnect as effectively as they forge connection. Too often they fail to fulfil their promise, too often they entrench the violent exclusions of established political and material orders.” (Tradução livre por mim realizada).

moderna e a uma forma específica de caminho, materialmente bem definida. Como bem apontam Bonelli e González Gálvez (2016: 20-21), “[...] el camino no solo transporta materiales, sino que también produce tensiones, transforma y multiplica los mundos sociomateriales en que se introduce”.

Isto é uma característica paradoxal das infraestruturas. Se por um lado o trecho como estrada de terra permitia que a população dos povoados ao longo da sua linha transitasse com segurança com animais, conseguindo alcançar barreiros, sombras e pastagens abertas; por outro lado, as expectativas e as promessas do progresso são, assim, desacreditadas pelo fracasso, a deterioração do pavimento asfáltico e o consequente colapso infraestrutural da estrada. (Star 1999: 382; Khan 2006; Dalakoglou 2010; Larkin 2013: 333). Ou seja, há, ao menos, duas dimensões, dois tempos, dois espaços, dois mundos em tensão, em conflito. Explicando de uma forma melhor, o trecho da estrada de terra que permite que a população local dos povoados transite com a criação utilizando vários outros caminhos, impede o fluxo de mercadorias e o trânsito em alta velocidade; por outro lado, o trecho da estrada com a cobertura de pavimento asfáltico reconstruído é o que pode permitir a chegada de empreendimentos e de turistas, mas, paradoxalmente, dificulta o trânsito e vitima as criações das populações ao redor da estrada. A vida da modernidade e a vida da precisão, como se diz por aqui, confrontam-se num trecho de pouco mais de 40 quilômetros de uma rodovia. A única palavra verbalizada de maneira semelhante entre estes mundos, compartilhada entre estas diferentes vidas, é a dificuldade. Paradoxalmente, a estrada, independente de suas condições, dificulta e limita a mobilidade de alguém, de algum modo de vida.

Se entendermos a ruína/colapso infraestrutural da estrada como um colapso funcional da mesma, pois impede a mobilidade da forma esperada, como suscitamos acima, podemos questionar então: “tais colapsos levantam questões poderosas sobre de onde vêm as infraestruturas, para quem servem e quais efeitos sociais se espera que tenham”. (Harvey e Knox 2015: 166).<sup>20</sup> Assim, a reconstrução desse trecho nos revela outras dimensões.

No dia 09 de dezembro de 2019 houve uma audiência pública no Centro Diocesano de Pastoral Dom Inocêncio, no centro da cidade de São Raimundo Nonato, Piauí<sup>21</sup>. Estiveram presentes: Sádía Gonçalves Castro, Secretária do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado do Piauí (SEMAR); Marcelo Prado, representante da SRN Holding S/A; o gerente de

---

<sup>20</sup> “such breakdowns raise powerful questions about where infrastructures have come from, who they are for, and what social effects they might be expected to have.” (Tradução livre por mim realizada).

<sup>21</sup> Ver: <http://www.semar.pi.gov.br/noticia.php?id=3230>

projetos da WR Consultoria e Planejamento LTDA.; um representante da Ordem dos Advogados do Brasil; uma representante da Secretaria de Governo do Estado do Piauí; o secretário de Meio-ambiente da cidade de São Raimundo Nonato; e Igor de Oliveira, Procurador do Ministério Público Federal. A audiência pública, etapa necessária na concessão da licença, ocorre por conta do andamento do empreendimento *Extração e Beneficiamento de Minério de Ferro Magnético*. A empresa SRN Holding S/A é a solicitante da concessão para exploração do minério de ferro na região. A área de extração deve impactar direta e indiretamente os municípios de Dirceu Arcoverde, São Lourenço, Bonfim do Piauí e Fartura do Piauí, além de São Raimundo Nonato.

Este empreendimento está diretamente ligado ao impacto que ocorre às comunidades do Território Quilombola Lagoas. Esse território abrange seis municípios deste estado, sendo estes, Bonfim do Piauí, Dirceu Arcoverde, Fartura do Piauí, São Lourenço do Piauí, São Raimundo Nonato e Várzea Branca, conta com mais de 100 comunidades que se estendem por mais de 62 mil hectares e constituem 12 núcleos. Segundo a mineradora, como a mineração é do tipo a seco, por mecanismo magnético, não haverá barragem de rejeitos; porém, o procedimento para acondicionamento dos sedimentos resultantes da extração do minério não ficou claro. Foi apenas dito que seria devolvido à cava residual após o término da exploração. A população teme que a poeira proveniente do processo de extração, posterior acúmulo de sedimentos e transporte do minério contamine as fontes d'água, como lagoas, barreiros e cisternas; se deposite sobre a flora, impactando diretamente na vegetação e na atividade da apicultura; além de problemas respiratórios ou outros que podem ocorrer.

Acompanhar a audiência pública citada acima foi um registro importante para a presente pesquisa, pois, toda a execução da mesma nos permite compreender o que está envolta e como diversos atores envolvidos na conformação desta fronteira econômica a compreendem. Há um dado que se revela muito interessante. A atual secretária da SEMAR, Sádía Castro (cargo estratégico para a concessão, fiscalização e execução de licenças ambientais), é irmã da ex-vice-governadora do Estado do Piauí, Margarete de Castro Coelho (Progressistas/PP), cargo que exerceu entre 2015 e 2018 durante o primeiro mandato do governador José Wellington Barroso de Araújo Dias (Partido dos Trabalhadores/PT), para então se candidatar e se eleger como Deputada Federal. Outro fato, não menos importante, é que a irmã de ambas, Carmelita Castro (Progressistas/PP), é a atual prefeita da cidade de São Raimundo Nonato, polo de toda a região. Evidentemente que dominar este circuito de poder assentado nos locais de decisão, permite que o projeto aqui engendrado com as mais diversas obras seja implementado, passando, por vezes,



literalmente “por cima de pau e pedra”. O jogo político envolto nestas articulações demonstra mais uma vez como o público e o privado estão permeados de interesses particulares, e, também, hereditários.

Mas não é apenas este empreendimento de mineração que está sendo consolidado na região. Quando consultei rapidamente o banco de dados de licenças ambientais concedidas ou em processo de análise, me defrontei com uma quantidade expressiva de grandes obras dos mais diversos setores chegando nesta região; sobretudo na cidade de Dom Inocêncio, possivelmente em razão de sua extensão. Vejamos abaixo.

<b>PROJETOS SUDESTE DO PIAUÍ</b>		
<b>Data de Protocolização</b>	<b>Município</b>	<b>Tipo de Empreendimento</b>
20/10/2019	Dom Inocêncio, Lagoa do Barro do Piauí e Queimada Nova	A LT 500kV Oitis 1 - Queimada Nova II, com origem na SE Oitis 1 e destino na SE Queimada No a II, possuirá uma extensão de 64km
12/12/2019	Lagoa do Barro do Piauí e Dom Inocêncio - PI	Parque Solar/Fotovoltaico Bonito 9
12/12/2019	Lagoa do Barro do Piauí, Capitão Gervásio de Oliveira e Dom Inocêncio - PI	Parque Solar/Fotovoltaico Bonito 7
26/09/2017	Lagoa do Barro do Piauí, Queimada Nova e Dom Inocêncio	Complexo Eólico Ventos de Santa Ângela
18/10/2019	Dom Inocêncio	Parque Eólico Oitis ao longo de 10 locais

20/07/2018	Área de 20 quilômetros entre os municípios de Dom Inocêncio, Lagoa do Barro e Queimada Nova - PI	LT 500 kV Dom Inocêncio-Ventos de Santa Ângela
24/07/2018	Lagoa do Barro do Piauí, Dom Inocêncio e Queimada Nova, Estado do Piauí	Complexo Eólico Lagoa do Barro III
21/12/2007 - Entrada (01/12/2017) – Tramitação do processo	Capitão Gervásio Oliveira, São João do Piauí, Dom Inocêncio e Campo Alegre do Fidalgo, no Estado do Piauí	“Projeto Piauí Níquel” da Piauí Níquel Metais S/A
18/07/2018	Dom Inocêncio - PI	Complexo Eólico Dom Inocêncio
12/12/2019	Lagoa do Barro do Piauí e Dom Inocêncio - PI	Parque Solar/Fotovoltaico Bonito 9
12/12/2019	Lagoa do Barro do Piauí, Capitão Gervásio de Oliveira e Dom Inocêncio	Parque Solar/Fotovoltaico Bonito 7

**Quadro 1** Projetos Sudeste do Piauí

Fonte: Elaboração do autor.

Predominam nesta relação investimentos em empreendimentos energéticos e de mineração. É este projeto de desenvolvimento que está sendo implementado na região. O Estado e os seus atores locais incapacitados de criar alternativas econômicas sustentáveis para a região, submetem a mesma e a sua população ao horizonte de exploração e impactos, na maioria das vezes irreparáveis. Os ditos retornos que serão realizados por tais empreendimentos ainda não foram efetivos. O retorno fiscal, no recolhimento de impostos, se demonstra diminuto

em relação ao impacto recorrente e problemas futuros ainda não previstos. A geração de empregos também é irrisória, tendo em vista que as poucas dezenas que serão efetivamente disponibilizados são em grande parte para àqueles que possuem tais especialidades e formação técnica específica, as quais não são oferecidas na região; além destes empregos serem temporários que, quando muito, terão a expectativa de durarem até 10 anos. E, por fim, é de dito que a chegada destes empreendimentos irá realizar melhorias da infraestrutura da região. Como já longamente dissertado acima, esta dita melhoria da infraestrutura impacta diretamente o modo de vida das populações locais, sobretudo das que subsistem e têm sua renda associada à criação de animais, apicultura e agricultura familiar.

Este último argumento nos deixa de forma sutil a verdadeira face destas obras, no qual, as infraestruturas, e, no caso aqui pesquisado, a reconstrução do trecho da rodovia BR-324 é para atender as demandas destes empreendimentos e não por conta da população local. Cabe ressaltar que o estado da Bahia não possuía interesse em reconstruir este trecho da estrada até então. Ouvi várias vezes de caminhoneiros e posteriormente no Posto Fiscal Bom Jardim, na cidade de Dirceu Arcoverde, nas margens do asfalto da rodovia PI-140, que a razão do estado da Bahia não realizar a reconstrução deste trecho era o temor de perder somas de impostos não arrecadados, pois não possui posto fiscal na divisa entre os estados, apenas na altura da cidade de Casa Nova, Posto Fiscal Mario Muniz Pacheco, na rodovia BA-130, por volta de 185 km de distância, e na cidade de Juazeiro (BA), 300 km de distância, cujo posto, Fernando Presídio, está na rodovia BR-407, Km 20. Temia que o fluxo de cargas que passam pelo oeste baiano utilizando a rota pelas cidades de Formosa do Rio Preto, Luís Eduardo Magalhães e Barreiras, passando por seus respectivos postos fiscais, fosse direcionada para esta localidade. Novamente a fronteira se expressa de maneira particular. E, de fato, após a reconstrução do trecho pesquisado, foi perceptível um aumento considerável no volume de caminhões com carga trafegando agora por este trecho, geralmente vindos do estado do Maranhão e região centro-norte do estado do Piauí, além do fluxo contrário advindo do próprio estado da Bahia e Pernambuco.

### **Considerações finais**

A partir desse relato, podemos perceber como um trecho de uma estrada pode nos revelar diversas camadas presentes no mundo contemporâneo. Desde os impactos as comunidades ao longo da estrada e as comunidades já impactadas pelos projetos que aqui estão chegando, ou que assim os temem, até os interesses particulares que perpassam a estrutura

política. Neste sentido, é pertinente a seguinte questão: o que o estudo do trecho de uma estrada pode nos revelar? Basicamente, dentro do escopo possível de uma dissertação de mestrado, apontamos a consolidação de uma nova fronteira econômica na divisa dos estados do Piauí e da Bahia, e como uma obra de reconstrução de uma estrada nos possibilita inferir que isto se trata de uma reconfiguração econômica e política em escala maior. Isto nos permite tanto demonstrar a potencialidade de análise de objetos de pesquisa extremamente específicos, que abarcam as mais diversas relações, quanto experimentar algumas inflexões conceituais.

Neste sentido, o que poderíamos chamar de “paisagens infraestruturais”<sup>22</sup> comporia aquilo que Tsing (2019: 130) define como “atuação de múltiplas histórias conjuntas”. Ao estudar esse trecho da estrada podemos evidenciar que os termos *caminhos* e *estradas* possuem definições e características diferentes, por vezes complementárias, por vezes contraditórias. No entanto, as estradas modernas produzem uma sobrecodificação dos agenciamentos territoriais constituídos pelos demais caminhos. (Deleuze e Guattari 2010). Por outro lado, toda esta mobilização de forças e técnicas para produção da estrada como caminho da modernidade, e central para a governança, desmorona com o seu colapso, sua ruína, demonstrando a fragilidade desses projetos políticos ditos progressistas e desenvolvimentistas.

Em outubro de 2019, o governador da Bahia, Rui Costa (PT), entregou a obra do trecho da BR-324. Em seu discurso, o governador inclusive salientou que

É uma alegria imensa entregar obras, em diversas áreas, que vão melhorar a vida das pessoas em Remanso e região. A estrada vai melhorar a economia, a trafegabilidade e a segurança. E já anunciamos mais investimentos, como a iluminação do estádio e um posto de saúde<sup>23</sup>.

Evidentemente que tal obra só foi realizada depois de tantos anos<sup>24</sup> em razão do interesse regional que se demonstrou a partir da eleição de governadores fiadores deste projeto desenvolvimentista, e após a consolidação do espaço de articulação manifestado pelo *Consórcio Interestadual de Desenvolvimento Sustentável do Nordeste*, cujo presidente é

---

<sup>22</sup> Tal termo já possui algumas definições, como as trazidas na publicação *de Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA*, organizado por Ying-Yu Hung, 2011, e *Landscape as Infrastructure*, de autoria de Pierre Bélanger, em 2017, que trazem questões acerca de uma infraestrutura urbana em harmonia com as paisagens. Apesar de ter certa proximidade com o que estas obras citadas anteriormente definem, no entanto, aqui dialogo com a definição de Tsing (2019:23) de “diversidades contaminadas”, na qual há adaptação colaborativa de modos culturais e biológicos a ecossistemas de perturbação humana.

<sup>23</sup> In: <http://www.infraestrutura.ba.gov.br/2019/10/10912/Remanso-Pavimentacao-da-BR-324-que-liga-o-municipio-a-divisa-com-Piaui-e-inaugurada.html>

<sup>24</sup> Segundo a população, desde meados de 2005 a estrada estava se deteriorando rapidamente, principalmente após fortes chuvas que ocorreram no referido ano.

justamente Wellington Dias (PT), atual governador do estado do Piauí. De igual modo, o atual governador do estado da Bahia, Rui Costa, é também do mesmo partido político e integrante do Consórcio Nordeste. Não é uma mera coincidência, mas uma aparente reorganização da política regional do Nordeste, sobretudo levando em conta as atuais articulações e parcerias comerciais com a China.<sup>25 26 27</sup>

O que vem ocorrendo desde meados da década de 80 e consolida-se como agenda do planejamento político (Zibechi e Machado 2017) no final da primeira década do século XXI, é um projeto político-econômico de modernização da configuração socioeconômica da região Nordeste, acentuada dentro de uma lógica desenvolvimentista ao longo desta década que vivemos. Não obstante, aos setores sociais que ascendem à participação na dinâmica da circulação econômica de bens de consumo, não lhes é assegurado a participação direta e ativa nos rumos decisórios que tal planejamento “a priori” deve acarretar. Pois, é na superficialidade da inclusão social mediante o consumo e de políticas públicas verticalizadas, em detrimento do protagonismo social em constituir sua própria autonomia, que podemos constatar a manutenção da ordem dependente e colonial ainda presente na vida do sertão nordestino. Ou seja, consumir não é para a população o mesmo que decidir, ou, ao menos, construir alternativas políticas, sociais e econômicas que necessariamente não estejam regidas pelos domínios do Estado, do Capital financeiro-especulativo e da razão técnico-científica.

Neste sentido, não se trata apenas de um trecho de uma rodovia entre dois estados, aparentemente esquecida pelo poder público, que só agora a reconstrói. Mas, a possibilidade de estarmos presenciando um reordenamento infraestrutural em escala macro e uma reordenação do exercício governamental. Isto, pois, há uma articulação de diversas modalidades infraestruturais inter-relacionadas – como usinas solares, usinas eólicas, linhas de transmissão energética de alta tensão, rodovias, estradas de ferro, redes de fibra ótica, por exemplo, bem como, um projeto regional de desenvolvimento. O que na retórica pública dos políticos são

---

<sup>25</sup> Ver: <https://www.istoedinheiro.com.br/banco-xcmg-chega-ao-pais-de-olho-em-infraestrutura-e-quer-complementariedade/>; <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2020/01/grupo-chines-de-maquinario-para-infraestrutura-anuncia-criacao-de-banco-no-brasil.html>; <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,gigante-chinesa-xcmg-abre-banco-no-brasil,70003146504>.

<sup>26</sup> A reportagem a seguir é da reunião de representantes do Consórcio Nordeste com o embaixador da China, Yang Wanming: <http://bahia.ba.gov.br/noticias/rui-apresenta-consorcio-do-nordeste-ao-embaixador-da-china>.

<sup>27</sup> Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2019/08/nordeste-vira-palco-de-guerra-fria-tecnologica-entre-eua-e-china.shtml>; [https://atarde.uol.com.br/bahia/noticias/2059133-governo-assina-memorando-com-empresa-chinesa-para-investimento-de-r-27-bilhoes](https://atarde.uol.com.br/bahia/noticias/2059133-governo-assina-memorando-com-empresa-chinesa-para-investimento-de-r-27-bilhoes;); [https://www.metro1.com.br/noticias/brasil/79265\\_nordeste-esquece-bolsonaro-e-estreita-relacoes-com-empresas-chinesas](https://www.metro1.com.br/noticias/brasil/79265_nordeste-esquece-bolsonaro-e-estreita-relacoes-com-empresas-chinesas); <https://www.abdib.org.br/2019/07/30/chinesa-spic-vai-investir-r-4-bilhoes-no-nordeste/>.

aparentemente benesses para a população local, mera integração à modernidade, nos relavam consubstanciar um projeto de exploração ainda pouco vivenciado por estes recantos.

### Referências

DALAKOGLU, D. 2010. “The road: an ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway”. *American Ethnology*, 37(1): 132–49. Disponível em: <https://anthrosource.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1548-1425.2010.01246.x>

DALAKOGLU, D.; HARVEY, P. 2012. “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”. *Mobilities*, 7(4): 459-465, DOI: 10.1080/17450101.2012.718426

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. 2010. *O Anti-Édipo*. São Paulo: Editora 34.

FOUCAULT, M. 2008. *Segurança, Território, População*. Trad. Eduardo Brandão. SP: Martins Fontes.

GUIDON, N. 2013. “Entrevista: Niède Guidon – O primitivo tempo em que vivemos”. Teresina: *Revista Revestrés*, 6.

HARVEY, P.; JENSEN, C. B.; MORITA, A. 2017. “Introduction: Infrastructural Complication”. In: HARVEY, P.; JENSEN, Casper Bruun; MORITA, Atsuro. (Eds.). *Infrastructures and Social Complexity: A companion*. New York: Routledge - Taylor & Francis Group.

HARVEY, P. & KNOX, H. 2015. *Roads: an Anthropology of Infrastructure and Expertise*. New York: Cornell University Press.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. 1994. *Caminhos e Fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras.

IGLÉSIAS, Francisco de Assis. 2015. *Caatingas e Chapadões*. 3ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras.

KHAN N. 2006. “Flaws in the flow: roads and their modernity in Pakistan”. *Social Text*, 24(89): 87–113. Disponível em: [https://read.dukeupress.edu/social-text/article-abstract/24/4%20\(89\)/87/33509/Flaws-in-the-FlowROADS-AND-THEIR-MODERNITY-IN](https://read.dukeupress.edu/social-text/article-abstract/24/4%20(89)/87/33509/Flaws-in-the-FlowROADS-AND-THEIR-MODERNITY-IN)

LARKIN, Brian. 2013. “The Politics and Poetics of Infrastructure”. *Annual Review of Anthropology*, n. 42, v. 1, p. 327–343. Disponível em: <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>

MARTINS, J. S. 2009. “O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira”. In: MARTINS, J. S. *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. 2.ed. São Paulo: Contexto, p. 131-179.

MONTEIRO DE SANTANA, R. N. 2018. *Evolução Histórica da Economia Piauiense e Outros Estados*. 2ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, Coleção Centenário nº 78.

NEIVA, A.; PENNA, B. 1916. “Viagem científica pelo norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauí e de norte a sul de Goiaz”. *Memórias do Instituto Oswaldo Cruz*, Rio de Janeiro, 8(3): 74-224.

OLIVEIRA, A. S. de N. 2007. *O povoamento colonial do sudeste do Piauí: indígenas e colonizadores, conflitos e resistência*. Tese de Doutorado em História, UFPE.

PEREIRA-DE-MELLO, M.; ROSSO, S. 2009. *Governar é Abrir Estradas: O concreto pavimentando os caminhos na formação de um novo país*. São Paulo: Edição Journey Comunicações Ltda.

QUEIROZ, T. 2006. *A importância da borracha de maníçoba na economia do Piauí: 1900-1920*. 2. ed. Teresina: FUNDAPI.

STAR, S. L. 1999. “The Ethnography of Infrastructure”. *American Behavioral Scientist*, 43(3): 377–391, doi:10.1177/00027649921955326.

TSING, Anna Lowenhaupt. 2019. *Viver nas ruínas: paisagens multiespécies no Antropoceno*. Brasília: IEB Mil Folhas.

ZIBECHI, Raúl; MACHADO, Decio. 2017. *Os Limites do Progressismo: sobre a impossibilidade de mudar o mundo de cima para baixo*. Rio de Janeiro: Editora Consequência.