

Concentração da estrutura fundiária e conflitos por terra em municípios baianos cortados pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

Concentración de la estructura agraria y conflictos por tierra em municipios del estado de Bahia, Brasil, atravesados por la Ferrovia de Integración Oeste-Leste (FIOL)

Land structure concentration and the land conflicts in Bahia's municipalities crossed by the Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

DOI: 10.22481/rbba.v14i2.15041

Suzane Tosta Souza
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Bahia, Brasil
Id. LATTES: <http://lattes.cnpq.br/5394881333761025>
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8658-0189>
Endereço eletrônico: suzane.tosta@uesb.edu.br

Jânio Roberto Diniz dos Santos
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Bahia, Brasil
Id. LATTES: <http://lattes.cnpq.br/8224285022641187>
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4972-7684>
Endereço eletrônico: jrdsantos@uesb.edu.br

Tiê Santos de Almeida
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Bahia, Brasil
Id. LATTES: <http://lattes.cnpq.br/9214679311229826>
ORCID: 0009-0009-0146-3385
Endereço Eletrônico: tiesantcs@hotmail.com

Publicado sob a Licença Internacional – CC BY

ISSN 2316-1205	Vit. da Conquista, Bahia, Brasil / Santa Fe, Santa Fe, Argentina	Vol. 14	Num.2	Dez/2024	pps. 218-238
----------------	--	---------	-------	----------	--------------

Submissão: 04/07/2024 Aprovação: 01/09/2024 Publicação: 12/12/2024

RESUMO

As grandes obras promovem transformações espaciais e, em geral, encontram-se vinculadas aos interesses do capital e do rentismo fundiário. Esse processo, fomentado pelo Estado, traz também a intensificação das desigualdades espaciais, a exemplo da concentração fundiária e dos conflitos pela terra. É essa realidade que o artigo aborda, destacando sua relação com a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Para tanto, ancoramo-nos na coleta e análise de dados da estrutura fundiária fornecidos pelo IBGE/INCRA/Censos Agropecuários e dos conflitos no campo – por meio dos Cadernos Conflitos no Campo, da Comissão Pastoral da Terra. Esta análise, no movimento com a teoria, permitiu apontar tanto o aumento da concentração fundiária, quanto de conflitos no campo em municípios baianos cortados pela FIOL.

Palavras-chave: Concentração fundiária. Conflitos por terra. Expansão do capital. FIOL

RESUMEN

Las grandes obras promueven transformaciones espaciales y, en general, se encuentran vinculadas a los intereses del capital y de la renta agrarian. Este proceso, fomentado por el Estado – también trae la intensificación de las desigualdades espaciales, por ejemplo la concentración de tierras y los conflictos por la tierra. Es esta realidad la que el artículo aborda, destacando su relación con la construcción de la Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Para ello, nos basamos en la recopilación y análisis de datos sobre la estructura agraria proporcionados por el IBGE/INCRA/Censos Agropecuarios y en los conflictos en el campo – através de los “Cadernos Conflitos no Campo” (Cuadernos Conflictos en el Campo) de la Comisión Pastoral de la Tierra. El análisis de estos, en movimiento con la teoría, permitió señalar tanto el aumento de la concentración de tierras, como de los conflictos en el campo, en los municipios de Bahía atravesados por la FIOL.

Palabras-clave: Concentración agrarian. Conflictos por tierra. Expansión del capital. FIOL

ABSTRACT

Large infrastructure projects drive spatial transformations and are generally linked to the interests of capital and land rent. This process, fostered by the state, also intensifies

spatial inequalities, such as land concentration and land conflicts. This reality is the focus of the article, which emphasizes its connection with the construction of the Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). To this end, we rely on the collection and analysis of data on land structure provided by IBGE/INCRA/Censos Agropecuários and on rural conflicts, as documented in the *Cadernos Conflitos no Campo* published by the Comissão Pastoral da Terra. This analysis, combined with theoretical perspectives, highlighted both the increase in land concentration and the rise in rural conflicts in the municipalities of Bahia crossed by FIOL.

Keywords: Land concentration. Conflicts over land. Capital expansion. WEIR/FIOL

INTRODUÇÃO

O estudo das grandes obras e sua capacidade de promover transformações na produção do espaço vem se tornando bastante atrativo na Ciência Geográfica. A construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) pode ser lida no bojo do projeto (neo)desenvolvimentista impulsionado no Brasil nos governos petistas como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Este tinha como propósito fomentar “o desenvolvimento”, atraindo o grande capital e atendendo aos setores do agronegócio e das transnacionais que atuam no setor minerário, escamoteado, por parte do Estado, por meio do discurso do “emprego e renda” que atenderia a toda a sociedade. Com a ascensão de um governo de extrema-direita no Brasil (2019-2022), tal projeto ficou parado e foi retomado e aprofundado a partir do ano de 2020. O que se propõe no referido artigo é uma leitura crítica a tal projeto desenvolvimentista, uma vez que se entende que este promove a concentração fundiária, degrada e se apropria da natureza, reforça a propriedade fundiária sobre a terra e expropria comunidades camponesas inteiras ou as deixa em condições mais difíceis na reprodução da vida.

A pesquisa buscou, na relação entre Estado, capital e trabalho, compreender, por meio da construção da FIOL, o papel do Estado em criar as condições que viabilizem a apropriação dos territórios pelos detentores dos meios de produção. Nessa perspectiva, entende-se que, ao imobilizar capital no espaço, o Estado atende à expansão das empresas produtoras de “grãos e minérios”. Estas intensificam os conflitos fundiários, à medida que se consolidam por meio da grilagem e da concentração fundiária. Assim, a ferrovia pode ser lida como um nodal estratégico no processo de circulação das mercadorias *commodities*, sendo fundamental para viabilizar o

circuito completo da acumulação (produção-distribuição-circulação e consumo). Para tanto, foi analisado o contexto de implantação da FIOL, e como esta, viabilizada pelo Estado, consolida a lógica da produção de mercadoria, convertendo o próprio espaço, por meio da propriedade privada sobre a terra, a essa condição. A análise dos dados da estrutura fundiária aponta para um aumento da sua concentração em municípios baianos que tiveram seus territórios cortados pela ferrovia, bem como a presença significativa de terras públicas que, provavelmente, passaram por um processo de grilagem, via valorização. Esses aspectos são fundamentais e se concatenam, ainda, com diversos conflitos ocorridos entre empresas capitalistas ligadas aos setores do agronegócio com comunidades camponesas – em suas diversas expressões (quilombolas, pescadores, fundo de pasto, extrativistas, etc.).

A compreensão do processo de produção desigual do espaço agrário parte, sobretudo, da leitura teórica de Meszáros (2002) ao apontar a crise estrutural do capital – que se arrasta desde finais da década de 1960, mas com agravamentos no campo brasileiro na década de 1990 (Thomaz Jr, 2004) e com ela a difusão das políticas neoliberais. Em acordo com Meszáros (2002), entendemos que esse capital em crise se expande para todos os espaços, buscando formas de se apropriar do trabalho e da natureza; sendo o primeiro subsumido às condições mais degradantes para produzir valor. Em um país como o Brasil, que se insere na divisão social e territorial do trabalho como um grande produtor de *commodities*, tal reflexão se torna fundamental, vez que essa mercadoria precisa circular, ser consumida, enfim, que as operações econômicas ocorram com maior agilidade, rapidez e lucratividade.

A razão principal por que este sistema escapa a um significativo grau de controle humano é precisamente o fato de ter, ele próprio, surgido no curso da história como uma poderosa - estrutura “totalizadora” de controle à qual tudo o mais, inclusive seres humanos, deve se ajustar, e assim provar sua “viabilidade produtiva”, ou perecer, caso não consiga se adaptar. Não se pode imaginar um sistema de controle mais inexoravelmente absorvente – e, neste importante sentido, “totalitário” – do que o sistema do capital globalmente dominante, que sujeita cegamente aos mesmos imperativos a questão da saúde e a do comércio, a educação e **a agricultura** (grifo nosso), a arte e a indústria manufatureira, que implacavelmente sobrepõe a tudo seus próprios critérios de viabilidade, desde as menores unidade de seu “microcosmo” até as mais gigantescas empresas transnacionais, desde as mais íntimas relações pessoais aos mais complexos processos de tomada de decisão dos vastos monopólios industriais, sempre a favor dos fortes e contra os fracos (Meszáros, 2002, p. 96).

Aliada a essa dimensão estrutural do sistema do capital, e à forma em que o país se insere na divisão social e territorial do trabalho, a concentração da propriedade fundiária torna-se uma das bases de sua consolidação. Para entendê-la, é necessário se reportar ao papel do Estado, que – vinculando-se aos interesses do capital, em nível mundial – regulamentou o acesso à terra nas mãos de uma elite fundiária, em detrimento dos povos originários e tradicionais (que historicamente sofrem processos de expropriação de seus territórios, fomentando conflitos que permanecem até a realidade atual).

A expansão do agronegócio e a geopolítica mundial que estabelece o país como grande produtor de *commodities*, sobretudo enquanto mercadorias comercializadas nos mercados financeiros, promove a valorização das terras, ao passo em que novos espaços agrícolas são abertos ao grande capital. Nesse processo, o Estado se torna, cada vez mais, funcional às engrenagens da acumulação; ao passo em que a classe dos proprietários fundiários e seus representantes fomentam o aparato jurídico que garante não apenas o controle das terras, mas do próprio Estado, utilizando-se dos recursos arrecadados por este para benefício próprio. E é assim que as grandes obras são construídas, camufladas em um discurso de desenvolvimento (“local”, “regional”, “sustentável”) que, em essência, só interessa às classes proprietárias.

METODOLOGIA

A pesquisa tem por objetivo analisar as transformações na estrutura fundiária e os conflitos entre classes sociais distintas em municípios baianos cortados pela FIOL e sua relação com os processos de avanço do capital, seja do agronegócio ou do setor mineral. Para desenvolver o referido artigo, baseamo-nos em dados dos Censos Agropecuários fornecidos pelo IBGE, com destaque para aqueles realizados após a década de 1970 – quando os reflexos do processo de modernização se tornam mais evidentes. Tratando mais especificamente da relação com a FIOL, centramos nossa análise nos dados do Censo agropecuário realizado em 2017 – período em que a ferrovia já se encontrava em implantação. O índice de Gini para os municípios pesquisados e os dados da estrutura fundiária foram obtidos na página oficial do Grupo de Pesquisa GeografAR – da Universidade Federal da Bahia. Os dados dos conflitos fundiários nos municípios cortados pela FIOL foram obtidos por meio da publicação Cadernos Conflitos no Campo, organizado anualmente pela Comissão Pastoral da Terra (CPT). Esses foram selecionados pelos pesquisadores e deram origem ao Quadro 1, apresentado

posteriormente. Realizamos, ainda, o acompanhamento do projeto oficial de criação da FIOL e sua tramitação, por meio de coleta nas páginas da Câmara e do Senado Federal, da Agência Nacional de Transporte Terrestre, de agências estatais responsáveis por trechos da obra e dos processos de subconcessões ocorridos. Completam as fontes: dados de teses e dissertações, artigos científicos, reportagens jornalísticas, dentre outras, vinculadas aos debates teóricos sobre o campo brasileiro, que nos permitem apresentar uma leitura da realidade concreta em alguns municípios pelos quais a FIOL passa.

Pesquisas anteriores realizadas sobre a FIOL, a exemplo de Almeida (*et al.*), de 2011; Silva (*et al.*), de 2013; Félix (2019), Oliveira (2019) e Silva (2022) compõem o quadro de entendimento sobre os objetivos concretos da ferrovia na produção do espaço agrário, mormente da concentração fundiária e da expropriação de comunidades camponesas, fomentando diversos conflitos. Assim, os dados oficiais apresentados sobre o projeto, ou mesmo dados dos Censos Agropecuários, são, posteriormente, analisados e confrontados com dados disponibilizados por pesquisas acadêmicas e os movimentos sociais – que, por meio da Comissão Pastoral da Terra, realizam o levantamento sistemático dos conflitos no campo, sendo alguns deles oriundos da ação da FIOL. O aparato teórico é composto, ainda, pela leitura da produção do espaço e do movimento de desenvolvimento desigual do capital, ancorado na divisão social e territorial do trabalho.

A FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL) NO MOVIMENTO DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL NO CAMPO

A construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) compõe parte do projeto do Estado para fomentar o avanço do capital no campo brasileiro. Começa-se a se efetivar como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)ⁱ durante o Governo (neo)desenvolvimentista do Partido dos Trabalhadores, no ano de 2011, visando, além do desenvolvimento empresarial, à geração de emprego e renda. Posteriormente ao Golpe de 2016ⁱⁱ, que destituiu a presidenta Dilma Rousseff, tal projeto tem uma rápida interrupção, sendo retomado pelo governo ultraneoliberal de Jair Bolsonaro, em 2020.

Destacando esse interesse acumulativo do capital monopolista no campo brasileiro, e a necessária atuação do Estado para fomentar a circulação das mercadorias produzidas pelo agronegócio das *commodities* e, ao mesmo tempo, atendendo aos imperativos de um capital em crise, em busca de todos os “ajustes espaciais” – que significa a promoção de todas as mudanças

espaciais necessárias à acumulação (Harvey, 2005), com participação efetiva do capital financeiro, intensificando o aumento da dívida pública, Félix (2019) vai apontar que:

A implantação da ferrovia fez parte do processo de modernização lançado e propagado em todo o mundo e possibilitou a expansão capitalista pelo melhoramento no transporte de mercadorias, comercialização, circulação e comunicação, significando a um só tempo a garantia da penetração das formas de reprodução ampliada do capital incorporando, subordinando e negando outras formas de reprodução. A parte do valor da estrada que contém seu trabalho excedente constitui o lucro do capitalista. A estrada tem que ser construída e precisa ser paga, e assim acontece na medida em que seus custos de produção devem ser trocados por ela. A estrada só se torna realidade por meio de certo consumo de trabalho, meios de trabalho, matérias-primas. A ferrovia é construída porque é um valor de uso necessário, que possibilita que o capital-mercadoria se transforme assumindo a função de capital-dinheiro. Ou seja, ela permite a valorização desse capital e que ele possa realizar seu ciclo de maneira mais veloz (Félix, 2019, p. 145/146).

Na página oficial do projeto, consta que a FIOL possui extensão de 1.527 Km, entre Ilhéus/BA e Figueirópolis/TO, sendo o “empreendimento”ⁱⁱⁱ dividido em 3 trechos: o Trecho I – que vai de Ilhéus/BA até Caetité/BA, com extensão de 537 km, dos quais mais de 73,6% de execução física da obra ocorreram até julho de 2019. Esse é o trecho que foi qualificado para subconcessão; o Trecho II: Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km, dos quais cerca de 36% das obras estão executadas (jul/2019); e o Trecho III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km, em fase de estudos e projetos. O investimento total atual previsto para as obras dos trechos 1 e 2 da FIOL (Ilhéus/BA – Caetité/BA e Caetité/BA – Barreiras/BA) é da ordem de R\$ 6,4 bilhões.

Especifica a página oficial do projeto que a FIOL “constitui-se em importante corredor de escoamento de minério do Sul do estado da Bahia (Caetité e Tanhaçu) e de grãos do Oeste baiano”. Há, ainda, a possibilidade de integração futura com a Ferrovia Norte-Sul, “indo ao encontro do objetivo de integração das malhas ferroviárias e melhora das condições logísticas do país”. A página aponta, ainda, que: “O escoamento das cargas será feito por meio dos terminais do Complexo Portuário Porto Sul, (...) na região de Aritaguá, município de Ilhéus, com retro área de 1.224 hectares, ponte de acesso marítimo e píer com quebra-mar a 3.500 metros da costa”^{iv}. O objetivo do empreendimento é “o de viabilizar o escoamento da produção de minério de ferro produzido na região de Caetité, através do Porto Sul. Está previsto também o transporte de granéis agrícolas, granéis líquidos e carga geral”^v.

Ou seja, afere-se que o objetivo da construção da FIOL é muito claro: servir ao grande capital que atua no campo, pouco importando o rastro de destruição, expropriação e violência que deixe em um lugar já marcado pela concentração fundiária e graves problemas sociais no acesso e reprodução na terra. A denominada “integração” limita-se a viabilizar o processo de circulação para o consumo das *commodities*, diga-se, mercadorias; não havendo nenhum interesse em proporcionar melhorias no deslocamento das populações que vivem em tais regiões bastante distantes. Para o capital, a máxima trazida por Marx (2004) de que “o mundo das coisas é inversamente proporcional ao mundo dos seres humanos” pode ser levada a cabo na realidade concreta em estudo, uma vez que importa circular e vender a mercadoria, mas não proporcionar melhorias significativas nas condições de vida da sociedade, sobretudo dos trabalhadores mais pobres.

Após um período de paralisação nas obras da FIOL, elas são retomadas no ano de 2020, quando o processo de subconcessão é aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do acordo 3005/2020, sendo o leilão para a nova concessão marcado para acontecer no dia 08/04/2021, em São Paulo.^{vi}

Os dados do projeto, no ano de 2021, dão conta de que, em 08/04/2021, o ativo denominado Trecho 1 (que vai de Caetité a Ilhéus) foi arrematado pela Bahia Mineração S.A. (BAMIN), pelo valor de outorga de R\$ 32,7 milhões, com previsão de investimentos da ordem de R\$3,3 bilhões, sendo 1,6 bilhões para a conclusão das obras. O contrato dessa subconcessão ocorreu em 03/09/2021, com a presença da Agência Nacional de Transportes Terrestres e a BAMIN^{vii} e tem duração de 35 anos. O valor total previsto para a conclusão da obra saltou para 8,9 bilhões, que deve iniciar o transporte de grãos e minérios no trecho até 2025.

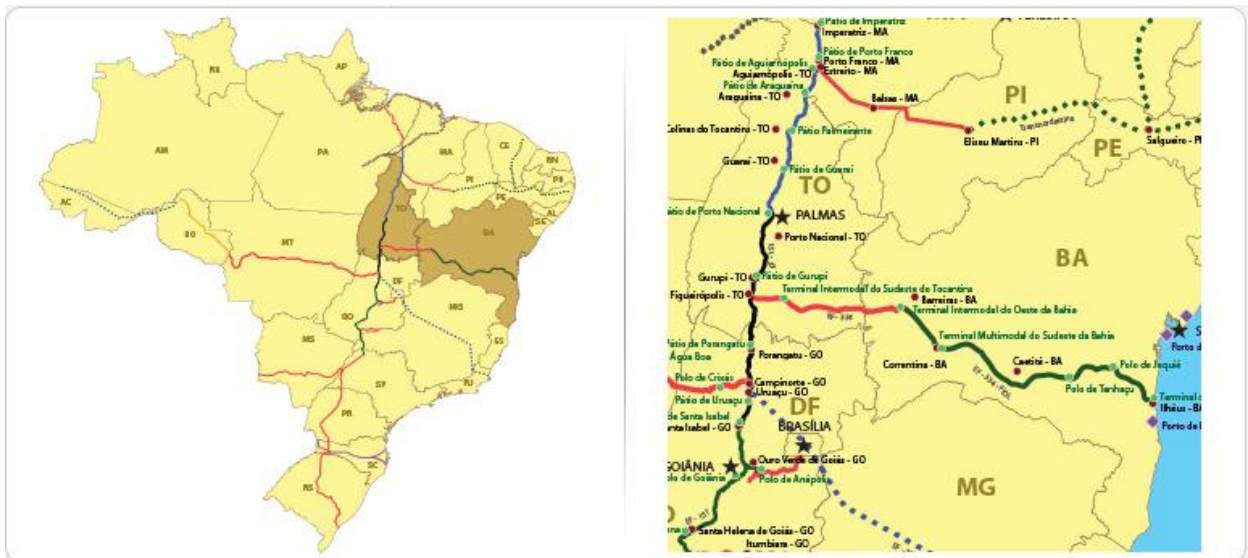
Em 2024, o Trecho 2 da FIOL (que vai de Barreiras a Caetité/BA) passa a receber recursos públicos para a construção da obra, através da Infra S.A, uma empresa estatal que conta com recurso do Ministério dos Transportes. O investimento inicial para a obra é de R\$ 365 milhões para a construção de um trecho de 140 quilômetros (lote 5) – e que inclui a montagem dos trilhos da ponte sobre o Rio São Francisco, no município de Bom Jesus da Lapa/BA, com extensão de 2,9 km, sendo a maior ponte da América Latina. Do outro lado da ponte, no município de Serra do Ramalho, está prevista a conclusão de mais 13,69 Km da obra (lote 6) da FIOL. A reportagem do *site* Portos e Navios destaca, ainda, que a Infra S.A. está atuando para a contratação de obras em outros trechos da ferrovia, em dois lotes com extensão de 156,8 Km, localizados entre os municípios da São Desiderio e Correntina/BA (lotes 7F e 6

FD) com investimentos estimados em R\$ 190 milhões. O curioso é que a reportagem destaca que a FIOL 2 marca a retomada de investimentos públicos (“**para fins privados**”) em ferrovias no Brasil, um setor que gera emprego (“**sobre quais condições?**”), reduz custos dos transportes (“**para quem, já que não carrega gente?**”) e gera renda para população (“**leia-se, renda da terra e lucro para as classes proprietárias**” – **grifos nossos**).

Com relação ao Trecho 3 da FIOL, a página oficial da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai dar conta que este, com extensão de Barreiras/BA a Figueirópolis/TO, com aproximadamente 505 Km, encontra-se em fase de revisão de estudos e projeto, contando com licença prévia do IBAMA e deve ter suas obras retomadas, também com recursos públicos, após a conclusão do trecho 2 da ferrovia.

No mapa (Figura 01), a seguir, é possível observar todo o percurso da FIOL, que corta os estados de Tocantins e da Bahia, aproximando-se de outros importantes corredores econômicos do agronegócio brasileiro.

Figura 01 – Percurso da FIOL, em destaque na cor verde, 2020



Fonte: <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-334ba-ferrovia-de-integracao-oeste-lest-fiol>

Para os geógrafos, a leitura cartográfica configura-se em importante instrumento de análise da produção do espaço que está se efetivando. A posição do traçado da FIOL em sua relação com outros corredores de circulação de mercadorias nos dá a dimensão concreta do projeto de desenvolvimento e a opção em viabilizar e expandir a grande produção do agronegócio no país, em relação com outros países da América Latina; sendo o Estado funcional em tal viabilidade. Embora não se tenha, neste artigo, a pretensão de se fazer uma leitura de

todos os trechos da FIOL, entende-se, com base no método de análise, que as contradições referentes à construção e ao objetivo da obra estão presentes em cada um deles, em cada município e comunidade (rural ou urbana) que corta.

Não se quer com isso, apontar que a integração – via ferroviária, não possa ser viável. O grande questionamento é: por que apenas para viabilizar o mundo das coisas (a mercadoria, *as commodities* – favorecendo apenas as classes detentoras do capital e da terra) e em nada o mundo dos seres humanos (da sociedade como um todo)? As respostas para essas perguntas soariam puro idealismo não fosse a necessária leitura das contradições capital *versus* trabalho, base da reprodução desse modo de produção.

Além disso, é preciso olhar para o rastro de destruição que a obra deixa, os processos de expropriação, grilagem, violência e degradação das condições de trabalho e de vida (além da própria natureza), questões que não se constituem preocupação central do Estado, mas que vêm sendo, constantemente, denunciadas por entidades e movimentos sociais, a exemplo da Comissão Pastoral da Terra (CPT) e do Movimento dos Atingidos pela Mineração (MAM). bem como apontadas por pesquisas acadêmicas que se teve acesso, como Almeida (et. al, 2010), Oliveira (2019) e Silva (2022).

POR UMA LEITURA CRÍTICA DA FIOL: EM QUE A ESSÊNCIA NÃO SEJA SUPLANTADA PELA APARÊNCIA

Na Geografia brasileira, diversos são os estudos que têm apontado os efeitos mais diretos da expansão do capital no campo, em que, embora por perspectivas teóricas distintas, é possível se observar uma inclinação crítica sobre essa forma subordinada de inserção do país na divisão social e territorial do trabalho enquanto produtor de *commodities*, e de um processo de reprimarização da economia brasileira, colocando o país em total dependência desses produtos primários (minerais e agrícolas) e de fragilidade nas relações comerciais e de trocas em relação a outros países – que desenvolvem processos de industrialização e produção de mercadorias e tecnologias consideradas mais avançadas e valorizadas.

Essa realidade foi apontada pelo estudo de Mitidiero Junior e Goldfarb (2021), ao destacar as estratégias do agronegócio para construir um consenso na sociedade brasileira de que é o setor mais dinâmico, moderno e relevante para a economia, utilizando-se para isso de grande poder econômico e midiático para difundir seu ideário de poder. Porém, alertam os autores que um olhar mais profundo revela que se trata de um setor que pouco contribui com o

país. Para tanto, analisam-se impostos pelo setor e as constantes renegociações e perdões das dívidas, o que referendam se constituir um prejuízo para o país, estando este atado a uma economia reprimarizada, de uso intensivo da natureza, dependente e de pouca valorização frente ao comércio mundial. Trazendo esse debate para a nossa realidade: a de amplos investimentos públicos para construir uma ferrovia que vai servir à circulação de *commodities* primárias (minerais e agrícolas), sob a justificativa de que o agronegócio mantém o país, afere-se que esses argumentos não se sustentam.

No debate posto pela epistemologia geográfica, autores como Neil Smith (1988) e David Harvey (2013), tomando por base as reflexões do filósofo Henri Lefebvre (1974), vão apontar que o espaço não se limita, nem se restringe, à sua dimensão newtoniana-euclidiana-cartesiana: o espaço absoluto, delimitável, visível. A esse espaço, os autores vão chamar atenção para a necessidade de se capturar sua dimensão relativa, o que nos permite vê-lo enquanto movimento social e histórico dos sujeitos e suas classes sociais com interesses antagônicos. Essa leitura teórica é fundamental para se entender o campo brasileiro e a forma como este se insere em uma divisão social e territorial do trabalho – voltado à acumulação do capital, com a apropriação de territórios e com processos de expropriação e conflito com aqueles que ali já se reproduziam. Aponta-se, ainda, para se refletir sobre o papel desempenhado pelo Estado e como este assume o caráter burguês ao ser direcionado a atender aos interesses das classes proprietárias das terras e do processo de acumulação geral do capital em nível mundial. A FIOL se insere e se explica nesse processo, assim como a mineração, responsável pela apropriação de amplos territórios, degradação da natureza (e com ela) da vida humana, sobretudo por meio das ‘tragédias minerais’, desde que a acumulação não seja afetada.

No ano de 2015, a empresa Vale havia produzido entre os meses de abril a junho 83,5 toneladas de minério de ferro, a segunda maior produção trimestral de toda sua história. Após o crime ambiental cometido pela empresa em Mariana-MG, a grande mídia chegou a veicular notícias, que inclusive ganharam espaço nas discussões dos trabalhadores, de que a tragédia de Mariana, as multas e toda destruição ambiental ocasionada acarretariam prejuízos econômicos para a empresa. No entanto a sua produção e lucro continuaram crescendo. É importante ressaltar que a empresa pagou apenas 1% das multas aplicadas pelos órgãos ambientais e um percentual muito pequeno de indenizações para os atingidos pela tragédia provocada pela empresa (Oliveira, 2019, p. 68).

Nesse movimento, a consulta às pesquisas acadêmicas revela uma outra realidade do projeto de desenvolvimento impulsionado pelo Estado (com recursos públicos) para atender ao

enriquecimento dos setores do agronegócio, concentrando a renda, a terra, a riqueza socialmente produzidas, enquanto a pequena produção no campo é condenada, quando não sofre expropriação e toda sorte de violência.

De acordo com Silva (*et al.*, 2013), através de um estudo sobre a FIOL no trecho da localidade de Tanhaçu-BA, foi possível constatar a eminente expropriação do campesinato, impulsionada pela monopolização do território pelo capital, expressando claramente as contradições entre capital *versus* trabalho.

Durante entrevistas feitas junto aos camponeses da área, foi questionado se a FIOL trará benefícios para os mesmos. Grande parte dos entrevistados não apontou nenhum benefício com a construção da Ferrovia Oeste-Leste; pelo contrário, ficaram nítidos os olhares de indignação e as palavras de revolta em relação a implantação da ferrovia. O início do processo de construção da ferrovia, no traçado definido pelo Estado, atinge plantações que garantiam a permanência de muitas famílias e, até mesmo, passa por cima das casas dos camponeses estabelecidas há décadas. É o território do capital se sobrepondo ao território camponês (Silva, *et al.*, 2013, p. 226).

Arrematam os autores que as comunidades rurais de Tanhaçu vivenciavam um momento de medo e incerteza com o amanhã, diante da eminente perda da terra e da produção, sendo esse um processo concreto e não uma ilação teórica. Importante ressaltar que, ao longo do trecho de uma obra dessa proporção, existem muitas pequenas comunidades tradicionais, em suas diversas expressões (camponesas, quilombolas, ribeirinhos, etc.), e essas sofrem, diretamente, os efeitos da obra; mas não se pode desconsiderar a fragilidade em que muitas dessas se reproduzem, algumas há décadas e até séculos, tendo o uso, em geral, e não a propriedade da terra como forma de reprodução social. Entretanto, essa fragilidade jurídica acaba favorecendo a expropriação desses sujeitos, que, em geral, no máximo, recebem pelas benfeitorias praticadas na terra, não sendo paga a indenização pelo preço da terra ou mesmo o remanejamento para outras localidades. É uma realidade bem distinta dos grandes proprietários fundiários, porque, além da segurança jurídica (ainda que questionável) da propriedade privada, ganhos econômicos efetivos são garantidos; não raro, adquirindo (ou mesmo grilando terras) nas proximidades do traçado visando à sua valorização, abocanhando e se favorecendo dos recursos públicos.

Ao analisar o projeto técnico de construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste e confrontar com a realidade concreta de povoados e comunidades rurais de Tanhaçu/BA, Almeida (*et al.*, 2010) dão conta de que existem várias incongruências entre o proposto e o

efetivamente realizado. A principal delas é o desrespeito às distâncias de povoados e aglomerados urbanos, assim como apontam, ainda, o fato de atingirem diversas comunidades camponesas, que não são realocadas, ou sequer indenizadas pelos prejuízos causados não apenas pelo barulho e demais problemas oriundos da obra, como também a perda de parte ou de integridade das suas terras de trabalho. Com a expropriação camponesa, não apenas abrem-se os trilhos “para o desenvolvimento do capital e do agronegócio”, mas, também, novas terras são “liberadas” e apropriadas para fomentar esse processo.

Essa realidade foi, também, apontada pela dissertação de Oliveira (2019) em comunidades dos municípios de Caetité e Pindaí, em que a construção da FIOL ocasionou perda da terra, demolições, explosões, além de inúmeros problemas de saúde na população direta ou indiretamente atingida pela obra.

Destaca-se, também, que o projeto da BAMIN está ligado a outro grande projeto de desenvolvimento estrutural: a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), planejada para realizar o escoamento da produção de ferro de Caetité. A construção da FIOL ocasionou, de acordo com a pesquisa de campo realizada durante os anos de 2017 e 2018 e dos dados da CPT (2018), conflitos no campo envolvendo 163 famílias das comunidades de Serragem, Manoel Vicente e Curral Velho. No campo de Caetité, a FIOL, representada pelas empresas VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A e suas terceirizadas, tem causado 134 diversos conflitos com os camponeses, caracterizados, principalmente, pela destruição de nascentes e plantações e danos materiais nas moradias, provocadas pelas explosões realizadas. Além disso, os moradores das comunidades atingidas relatam uma série de violações contra pessoas das comunidades (Oliveira, 2019, p. 133-134).

Uma expressão material desse processo é trazida na dissertação de Oliveira (2019) ao transportar o depoimento, seguido de uma fotografia, de uma camponesa que, ao lado de sua casa, observa com desalento o cenário de destruição deixado pela FIOL, que provocou uma enorme voçoroca que quase derruba a sua casa e levou parte de suas plantações, seu quintal, a divisão de sua pequena terra de trabalho e, com ela, a impossibilidade de dar continuidade à reprodução da vida enquanto camponesa, uma vez que não houve indenização, reassentamento ou nenhuma outra política “compensatória” realizada pela empresa. Em outros relatos, aponta a autora diversos casos de adoecimentos e até mesmo morte de camponeses em decorrência da obra, da poeira, das explosões, rachaduras das casas, dentre outros danos causados às comunidades atingidas.

Esse processo também é trazido por Silva (2022) ao reportar a degradação da natureza e das forças sociais do trabalho de camponeses em comunidades (em suas diversas expressões) em Bom Jesus da Lapa-BA, inclusive reportando-se aos problemas oriundos da construção da ponte sobre o Rio São Francisco para a passagem dos trilhos da FIOL e já referenciada neste artigo, constituindo-se na maior ponte da América Latina, com quase 3 Km de extensão. Alega a autora que isso causou destruição e dificultou a reprodução da vida de comunidades camponesas (quilombolas e de pescadores) que se reproduzem em locais próximos. Um desses aspectos foi, justamente, a contaminação de áreas de desova dos peixes, que antes garantia a reprodução da vida de dezenas de famílias de pescadores. O projeto de desenvolvimento tem os seus revezes. “Os trilhos do desenvolvimento” são direcionados para atender a interesses acumulativos, deixam um rastro de destruição e subsume as pessoas e os territórios à produção de valor.

A FIOL NO MOVIMENTO DO REAL ENQUANTO EXPRESSÃO DAS CONTRADIÇÕES NO CAMPO BRASILEIRO

A partir da reunião dessas pesquisas, o presente texto buscou compreender em que medida o desenvolvimento dessa obra repercutiu, por meio dos casos de expropriação camponesa e valorização das terras nas proximidades da ferrovia, na estrutura fundiária desses municípios. Embora se possa considerar que a concentração na estrutura fundiária e a expropriação camponesa façam parte da formação econômica e social brasileira, possuindo origens históricas, isso se acresce no processo de difusão do agronegócio nas últimas décadas. Mas, na leitura da teoria da renda da terra, os equipamentos afixados na terra, em geral pelo Estado, a exemplo da ferrovia, podem vir a incrementar esse processo, pois, como aponta Martins (1981), trata-se, claramente, de um processo de imobilização do capital pelo Estado, com fins a atender aos projetos das classes proprietárias que atuam no campo. Portanto, embora se tenha a clareza de que a concentração fundiária possui origem histórica, não se podendo restringi-la a um único processo (a FIOL, por exemplo), acredita-se que os caminhos abertos pela ferrovia, para atender às diversas frações de capital que atuam no campo (em destaque a produção de grãos e a exploração mineral) incidiu sobre a valorização do solo, possibilitando maior extração da renda da terra e, portanto, aumentando a concentração fundiária.

Para tanto, passamos a análise de dados da estrutura fundiária em municípios baianos que foram cortados pela FIOL, sendo parte desse “corredor” de escoamento da grande produção efetivada no campo. Esses dados são sistematizados na Tabela 01, a seguir. Os dados foram obtidos no *site* do GeografAR/UFBA.

Tabela 01: Estrutura fundiária de alguns municípios baianos pelos quais passa a FIOL, 1920-2017

Municípios	Ano										
	1920	1940	1950	1960	1970	1975	1980	1985	1996	2006	2017
Manoel Vitorino	-	-	-	-	0,623	0,540	0,660	0,678	0,759	0,750	0,752
Jequié	0,966	0,699	0,757	0,742	0,748	0,753	0,764	0,806	0,819	0,814	0,851
Tanhaçu	-	-	-	-	0,633	0,630	0,613	0,680	0,714	0,754	0,726
Caetité	0,990	0,540	0,587	0,615	0,576	0,627	0,649	0,652	0,647	0,695	0,674
Correntina	0,968	0,426	0,724	0,597	0,590	0,607	0,793	0,913	0,935	0,934	0,955
Ilhéus	0,995	0,542	0,584	0,651	0,619	0,602	0,653	0,619	0,692	0,702	0,732

Fonte: Organizada pelos autores, partindo de dados obtidos no Projeto GeografAR, com base em dados do Censo Agropecuário do IBGE, 1920, 1940, 1950, 1960, 1970, 1975, 1980, 1985, 1996, 2006 e 2017

O Índice de Gini é uma fórmula utilizada para medir a concentração das coisas e é bastante usada nas questões referentes à concentração da propriedade fundiária. Assim, quanto mais perto de zero, indica melhor distribuição da terra, e quanto mais próximo de 1, indica concentração dessa mesma propriedade, indicando concentração muito grande, se não absoluta da terra nas mãos de poucos proprietários.

Na Tabela 01, foram selecionados alguns municípios baianos pelos quais passam o traçado da FIOL. Em alguns deles, os dados só foram disponibilizados a partir das décadas de 1960 e 1970, possivelmente decorrente de processos de fragmentações, quando esses municípios foram desmembrados de outros. Nos demais casos, observa-se que os dados de 1920, período em que no país ainda se vivia os resquícios dos tempos das Capitânicas Hereditárias e das Sesmarias, imperava a política dos velhos coronéis que controlavam a propriedade da terra, e com ela o poder econômico e político no Brasil. Observa-se que, nas décadas posteriores, a concentração diminuiu, mas volta a subir nos anos posteriores à implementação da modernização da agricultura, década de 1970 e seguintes, ou mesmo do agronegócio, que se difunde sobretudo nos anos 2000. De um modo geral, o Censo

Agropecuário de 2017, realizado já no processo de implementação de Ferrovia (FIOL), indica uma concentração da estrutura fundiária nos referidos municípios, com destaque para o município de Correntina, no Oeste baiano, com concentração quase que absoluta da terra, produto do avanço do agronegócio, em que a ferrovia, certamente, vai contribuir com esse processo.

A fim de detalhar melhor a concentração fundiária, selecionamos 3 dos municípios acima: Jequié, no Centro Sul baiano, Correntina no Oeste e Caetité no denominado Sertão produtivo. Consideramos, com base nos dados do Censo agropecuário de 2017, como pequenas propriedades aquelas com até 20 hectares, e as grandes propriedades aquelas com mais 200 hectares. No município de Jequié, os pequenos agricultores com unidades com até 20 hectares são 1851, o equivalente a 69,67% do total de estabelecimentos, mas controlam apenas uma área de 10.656ha, equivalendo apenas a 6,43% da área agricultável do município. No outro extremo, os considerados grandes proprietários compõem apenas 167 estabelecimentos (apenas 6,29% do total), mas controlam 121.30 hectares, ou 73,21% da área agricultável do município, apresentando forte concentração da propriedade fundiária. No município de Caetité, os pequenos agricultores, com unidades de até 20 ha, são 3.680 estabelecimentos, o equivalente a 80,78% o total, mas controlam apenas 19.774 hectares, o correspondente a 28,78% da área agricultável do município. Já os considerados grandes proprietários representam apenas 34 estabelecimentos (0,75% do total), mas controlam 12.551 hectares, ou 18,27% do total da área agricultável do município. Embora nesse caso tenha-se o município com menos concentração fundiária dos 3, é preciso considerar que apenas 34 produtores detêm uma quantidade de terra um pouco menor que os 3.680 pequenos agricultores. No município de Correntina, observa-se uma concentração fundiária fortíssima a absoluta, em que os pequenos agricultores que são de 2.234 estabelecimentos (65,55% do total) controlam apenas 14.126 hectares de terra, ou apenas 1,97% das áreas agricultáveis. No outro extremo, os grandes proprietários são apenas 131 (3,84%), mas controlam uma área de 669.763 ha (ou 93,11% da área agricultável do município).

De um modo geral, os dados apontam para o agravamento da estrutura fundiária, sobretudo pela expansão do agronegócio. Não podemos aferir que a FIOL é determinante nesse processo, mas, seguramente, a ação do Estado, a fim de imobilizar capital para atender aos interesses do agronegócio, vai contribuir nisso. O Censo Agropecuário 2017 já indica o aumento da concentração e, certamente, no próximo Censo, pode-se ter o agravamento desse processo.

Na sequência e em decorrência da concentração fundiária nos municípios pesquisados, tem-se o agravamento da produção desigual do espaço agrário nesses municípios cortados pela FIOL, com o registro de uma série de conflitos fundiários. Dentre esses, há aqueles ligados à implantação da ferrovia e de que forma essa obra promoveu violência, perda parcial ou total da terra e formas de resistência das comunidades que não querem sair de sua terra de trabalho. Para tanto, fizemos o levantamento dos conflitos decorrentes entre camponeses e empresas capitalistas, dentre essas a responsável pela abertura da estrada e implementação dos trilhos da ferrovia, sobretudo no período de 2017-2021, por meio da consulta aos Cadernos Conflitos no Campo, uma publicação da Comissão Pastoral da Terra (CPT). Os dados foram sistematizados no Quadro 1 a seguir.

Quadro 01: Áreas de Conflito fundiário de alguns municípios baianos pelos quais passa a FIOL, 2017-2021

Municípios	Área (ha)	Famílias Afetadas	Nome do Conflito	Total de Conflitos/BA (Ano)	Ano
Ilhéus/ Una/ Buerarema		130	Serra do Padeiro/Povo Tupinambá	97	2017
Correntina	8000	29	Capão do Modesto	97	2017
Correntina	12000	32	Fecho de Pasto da Vereda da Felicidade/Com. Silvânia/São Francisco/Cobra Verde/Cerco/Faz. Sta. Tereza	97	2017
Caetitê		43	Com. Curral Velho/Fiol	97	2017
Caetitê		120	Com. Serragem/Fiol	97	2017
Caetitê		80	Com. Curral Velho/Fiol	86	2018
Caetitê		35	Com. Quilombola Lagoa de Fora	86	2018
Caetitê		120	Com. Serragem/Fiol	86	2018
Correntina	8031	53	Fecho de Pasto de Porco Guará e Pombas/Com. Matão/ Garrotes/ Brejo dos Aflitos/Cabeceira Grande	86	2018
Correntina	8000	50	Fecho de Pasto Capão do Modesto	86	2018
Correntina	12000	42	Fecho do Pasto da Vereda da Felicidade / Com. Silvânia/São Francisco/Cobra Verde/Cerco/Faz.Sta. Tereza	86	2018
Caetitê		80	Caetitê Com. Curral Velho/Fiol	111	2019
Correntina		500	Correntina Comunidade Catolés	111	2019
Correntina	800	50	Correntina Fecho de Pasto Capão do Modesto	111	2019
Correntina	14000	200	Comunidade Brejo Verde	111	2019
Ilhéus	20	15	Morada dos Pássaros/Região do Parque de Olivença	111	2019
Ilhéus/ Una/ Buerarema		130	Serra do Padeiro/Povo Tupinambá	111	2019
Caetitê		80	Com. Curral Velho/Fiol	109	2020
Correntina	1200	40	Fecho de Pasto da Vereda da Felicidade/Com. Silvânia/São	109	2020

			Francisco/Cobra Verde/Cerco/Faz. Sta. Tereza		
Correntina	8031	43	Fecho de Pasto de Porcos Guará e Pombas/Com. Matão/Garrotes/Brejo dos Aflitos/Cabeceira Grande	109	2020
Caetitê		80	Com. Curral Velho	107	2021
Caetitê		120	Caetitê Com. Serragem/Fiol	107	2021
Correntina	12000	40	Fecho de Pasto da Vereda da Felicidade/Com. Silvânia/São Francisco/Cobra Verde/Cerco/Faz. Sta. Tereza	107	2021
Correntina	8000	30	Correntina Fecho de Pasto Capão do Modesto	107	2021
Correntina	8031	53	Fecho de Pasto de Porcos Guará e Pombas/Com. Matão/Garrotes/ Brejo dos Aflitos/Cabeceira Grande	107	2021
Ilhéus		80	Reg. de Aritaguá/Complexo do Porto Sul	107	2021

Fonte: Cadernos Conflitos no Campo/CPT, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021. Seleccionada e organizada pelos autores.

Conforme já apontado, a expansão do capital promove vários conflitos e fissuras nos territórios em que se implanta, e no caso das ferrovias e seu entorno – que cortam. Vê-se, nos dados dos conflitos levantados pela CPT e organizados por nós no Quadro 1, que predomina o caráter de conflitos entre classes antagônicas. No caso dos conflitos ocasionados pela FIOL, embora essa obra seja estatal, volta-se para atender aos interesses de grandes negócios do setor mineral e de grãos – as *commodities*. Em outros casos, os conflitos se dão entre comunidades camponesas ou povos originários contra classes proprietárias fundiárias e empresas capitalistas, a exemplo da Bamin, que obteve a concessão do Trecho 1 da FIOL e será uma das grandes beneficiárias dessa obra. Também foram identificados conflitos na região de Aritaguá, onde foi construído o Porto Sul, onde se findam os trilhos da FIOL, e cuja continuidade para as *commodities* aqui produzidas chegar ao destino final é o transporte marítimo pelo Oceano Atlântico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo dos resultados que se obtiveram na pesquisa que buscou se debruçar sobre alguns efeitos do avanço do capital no campo – aqui representada pela construção da FIOL, para atender aos interesses das classes proprietárias e controladoras da produção de grãos e extração de minérios, ao longo dos trilhos e seu entorno, referenda-se que esse processo fomenta a valorização dessas terras, a grilagem, inferindo no aumento da concentração fundiária e, portanto, da expropriação do pequenos produtores camponeses.

Ao longo e no entorno dos trilhos da FIOL se efetivam, também e contraditoriamente, diversas formas de resistência, a exemplo dos conflitos levantados pela Comissão Pastoral da

Terra e apresentados nesse artigo no Quadro 1. Importante ressaltar que esses conflitos cadastrados pela CPT se constituem apenas naqueles que são noticiados ou ganham alguma notoriedade, sendo muitos desses sequer identificados. Uma breve pesquisa *on line* permite aferir diversos outros casos e denúncias entre comunidades rurais e a FIOL, e em outros casos isso não ocupa espaço na mídia, mesmo alternativa. Tal fato se dá, sobretudo, pela dispersão de muitas dessas comunidades, ou por não contarem com uma forma de organização social mais efetiva. Quando esses registros ocorrem, as queixas vão desde rachaduras nas casas, poluições, adoecimentos, perda de parte ou da totalidade da terra de trabalho, expropriações, impedimentos de acesso a um recurso hídrico próximo, até mortes decorrentes de adoecimentos ligados diretamente à construção da obra. Mas a realidade concreta também aponta, em outras comunidades, para as formas de organização e resistência dessas, junto a movimentos e organizações sociais, a exemplo da atuação do MAM e da CPT.

Nas pesquisas a que se teve acesso, algumas vinculadas ao nosso grupo de pesquisa, como: Silva (*et al.*), do ano de 2013, Oliveira (2019) e Silva (2022), os conflitos se concentram, sobretudo, no Trecho 1 da ferrovia (que se encontra em estágio mais avançado da construção, com 80% construído), em municípios como Tanhaçu, Caetité, Pindaí e Bom Jesus da Lapa; o que não quer dizer que não ocorram nos outros trechos. Já a intervenção e participação do Estado no Trecho 2 da ferrovia, através do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e de outras estruturas estatais, representam as demandas concretas dos “trilhos da ferrovia” chegarem às grandes áreas produtoras de grãos do agronegócio, para que essas *commodities* possam chegar aos mercados finais, sobretudo China, Estados Unidos e mercados europeus. São nessas áreas onde se registram significativos processos de grilagem, como evidenciado por estudo realizado pela Associação dos Advogados dos Trabalhadores Rurais (2017), bem como de casos de trabalho escravo, como evidenciam os Cadernos Conflitos no Campo, aqui já referenciados, e a tese de Santana (2022).

No que se refere mais especificamente à concentração fundiária, ressalta-se que o longo período na coleta de dados oficiais sobre o tema dificulta um acompanhamento mais sistemático sobre o assunto, e embora o último dado seja de 2017, denúncias trazidas por grupos de pesquisa e pela mídia, a exemplo das constantes denúncias de grilagem de terra (Menegassi, 2020), dão indícios de que a realidade da concentração fundiária tende a se agravar.

Assim, o capital se expande no campo brasileiro e fomenta seu projeto de desenvolvimento, deixando um rastro de concentração fundiária, grilagem de terras, conflitos

por terra, expropriação e violência; mas o campesinato sempre resiste. O campo (e a cidade) serão sempre expressão da luta de classes.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO DOS ADVOGADOS DOS TRABALHADORES RURAIS NO ESTADO DA BAHIA. (Org.). **No rastro da grilagem. Formas jurídicas da grilagem contemporânea**. 1ª Edição. Salvador: AATR-BA, 2017.

ALMEIDA, M. C. C; SOUZA, S. T; SANTANA, M. R C. O traçado da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e os impactos sócio-espaciais no município de Tanhaçu-BA. In: **Anais do VIII Encontro Baiano de Geografia e X Semana de Geografia da UESB**. Vitória da Conquista/BA, 2010.

FÉLIX, I. M. C. S. **As marcas da Ferrovia nos limites das mediações Estado e Capital no circuito da demanda da produção e distribuição espacial**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão/SE, 2019.

HARVEY, D. **A produção capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. O espaço como palavra chave. **GEOgraphia**. Vol. 14, n. 28. Rio de Janeiro: UFF, 2013.

IBGE. **Censo Agropecuário de 2006**, 2006.

IBGE. **Censo Agropecuário de 2017**, 2017.

LEFEBVRE, H. **La Produccion de L'espace**. Paris: Antropos, 1974.

MARTINS, J. de S. **Os Camponeses e a Política no Brasil**. São Paulo: Vozes, 1981.

MARX, K. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004.

MENEGASSI, D. Grileiros já tomaram quase 12 milhões de hectares de florestas públicas na Amazônia. **((O)Eco)**. Domingo, 28 de julho de 2020.

MESZÁROS, I. **Para além do capital**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002.

MITIDIERO JUNIOR, M. A. Ataques aos direitos dos povos do campo. In: **Cadernos conflitos no campo 2015**. CPT Nacional, Goiânia, 2016.

MITIDIERO JUNIOR, M. A; GOLDFARB, Y. **O agro não é tech, não é pop e muito menos tudo**. Associação Brasileira de Reforma Agrária (ABRA), 2021.

OLIVEIRA, F. R. **A tragédia fáustica do capital no campo: mineração e conflitos por terra e água nas comunidades camponesas de Caetité e Pindaí-Bahia**. Dissertação (Mestrado em

Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Vitória da Conquista/BA, 2019.

PORTOS E NAVIOS. Fiol terá R\$ 365 milhões para engenharia no trecho entre Barreiras e Caetité (BA). Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/fiol-2-tera-r-365-milhoes-para-engenharia-no-trecho-entre-barreiras-e-caetite-ba>

SANTANA, A. A. Cativeiros do agronegócio no campo brasileiro: uma análise da escravidão contemporânea a partir do Oeste da Bahia. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão/SE, 2022.

SILVA, E. V. da; FIALHO, A. F; NOVAIS, W. P. S. de; SANTOS, J. R. D dos; SOUZA, S. T. A construção da FIOL em Tanhaçu/BA: das políticas de (des)envolvimento do Estado e territorialização do capital à desapropriação do campesinato. In: CONCEIÇÃO, A. L; SOUZA, R. A D de. (Org.). **O Capital e a ocupação de terras/territórios.** São Cristóvão: Editora UFS, 2013.

SILVA, T. S. Relação sociedade-trabalho-natureza no movimento de expansão do capital no campo: a territorialização da FIOL no município de Bom Jesus da Lapa-BA. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Vitória da Conquista/BA, 2022.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, S. T; CONCEIÇÃO, A. L. Avanço do capital e barbárie societal no campo brasileiro. **Revista Geopauta.** Vol. 3, n. 3, 2019.

THOMAZ JUNIOR, A. Reestruturação produtiva do capital no campo, no século XXI, e os desafios para o trabalho. **Revista Pegada.** V. 5, n. 1 e 2, 2004.

NOTAS

ⁱ A FIOL (EF-334) foi outorgada à Valec por meio da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

ⁱⁱ O Golpe de 2016 se consolidou em uma aliança entre setores do capital e parcelas da elite brasileira, contando com participação significativa da denominada Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), o “setor dos ruralistas”, que conta com uma grande bancada, tanto na Câmara quanto no Senado Federal, como vêm demonstrando as pesquisas realizadas por Mitidiero Jr. (2016). Após a destituição da Presidenta democraticamente eleita para seu segundo mandato (2014-2018), este teve continuidade com o vice-presidente Michel Temer (2016-2018) de viés mais conservador. A recomposição das forças reacionárias leva, na sequência, à eleição de um governo de extrema direita, com Jair Bolsonaro e o General Hamilton Mourão (2019-2022), que mergulhou o país em um tempo de obscurantismo, profascismo, *fake news* e negacionismo. No campo, os 4 anos de Governo Bolsonaro representaram a expressão maior da barbárie societal, com crescimento dos conflitos, grilagem de terras, desmatamento e concentração da propriedade fundiária (Souza e Conceição, 2019), além da perseguição e criminalização aos movimentos sociais e entidades da luta social.

ⁱⁱⁱ Conforme definição da obra na página oficial do Governo Federal.

^{iv} <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-334ba-ferrovia-de-integracao-oeste-lest-fiol>.

^v <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-334ba-ferrovia-de-integracao-oeste-lest-fiol>.

^{vi} <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-334ba-ferrovia-de-integracao-oeste-lest-fiol>

^{vii} Empresa do Grupo *Eurasian Resources Group* (ERG), uma gigante do ramo da extração mineral que opera em Caetité e região, leia-se, “a raposa que passa a controlar o galinheiro”.