

# CIRCULAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO TERRITÓRIO: OS TRANSPORTES NO PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL “PIAUI 2050”

Simone Rodrigues da Silva  
Universidade Federal do Ceará (UFC)  
simone1989simone@gmail.com

Carlos Rerisson Rocha da Costa  
Universidade Estadual do Piauí (UESPI)  
rerissoncosta@ccm.uespi.br

**Resumo:** O artigo apresenta uma análise sobre as propostas presentes no Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí, também denominado “Piauí 2050”, quanto aos transportes e à circulação, buscando destacar os investimentos e obras previstas e as articulações entre a circulação e as atividades econômicas consideradas estratégicas no referido plano. A pesquisa foi desenvolvida a partir de fontes documentais e bibliográficas, sobretudo pautada nas análises dos volumes que compõem o processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Estado do Piauí - Piauí 2050. A análise aponta que os transportes são tratados como fundamentais para a consecução da proposta apresentada para esse Piauí do futuro, uma vez que se articula diretamente às diferentes formas de exploração do território priorizadas.

**Palavras-chave:** circulação; transporte; território.

## CIRCULATION AND EXPLORATION OF THE TERRITORY: THE TRANSPORT IN THE SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT PLAN “PIAUI 2050”

**Abstract:** The article presents an analysis of the proposals in Piauí’s Sustainable Economic Development Plan, also known as “Piauí 2050”, in terms of transportation and circulation, seeking to highlight the investments and works planned and the links between circulation and the economic activities considered strategic in the plan. The research was carried out using documentary and bibliographic sources, mainly based on analysis of the volumes that make up the process of drawing up the Sustainable Economic Development Plan for the State of Piauí - Piauí 2050. The analysis shows that transport is treated as fundamental to achieving the proposal put forward for the Piauí of the future, since it is directly linked to the different forms of territorial exploitation prioritized.

**Keywords:** circulation; transport; territory.

## INTRODUÇÃO

No contexto do chamado *boom* das *commodities*, em que matérias primas e recursos energéticos passaram por significativa alta de preços no início do século XXI, o governo do estado do Piauí propôs um conjunto de estratégias para ocupar uma nova posição na Divisão Internacional do Trabalho, colocando-se como um campo aberto para investimentos que garantissem a exploração de suas terras agricultáveis, seus recursos minerais e fontes de energia. Para isso, propôs, já na segunda década do século XXI o Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí – PDES/PI, também denominado de “Piauí 2050”.

A partir da segunda metade do século XX, processos de modernização dos territórios periféricos abriram países latino-americanos, africanos e asiáticos a dinâmicas produtivas que envolvem grande volume de capitais e investimentos em infraestruturas físicas e sociais de longa duração, tendo como aporte substancial a ação do Estado e, mais tarde, a atração de capitais estrangeiros interessados, sobretudo, na exploração de bens da natureza, que passam a ter a periferia do capitalismo como uma espécie de grande celeiro.

É nesse contexto que regiões periféricas se destacam enquanto possibilidades para a manutenção da acumulação de capital, como é o caso do estado do Piauí, que tem buscado se inserir nesse projeto de modernização do território, assumindo o Poder Público um papel de destaque em tal processo. O Estado atua, em primeiro momento, produzindo variados instrumentos de planejamento que cumprem um papel de atração de investimentos, desde os planos setoriais aos mais gerais, que carregam em si uma oferta do território para exploração e incluem uma preparação material e normativa para isso.

Nesse sentido, no Piauí, destaca-se como instrumento de planejamento atual o Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí – PDES/PI “Piauí 2050”. No referido plano, o governo estadual estabelece estratégias e prevê medidas que redefinam o território para o funcionamento das dinâmicas eleitas como prioritárias diante dos interesses do Estado (e suas alianças com o capital privado). Elaborado para um horizonte temporal de 35 anos (2015-2050), o referido plano é apresentado como um documento capaz de “entregar

às gerações futuras um estudo que revele as grandes oportunidades e potencialidades existentes hoje no estado” (Piauí, 2015a, p. 20). Para isso, o Plano define as medidas necessárias para a adequação da materialidade do território para tais explorações previstas, tendo peso considerável aí a logística, os transportes e a circulação de maneira geral.

No presente artigo, propomos a analisar as propostas quanto aos transportes e à circulação presentes no Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí - “Piauí 2050”, evidenciando sua centralidade nas estratégias de exploração do território pautadas pelo poder público estadual. Nesse sentido, busca-se apresentar o “Piauí 2050”, destacando os investimentos e obras relacionadas à circulação e suas articulações com as atividades econômicas consideradas estratégicas no referido plano, permitindo refletir sobre o tratamento dado aos transportes e à circulação, o que evidencia a centralidade da circulação para o planejamento territorial.

Para tanto, o trabalho encontra-se organizado em três seções: . A primeira intitulada: *Território e Circulação: da modernização à exploração*, em que se discute o papel da circulação e dos transportes na dinâmica dos territórios, o que coloca os transportes no centro do ordenamento territorial que tem posto em curso a repetição de velhas formas de exploração dos lugares, agora sob a nova roupagem da sustentabilidade. Em seguida, na seção *O Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí – PDES-PI: qual o Piauí para 2050?*, apresenta-se brevemente a proposta do plano, contextualizando-o. Por fim, na seção *Os Transportes no Piauí 2050: circular é preciso*, apresentamos as propostas do Piauí 2050 relacionadas aos transportes e à circulação no estado, conectando projetos e investimentos às formas prioritárias de exploração do território, o que aponta a circulação como elemento fundamental para o modelo de exploração proposto para o Piauí.

## **TERRITÓRIO E CIRCULAÇÃO: DA MODERNIZAÇÃO À EXPLORAÇÃO**

Os transportes têm se constituído como fator importante na explicação sobre a distribuição das atividades produtivas, do povoamento, do uso do solo, além das próprias condições socioeconômicas e dos espaços em que estão inseridos, tendo assim destacado

papel na estruturação dos territórios e em seus múltiplos usos. A circulação “expressa a necessidade de realização contínua e circular dos interesses e das necessidades dos indivíduos e, sobretudo, do capital no espaço” (Silveira, 2011, p. 26). Há, assim, constante exigência de adequação dos transportes às dinâmicas instaladas nos territórios, o que dá maior importância aos estudos que visem compreender as transformações territoriais e suas relações com os sistemas de transporte.

Com os progressos técnicos e científicos dos últimos séculos se impulsiona-se a superação de barreiras espaciais e temporais às ações humanas, sobretudo a partir do aprimoramento das formas de transportes, passando a necessidade de circulação a ser considerada fundamental para a organização social e econômica. Observamos na história significativas transformações nos meios de transporte, ligadas principalmente às dinâmicas produtivas. Tais transformações modificaram as formas de se deslocar pelo espaço, produzindo uma dinâmica complexa entre os transportes e a organização e estruturação dos territórios (Gomes, 2013).

Os avanços técnicos nos transportes possibilitaram a difusão das bases do mundo moderno e do modo de produção capitalista, incitando a aceleração no deslocamento de mercadorias, viabilizando a expansão da industrialização e, assim, impulsionando a própria expansão desse modo de produção para diversas partes do mundo. As transformações técnicas, compreendidas a partir dos sistemas de objetos e dos sistemas de ações (Santos, 2008 [colocar ano da 1ª edição, neste caso, 1996]), dão novos significados ao espaço, reconfigurando e produzindo sua materialidade. Desta forma, os avanços técnicos nos meios de transporte tecem no espaço relações de poder entre distintos agentes, configurando uma rede de relações e contribuindo para a formação dos territórios (Arroyo, 2015).

A circulação está intimamente ligada à base do modo de produção capitalista, como um requisito necessário ao seu desenvolvimento, fomentando a busca interminável por mais velocidade e fluidez para suprir a necessidade de acumulação de capital dos agentes dominantes (Blanco, 2015). Uma vez que a circulação é considerada um dos componentes centrais do processo de acumulação de capital, onde o tempo de circulação interfere diretamente nos custos da produção, nos preços finais das mercadorias e no consumo e

onde a extração do mais-valor se realiza, os custos da circulação se tornam cruciais para a expansão geográfica do capital.

Harvey (2005, p. 50) ressalta que “qualquer redução no tempo de circulação aumenta a produção de excedente e intensifica o processo de acumulação”. Para isso é preciso mais velocidade no processo produtivo e no transporte das mercadorias, para que seja possível que a distância espacial se contraia em relação ao tempo, minimizando o “período de perambulação das mercadorias”.

Para atender aos novos padrões dos sistemas produtivos os transportes estão em constante aperfeiçoamento. “O sistema de circulação passou por forte modernização no que tange o acondicionamento, o manuseio, a estocagem, a transferência e a movimentação de mercadorias para atender as novas lógicas da competição global” (Silveira, 2011, p. 60).

As redes de circulação participam diretamente na organização e estruturação do território, passando a ser cruciais para a expansão das fronteiras de produção. Nesse contexto, informar e transportar são consideradas funções fundamentais para a realização efetiva da apropriação do território (Raffestin, 1993; Blanco, 2015). Daí emergem projetos políticos e econômicos com o intuito de viabilizar a concreção de infraestruturas de circulação e informação, proporcionando tanto a implantação quanto o controle dos fluxos no território. Os territórios com melhores infraestruturas passam a ser considerados aptos para o processo produtivo, ocasionando a disputa entre as empresas (Arroyo, 2015). Busca-se então dotar os territórios de infraestruturas que viabilizem o transporte e a troca de informações necessárias para a produção, sendo esse processo tratado como parte da modernização dos territórios.

A inserção de novas infraestruturas de transporte, como rodovias ou ferrovias, portos ou aeroportos, altera não só a materialidade do território, por sua presença física, mas incide diretamente sobre as possibilidades de exploração do território, impulsionando novas ações, envolvendo novos sujeitos, reconfigurando relações sociais e políticas.

É nesta dinâmica que se dá o conjunto de transformações territoriais tratadas como modernização pelos Estados da periferia do capitalismo, que buscam dotar seus territórios das condições necessárias para exploração. É nessa posição que tem se colocado o Piauí a

partir da primeira década do século XXI, quando é elaborado um conjunto de estratégias para reposicionar o estado na divisão internacional do trabalho, colocando-se como uma periferia aberta à exploração dos bens da natureza, transformando-os em mercadorias atrativas num contexto de crise.

## **O PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL DO PIAUÍ – PDES-PI: QUAL O PIAUÍ PARA 2050?**

Os progressos científicos e técnicos, somados às diversas possibilidades de circulação de informações e mercadorias pelo espaço, vêm criando condições materiais e imateriais para que os lugares se especializem. Nesse processo, cada parcela do território nacional é convocada para pôr à disposição aptidões específicas para a produção, passando muitas vezes por transformações exigidas pelas necessidades de fluidez. No Brasil, busca-se estabelecer nesse contexto um reposicionamento na divisão territorial do trabalho, por meio da ocupação de áreas periféricas e da reestruturação de regiões já ocupadas (Santos e Silveira, 2008).

Trata-se de uma dinâmica de descentralização produtiva pela qual passa o território brasileiro a partir de meados do século XX, como esclarecem Santos e Silveira (2008). É nesse processo que chega ao cerrado piauiense a modernização da agricultura, sendo atingindo pela expansão da fronteira agrícola que avança sobre as regiões Norte e Nordeste do país, ligada principalmente à cultura da soja.

Nos fins do século XX e primeiros anos do século XXI o agronegócio da soja avança em sua territorialização no Piauí, a partir de ações desenvolvidas pela iniciativa privada e pelo governo do estado a favor de tal atividade, com a disponibilização de créditos, a transferência de terras públicas a preços irrisórios para produtores e empresas e a busca pela instalação de infraestruturas básicas que atendam as necessidades do escoamento da produção estadual, impulsionando assim a ampliação da produção para outras localidades do estado (Leal, 2013). Desde então, instala-se forte pressão da iniciativa privada para que o Estado desenvolva políticas de incentivo, sobretudo vinculadas ao melhoramento das

infraestruturas de transporte e logística, entre outras consideradas capazes de diminuir os custos da produção.

O governo do estado passa então a atuar no atendimento das pressões da iniciativa privada, buscando garantir melhores condições e competitividade para os produtores que aqui realizarem investimentos, sob o argumento da elevação nas arrecadações.

Conforme Leite e Rodrigues (2024), na primeira década do século XXI registrou-se um superciclo das *commodities*, que passou a ser chamado de *boom* das *commodities*, caracterizado como um período marcado pela elevação dos preços das *commodities* minerais, agrícolas e insumos energéticos, o que repercutiu nas economias das regiões produtoras destas mercadorias, incluindo o Brasil. Segundo os autores,

O *boom*, iniciado em 2002 tem características de ser mais intenso (maiores elevações nos preços) e mais extenso (maior período de observância). No caso brasileiro, os grupos de *commodities* agrícolas, minerais (ou metálicas como sugerem alguns textos) e energéticas apresentaram substanciais elevações nos preços. Essa elevação teve uma breve interrupção em decorrência da crise do subprime em 2008 e das consequências de dois eventos climáticos (El Niño de 2004 e El Niño de 2009). Ainda assim, os efeitos do *boom* das *commodities* puderam ser observados até meados da segunda década do século XXI (Leite; Rodrigues, 2024, p. 4).

Entre os principais fatores para que se instalasse esse processo, destaca-se a crescente demanda chinesa por estes produtos, derivada de sua elevada taxa de crescimento da economia desde os anos 1990, com importante destaque para as *commodities* minerais e agrícolas (Wanderley, 2017; Leite; Rodrigues, 2024). Silva (2023) ressalta ainda o papel do dinamismo econômicos dos demais países do BRICS (Brasil, Rússia, Índia e África do Sul, além da China), que aumentou a demanda real por minérios.

Tal conjuntura leva o governo do estado do Piauí a propor o Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável, o "Piauí 2050". O Plano foi elaborado pela empresa Diagonal Transformação de Territórios, contratada pela Fundação Cepro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí<sup>1</sup>, tendo como horizonte temporal o intervalo de 35

---

<sup>1</sup> Atualmente a então Fundação encontra-se vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento do Piauí e passou a ser denominada como Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais e Planejamento Participativo – CEPRO.

anos (2015-2050), com o intuito de inserir o Piauí no “ciclo de desenvolvimento do Nordeste e do Brasil (Piauí, 2015a, p. 20). O Plano traz em si uma “visão de futuro para o Piauí” a partir das possibilidades de desenvolvimento para o estado, entendidas a partir de um conjunto de opções para a exploração do território, chamadas de “segmentos prioritários”.

Tal estratégia, para além de se situar na esteira das estratégias de desenvolvimento arquitetadas pelo planejamento estatal, insere-se no contexto do *Boom* das *Commodities*, o que impulsionou um processo de busca por bens da natureza para comercialização, transformando-os em mercadoria, incluindo produtos agrícolas, minerais e fontes energéticas. Apesar dessa tendência se instalar desde o início do século XXI, é a partir da crise de 2007-2008 que isso se agudiza, já que ~~se passa a ter~~ emerge uma demanda criada por grandes projetos de infraestrutura e pela intensificação da urbanização, sobretudo na China, como estratégia de produção de uma solução espacial para a crise então instalada (Silva, 2023; Wanderley, 2017).

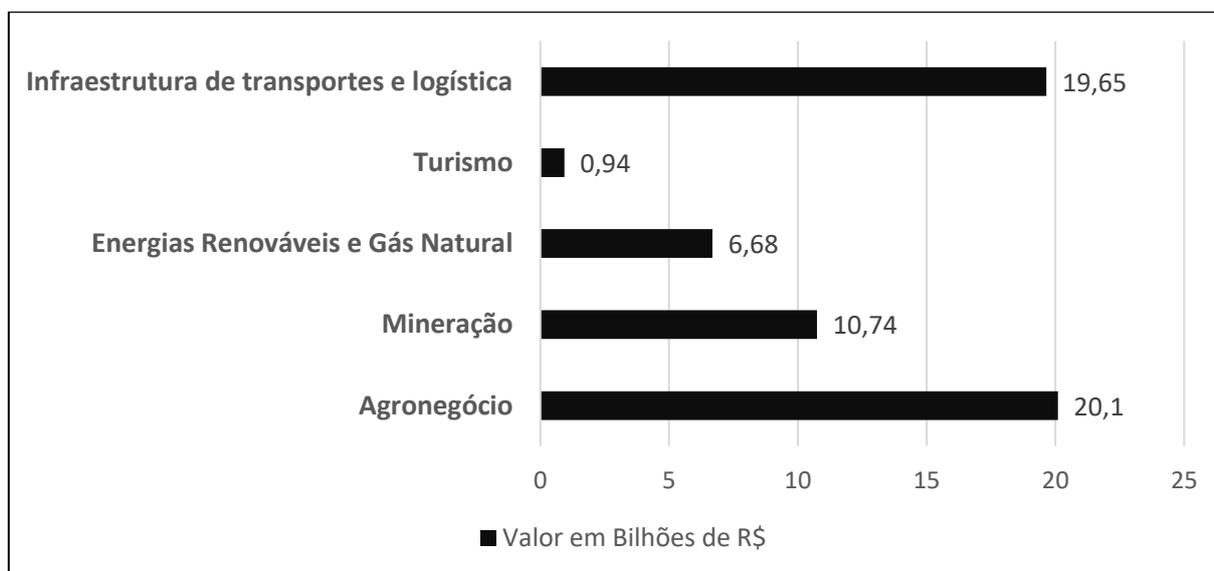
Para Mitidiero Junior (2016, p. 20), nessa conjuntura “a geografia dos recursos naturais planetária aponta a América Latina e a África como territórios estratégicos à alocação (e invasão) do grande capital multinacional”. Segundo o autor, o agronegócio e seus derivados, como a mineração e a geração de energia, “tendem a abocanhar os derradeiros elementos de gratuidade da natureza e elevar ao máximo possível o valor da natureza já privatizada” (Mitidiero Junior, 2016, p. 22).

É esse o contexto em que o Plano Piauí 2050 se torna o instrumento de divulgação para o Estado, que agora assume o papel de “vendedor de potencialidades agroindustriais, minerais e de infraestrutura e serviços” (Moraes; Moita; Andrade, 2015, p. 18). O Plano apresenta, a partir de seu diagnóstico, as “potencialidades” do estado, elencando recursos existentes e reservas a explorar. Baseado nisso, o estado do Piauí propõe ampliar a abertura de seu território à exploração de recursos naturais ligados a mineração, ao agronegócio e ao setor energético, incentivando a exploração de fontes renováveis ditas alternativas.

Na carteira de projetos do Piauí 2050 se estima o desenvolvimento de projetos envolvendo setores prioritários como o agronegócio (complexos da soja, milho, frango, carne bovina, mel, cana, algodão e frutas), extração mineral, turismo, infraestruturas de transportes e

logística e energias renováveis e não renováveis, com nítida priorização para os investimentos em infraestrutura de transporte e logística, o agronegócio e a mineração, conforme se pode observar na Figura 1.

Figura 1 - Investimentos previstos no "Piauí 2050", em bilhões de R\$



Fonte: Piauí (2015b). Elaboração: Autores (2024).

Busca-se, a partir do Piauí 2050, "ampliar a produção de grãos no cerrado piauiense, melhorar e estabilizar a produtividade e agregar valor na cadeia do agronegócio piauiense" (Piauí, 2015b, p. 59). Além disso, propõe o referido plano "ampliar a exploração de minérios, gerando e agregando valor na cadeia da mineração piauiense" (Piauí, 2015b, p. 80), impulsionando a exploração de minerais metálicos (cobre, ferro, níquel) e não-metálicos (calcário e fosfato), estes voltados para a utilização na agricultura e construção civil.

Busca-se impulsionar a exploração de reservas de amianto, níquel, calcário, caulim, diamante, fosfato, gipsita, manganês, opala e outras pedras ornamentais, assumindo o estado a tarefa de atrair a instalação de projetos bilionários<sup>2</sup> por empresas como a Bemisa, GME4, Investmine minerações, Riverbank Resources Mineração Ltda., Vale S.A e Votorantim Metais, que conduzem projetos como o SRN Mineração e o Planalto Piauí (Costa, 2017).

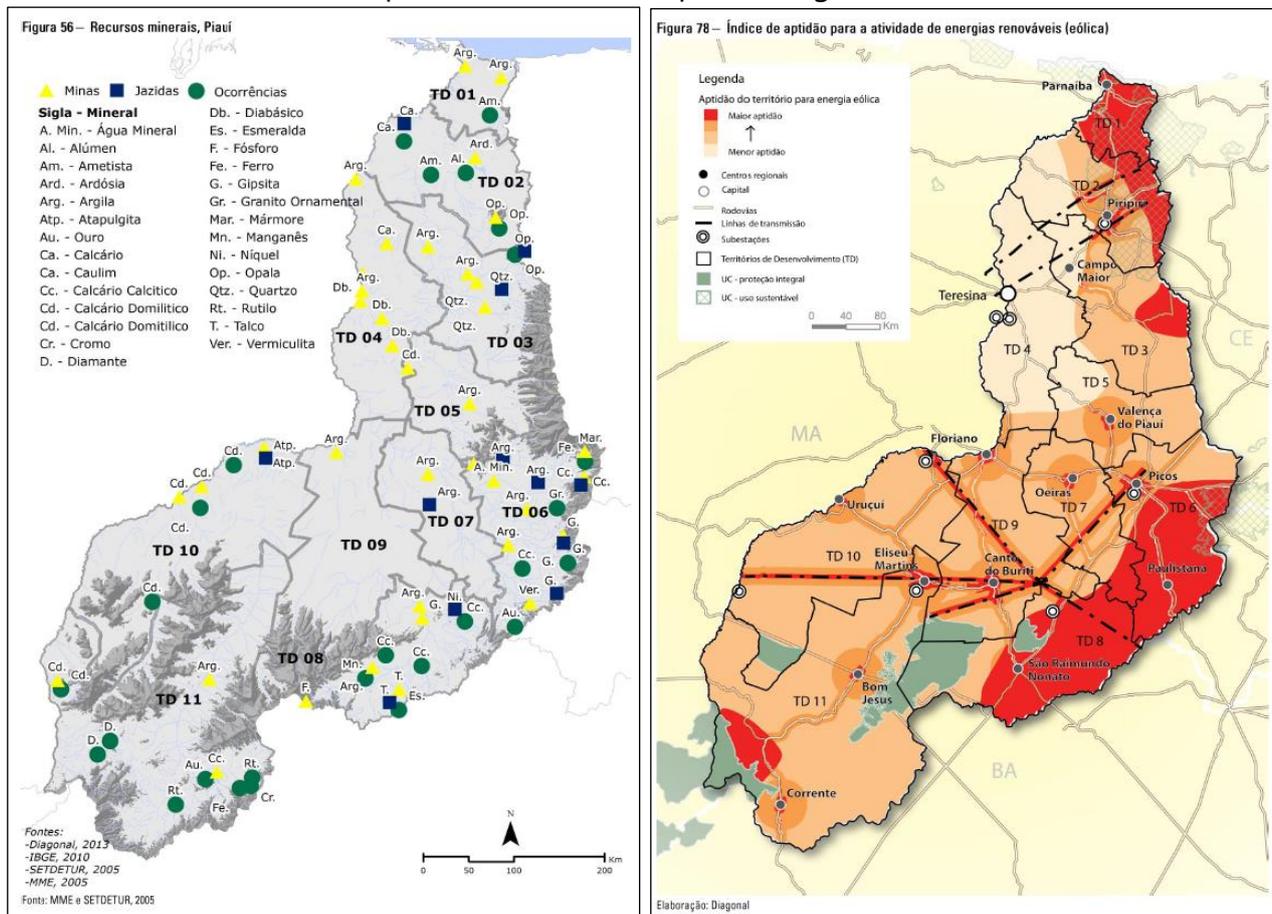
<sup>2</sup> A carteira de negócios que compõe o "Piauí 2050" é composta por 46 projetos, sendo dezessete de mineração.

Embora o agronegócio tenha adquirido expressão no cerrado piauiense desde a década de 1990 (ALVES, 2001; 2009; 2015), segue como prioridade para o governo do estado, que apresenta o Piauí como “a última fronteira agrícola do país”. Os resultados econômicos motivam a articulação estatal na consolidação da região produtiva conhecida como MATOPIBA, também induzindo a implantação de novos projetos no estado.

A geração de energia elétrica, que ao mesmo tempo é viabilizadora de novos empreendimentos e se constitui em novas possibilidades de investimento para o capital nacional e internacional na periferia, aparece com destacada importância estratégica no plano. Se destacam os complexos de energia eólica e fotovoltaica instalados e em instalação no estado, também com investimentos bilionários.

Todas essas possibilidades de exploração do território do Piauí são apresentadas fartamente com o uso da linguagem cartográfica, o que compõe um cardápio de lugares e serem apropriados (ou expropriados) pelo capital nacional e internacional. São “mapas de oportunidades de investimento”, localizando as riquezas disponíveis ou indicando as “aptidões” do território (Figura 2), utilizando-se daquilo que Moraes (2005) chamou de ideologias geográficas, ao naturalizar o que, de fato, é fruto de um conjunto de opções políticas.

Figura 2 - Mapas do “Piauí 2050” representando recursos minerais e “aptidão do território” para energia eólica



Fonte: Piauí (2015b).

Todas essas atividades propostas exigem uma materialidade do território que permita a circulação de novos fluxos, cobrando do Estado investimentos em infraestrutura de transporte e logística. Nesse sentido, o “Piauí 2050” prevê uma série de investimentos em infraestrutura de circulação que “preparam” o território do Piauí para a exploração, a exemplo da construção da ferrovia Nova Transnordestina, considerada fundamental para a efetivação dos projetos de exploração mineral no sudoeste do estado, ou da construção de rodovias dedicadas ao escoamento da produção de grãos, como a Rodovia Transcerrados (PI-392). Parte dessas infraestruturas têm sido instalada nesses quase 10 anos, desde a publicação do plano. O Estado assume então, no plano em tela, que a circulação e os transportes possuem certa centralidade na construção do Piauí almejado para o fim da primeira metade do século XXI.

## OS TRANSPORTES NO PIAUÍ 2050: CIRCULAR É PRECISO

A expansão da exploração mineral, a ampliação dos investimentos no agronegócio ou o desenvolvimento do turismo no estado do Piauí exigem investimentos em infraestruturas de transporte e logística, mobilizando ações tanto do governo do estado quanto da União. A infraestrutura aparece nos diagnósticos do plano como uma das lacunas do Piauí, estando o estado em condição desfavorável no cenário regional. A infraestrutura existente, além de limitada possui certa concentração territorial. É a partir dessa necessidade que se busca dotar o território de melhor fluidez, instalando meios de circulação de informações e mercadorias, articulando melhor as regiões produtoras com o resto do país, atendendo as demandas do mercado nacional e internacional.

No Piauí 2050, o segmento de infraestruturas de transporte e logística é dividido em “dois grades propósitos”: um primeiro voltado a dar suporte para os demais segmentos considerados estratégicos, “com destaque para agronegócios, mineração, energia e turismo”, e um segundo voltado para dotar o estado de uma “rede integrada de infraestrutura de transporte e logística” (Piauí, 2015b, p. 252). A carteira de negócios desse segmento tem como objetivo “dotar o Piauí de uma integração territorial, especialmente no sentido sul-norte, que permita o estado a atender as condições necessárias para um desenvolvimento sustentável”, focando no desenvolvimento de medidas que viabilizem uma integração entre os modais de transportes em busca de maior fluidez, condição para empreendimentos mais competitivos.

O Estado assume no “Piauí 2050” a centralidade da infraestrutura de transporte e logística, condicionando todas as formas de exploração do território planejadas a efetivação dos investimentos na circulação. O próprio esquema lógico dos projetos propostos, apresentado no Tomo II do referido plano, ilustra essa dependência (Figura 3).

Figura 3 - Esquema lógico dos projetos propostos no “Piauí 2050”

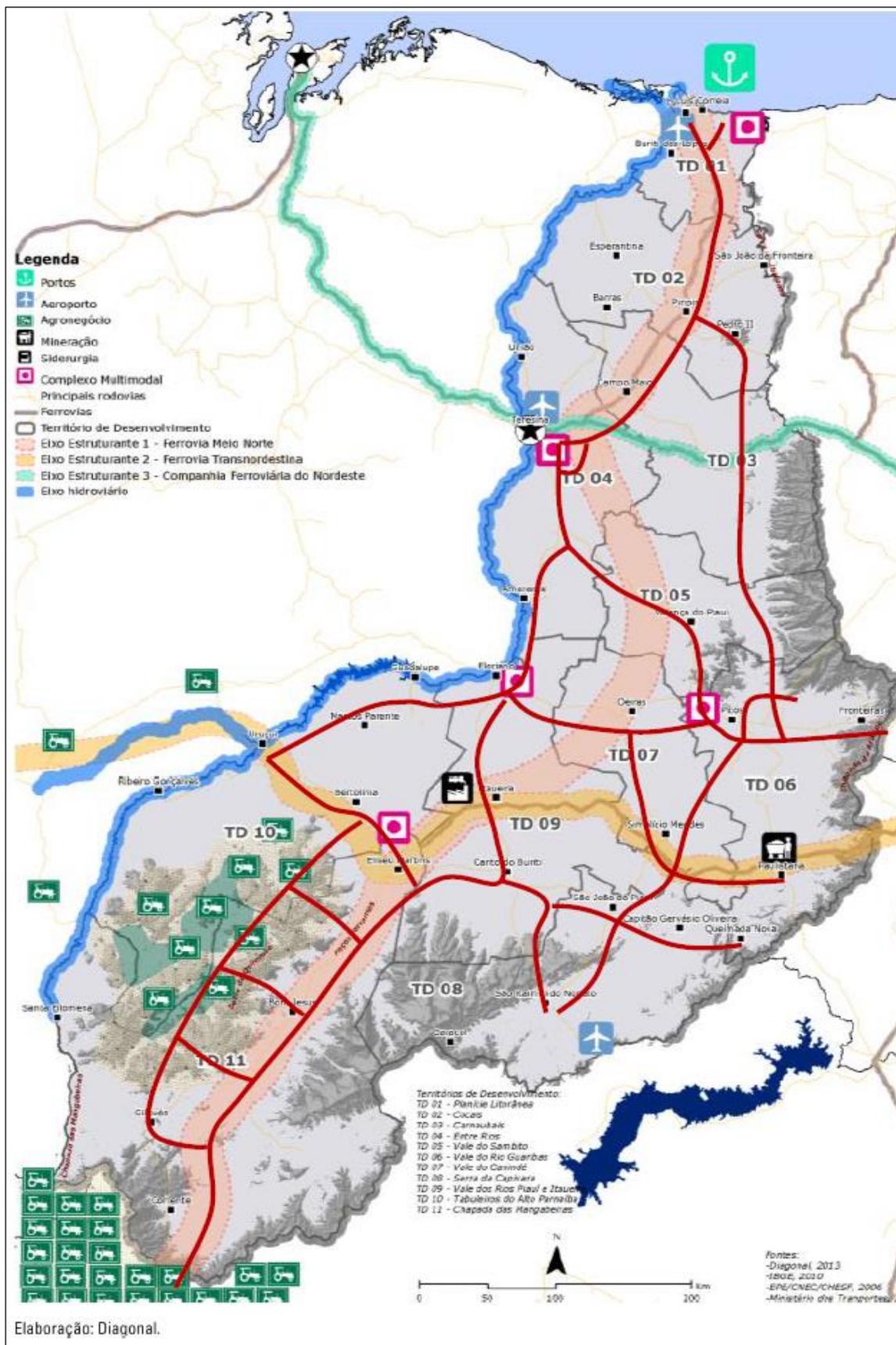


Fonte: Piauí (2015b).

O plano foca em investimentos para a construção de modais considerados ideais para transportar grandes fluxos de cargas pesadas por longas distâncias, tais como a ferrovia e hidrovias, deixando o modal rodoviário apenas destinado ao transporte de pequenas distâncias e pequenos volumes. As propostas elaboradas no “Piauí 2050” buscam manter parâmetros compatíveis com os planos federais (como o Plano Nacional de Transporte e Logística) e estabelecer parcerias público-privadas para o investimento em novas construções, dedicando boa parte da seção sobre Transporte e Logística a apresentar os investimentos e planos federais, como as obras previstas no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e as intervenções previstas no Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT.

O “Piauí 2050” traz propostas que visam o estabelecimento de uma infraestrutura que possibilite comunicação entre os diversos modais de transportes, formando um “corredor, em sentido norte-sul, permitindo estruturar o Piauí a partir de uma ‘coluna vertebral’ que acompanha o desenvolvimento longitudinal do estado”, constituindo-se como um eixo logístico (Piauí, 2015, p. 284). Tal proposta se estruturaria na parte central do território, a partir de uma ferrovia, que ligaria o litoral do Piauí ao município de Barreiras, na Bahia. A partir desse eixo ferroviário, outras conexões se estabeleceriam, tanto com outras ferrovias (como a Ferrovia Transnordestina) quando com outros modais (Figura 4).

Figura 4 - Localização projetos de transporte e logística propostos no "Piauí 2050"



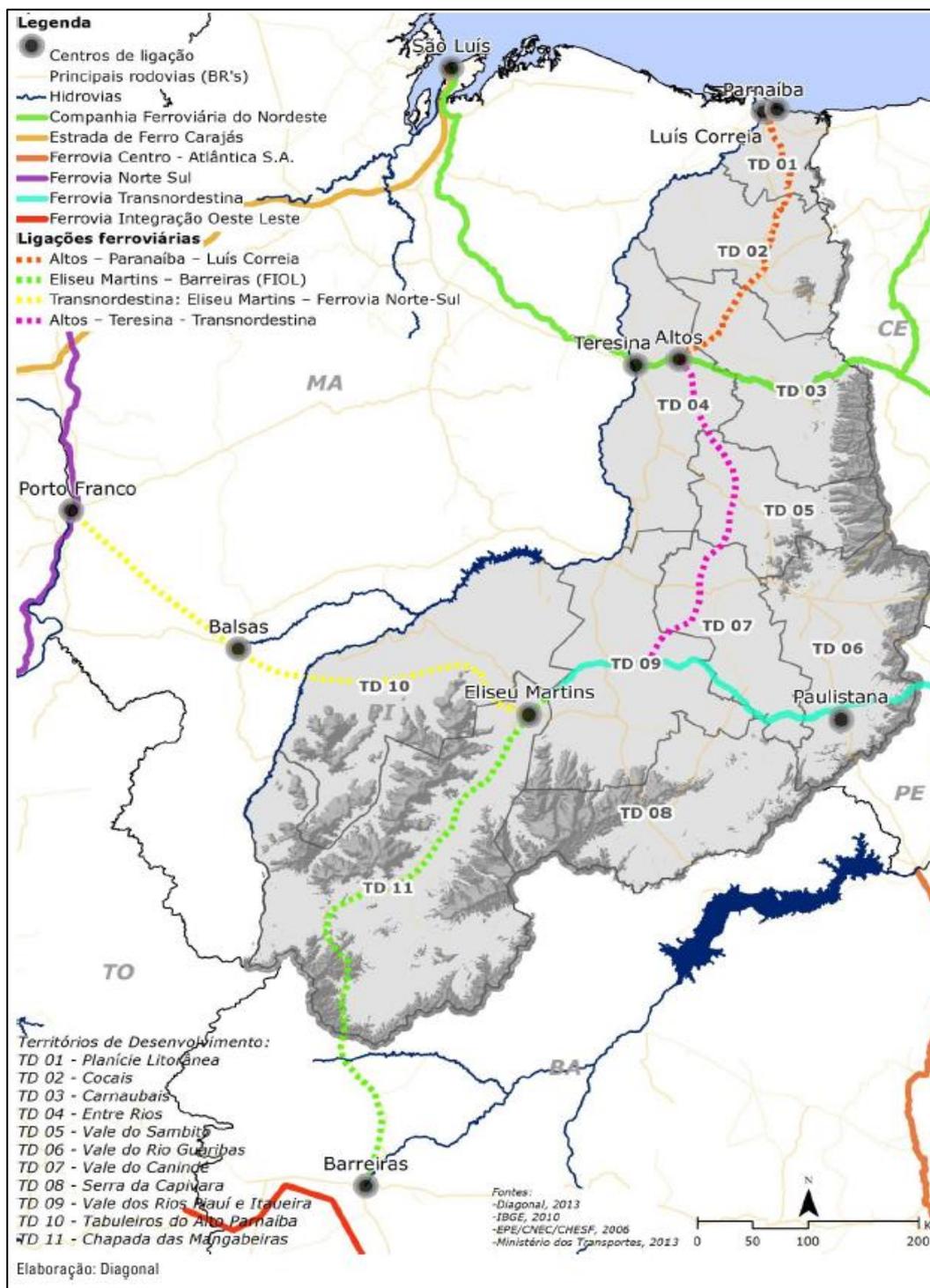
Fonte: Piauí (2015b).

Quanto à infraestrutura portuária, aponta o Porto de Luís Correia e sua área portuária como um dos principais elementos estruturantes no setor de infraestrutura de transportes. Na primeira fase que engloba o porto, está prevista a instalação de um terminal de carga geral e de contêineres. Em uma segunda fase, o projeto contaria com a instalação de um terminal de graneis sólidos e líquidos, podendo acostar grandes navios graneleiros de até 70.000 toneladas de grãos, com calados de ordem dos 14,5 m. Em uma terceira etapa, presume-se a construção de um novo terminal de atracação para graneis sólidos (Piauí, 2015b).

Para o modal ferroviário, destaca-se o projeto de construção da ferrovia do Meio Norte do Brasil, que ligaria o Porto de Luís Correia à Barreiras, na Bahia. Esse eixo permitiria a estruturação longitudinal do território no sentido sul-norte, dividido em três trechos: Altos/Parnaíba/Luís Correia, Altos/Transnordestina e Eliseu Martins/Barreiras, podendo ainda haver uma quarta etapa, ligando a ferrovia Transnordestina, em Eliseu Martins, a ferrovia Norte-Sul (Figura 5). Esses projetos ferroviários são pensados fazendo ligação aos portos secos e a Zona de Processamento e Exportação.

Quanto ao modal rodoviário, o plano traz a proposta da construção de novas vias e o melhoramento, alargamento e duplicação da rede viária atual. Tem-se o intuito de construir anéis viários localizados nos corredores de sentido norte/sul constituídos pelas estradas BR-343, BR-135, BR-020 e BR-316, bem como, no sentido leste/oeste, pelas BR-230, BR-324, BR-325, BR-222 e BR-226, para retirar a circulação de cargas pesadas dos centros urbanos. Além disso, o melhoramento do piso (asfaltos), o alargamento do perfil transversal de rodovias e duplicação de faixas na BR-343 – eixo Teresina/Parnaíba/Luís Correia e do trecho entroncamento entre BR-316 e BR-343 - Teresina/Estaca Zero. Soma-se a esses projetos, a expansão da rodovia Transcerrado (PI-392), com a construção dos trechos Transcerrado/Palmeira do Piauí, trecho Transcerrado/Currais/Bom Jesus e trecho Transcerrado/Serra do Quilombo/BR-135, obra que foi recentemente concluída a partir de concessão à iniciativa privada.

Figura 5 - Ferrovias existente, planejadas e propostas no “Piauí 2050”



Fonte: Piauí (2015b).

O Piauí 2050 aponta para a internacionalização dos aeroportos de Teresina e Parnaíba. Associado a isso, propõe-se a inserção de terminais de cargas desses aeroportos,

dispondo da proximidade de um futuro porto seco em Teresina e da Zona de Processamento e Exportação – ZPE em Parnaíba.

Tais infraestruturas de transporte e logística são pensadas como medidas que visam aparelhar o território de elementos necessários para viabilizar a competitividade (e maior lucratividade) aos setores econômicos. Destaca-se nesse sentido a construção da ferrovia Transnordestina, que figura como uma obra capaz de viabilizar a implantação de grandes projetos de exploração mineral e fomentar possibilidades de escoamento da produção de grãos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Apesar de parte significativa das intervenções previstas no Plano Piauí 2050 ainda estarem longe de se concretizarem, as propostas apresentadas e suas articulações com os segmentos considerados estratégicos pelo Estado demonstram a centralidade dos transportes para a análise da realidade piauiense, do presente e do futuro. A magnitude das obras propostas e de seus impactos são decisivos para a definição de qual o Piauí que se terá em 2050.

O destaque dado a essas infraestruturas reforça a existência de um problema que persiste desde os primórdios da formação territorial do Piauí, relacionado às condições de circulação. Coloca-se o problema da circulação novamente no centro das preocupações, exigindo pesadas intervenções no território para atender as necessidades econômicas. Uma espécie de releitura da famosa frase do poema de Fernando Pessoa: “circular é preciso, viver não é preciso”, já que o capital exige fluidez, velocidade, aceleração.

Nesse processo, o território vai sendo “devassado” outras vezes, por lógicas externas, interesses distantes, que visam apropriar-se dos bens da natureza de um Piauí colocado nas prateleiras do mercado de *commodities*, disponível para quem desejar fazer de seu solo, seus ventos, suas águas (e o que mais for possível) a mercadoria da vez.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, Vicente Eudes Lemos (Org.). *Modernização e regionalização nos cerrados do Centro- Norte do Brasil: Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí e Leste de Tocantins*. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015.
- ALVES, Vicente Eudes Lemos. As novas dinâmicas socioespaciais introduzidas pelo agronegócio nos cerrados da Bahia, Maranhão, Piauí e Tocantins. BERNARDES, Julia Adão; BRANDÃO FILHO, José Bertoldo (Org.) *Geografias da soja II: a territorialidade do capital*. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2009.
- ALVES, Vicente Eudes Lemos. Modernização agropecuária, ruptura e permanência do modo de vida camponês nos cerrados do sul do Piauí. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 77, p. 7-28, 2001.
- ARROYO, Mónica, Redes e Circulação no uso e controle do território. ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015.
- BLANCO, Jorge. Território, Circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: Arroyo, Mónica; Cruz, Rita de Cássia Ariza da. (Org.) *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015.
- COSTA, Carlos Rerisson Rocha da. O Piauí como fronteira: ideologias geográficas e ajuste espacial na periferia do Brasil. Encontro Nacional da ANPEGE – ENANPEGE, XII, *Anais do XII ENANPEGE*, Porto Alegre, 2017.
- GOMES, Patricia Moraes. *Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont*. 2013. 202f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.
- HARVEY, David. *A Produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- LEAL, Manuela Nunes. *Agronegócio da Soja no Piauí: região do fazer produtivo*. 2013. 293f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Sergipe, 2013.
- LEITE, Alexandre Cesar Cunha.; RODRIGUES, Bernardo Salgado. Novo boom das commodities e a crescente participação chinesa na estrutura de comércio exterior do Brasil. *Economia e Sociedade*, v. 33, n. 3, p. e282056, 2024.
- MITIDIERO JUNIOR, Marcos Antonio. Crise do Capital Global, Natureza e Agronegócio. In: RAMOS FILHO, Eraldo da Silva; MITIDIERO JUNIOR, Marcos Antonio; SANTOS, Laiany, Rose Souza (Org.). *Questão agrária e conflitos territoriais*. São Paulo: Outras Expressões, 2016.
- MORAES, Adolfo Martins de; MOITA, Fernanda Almeida; ANDRADE, Maria Egídia Soares. Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Piauí: uma agenda desafio. *Carta CEPRO*, v. 27, n. 1, jul./dez. 2015.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Ideologias Geográficas: espaço, cultura e política no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2005.
- PIAUI. Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí. *Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Estado do Piauí. Tomo I*. 2015a. Disponível em: [http://www.cepro.pi.gov.br/download/201608/CEPRO02\\_5421b8c736.pdf](http://www.cepro.pi.gov.br/download/201608/CEPRO02_5421b8c736.pdf). Acesso em: 20 mar. 2024.

- PIAUI. Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí – CEPRO. *Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável do Estado do Piauí. Tomo II*. 2015b. Disponível em: [http://www.cepro.pi.gov.br/download/201608/CEPRO02\\_19a421fdad.pdf](http://www.cepro.pi.gov.br/download/201608/CEPRO02_19a421fdad.pdf). Acesso em: 20 mar. 2024.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. 4. reimp. São Paulo: Edusp, 2008.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 12. ed. São Paulo: Record, 2008.
- SILVA, Judson Jorge da. *Da condição de periferia na periferia do capital à incorporação da lógica das políticas hegemônicas para o território: análise das estratégias de atração de mega projetos de mineração para o estado do Piauí*. 2023. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pernambuco, 2023.
- SILVA, Simone Rodrigues da. *A ferrovia transnordestina e as transformações territoriais no município de Paulistana - PI*. 2018. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federas do Piauí, Teresina, 2018.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.
- WANDERLEY, L. J. M. Do Boom ao Pós-Boom das commodities: o comportamento do setor mineral no Brasil. *Versos - Textos para Discussão PoEMAS*, 1(1), 1-7, 2017. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/poemas/wp-content/uploads/sites/513/2017/04/Wanderley-2017-Do-Boom-ao-Pós-Boom-das-commodities-versos.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2024.