UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TERRITÓRIO, AMBIENTE E SOCIEDADE

CAIO COÊLHO DE OLIVEIRA

TERRITÓRIO, DIREITOS E ACESSO À JUSTIÇA:
Uma análise do passivo jurídico da implementação da FIOL na Bahia

Salvador -BA
2025

CAIO COÊLHO DE OLIVEIRA

TERRITÓRIO, DIREITOS E ACESSO À JUSTIÇA:

Uma análise do passivo jurídico da implementação da FIOL na Bahia

Tese de doutoramento apresentada ao Programa de Pós-graduação em Território, Ambiente e Sociedade da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Ciências Aplicadas a Dinâmicas Territoriais, de Ambiente e Sociedade.

Orientadora: Prof.ª Dr.ª Silvana Sá de Carvalho

Salvador-BA

2025

Dados de Catalogação na Publicação (CIP)
Ficha Catalográfica. UCSal. Biblioteca Dom Geraldo Magella Agnelo.

O48 Oliveira, Caio Coêlho
Território, direitos e acesso à justiça: uma análise do passivo jurídico da implementação da FIOL na Bahia / Caio Coêlho Oliveira . – Salvador, 2025.
229 f.

Tese (Doutorado) - Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Doutorado em Território, Ambiente e Sociedade.

Orientadora: Profa. Dra. Silvana Sá de Carvalho.

1. Transporte Ferroviário 2. Território 3. Direito 4. Justiça 5. Passivo Jurírico I. Carvalho, Silvana Sá de – Orientadora II. Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação III. Título.

CDU 656.2(813.8)

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
Programa de Pós-graduação em Território, Ambiente e Sociedade.

TERMO DE APROVAÇÃO

CAIO COÊLHO DE OLIVEIRA

"TERRITÓRIO, DIREITOS E ACESSO À JUSTIÇA: Uma análise do passivo jurídico da implementação da FIOL na Bahia".

Tese aprovada como requisito para obtenção do grau de Doutor(a) em Ciências Aplicadas a Dinâmicas Territoriais de Ambiente e Sociedade.

Salvador, 15 de dezembro de 2025.

Banca Examinadora:

gov.br Documento assinado digitalmente
SILVANA SA DE CARVALHO
Data: 16/12/2025 13:06:41-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Silvana Sá De Carvalho (Orientadora – UCSAL)

gov.br Documento assinado digitalmente
LILIANE VASCONCELOS DE JESUS
Data: 30/12/2025 23:54:25-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Liliane Vasconcelos de Jesus (Examinadora Interna – UCSAL)

Pedro de Almeida Vasconcelos (Examinador Interno – UCSAL)

gov.br Documento assinado digitalmente
MICHELINE FLORES PORTO DIAS
Data: 30/12/2025 13:50:49-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Micheline Flôres Porto Dias (Examinadora Externa – UNEB)

gov.br Documento assinado digitalmente
MARA RUTE DOS SANTOS LIMA
Data: 18/12/2025 08:57:21-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Mara Rute dos Santos Lima Hercelin (Examinadora Externa – CAESE)

Dedico à toda ancestralidade que me trouxe até aqui sendo presença viva que pulsa em cada passo que dou, em cada palavra que escrevo. E dedico, também, a toda possibilidade futura em que eu possa ser instrumento de transformação e aperfeiçoamento da humanidade por meio da educação. Que meu caminhar honre o passado e fecunde o porvir.

AGRADECIMENTOS

Aguyjevete. Muito obrigado, de coração, por tudo aquilo que me sustenta: a terra, os ancestrais, os encontros e os caminhos.

Fui forjado por muitas mãos: fruto da construção coletiva de pessoas que, ao longo da trajetória, contribuíram com ensinamentos e vivências. Nesta tese, busquei sistematizar esses acúmulos de modo responsável e comprometido com o rigor científico. Ao longo desses anos, colhi no caminhar: sugestões, palavras de encorajamento, opiniões, desejos, frustrações, afetos, diálogos, debates intensos, bem como pedidos de resgate e de registro. Entre múltiplas migrações, muito foi incorporado às trajetórias imaginárias que compõem o percurso aqui narrado. Sem a participação dessas vozes plurais, nada disso teria sido possível.

Reconheço, acolho e agradeço:

Aos múltiplos sujeitos envolvidos na construção deste trabalho, que participaram ativamente dos debates acadêmicos e científicos travados ao longo da jornada.

À minha madrinha Miriam Cléa, que foi um verdadeiro impulso motor nesta caminhada. Ela foi a primeira a me incentivar a mergulhar no campo dos territórios e das territorialidades, apresentando-me aos conceitos primários que fundamentam esta pesquisa. As primeiras orientações que recebi foram a chave para abrir este processo, e por isso lhe serei eternamente grato.

Aos colegas do Programa de Pós-Graduação em Território, Ambiente e Sociedade (PPGTAS), pela partilha generosa de saberes e pelo acolhimento na Universidade Católica do Salvador (UCSal) — instituição que também passou a ser uma das minhas casas acadêmicas.

Aos professores do PPGTAS, pela palavra certa no momento oportuno, pela solidariedade, paciência e acolhida, especialmente no período de retomada e readaptação após a pandemia. Agradeço pelas formações, cursos e contribuições críticas, sempre fecundas e propulsoras de uma formação verdadeiramente pedagógica.

À rede de pesquisadores vinculados ao Centro de Altos Estudos em Sustentabilidade e Educação (CAESE/CAED), cuja atuação firme e comprometida

tem sido referência na promoção do desenvolvimento sustentável e da responsabilidade social, com foco na educação, inovação e inclusão cultural por meio da Cidadania Global. A cada membro dessa rede, expresso meu profundo respeito e gratidão pela inspiração, pelas trocas e pelos horizontes comuns que seguimos construindo.

Às professoras Márcia Menezes, Rita Carvalho e Deyse Santos, pela partilha dos desafios e pelo acolhimento afetuoso nas incontáveis ligações, sempre dedicadas ao aprimoramento e ao refinamento do texto e das ideias provocadas.

À Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB), pela receptividade e viabilização do meu tirocínio docente.

À comunidade acadêmica da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), que me gestou e ensinou desde os primeiros passos a pulsar de maneira multicampi, convertendo itinerâncias em conexões transformadoras.

Ao corpo técnico-operacional do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB) e do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), pela cordialidade com que me acolheram durante as longas jornadas de pesquisa e levantamento de fontes. Foram horas valiosas de escuta atenta e colaboração responsável que contribuíram decisivamente para o desenvolvimento deste trabalho.

À professora Silvana Sá, que me acolheu como orientando de doutorado. Agradeço profundamente por sua paciência, responsabilidade pedagógica e por ter sido, em tantos momentos, bússola e amparo neste percurso.

À banca examinadora, pelas considerações generosas e rigorosas, que contribuiram para o aprimoramento e a qualificação desta tese em sua etapa final.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB), pelo fomento contínuo à minha formação como pesquisador, desde as primeiras bolsas concedidas na graduação, passando pelo mestrado e, por fim, no doutorado.

À minha família, pelo amor incondicional e pela compreensão diante das ausências e da dedicação exigida pelos estudos.

Por último, aos estudantes verdadeiros legatários dos saberes aqui acumulados, que dão sentido ao propósito de vida que escolhi: ser multiplicador de conhecimento, do litoral às múltiplas interlândias por onde passei e pelas quais ainda retornarei.

Nos vagões do poema que pulsa,
o som do ferro é canto que expulsa
a memória viva do que foi vivido,
liga caminhos num tempo perdido.
E entre os trilhos, ecoa a saudade,
costurando o passado com a realidade.
Caio Coêlho

RESUMO

A presente tese apresenta a análise dos processos territoriais decorrentes da implementação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e suas implicações no passivo jurídico gerado, no período de 2010 a 2025. Por essa razão, faz um exame do processo de gestão e de acesso à justiça no sistema judiciário brasileiro, especialmente, por meio dos litígios decorrentes da construção da ferrovia. Além disso, analisa o conteúdo, os instrumentos e os elementos legitimadores das relações sociais, políticas, jurídicas e econômicas constituídas ao longo do traçado da ferrovia no estado da Bahia. Com esse propósito, a análise do objeto desta tese requereu aprofundar o debate sobre o transporte ferroviário, o território, o direito, a justiça, entre outros. Do ponto de vista metodológico, trata-se de uma pesquisa histórico-jurídica, de vertente empírica e com método de abordagem indutivo. As análises são balizadas por dados secundários coletados por meio de pesquisa bibliográfica e documental que incluem legislação voltada à regulação ferroviária, documentos constitutivos da FIOL, estudos e relatórios de impacto ambiental, acervos judiciais e extrajudiciais, além de mapas e dados produzidos por órgãos institucionais de governança. Os resultados demonstram que, para além da política oficial de imposição de uma obra de grande porte, a construção da FIOL não causou apenas impactos ambientais, mas também afetou significativamente o território envolvido. Para além da gestão, evidenciaram-se as rupturas territoriais e, consequentemente, as alterações profundas no modo de vida da população diretamente atingida pelo projeto da FIOL, majoritariamente, camponesa e ribeirinha, para atender aos interesses econômicos, considerados urgentes e imperativos. A análise do passivo jurídico da FIOL mostrou as contradições dos processos territoriais, observáveis pelo volume de processos relativos às desapropriações ou à posse da terra que implicaram nos processos de desteritorialização e reteritorialização da população atingida ou ainda pelos litígios que levaram a rupturas nas relações econômicas, sociais, culturais e políticas presentes nos territórios atravessados pela Ferrovia. A ausência de uma finalização explícita, somada a falta de transparência no processo de implementação expõem mais uma experiência de negligência do Estado em relação à necessidade de construir protocolos de acompanhamento para grandes obras. Portanto, os problemas do passado que marcaram a política ferroviária brasileira, a exemplo da ausência de planejamento integrado, da dependência econômica, da fragilidade regulatória, dos entraves burocráticos, dentre outros permanecem presentes, e potencializam a vulnerabilidade dos sujeitos que tiveram suas terras e suas vidas impactadas pelo traçado da FIOL.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte Ferroviário; Território; Direito; Justiça; Passivo Jurídico

ABSTRACT

This dissertation analyzes the territorial processes resulting from the implementation of the West–East Integration Railway (FIOL) and the legal liabilities produced between 2010 and 2025. It examines governance practices and access-to-justice conditions within Brazil's judicial system, particularly through the litigation generated by the railway's construction. The study also investigates the social, political, legal, and economic arrangements consolidated along FIOL's corridor in the state of Bahia, identifying the instruments, normative frameworks, and legitimizing mechanisms that shaped these interactions. Methodologically, the research is grounded in a historical-legal, empirically oriented approach supported by inductive reasoning. The analysis draws on secondary data obtained through bibliographic and documentary research, including railway regulatory legislation, FIOL's constitutive documents, environmental impact studies and reports, judicial and extrajudicial records, as well as maps and datasets produced by institutional governance bodies. Findings reveal that, beyond the official rationale for implementing a large-scale infrastructure project, FIOL generated not only environmental impacts but also profound territorial disruptions. These disruptions affected the livelihoods of predominantly rural and riverside populations, whose lives and lands were reconfigured to meet urgent economic interests. The assessment of FIOL's legal liabilities exposes structural contradictions in the territorial processes, evidenced by the significant volume of expropriation and land-tenure disputes that contributed to desterritorialization and reterritorialization. Additionally, conflicts over economic, social, cultural, and political relations further illustrate the fractures produced across the affected territories. The absence of a clear project completion and the lack of transparency in implementation highlight yet another instance of State negligence in establishing monitoring protocols for major infrastructure works. Consequently, historical problems that have long marked Brazilian railway policy—such as fragmented planning, economic dependence, weak regulation, and bureaucratic barriers—remain present and intensify the vulnerability of populations whose territories and lives were profoundly altered by FIOL's trajectory.

Keywords: Railway Transportation; Territory; Law; Justice; Legal Liability

RESUMEN

Esta tesis analiza los procesos territoriales derivados de la implementación del Ferrocarril de Integración Oeste-Este (FIOL) y los pasivos jurídicos generados entre 2010 y 2025. Examina las prácticas de gestión y las condiciones de acceso a la justicia en el sistema judicial brasileño, especialmente a partir de los litigios originados por la construcción de la infraestructura. También estudia las configuraciones sociales, políticas, jurídicas y económicas consolidadas a lo largo del corredor ferroviario de la FIOL en el estado de Bahía, identificando los instrumentos, marcos normativos y mecanismos de legitimación que estructuraron estas relaciones. Metodológicamente, se trata de una investigación histórico-jurídica, de carácter empírico, basada en un enfoque inductivo. El análisis se sustenta en datos secundarios procedentes de investigaciones bibliográficas y documentales que incluyen normativas de regulación ferroviaria, documentos constitutivos de la FIOL, estudios y reportes de impacto ambiental, expedientes judiciales y extrajudiciales, además de mapas y bases de datos producidas por órganos institucionales de gobernanza. Los resultados demuestran que, más allá del propósito oficial de implantar una obra de gran escala, la FIOL generó no solo impactos ambientales, sino también profundas rupturas territoriales. Dichas transformaciones afectaron los modos de vida de poblaciones mayoritariamente campesinas y ribereñas, cuyas tierras y trayectorias fueron reorganizadas para satisfacer intereses económicos considerados urgentes e imperativos. El análisis del pasivo jurídico revela contradicciones en los procesos territoriales, evidenciadas por el elevado volumen de disputas por expropiación y tenencia de la tierra que impulsaron dinámicas de desterritorialización y reterritorialización, así como por los litigios que alteraron relaciones económicas, sociales, culturales y políticas en los territorios atravesados por la obra. La falta de una finalización clara del proyecto y la ausencia de transparencia en su ejecución exponen otro episodio de negligencia estatal ante la necesidad de establecer protocolos de seguimiento para grandes infraestructuras. En consecuencia, los problemas históricos que han marcado la política ferroviaria brasileña —como la falta de planificación integrada, la dependencia económica, la fragilidad regulatoria y los obstáculos burocráticos— se mantienen y amplifican la vulnerabilidad de los sujetos cuyos territorios y vidas fueron profundamente afectados por el trazado de la FIOL.

Palabras clave: Transporte Ferroviario; Territorio; Derecho; Justicia; Pasivo Jurídico

RESUMÉ

Cette thèse analyse les processus territoriaux résultant de la mise en œuvre du Chemin de Fer d'Intégration Ouest-Est (FIOL) et les passifs juridiques générés entre 2010 et 2025. Elle examine les pratiques de gestion et les conditions d'accès à la justice au sein du système judiciaire brésilien, en particulier à travers les litiges découlant de la construction de l'infrastructure. L'étude explore également les configurations sociales, politiques, juridiques et économiques constituées le long du couloir ferroviaire de la FIOL dans l'État de Bahia, en identifiant les instruments, les référentiels normatifs et les mécanismes de légitimation qui ont structuré ces relations. Sur le plan méthodologique, la recherche adopte une approche historico-juridique, de nature empirique, fondée sur un raisonnement inductif. Les analyses s'appuient sur des données secondaires issues de recherches bibliographiques et documentaires comprenant la législation ferroviaire, les documents constitutifs de la FIOL, des études et rapports d'impact environnemental, des archives judiciaires et extrajudiciaires, ainsi que des cartes et bases de données produites par des organismes de gouvernance. Les résultats montrent que, au-delà de l'objectif officiel justifiant la mise en place d'un projet d'envergure, la construction de la FIOL a engendré non seulement des impacts environnementaux, mais aussi de profondes ruptures territoriales. Ces transformations ont affecté les modes de vie des populations majoritairement rurales et riveraines, dont les terres et les trajectoires ont été remodelées pour répondre à des intérêts économiques considérés comme urgents et impératifs. L'analyse du passif juridique révèle les contradictions structurelles des processus territoriaux, notamment par le volume significatif de litiges liés aux expropriations et à la possession foncière, qui ont contribué à des dynamiques de déterritorialisation et de reterritorialisation. Les conflits touchant les relations économiques, sociales, culturelles et politiques illustrent davantage les fractures produites dans les territoires traversés par la voie ferrée. L'absence de conclusion explicite du projet et le manque de transparence dans son exécution révèlent une nouvelle manifestation de la négligence de l'État quant à l'établissement de protocoles de suivi pour les grandes infrastructures. Ainsi, les problèmes historiques qui caractérisent la politique ferroviaire brésilienne — absence de planification intégrée, dépendance économique, fragilité réglementaire et entraves bureaucratiques — persistent et renforcent la vulnérabilité des populations affectées par le tracé de la FIOL.

Mots-clés: Transport Ferroviaire; Territoire; Droit; Justice; Passif Juridique

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABIFER	Associação Brasileira da Indústria Ferroviária
ACP	Ação Civil Pública
ADCT	Ato das Disposições Constitucionais Transitórias
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BAMIN	Bahia Mineração S.A.
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEJUSC	Centro Judiciário de Solução de Conflitos e Cidadania
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CF/88	Constituição Federal de 1988
CIDH	Comissão Interamericana de Direitos Humanos
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNBB	Conferência Nacional dos Bispos do Brasil
CNJ	Conselho Nacional de Justiça
CNJ-INOVAJUS	Programa de Inovação e Tecnologia para o Acesso à Justiça
(CNJ) CNMP	Conselho Nacional do Ministério Público
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CNV	Comunicação Não Violenta
CPC	Código de Processo Civil
DataJud	Sistema de Estatísticas Processuais Unificado do Conselho Nacional de Justiça
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental
EPIs	Equipamentos de Proteção Individual
e-SAJ	Sistema de Automação da Justiça Eletrônico
FAPESB	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia
FAT	Fundo de Amparo ao Trabalhador
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FICO	Ferrovia de Integração do Centro-Oeste
FIOL	Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FMI	Fundo Monetário Internacional
FONAJE	Fórum Nacional dos Juizados Especiais
IA	Inteligência Artificial
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGHB	Instituto Geográfico e Histórico da Bahia
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INFOJUD	Sistema de Informações ao Judiciário
IRDR	Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
MATOPIBA	Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia
MP	Ministério Público
MPT	Ministério Público do Trabalho

MPF	Ministério Público Federal
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OEA	Organização dos Estados Americanos
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCMSO	Programas de controle médico de saúde ocupacional
PJe	Processo Judicial Eletrônico
PNLT	Política Nacional de Logística e Transportes
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPRA	Programas de Prevenção de Riscos Ambientais
PPI	Programa de Parcerias de Investimentos
PROJUDI	Processo Judicial Digital
RENAJUD	Restrições Judiciais sobre Veículos Automotores
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RI	Registro de Imóveis
SECODI	Seção de Controle e Distribuição do TJ-BA
SEDEC	Seção de Certidão de 1º Grau
SEI/BA	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SISBAJUD	Sistema de Busca de Ativos do Poder Judiciário
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJBA	Tribunal de Justiça do Estado da Bahia
TRF1	Tribunal Regional Federal da 1ªRegião
TRT5	Tribunal Regional do Trabalho da 5ªRegião (BA)
TST	Tribunal Superior do Trabalho
UE	União Europeia
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFOB	Universidade Federal do Oeste da Bahia
UNEB	Universidade do Estado da Bahia
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VALEC/INFRA S.A.	Empresa pública federal de infraestrutura ferroviária (sucessora da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Universo do passivo jurídico da FIOL, 2025. 147
Gráfico 2 - Distribuição do volume de processos pelos ramos de justiça e unidades judiciárias, 2025. 148
Gráfico 3 - Ações tombadas no ramo da Justiça Estadual, no Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 1º Grau, 2025. 150
Gráfico 4 - Distribuição das ações trabalhistas pelas Varas do Trabalho na Bahia, 2025. 151
Gráfico 5 - Distribuição de Varas Judiciais por município atravessados pela FIOL, 2025. 168
Gráfico 6 - Distribuição de Serventias Extrajudiciais por Município atravessados pela FIOL, 2024. 169

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização da Fazenda Val Paraíso e Nova Esperança, Suçuarana-Tanhaçú-BA, no curso da FIOL, 2025. 22
Mapa 2 – Rede Geral de Viação Férrea 1913. 55
Mapa 3 – Malha Ferroviária da Bahia, 2024. 61
Mapa 4 – Localização do trecho ferroviário da FIOL, 2021. 66
Mapa 5 – Biomas atravessados pelo traçado da FIOL, na Bahia, 2025. 101
Mapa 6 – Distribuição dos processos do Tribunal Regional do trabalho da 5a Região do Estado da Bahia (1o grau), relacionados à FIOL, 2010-2025. 152
Mapa 7 – Distribuição dos processos extrajudiciais relacionados à FIOL, 2010-2025. 164

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 20

1.1 Premissas teóricas 254
1.2 Objeto e objetivos de pesquisa 298
1.3 Hipótese 3029
1.4 Metodologia 29
1.5 Estrutura da tese 39

2 FUNDAMENTOS E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA POLÍTICA FERROVIÁRIA BRASILEIRA 443

2.1 Os primeiros trilhos 443
2.2 A expansão e o desenvolvimento do modal ferroviário 49
2.3 Crises e reconfigurações: desafios na sustentação do transporte ferroviário 59
2.4 Implicações socioterritoriais 62
2.5 Retomada e inovação: o transporte ferroviário no século XXI 654
2.5.1 Impactos regionais: o caso da Bahia 687

3 A FIOL E OS PROCESSOS TERRITORIAIS: MOVIMENTO E RECONFIGURAÇÕES 72

3.1 Fundamentos teóricos do território: conceitos, dimensões e dinâmicas 72
3.2 As múltiplas expressões da desterritorialização e da reterritorialização 82
3.3 Implicações das transformações territoriais na reprodução da vida das populações atingidas 887

4 A FIOL ENTRE O DIREITO ECONÔMICO, O DIREITO AMBIENTAL E O GARANTISMO JURÍDICO 92

4.1 Desafios do direito contemporâneo frente às dinâmicas globais 92
4.2 O papel do direito econômico na regulação do desenvolvimento sustentável 96
5
4.3 O direito ambiental e o princípio do poluidor-pagador na legislação brasileira 103
4.4 Uma leitura garantista dos direitos ambientais e sociais 1087

5 O ACESSO À JUSTIÇA: VIAS, AVANÇOS E PERSPECTIVAS 11413

5.1 A evolução histórica do acesso à justiça: do direito formal à efetividade 11413
5.2 Acesso à justiça ou ao judiciário? 1187
5.3 As contradições da implantação da FIOL: entre conflitos, litígios e processos 123
22
5.4 Problematizando os instrumentos institucionais e extrajudiciais de acesso à justiça numa sociedade de classes 1287
5.5 Fundamentação constitucional e internacional do acesso à justiça 13534
5.6 O papel do CPC/2015 na modernização do acesso à justiça e a possível ampliação da negociação de conflitos na construção da FIOL 14140

6 A EXPRESSÃO DAS CONTRADIÇÕES NO PASSIVO JURÍDICO DA FIOL 14645

6.1 Notas metodológicas sobre o acesso e uso do passivo jurídico da FIOL na Bahia 14645
6.2 Panorama dos litígios relacionados à FIOL na Bahia 1587
6.3 Dissecando o passivo jurídico 16059
6.3.1. Ação Civil Pública Nº 0000567-83.2014.5.05.0581 16059
6.3.2. Análise sistematizada das certidões extrajudiciais nos municípios impactados pela FIOL 16362
6.3.3. Ação de indenização por danos materiais – PROCESSO Nº 0007337-91.2014.8.05.0274 16968
6.3.4. Desapropriação para regularização de comunidade quilombola – Processo nº 1003112-69.2022.4.01.3315 17170
6.3.5. Ação de desapropriação e o conflito entre o direito de propriedade e a implantação da FIOL 17574
6.3.6. Ação Civil Pública nº. 0001101-15.2011.4.01.3301 1787
6.3.7. Ação Trabalhista - Processo nº. 0001045-72.2013.5.05.0631 18584

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS 19190

REFERÊNCIAS 203

ANEXOS 21817
Anexo A – Certidões dos Cartórios Extrajudiciais 21918
Anexo B – Certidões Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região (BA) 21919
Anexo C – Certidões do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia – Telas PJE

Erro! Indicador não definido.
Anexo D – Certidões do Tribunal Regional Federal da 1ª Região – Telas PJE 22123
Anexo E – Declaração 221
Anexo F – Prompts 225

PRELÚDIO LITERÁRIO

“Lá vai o trem com o menino / Lá vai a vida a rodar…”
(Villa-Lobos; letra de Ferreira Gullar, “Trenzinho do Caipira”)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de., Acervo pessoal, 2023.

Na paisagem da fazenda, onde os trilhos se misturam ao pasto, o mato se infiltra como se reivindicasse seu espaço sobre o ferro e o silêncio parece ser mais intenso do que qualquer apito. A fotografia desnuda a vida camponesa interrompida: o trilho que deveria levar sonhos, agora descansa como uma cicatriz visível no solo. É impossível não escutar, mesmo que de forma sutil, o trenzinho de Villa-Lobos e Ferreira Gullar, com sua melodia que evoca a inocência da

infância e a vida em movimento. Aqui, a imagem expressa a promessa de uma ferrovia que continua a ser expectativa de um futuro que não chegou a ser vivido e que parece ter saído dos trilhos...

1 INTRODUÇÃO

A gênese desta pesquisa pode ser analisada sob múltiplas perspectivas e evoca uma reflexão que transcende os limites de um marco inicial convencional. Como argumenta Oliver Sacks (2015), os aspectos epistemológicos e teórico-metodológicos frequentemente convergem em uma construção quase autobiográfica, na qual diagnósticos, observações e memórias acumuladas ao longo do amadurecimento intelectual moldam o direcionamento investigativo. Assim, as experiências vividas e as formações acumuladas ao longo da trajetória do pesquisador desempenharam papel central na configuração do objeto de estudo e na definição dos caminhos explorados, em consonância com a noção de intertextualidade proposta por Souza (2023).

Embora Sternberg e Lubart (1991) proponham uma "Teoria do Investimento em Criatividade", que sugere que indivíduos criativos "compram barato e vendem caro" ao investir em ideias pouco valorizadas e desenvolvê-las até que obtenham reconhecimento, a abordagem aqui adotada distancia-se dessa lógica. Este trabalho parte de uma relação de proximidade intrínseca entre o pesquisador e o objeto de estudo, na qual as interações entre ambos não apenas delimitam o escopo da investigação, mas, também, influenciam os impactos gerados pelo objeto na trajetória do sujeito.

Ao propor essa aproximação entre sujeito e objeto, a pesquisa enfatiza a importância de identificar e explorar ideias inovadoras desde o início do processo investigativo. Nesse sentido, o pesquisador não se apresenta apenas como observador, mas como parte integrante e influenciada pelos territórios que pretende explorar. É um observador cuja trajetória é marcada por múltiplas itinerâncias laborais, incluindo formação acadêmica, desenvolvimento de projetos sociais e prática advocatícia, elementos que enriquecem e fundamentam a perspectiva adotada nesta investigação.

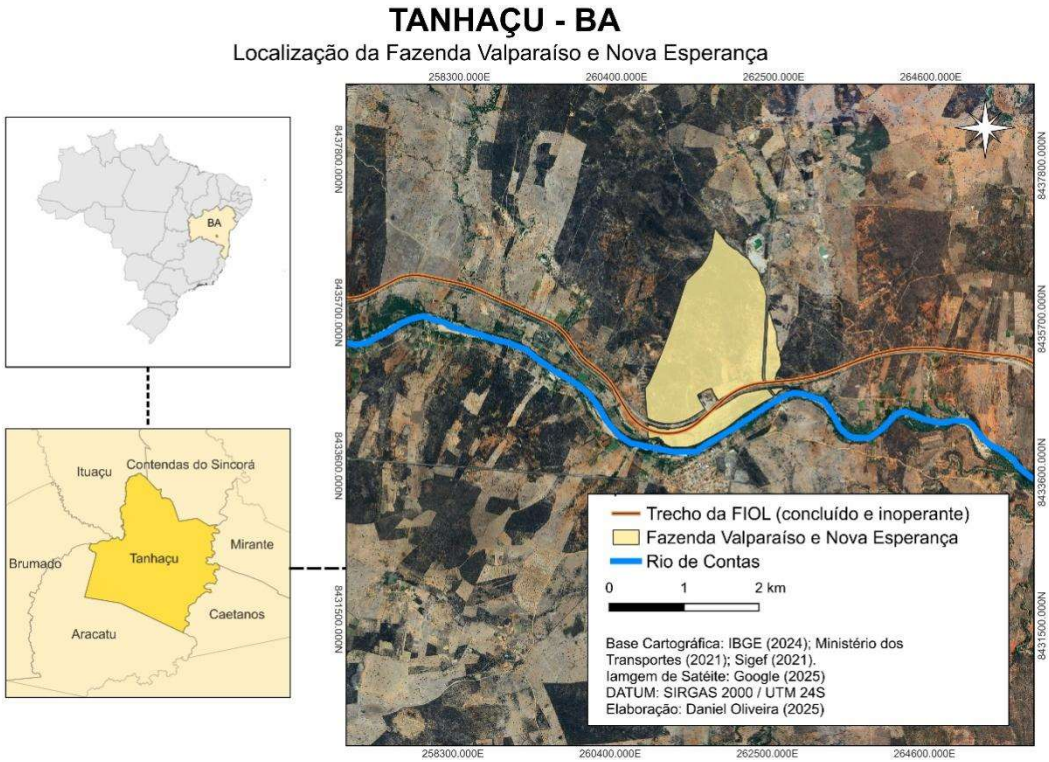
São essas vivências e experiências que permitiram a confluência de diversas concepções científicas mobilizadas neste estudo. A abordagem busca compreender e analisar o processo de implementação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), sem desconsiderar a relação entre o pesquisador, o objeto de estudo e os territórios impactados pela ferrovia. Ao longo do processo de

implementação, iniciado em 2010, sob os moldes do Sistema Jurídico Brasileiro, o autor foi compelido a aceitar o procedimento de desapropriação de uma pequena propriedade rural herdada de sua família para a realização dos estudos preliminares e procedimentos de instalação dos canteiros de obras. A terra, regida por dispositivos constitucionais e leis ordinárias, constitui um elemento central nesta análise.

Conforme disposto na Constituição Federal de 1988, já no artigo 5º, a desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou interesse social, encontra respaldo legal. Outros dispositivos, como o Decreto-Lei nº 3.365/1941, regulamentam o procedimento de desapropriação por utilidade pública, definindo conceitos e estabelecendo procedimentos administrativos e judiciais. Complementarmente, o Código Civil (Lei nº 10.406/2002) regula os direitos de propriedade e sua função social, bem como reforça o arcabouço normativo.

Em 2012, na condição de proprietário de uma pequena terra rural herdada de seu avô (Fazenda Val Paraíso-Nova Esperança), conforme Mapa 1, com pouco mais de 26 hectares, o autor passou a vivenciar diretamente as primeiras mobilizações relacionadas à implementação da FIOL. Participou de reuniões promovidas pelo Sindicato dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares de Tanhaçu-BA, entidade que representava os agricultores locais. Essas reuniões, que mesclavam preocupação e curiosidade, tinham como objetivo inteirar a comunidade sobre projeto, esclarecer impactos previstos e orientar sobre os procedimentos de desapropriação necessários para a implantação dos canteiros de obras. Ademais, também já acolhiam e analisavam as insatisfações com os primeiros sinais de concretização do projeto da FIOL no solo, a exemplo das cercas rompidas, das estacas enfincadas na terra seca e da constatação de que a propriedade e edificações como casas, currais, cemitérios seriam atingidas em cheio pelo traçado da ferrovia e a insegurança e o medo com o porvir.

Mapa 1 – Localização da Fazenda Val Paraíso e Nova Esperança, Suçuarana-Tanhaçú-BA, no curso da FIOL, 2025.



Fonte: IBGE, 2024; Ministério sdo Transportes, 2021.
Dados Coletados: OLIVEIRA, Caio C. de., 2025.

Durante o processo de negociação, surgiram desafios significativos, sobretudo relacionados aos montantes indenizatórios considerados insuficientes e às mudanças na dinâmica socioeconômica da região e no modo de vida camponês em que a terra é de trabalho e não mercadoria. As movimentações técnicas, o desmatamento, a instalação de canteiros e o início das obras alteraram profundamente a paisagem local, gerando tanto oportunidades, quanto conflitos. Os entraves jurídicos também emergiram, especialmente na dificuldade de muitos agricultores em lidar com os procedimentos burocráticos e na comprovação de posse dos imóveis, o que gerou frustração e vulnerabilidade jurídica.

Com o avanço das regularizações fundiárias as obras progrediram, ampliando as modificações na paisagem e na dinâmica social da região. A construção da ferrovia, margeando o Rio de Contas, dividia propriedades e impactava fortemente o cotidiano da população ribeirinha. Nesse contexto, começaram a se avolumar ações judiciais movidas por proprietários insatisfeitos com as indenizações ou com a regularização de suas posses. Essas ações irão

sinalizar a complexidade dos conflitos e a necessidade de mecanismos mais justos e acessíveis de resolução.

Viu-se, de perto a formulação dos primeiros processos jurídicos, a multiplicação de litígios e a profundidade das demandas. Os processos expuseram a tensão entre o avanço do empreendimento e os direitos dos atingidos, ao passo em que evidenciaram fragilidades institucionais e a urgência de maior transparência e diálogo. Essa convivência entre construção e contestação tornou-se emblemática do impacto social e territorial provocado por grandes obras de infraestrutura no Brasil.

A análise do passivo jurídico gerado pela implementação da FIOL permitiu a elaboração de uma metodologia de investigação voltada à quantificação das demandas judiciais, com foco na identificação das modalidades de litígio, nas esferas jurisdicionais envolvidas e nas matérias discutidas. Tal abordagem expôs a complexidade do processo de implantação e evidenciou as diversas respostas jurídicas utilizadas para regularizar e recompor os direitos violados, sob a promessa de desenvolvimento regional.

Estas questões presentes no real concreto da construção da FIOL suscitaram a necessidade de compreender a trajetória histórica do planejamento ferroviário no Brasil, que durante décadas permaneceu apenas no imaginário das gerações mais velhas, sem efetiva concretização. Além disso, requereu avaliar o intervalo de tempo entre o planejamento, a execução e a entrega da FIOL e levar em conta as diferentes fases em que o projeto se encontra atualmente, sobretudo em âmbito estadual, em que a fragmentação das etapas dificulta uma compreensão unificada e levanta questionamentos sobre sua resolutividade ou se o projeto permanece em contínuo processo de ajustes.

Do impacto inicial provocado pela obra, passa-se à condição de pesquisador que intenta compreender os processos territoriais decorrentes da implantação da FIOL, no período de 2010 a 2025, e sua relação com a gestão estatal de grandes obras. Com esse propósito, atem-se ao passivo jurídico para desnudar as características dos litígios e os limites de acesso à justiça.

A articulação das vivências práticas e o rigor acadêmico, convergem para a construção dos objetivos desta pesquisa. Em última análise, pretende-se lançar luz sobre os aspectos jurídicos, sociais e territoriais envolvidos na implementação do

empreendimento e contribuir para o entendimento dos impactos socioterritoriais no percurso da FIOL.

Dentre as dificuldades enfrentadas, destaca-se a lacuna de dados oficiais ocorrida entre 2018 e 2022, o que dificultou a obtenção de informações completas. Essa ausência impôs desafios à pesquisa, mas também estimulou a exploração de novas perspectivas analíticas, especialmente a análise do passivo jurídico, que ampliou o escopo investigativo, fundamentado em parâmetros histórico-jurídicos e na compreensão do acesso à justiça. Assim, buscou-se estabelecer critérios que pudessem balizar futuras obras similares, para não apenas evitar violações de direitos, mas também promoverem sua efetivação de forma sustentável.

1.1 Premissas teóricas

As discussões aqui pretendidas transversalizam outros conceitos que a mera concepção patrimonial atribuída à posse da terra não consegue alcançar. Por isso, as análises e as perspectivas de categorias e de conceitos como: território, direito, justiça e transporte ferroviário ampliam os horizontes da análise e permitem a compreensão dos fenômenos socioterritoriais que circundam o processo de implementação da FIOL. Constatou-se, portanto, que, para além do debate patrimonial e da possibilidade de reparação pelo possível prejuízo econômico por parte dos atingidos, o passivo jurídico passa a ser o objeto central da pesquisa, tanto por evidenciar os litígios e tensionamentos existentes, quanto por apontar para o exercício da resistência institucional, conforme mapeado e inventariado no montante de processos catalogados no Sistema Judiciário.

Com esse itinerário inicial de pesquisa, definiu-se, então, como problema central: Quais os processos territoriais decorrentes da implementação da FIOL bem como as características do passivo jurídico resultante e sua relação com a acessibilidade à justiça? Dessa questão central decorrem outras secundárias tais como: Quais as razões para a Bahia ser contemplada com o traçado da FIOL? Qual o passivo jurídico resultante da implantação da FIOL e quais as contradições que

revelam? Quais os limites enfrentados na acessibilidade à justiça pela população atingida com a construção da FIOL?

Com a delimitação mais precisa do tema e a definição dos recortes temporais e espaciais, criou-se as condições para abarcar um referencial teórico capaz de oferecer um aprofundamento de categorias e conceitos, considerados matriciais para a análise do objeto, tais como: território, direito, justiça e transporte ferroviário.

Para realizar uma reflexão aprofundada sobre a retomada da expansão do modal ferroviário após décadas de declínio e de redução da malha ferroviária, tornou-se essencial revisar, de maneira criteriosa e objetiva, o processo histórico de conformação, gestão e governança desse sistema de transporte, o qual está diretamente relacionado ao modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo Brasil. Com esse propósito, revisitou as contribuições valiosas de Benévolo (1976), Pinto (1949), Santos (2011), Matos (1990), Flávio Saes (1979), Oliveira e Correa (2018), dentre outros que realizaram estudos importantes sobre a trajetória histórica da política ferroviária brasileira, desde o século XIX.

Nesse contexto, definiu-se a necessidade de compreender, por meio de uma revisão bibliográfica, os marcos históricos da fundação, expansão, desenvolvimento, declínio e os desafios contemporâneos que envolvem a retomada do setor ferroviário. O levantamento do referencial teórico e historiográfico evidenciou a recente consolidação de um campo científico dedicado à história ferroviária, o qual envolve não apenas a memória e as relações sociais emergentes desse processo, mas também abordagens no âmbito da preservação arquitetônica e patrimonial.

Por meio dessa releitura, mobilizou-se pesquisas e produções acadêmicas nacionais, enfatizou-se a importância das fontes e das bases historiográficas utilizadas, bem como os locais de produção e as diferentes abordagens interpretativas da ferrovia como objeto de estudo. Esse processo visa reconstruir um panorama atualizado da situação das ferrovias no Brasil, com base em dados oficiais obtidos por meio de coleta direta, além de promover um diálogo com as discussões contemporâneas sobre as possibilidades de reativação e modernização do sistema ferroviário, considerando também as críticas e os desafios apontados nesse contexto. Percebe-se aqui a construção de um palimpsesto, termo que originalmente se refere a manuscritos antigos cuja escrita original foi apagada ou

raspada para que o suporte pudesse ser reutilizado, deixando vestígios das camadas anteriores de texto. Assim, invoca-se esse conceito de maneira metafórica para descrever processos de reescrita, sobreposição de narrativas, camadas históricas de um território ou transformações arquitetônicas e urbanas sobre a temática das ferrovias.

No contexto ferroviário, por exemplo, o conceito de palimpsesto pode ser aplicado para analisar a sobreposição de usos e significados das infraestruturas ferroviárias ao longo do tempo. Uma ferrovia desativada pode ser ressignificada em diferentes momentos históricos, seja como patrimônio cultural, rota turística ou, ainda, ser reativada e modernizada, carregando consigo vestígios e marcas de sua função original. Esse conceito pode ser útil para compreender a relação entre memória, identidade e reconfiguração territorial no estudo da história ferroviária brasileira. Além disso, conhecer o processo histórico da política ferroviária brasileira permitirá situar a FIOL nos contextos político, econômico e social que estão para além dos trilhos.

Utilizando-se dos arcabouços teóricos da Geografia, da Sociologia e do Direito, aprofundou-se sobre o conceito de território e os processos que dele derivam ampliando seu entendimento para além dos estudos clássicos que o reduzia à base física e/ou o acoplando à esfera dos Estados. Nessa direção, foram basilares as formulações de teóricos que tanto dão centralidade ao território em seus estudos, quanto aqueles que se ocupam do debate do espaço, mas com desdobramentos no território, a exemplo de Deleuze e Guattari (1987), Haesbaert (2003), Lefebvre (1991), Santos (1994, 2002, 1996), Appadurai (1996), Souza (1995), Saquet (2020), Harvey (1996, 2001, 2006), Massey (2008), Oliveira (1999), entre outros. As discussões teóricas apontam para a complexidade das questões territoriais no mundo contemporâneo e destacam suas ressonâncias nas estruturas sociais, políticas e econômicas.

Na historiografia social e geográfica, as reflexões sobre os territórios e suas transformações ganham novos contornos, indo além das análises tradicionais das relações entre espaço e soberania para incluir as influências das dinâmicas globais, os fluxos migratórios e os processos de reconfiguração territorial (Braudel, 1986; Schmitt, 1950; Tuan, 1977; Castells, 1999, 2013). A abordagem crítica desses

estudos permite compreender como os territórios são constantemente redefinidos por interações humanas e pela dinâmica do capital em diferentes escalas.

No contexto brasileiro, a obra de Milton Santos (1994, 2008) destaca-se ao propor uma leitura do território como "espaço usado", incorporando a dimensão das práticas sociais e das desigualdades estruturais na análise territorial. Em paralelo, outros estudos exploram os impactos da globalização na formação de novas territorialidades, considerando processos de exclusão, resistência e adaptação das populações locais (Ortiz, 1994; Carvalho, 2005), ou ainda, dos estudos que fundamentam os processos territoriais definidos como territorialização-deterritorialização–reterritorialização (Haesbaert, 2003).

As pesquisas sobre desterritorialização abordam como os avanços tecnológicos e os fluxos globais de capital transformam territórios e identidades, resultando na fragmentação de referências culturais e na formação de novas espacialidades (Harvey, 1989; Castells, 1999, 2013; Soja, 1996). Além disso, a expansão das redes digitais e das tecnologias de comunicação contribui para a reconfiguração dos espaços urbanos e rurais, intensificando as dinâmicas de desterritorialização e reterritorialização.

No campo das transformações territoriais, estudiosos como Doreen Massey (2008) e Neil Smith (1996) discutem os processos de gentrificação, o desenvolvimento urbano e as mudanças nas configurações espaciais causadas pela dinâmica do capital. No Brasil, pesquisas sobre a Amazônia revelam como a expansão agrícola e a exploração de recursos naturais redefinem os territórios, afetando ecossistemas e comunidades tradicionais, o que evidencia a necessidade de políticas públicas adaptativas e sustentáveis (Santos, 2008).

Desse modo, a análise dos conceitos de território e desterritorialização, sob uma perspectiva multidimensional, permite uma compreensão aprofundada das interações entre espaço e direitos. O estudo dessas dinâmicas fornece subsídios para compreender as transformações territoriais contemporâneas e suas implicações para a justiça social, a governança e a gestão dos recursos naturais. Por vezes, pretende-se adotar uma modelagem semelhante à modalidade de expressão do discurso autobiográfico, enraizado na atitude fundamental do ser humano, que consiste em configurar, narrativamente, a sucessão temporal de sua experiência (Souza, 2023).

Para o debate sobre o garantismo jurídico, a análise foi ancorada nos postulados de diferentes autores, dentre eles Luigi Ferrajoli (2011) e Copetti Neto (2016) que tratam a ciência jurídica como ferramenta de limitações de poderes públicos e privados. Nessa perspectiva teórica, os autores defendem o primado da inegociabilidade dos direitos fundamentais. Suas formulações foram essenciais para analisar o passivo jurídico, sobretudo, das ações que colocam em rota de colizão o direito econômico e ambiental. No domínio do direito econômico as análises foram ancoradas em Comparato (2003), Bercovici (2011) e Grau (2008) que entendem o direito econômico para além das métricas do direito comercial, com amparo nos marcos constitucionais. De igual modo, teóricos do direito ambiental tais como: Antunes (2001), Fiorillo (2009), Sarlet (2011) e Freitas (2019) foram mobilizados para subsidiar o debate acerca dos princípios ambientais do texto constitucional, sobretudo, no que se refere ao princípio do poluidor pagador. Tanto o direito econômico, quanto o ambiental são fartamente demandados pelos litígios jurídicos que envolvem a FIOL.

A análise do acesso à justiça e de suas vias institucionais, bem como os avanços e perspectivas nesse campo, exigiu revisitar obras de clássicos da ciência política como Rousseau (1762), Locke (2019), Hobbes (2019) e outros contratualistas para firmar os limites e as funcionalidades do poder judiciário. Nas contribuições mais contemporâneas utilizou-se dos estudos de Espindola (2018), Sandel (2012), Bobbio (2016) e Capelletti e Garth (1988) que aprofundam a análise sobre o acesso à justiça e a dinâmica do sistema judiciário.

Essa base teórica, brevemente, apresentada foi crucial para analisar as questões empíricas inerentes ao processo de implantação da FIOL e o passivo jurídico dela resultante.

1.2 Objeto e objetivos de pesquisa

Expostas a problemática, a justificativa e as premissas teóricas que sustentam a tese, define-se como recorte temporal e espacial desta pesquisa, o início do processo de implementação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, entre

os anos de 2010 e 2025, no trecho da FIOL correspondente à jurisdição do Estado da Bahia.

Como objetivo geral, este estudo visa conhecer os processos territoriais resultantes da implementação da FIOL, no período de 2010 a 2025, bem como as características do passivo jurídico resultante e sua relação com a acessibilidade à justiça.

Com essa finalidade, o processo de judicialização dos conflitos, entre os anos de 2010 e 2025, registrados nos sistemas do Poder Judiciário Brasileiro se constituiu em importante fonte de investigação e de análise, portanto, o passivo jurídico é o objeto de análise dessa pesquisa, por entender que este é a expressão dos conflitos e tensões territoriais gerados pela FIOL.

Para alcançar o objetivo geral proposto, outros objetivos específicos foram formalizados são: a) compreender as razões pelas quais a Bahia foi contemplada com o traçado da FIOL; b) examinar o passivo jurídico resultante da implantação da FIOL e quais as contradições que revelam; c) avaliar os limites enfrentados na acessibilidade à justiça pela população atingida com a construção da FIOL.

1.3 Hipótese

A hipótese que orienta esta tese é que a implantação da FIOL gera um passivo jurídico territorialmente concentrado, caracterizado por litígios de desapropriação, posse e impacto ambiental, revelando falhas de transparência e de governança pública que limitam o acesso efetivo à justiça das populações atingidas.

1.4 Metodologia

A presente pesquisa adota um delineamento metodológico de caráter histórico-jurídico, empírico e crítico, fundamentado em uma abordagem indutiva e predominantemente qualitativa, mas que recorre a técnicas quantitativas de apoio,

especialmente na construção de bancos de dados e no mapeamento cartográfico. Parte-se do pressuposto de que grandes empreendimentos de infraestrutura não podem ser reduzidos a meras obras de engenharia ou políticas econômicas isoladas, pois se constituem como fenômenos complexos que reconfiguram territórios, direitos e identidades.

Essa perspectiva se ancora nos debates contemporâneos sobre a pesquisa empírica em direito. Epstein e King (2013, p. 11) ressaltam que toda investigação desse tipo “[...] deve ser baseada em observações sistemáticas da realidade, formulando inferências que possam ser criticamente avaliadas e replicadas”. Já Higino (2020, p. 45) aponta que a pesquisa empírica demanda um percurso metodológico rigoroso, que vá além da mera coleta de dados, articulando escolhas teóricas e técnicas que permitam interpretar as tensões entre normas e práticas sociais. Esses referenciais fundamentam a estrutura metodológica aqui adotada, que articula análise documental, investigação empírica e análise crítica-dialética.

O primeiro eixo metodológico consistiu na análise de fontes normativas, jurídicas e institucionais relativas à FIOL e na política ferroviária brasileira. Foram examinados dispositivos como o Decreto-Lei nº 3.365/1941, que regulamenta as desapropriações por utilidade pública; a Constituição Federal de 1988, em especial os dispositivos sobre propriedade e função social; o Código Civil de 2002; além de legislações setoriais específicas e normativos editados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Essa base legal foi cotejada com documentos institucionais como os relatórios de impacto ambiental (EIA/RIMA), os planos de concessão e relatórios de governança da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. e, posteriormente, da VALEC/INFRA S.A.

A análise documental foi complementada pelo uso de fontes cartográficas provenientes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI/BA) e do Ministério dos Transportes. Esses dados permitiram situar a FIOL no contexto das políticas públicas de infraestrutura e de integração logística, conectando o empreendimento a uma tradição histórica de expansão, retração e retomada do modal ferroviário no Brasil. Como observa Higino (2020, p. 63), a análise documental é indispensável para compreender a relação entre normas jurídicas e

práticas sociais, uma vez que “[...] as normas só adquirem sentido pleno quando confrontadas com a realidade concreta que pretendem regular”.

O segundo eixo metodológico concentrou-se na construção de um mapeamento empírico do passivo jurídico da FIOL, compreendido como o conjunto de litígios judiciais e extrajudiciais decorrentes de sua implementação. A pesquisa abrangeu diferentes categorias de processos, incluindo desapropriações, ações indenizatórias, demandas trabalhistas, litígios ambientais e previdenciários, além de registros extrajudiciais e cartoriais. A coleta de dados se deu em um universo de 1.958 processos, por meio de consultas a sistemas públicos de acesso digital, como o e-SAJ, PROJUDI e o PJe (Anexos A, B, C e D), observando rigorosamente o registro da fonte, da data de extração e do número do processo, conforme recomenda Vicente (2000, p. 150) e Alves (2011, p. 148). Como resultado, foi criado um banco de dados próprio, capaz de representar a diversidade de litígios e atores envolvidos. Para o aprofundamento da análise, dentre o total dos processos, foram selecionados sete com características e natureza distintas e que contemplavam todo o sistema jurídico.

Esse levantamento se justificou pela insuficiência dos dados oficiais disponíveis para análises empíricas específicas. O relatório Justiça em Números 2024, publicado pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ, 2024), exemplifica essa limitação: embora ofereça um panorama abrangente da litigiosidade nacional, com séries históricas desde 2004, ele não possibilita identificar casos vinculados a empreendimento específico, como a FIOL. O próprio relatório reconhece que sua metodologia classifica os processos de forma ampla, agrupando-os em grandes categorias do direito (como desapropriações, ações ambientais e trabalhistas) sem detalhar sua origem territorial ou relação direta com políticas públicas de infraestrutura (CNJ, 2024, p. 52).

A partir de 2020, a centralização dos dados no sistema DataJud, instituído pela Resolução CNJ n. 331/2020, aprimorou a confiabilidade e a padronização estatística (CNJ, 2024, p. 81-87). Contudo, essa evolução metodológica não resolve o problema da ausência de recortes específicos. O DataJud transforma metadados processuais (incluindo classes, assuntos e movimentos) em informações agregadas, mas não possui mecanismos para filtrar litígios conforme sua conexão com empreendimentos determinados (CNJ, 2024, p. 40-46). Dessa

forma, embora processos relacionados à FIOL tenham sido gerados, permanecem invisíveis nas bases nacionais, diluídos em categorias genéricas.

Essa limitação tem implicações críticas. Segundo o relatório, o Brasil encerrou 2023 com mais de 77 milhões de processos em tramitação, distribuídos entre diversos ramos do Judiciário (CNJ, 2024, p. 20-27). A taxa de congestionamento, que indica a dificuldade de dar vazão ao estoque processual, ultrapassa 70% em alguns segmentos, principalmente na Justiça Estadual (CNJ, 2024, p. 17-23). Ainda que esses dados ofereçam um panorama útil do funcionamento do sistema, não informam quantos desses litígios têm origem em grandes obras, como a FIOL, ou como impactam comunidades específicas. Como o próprio CNJ salienta, a finalidade do Justiça em Números é fornecer informações gerenciais sobre o desempenho do Poder Judiciário, não análises setoriais ou territoriais (CNJ, 2024, p. 5-20).

Essa insuficiência metodológica foi também destacada por Higino (2020, p. 71), ao afirmar que “[...] indicadores judiciais de caráter agregado funcionam como ponto de partida, mas não substituem análises empíricas voltadas à compreensão de fenômenos sociojurídicos situados”. No caso da FIOL, a consequência é clara: sem uma metodologia própria de rastreamento, a ferrovia desaparece dos dados oficiais, mesmo sendo responsável por profundas reconfigurações territoriais, ambientais e jurídicas de grande magnitude.

Diante dessa lacuna, a presente pesquisa adotou uma estratégia de rastreamento direto, utilizando o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) das empresas responsáveis pela execução e concessão da FIOL como chave de busca processual. Essa técnica possibilitou identificar litígios vinculados ao empreendimento, mesmo quando classificados em categorias amplas nos sistemas judiciais. Além disso, o cruzamento desses dados com entrevistas e formulários de campo permitiu compreender não apenas a quantidade de processos, mas também suas narrativas, impactos sociais e percepções das comunidades atingidas. Assim, superou-se a invisibilidade estatística apontada pelo Justiça em Números, integrando dados quantitativos e qualitativos para oferecer um retrato mais fiel do passivo jurídico da FIOL.

O terceiro eixo metodológico consistiu na análise crítica e dialética dos dados. Adotou-se a técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2011), articulada a

procedimentos de estatística descritiva. Essa escolha se justifica pela necessidade de captar os significados subjacentes às demandas judiciais e aos relatos coletados, indo além da mera quantificação dos processos. A análise de conteúdo permitiu identificar categorias centrais (natureza da ação, fundamentos jurídicos, resultados processuais, impactos sociais alegados) e padrões recorrentes nos litígios.

Inspirada na concepção de totalidade concreta de Kosík (1976), essa abordagem interpretou os litígios não como eventos isolados, mas como manifestações de contradições estruturais entre desenvolvimento econômico, direitos sociais e preservação ambiental. Como salienta Epstein e King (2013, p.36), “[...] a pesquisa empírica deve evitar a armadilha da mera descrição, buscando sempre formular inferências analíticas que possam explicar a relação entre fenômenos observados”. No caso da FIOL, os processos judiciais revelam-se como arenas de disputa, onde se projetam conflitos fundiários, socioambientais e econômicos que a obra catalisou.

A etapa cartográfica constituiu elemento central da investigação. Com o uso do software MapView 7.2, georreferenciado pelo Datum: SIRGAS 2000, foram inseridas as coordenadas do traçado da FIOL e cruzadas com diferentes camadas espaciais: a comarca onde os processos tramitam, o tipo de instância judicial e as técnicas de mediação que foram implementadas. Por meio desse cruzamento, foram elaborados mapas temáticos que permitiram visualizar a sobreposição de litígios judiciais e extrajudiciais com o traçado da ferrovia.

Esse procedimento proporcionou uma leitura espacial dos conflitos, evidenciando as áreas mais vulneráveis e os territórios com maior concentração de litígios. Como destaca Higino (2020, p. 72), o mapeamento cartográfico em pesquisas jurídicas empíricas permite “[...] traduzir dados normativos e processuais em representações visuais que ampliam a compreensão dos fenômenos, revelando camadas de conflito invisíveis na estatística agregada”. Essa dimensão espacial não apenas complementa a análise qualitativa, mas também a enriquece, ao possibilitar que os conflitos sejam compreendidos como fenômenos territorializados.

Ao integrar análise documental, levantamento empírico e análise crítica-dialética, esta pesquisa busca superar as limitações das estatísticas agregadas,

como as apresentadas no Justiça em Números (CNJ, 2024), e construir uma interpretação poliédrica da FIOL. A insuficiência dos dados oficiais não representa apenas uma limitação técnica, mas reflete um desafio epistemológico para o campo da pesquisa empírica em direito: a necessidade de elaborar metodologias capazes de vincular o macro (indicadores nacionais) ao micro (casos concretos territorializados).

Nesse sentido, esta investigação se coloca no esforço de produzir o que Epstein e King (2013, p. 18) denominam de inferências robustas, ou seja, conclusões que resistem à crítica metodológica e que podem ser replicadas por outros pesquisadores. Ao construir um banco de dados específico, cruzar informações normativas e empíricas e espacializar litígios por meio de técnicas cartográficas, a tese busca não apenas descrever, mas também interpretar criticamente os efeitos da FIOL sobre os territórios e populações atingidas.

Para elucidar e documentar, de forma minuciosa e sistemática, as informações relacionadas ao passivo jurídico decorrente da implementação FIOL, desde o início de sua execução em 2010 até a finalização destes escritos em 2025, fez-se um levantamento abrangente de todas as ações registradas e devidamente tombadas na institucionalidade do Sistema Judiciário Brasileiro, abrangendo qualquer instância ou “porta” de acesso à justiça que tivesse sido acionada em razão da obra. Este estudo contemplou, de forma inédita, a implementação e a avaliação do passivo judicial, para compreender, de maneira transversal, o conjunto de ações distribuídas nas diferentes esferas do Poder Judiciário, com o intuito de promover transparência, eficiência e efetividade na gestão de grandes empreendimentos de infraestrutura que, pela relevância estratégica, frequentemente atropelaram práticas e procedimentos formais, e impactaram direitos e garantias fundamentais.

A pesquisa desenvolvida esteve alicerçada nos princípios da publicidade e da transparência, orientando-se por uma busca ativa em sistemas eletrônicos do Poder Judiciário brasileiro, bem como em estruturas cartorárias e registros burocráticos acumulados ao longo das últimas décadas. Entre os eixos centrais da investigação, destacou-se o mapeamento e a compreensão da dinâmica processual gerada pela implementação da FIOL, com ênfase no volume de demandas judiciais jamais publicizadas pelas instâncias responsáveis por sua

gestão, o que inviabilizou o acompanhamento por órgãos de fiscalização e pela sociedade civil, limitando o exercício do direito de resistência e a participação popular em decisões estratégicas. Essa lacuna motivou a elaboração de uma nota técnica destinada a subsidiar manifestações jurídicas em temas correlatos, de modo a estabelecer parâmetros para futuros empreendimentos que compartilhassem características semelhantes no processo de implantação.

O levantamento revelou inexistência de registros de reuniões públicas ou de órgãos colegiados que pudessem ter atuado como instâncias articuladoras para análises e proposições jurídicas relativas à obra. A análise envolveu a revisão detalhada dos processos judiciais e das narrativas subjacentes aos números de tombamento, identificando a dinâmica de resistência por meio da via judicial. Foi realizada também a verificação preliminar da legalidade dos processos, rastreando registros administrativos originários para conhecer as práticas negociais, mecanismos de contingenciamento de conflitos e tentativas de repactuação social.

Foi igualmente promovida a identificação de minutas e instrumentos normativos relacionados à FIOL, com análise prévia de processos administrativos referentes à edição, revisão ou cancelamento de procedimentos, alterações de traçado e interrupções da obra. Houve, ainda, interlocução com órgãos judiciais, o Ministério Público e advocacias públicas e privadas, com vistas à construção de um painel de monitoramento gerencial do passivo judicial, de modo a acompanhar decisões judiciais, recompor conflitos e gerir fluxos de liberação ou bloqueio das atividades.

Nesse contexto, os dados foram sistematizados e transformados em gráficos, tabelas e mapas, de modo a permitir uma análise do passivo judicial associado à implementação da FIOL, de contratos de desapropriação, de editais de licitação, de termos de convênio e aditivos, bem como da transparência de processos administrativos e licitatórios.

O passivo judicial identificado representou o somatório de demandas jurídicas resolvidas, não resolvidas, arquivadas ou não finalizadas. Abrangeu questões administrativas e controvérsias sobre litígios, cujas interpretações divergentes ainda seriam apreciadas pelo Poder Judiciário, podendo ou não gerar desembolsos para o Estado, financiador do empreendimento. A representação judicial da Infra S.A. (antiga Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.)

esteve a cargo da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e de seu próprio departamento jurídico, incumbidos do registro e acompanhamento de todas as ações ajuizadas.

Este trabalho exigiu um levantamento manual, por meio de consultas públicas aos sistemas do Poder Judiciário, para identificar processos arquivados e em curso atribuídos à personalidade jurídica da FIOL, de modo a produzir um relatório que pudesse atestar a existência ou inexistência de passivo judicial de responsabilidade da unidade gestora. As buscas foram realizadas nos portais eletrônicos do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia (TJBA), incluindo 1º e 2º Graus, Juizados Especiais e Cartórios Extrajudiciais; do Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região (TRT5); e do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1), incluindo 1º e 2º Graus.

A metodologia empregada incluiu a aplicação de filtros de busca por palavras-chave, número de Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), o nome fantasia e denominações jurídicas da empresa responsável, além da análise de decisões, despachos e sentenças associadas. Esse procedimento visou garantir a exaustividade na coleta, considerando a dispersão e a heterogeneidade das informações disponibilizadas pelas plataformas judiciais. Os resultados obtidos foram tabulados e classificados segundo critérios temáticos e processuais, permitindo identificar os principais campos de litígio e a frequência com que apareciam as demandas.

Considerando os normativos que regem o tratamento de dados pessoais, inclusive em meios digitais, a divulgação das informações obtidas seguiu rigorosamente os parâmetros estabelecidos pela Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018). Por se tratar de processos públicos e de livre consulta, optou-se por apresentar inicialmente o volume global, para posterior aprofundamento em amostras específicas. As evidências relacionadas ao atendimento do subcritério “avaliação do passivo judicial ou declaração de inexistência de passivo judicial de responsabilidade de pagamento pela unidade gestora da FIOL” foram tabuladas com base nas características centrais dos objetos das ações, mapeando-se dados quantitativos e volume processual.

A partir dessa identificação, procedeu-se à triagem temática que resultou em agrupamentos que concentraram os assuntos mais relevantes, entre os quais

se destacaram litígios de natureza trabalhista, ações de desapropriação e indenização, processos administrativos contestando licitações e contratos, demandas previdenciárias e ações relativas a danos ambientais decorrentes da obra. A análise quantitativa revelou a concentração de processos em determinadas áreas da Justiça, sendo possível identificar padrões de judicialização que se repetiram e indicaram fragilidades estruturais no processo de implementação da FIOL. Essa constatação forneceu subsídios para compreender não apenas a dimensão do passivo, mas também as falhas preventivas e de governança que o alimentaram. Ao mapear os litígios e suas origens, este estudo contribuiu para a formulação de estratégias que, se aplicadas em empreendimentos futuros, poderão reduzir significativamente a exposição a riscos jurídicos e financeiros.

Em síntese, a metodologia adotada permite compreender a FIOL como um objeto complexo, no qual o direito, a justiça, território e ambiente se entrelaçam. A insuficiência do Justiça em Números em quantificar esse caso específico confirma a importância da pesquisa empírica localizada, que, ao articular diferentes técnicas, revela dimensões invisibilizadas pelos relatórios oficiais. Assim, mais do que um exercício metodológico, trata-se de uma aposta na construção de conhecimento crítico voltado à justiça social e territorial.

O desenvolvimento desta tese exigiu a adoção de diferentes estratégias metodológicas para dar conta da amplitude do objeto de estudo e da diversidade de fontes necessárias para a composição da revisão bibliográfica e da análise documental. Como é comum em pesquisas de caráter interdisciplinar, que envolvem a interface entre Território; Direito; Transporte Ferroviário e Justiça, fez-se necessário construir um aparato de apoio que garantisse não apenas o acesso a um conjunto amplo de referências, mas também a sistematização organizada do material. Nesse sentido, a incorporação de ferramentas digitais revelou-se fundamental para ampliar a eficiência do processo e assegurar maior clareza na organização do texto, em consonância com o que Lakatos e Marconi (2003) e Severino (2018) defendem sobre a importância da sistematização metodológica na pesquisa científica.

Entre os recursos empregados, merece destaque a utilização da plataforma Acadêmico 24h, ambiente virtual voltado ao suporte de pesquisadores e estudantes em diferentes etapas de sua trajetória acadêmica (Acadêmico 24h, 2024). A

plataforma foi mobilizada especialmente como um espaço de apoio, fornecendo revisões textuais de caráter revisional dos aspectos ortográficos e gramaticais, bem como instrumentos de acompanhamento contínuo da produção textual. Sua função, no âmbito desta pesquisa, foi eminentemente instrumental: oferecer subsídios para a gestão das etapas de escrita e permitir a integração entre cronograma, revisão e estruturação dos capítulos. Assim, a plataforma não se configurou como substituta do trabalho crítico do pesquisador, mas como suporte tecnológico para aprimorar a produtividade e a organização da investigação.

Paralelamente, o uso da ferramenta ChatGPT-5 (OpenAI, 2025) foi incorporado de modo pontual e metodologicamente delimitado, restringindo-se às etapas de revisão textual e bibliográfica. Especificamente, sua aplicação concentrou-se na tarefa de delimitação e estruturação de recortes de revisão, com vistas a ordenar tópicos, sintetizar grandes blocos de informação e facilitar a transição entre diferentes seções do texto. Também foi empregada para adequação preliminar de citações e referências segundo as normas da ABNT, respeitando, contudo, a posterior revisão crítica e autoral do pesquisador. É importante destacar que a utilização do ChatGPT-5 não substituiu a análise autoral, tampouco se sobrepôs ao julgamento crítico do pesquisador. Sua função foi acessória, no sentido de permitir maior rapidez na identificação de núcleos conceituais e na formatação inicial de parágrafos de transição, que posteriormente foram reelaborados e aprofundados a partir da leitura direta das obras originais.

A escolha metodológica de utilizar inteligência artificial respeitou os parâmetros éticos e científicos indicados no Guia para o uso ético e responsável da IA generativa na UFBA (UFBA, 2024a), que recomenda a clareza quanto ao papel das ferramentas, a não substituição da análise crítica e a transparência no registro de sua utilização. Assim, o uso do ChatGPT-5 foi delimitado exclusivamente à revisão textual e à adequação às formalidades da ABNT, sendo proibitiva qualquer tentativa de delegar à IA a análise, interpretação ou formulação de conclusões. Essa postura reafirma o compromisso do trabalho com a responsabilidade epistemológica e com a integridade científica.

Do ponto de vista epistemológico, esse uso controlado do ChatGPT-5 reforça uma postura de responsabilidade metodológica diante das novas tecnologias. Reconhece-se que ferramentas de inteligência artificial podem contribuir para o

processo científico, desde que inseridas em uma lógica de complementaridade e não de substituição da atividade crítica do pesquisador. Ao limitar sua utilização à fase de revisão, o presente trabalho estabeleceu fronteiras claras: a análise interpretativa, a construção de argumentos e a elaboração de sínteses críticas permaneceram inteiramente sob responsabilidade do autor. O ChatGPT-5 foi, portanto, um recurso auxiliar, semelhante a um índice ou um repositório de fichamentos, cujo papel foi fornecer elementos iniciais para posterior aprofundamento.

Com o objetivo de garantir transparência e rastreabilidade científica, todos os *prompts* utilizados durante o processo de revisão foram organizados e encontram-se disponíveis em anexo ao final da tese. Além disso, em conformidade com as boas práticas de integridade acadêmica e em alinhamento às diretrizes da UFBA, será incluída uma declaração formal de uso de inteligência artificial, adaptada a partir da minuta institucional (UFBA, 2024), na qual o autor atesta a delimitação do uso da ferramenta, preservando sua autoria integral. Essa declaração cumpre dupla função: garantir clareza metodológica ao leitor e consolidar uma prática de ciência aberta e responsável (Anexo E).

Portanto, tanto o Acadêmico 24h quanto o ChatGPT-5 devem ser compreendidos aqui como instrumentos auxiliares, subordinados ao objetivo maior de estruturar uma investigação interdisciplinar, rigorosa em sua análise crítica e transparente em seus processos. Sua inserção no percurso da pesquisa foi delimitada, controlada e documentada, de modo a não comprometer a autonomia científica da produção, mas antes potencializá-la. Ao final, declara-se que toda a autoria intelectual, a interpretação dos dados, a formulação das análises e a construção das conclusões são de responsabilidade exclusiva do pesquisador. Este atestado reforça o compromisso com a integridade acadêmica, a responsabilidade autoral e a fidedignidade científica desta tese, informando ainda que a Declaração de Uso de Inteligência Artificial encontra-se disponível em anexo para consulta (Anexo F).

1.5 Estrutura da tese

A análise apresentada organiza-se em cinco seções pr incipais, além da introdução e das considerações finais. Realiza uma abordagem integrada do fenômeno da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) sob a perspectiva do planejamento territorial e das dinâmicas jurídicas, sociais e ambientais que a envolvem. Cada seção contribui para a compreensão do objeto de estudo, evidenciando a complexidade das reconfigurações territoriais e institucionais decorrentes da implementação do projeto. No incío de cada seção foi inserido um prelúdio que articula imagem e poesia. Para isso, utilizou-se de imagens que foram feitas, pelo autor, ao longo do trabalho de campo da pesquisa e compuseram a mostra fotográfica Projetos FIOL[1].

Na segunda seção, é realizado um aprofundamento dos fundamentos e da evolução histórica da política ferroviária brasileira com o objetivo de reconstruir a política do transporte ferroviário no Brasil, com ênfase na Bahia, e destacar as fases de expansão, crises e a retomada do modal ferroviário em que se situa a FIOL como elemento central na política de transportes contemporânea. Essa análise contextualiza a ferrovia como vetor de continuidade e ruptura nos ciclos históricos de infraestrutura, evidenciando seu papel estratégico na integração territorial e econômica.

Na terceira seção, é dado um foco nos processos territoriais decorrentes da implantação da FIOL. Para tanto, verte-se sobre o conceito de território para avaliar os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização que se manifestam ao longo do traçado da ferrovia. Ademais, dá-se atenção às implicações das transformações territoriais na reprodução da vida das populações atingidas por meio do exame das reconfigurações territoriais.

A quarta seção, desnuda os vínculos da FIOL com os direitos econômico e ambiental e com o garantismo jurídico. Analisa os fundamentos jurídicos que regulam a implementação da FIOL, abordando normas de desapropriação, direito ambiental, administrativo e do trabalho, além do papel do Poder Judiciário e do Ministério Público. A discussão revela as tensões entre interesses econômicos de grande escala e a efetividade da proteção socioambiental, apontando limites e contradições no arcabouço normativo e na atuação estatal.

[1] Essa mostra fotográfica está disponível em: https://www.youtube.com/live/9H4af5cWfuM

A quinta seção, faz um balanço do acesso à justiça: vias, avanços e perspectivas. Examina-se as modalidades de resolução de conflitos, incluindo ações judiciais, negociações e mediações comunitárias, de modo a problematizar os instrumentos institucionais e extrajudiciais de acesso à justiça numa sociedade de classes.

Por fim, na sexta seção, a análise encontra-se respaldada pelo levantamento do passivo jurídico da FIOL de modo a entrever a expressão de suas contradições, por meio do exame de ações concretas que envolvem as relações laborais; o direito de propriedade; os direitos difusos e coletivos; e os danos materiais e morais, em diversas formas e modalidades de ação jurídica.

As considerações finais reafirmam a hipótese central de que os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização vinculados à FIOL não se limitam à transformação física do território, mas também configuram uma intervenção estatal que impacta os direitos e a vida das populações. Conclui-se pela necessidade de protocolos de planejamento mais transparentes, participativos e integrados, capazes de conciliar desenvolvimento econômico, justiça social e sustentabilidade ambiental, evitando a reprodução de conflitos e promovendo uma governança mais democrática e efetiva.

PRELÚDIO LITERÁRIO

"O trem das onze não passa mais por aqui / Só amanhã de manhã…"
(Adoniran Barbosa, **Trem das Onze**, 1964)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de., Acervo pessoal, 2023.

A ponte que se ergue sobre as águas não é apenas uma construção de engenharia, mas sim, uma metáfora para a travessia: entre margens, tempos e destinos. Assim como na canção de Adoniran Barbosa, em que o trem das onze impõe ao protagonista o limite da noite, a fotografia nos recorda que cada passagem exige sacrifícios. Nem sempre é possível permanecer onde se deseja, pois o trilho segue o ritmo do relógio, e o relógio não se adapta aos nossos afetos. O ferro da ponte não apenas suporta o peso do trem, mas também as histórias que estão gravadas nela: dos trabalhadores, da população atingida, dos fantasmas do presente desfeito e das incertezas do futuro ainda não palpável. A ponte representa tanto uma promessa quanto uma ruptura: um espaço onde se arrisca a vida e se é obrigado a deixar para trás a margem familiar em busca do desconhecido.

SEÇÃO II

1 FUNDAMENTOS E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS FERROVIAS NO BRASIL

Nesta seção, retoma-se os fundamentos e a evolução histórica da política ferroviária brasileira com o objetivo de reconstruir a política do transporte ferroviário no Brasil, com ênfase na Bahia, e destacar as fases de expansão, crises e a retomada do modal ferroviário em que se situa a FIOL como elemento central na política de transportes contemporânea. Essa análise contextualiza a ferrovia como vetor de continuidade e ruptura nos ciclos históricos de infraestrutura e evidencia seu papel estratégico na integração territorial e econômica.

Não se tem a pretensão de esgotar o processo de reconstrução histórica ou de abarcar todas as suas dimensões. Apresenta-se aqui um passeio pelo tempo, uma travessia entre registros e memórias que buscam organizar ideias e percursos. Ao narrar essa trajetória, busca-se iluminar não apenas a ferrovia como objeto técnico, mas como fenômeno social, cultural e simbólico que dialoga com nossas existências. Esta seção é, assim, uma abertura de caminho uma tentativa de costurar passado e presente, técnica e cultura, memória e futuro. Ao longo dele, a pesquisa engata a sua construção entre trilhos e narrativas, reconhecendo que cada ruído metálico, cada imagem preservada, cada documento resgatado é também um pedaço da história que insiste em permanecer viva.

2.1 Os primeiros trilhos

O estudo da história das ferrovias no Brasil exige situar o tema no cruzamento entre processos econômicos, sociais, políticos e territoriais. A introdução desse modal não se limitou a um avanço tecnológico, mas configurou-

se como um vetor de transformação estrutural do espaço brasileiro. A ferrovia trouxe consigo uma nova lógica de ordenamento territorial, vinculada à integração dos circuitos produtivos e à aceleração do tempo histórico. Inserida no contexto mais amplo da Revolução Industrial e da difusão da tecnologia a vapor no século XIX, sua adoção pelo Brasil correspondeu à necessidade de responder às demandas de circulação impostas por uma economia agroexportadora dependente do mercado externo, mas também a um projeto político de modernização e de centralização do poder.

Sousa Neto (2012) citado por Lira (2013) evidencia que os projetos de viação do Segundo Reinado tinham “[...] como principal objetivo, no seu conjunto, [...] a mobilização de migrantes que viriam colonizar as novas terras e promover, através do transporte de materiais, uma agricultura mais moderna” (Lira, 2013, p.140). As estradas e também as redes de comunicações internas aparecem comprometidas com a “civilização” e com a modernização do Estado, “[...] levando para os confins a moeda, a bandeira brasileira e os laços de fraternidade entre a população” (Lira, 2013, p.140). Afirma que a realização desses planos foi bloqueada menos pela escassez de conhecimento geográfico e mais pelos interesses das classes dirigentes: “[...] o autor conclui ser o caráter especulativo da propriedade da terra no Brasil, problema ainda existente, o cerne da compreensão do arcaísmo da modernização do Estado brasileiro” (Lira, 2013, p.140). Ao deslocar o foco da técnica para a estrutura fundiária e para a resistência à democratização da terra, essa interpretação fornece uma chave privilegiada para ler o “arcaísmo” que atravessa também os grandes projetos do século XXI.

A partir da perspectiva, dos “planos” de viação adquirem forte densidade simbólica. Lira (2013) assinala que “[...] os ‘planos’ para o império carregam uma forte simbologia da dificuldade de se implementarem ações a partir dos conhecimentos geográficos. Quantos não são os projetos que resistem na forma de planos?” (2013, p.141). Ao recordar que o conhecimento do território é um processo de longa duração e que a própria disciplina geográfica “é vítima dessa temporalidade” o autor sugere que há um descompasso estrutural entre a produção de diagnósticos e a capacidade política de concretizá-los. Essa reflexão é particularmente fecunda para interpretar o modal ferroviário como mais um capítulo de uma longa história de projetos que, ora se materializam seletivamente, ora

permanecem como promessa de integração, reeditando a distância entre planos técnico-geográficos e justiça territorial substantiva.

Do mesmo modo, ao resenhar a obra de Souza Neto, Lira enfatiza que as soluções técnicas pensadas no século XIX continuam a oferecer pistas para o debate contemporâneo: “[...] a questão do melhor aproveitamento dos recursos naturais e técnicos para implementação de um plano racional de circulação revisa o debate do determinismo do ponto de vista de uma geografia aplicada” (Lira, 2013, p.141). Por isso, “[...] soluções passadas para promover a unificação do território, através da técnica, encontram motivos para serem analisadas no debate contemporâneo” (Lira, 2013, p.141). Ao incorporar esse argumento, a tese desloca a FIOL do lugar de ruptura e a reinscreve numa tradição de tentativas de unificação territorial em que a técnica não é neutra: ela é atravessada por projetos de Estado, agendas empresariais e disputas em torno da apropriação dos excedentes gerados pela circulação de mercadorias.

Trata-se de consenso entre os historiadores de que o marco inicial foi a inauguração da Estrada de Ferro Mauá, em 1854, construída e financiada por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Com apenas 14,5 km de extensão, ligando o Porto de Mauá à raiz da Serra de Petrópolis, a ferrovia possuía caráter experimental e simbólico, representando a tentativa de inscrever o Brasil nos circuitos internacionais do capitalismo industrial. Antunes (1954) em discurso sobre o primeiro centenário do modal ferroviário apontava que mais do que um empreendimento econômico, tratava-se de uma afirmação política do Império de que o país seria capaz de dialogar com as inovações técnicas da modernidade.

A viagem inaugural, realizada pela locomotiva “Baronesa”, tornou-se um ícone do imaginário nacional, simbolizando a superação do atraso representado pelas mulas e pelas estradas carroçáveis sendo a grande ilustração desse novo sistema de transporte. Como assinala Ademar Benévolo (1976), a ferrovia significou o início de um processo de transformação espacial que seria decisivo para a conformação do território brasileiro nos séculos XIX e XX.

O desenvolvimento da malha ferroviária brasileira esteve diretamente associado à expansão da cafeicultura. Nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, os trilhos cumpriram papel estratégico ao encurtar distâncias, reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade do café nos mercados

internacionais. Odilon Nogueira de Matos (1990), em seu clássico Café e Ferrovias, demonstra como a ferrovia não apenas acelerou o escoamento da produção, mas também se converteu em elemento estruturante da urbanização, dando origem a novas cidades e reorganizando redes de sociabilidade. Assim, a ferrovia foi, simultaneamente, infraestrutura econômica e catalisadora de processos sociais.

Esse processo, todavia, não se restringiu ao Sudeste. No Nordeste, a *Great Western of Brazil Railway* articulou-se à produção açucareira e à pecuária, e promoveu novas dinâmicas de circulação regional (Pinto, 1949). No Sul, ferrovias interligaram áreas de produção agropecuária às zonas portuárias, consolidando o Rio Grande do Sul como polo estratégico de integração com os países vizinhos do Cone Sul. Na Bahia, as primeiras linhas como a Estrada de Ferro Bahia–São Francisco e a Estrada de Ferro Bahia–Minas desempenharam papel essencial ao conectar o interior agrícola ao litoral, integrando economias locais de cacau, cana e café à dinâmica exportadora nacional (Histórico da Malha Ferroviária na Bahia, 2025). Desse modo, as ferrovias funcionaram como dispositivos de integração territorial em escala nacional, mesmo que subordinadas a um modelo de desenvolvimento voltado para fora.

A incorporação das leituras de Sousa Neto (2012) e da análise de Zorzo (2000) sobre a rede viária no Brasil e na Bahia, permite tensionar a narrativa linear de “modernização dos transportes” e aproximá-la de uma história social da técnica marcada por conflitos de classe, disputas de projeto e temporalidades longas. Souza Neto (2012) reconstitui o processo de construção ferroviária por meio da reanálise da engenharia, ao “dialogar com os métodos desenvolvidos na história e na história da ciência, com atenção historiográfica, contextual e documental”, deslocando o olhar da mera cronologia de obras para os sujeitos, saberes e interesses que informam a produção de planos territoriais. É a partir desse enquadramento que a viação imperial e, por extensão, os projetos contemporâneos de infraestrutura, passa a ser lida como campo privilegiado de observação das relações entre Estado, classes proprietárias e conhecimento geográfico aplicado.

Sob o ponto de vista da engenharia, a construção ferroviária implicou desafios técnicos significativos. O caso paradigmático da Serra do Mar, em São Paulo, ilustra a complexidade de adaptar técnicas estrangeiras às especificidades geográficas brasileiras. Túneis, viadutos e o uso de sistemas de tração

diferenciados, como a cremalheira, tornaram-se símbolos do avanço tecnológico e do aprendizado institucional que acompanhou a implantação do modal. Essas obras revelam a inserção do Brasil em uma rede global de circulação de saberes técnicos e de capitais, ao mesmo tempo em que conferem ao patrimônio ferroviário uma dimensão de conquista da engenharia nacional (Pinto, 1903) que, posteriormente, viria a ser equilibrado por uma alteração e processo de reequilíbrio de modais (Santos, 2011).

A ferrovia também foi expressão de uma relação peculiar entre Estado e capital privado. O Império e, posteriormente, a Primeira República, recorreram ao modelo de concessões, garantindo juros às companhias muitas delas britânicas que se dispuseram a investir no setor. Flávio Saes (1979) demonstra que esse arranjo consolidou uma infraestrutura essencialmente orientada ao escoamento de produtos agrícolas de exportação, em detrimento da integração efetiva do mercado interno. Assim, ainda que as ferrovias tenham promovido certa unificação territorial, elas também reforçaram a dependência estrutural do país em relação ao capital externo e aos fluxos globais do comércio de *commodities*.

No plano social e cultural, a ferrovia introduziu uma nova temporalidade. O rigor dos horários, simbolizado pelos relógios das estações, redefiniu a percepção de tempo e disciplina no cotidiano. Estações ferroviárias tornaram-se marcos urbanos, pontos de encontro, centros de sociabilidade e símbolos da modernidade. Como ressalta a historiografia recente, sintetizada por Oliveira e Corrêa (2018), a “Maria Fumaça” permanece, até hoje, como referência nostálgica de um período em que o trem foi sinônimo de progresso, rapidez e integração. Mais do que meios de transporte, os trilhos se transformaram em símbolos identitários, articulando memória coletiva e patrimônio cultural.

Os impactos territoriais foram igualmente significativos. As ferrovias moldaram cidades, estimularam a mobilidade de trabalhadores, favoreceram a criação de colônias agrícolas e reorganizaram fluxos comerciais. No interior da Bahia, por exemplo, os trilhos favoreceram a formação de núcleos urbanos que ainda hoje guardam traços da sociabilidade ferroviária. Assim, compreender a ferrovia significa compreender também a produção do território e a transformação das formas de ocupação e uso do espaço. Ao longo da caminhada foi possível

encontrar estações desativadas que se converteram em modais distintos à exemplo a Estação Ferroviária de Itaberaba convertida em uma estação rodoviária.

A literatura clássica reforça esse ponto. Estevão Pinto (1949), ao analisar o Nordeste, mostra como a ferrovia foi motor de desenvolvimento, mas também vetor de desigualdades regionais, uma vez que atendeu, prioritariamente, aos interesses do capital externo. Já Matos (1990) associa a ferrovia ao dinamismo da economia cafeeira, ao destacar seu papel na consolidação de São Paulo como centro econômico nacional. Mais recentemente, pesquisas historiográficas sistematizadas por Oliveira e Corrêa (2018) indicam que, entre 1972 e 2016, mais de 260 dissertações e teses foram produzidas sobre a temática, o que mostra sua centralidade para diferentes áreas do conhecimento, como História, Sociologia, Geografia, Engenharia e Direito.

Em síntese, a introdução das ferrovias no Brasil deve ser compreendida como um processo multidimensional. Do ponto de vista econômico, elas reduziram custos e aumentaram a competitividade do café e de outras commodities. Do ponto de vista territorial, reconfiguraram redes urbanas, articularam regiões e integraram o país à economia-mundo. Do ponto de vista social, alteraram práticas cotidianas, criaram novas sociabilidades e inscreveram-se na memória coletiva. Do ponto de vista político, revelaram as tensões entre projetos de desenvolvimento nacional e a dependência estrutural de capitais externos.

Mais do que um capítulo da história dos transportes, as ferrovias constituem um prisma privilegiado para compreender as dinâmicas de produção do espaço, de integração territorial e de inserção do Brasil na lógica global do capitalismo industrial. A análise de sua evolução histórica, portanto, não apenas ilumina o passado, mas fornece chaves interpretativas para refletir sobre o presente e projetar o futuro do modal ferroviário, sobretudo, em um momento em que sua retomada volta a ser debatida como alternativa sustentável e estratégica para o desenvolvimento nacional e projeção geopolítica internacional.

Prova disso foi que, em julho de 2025, o governo brasileiro firmou um memorando de entendimento com o governo chinês para a realização de estudos de viabilidade sobre a implantação de um corredor ferroviário bioceânico, ligando o Brasil ao Oceano Pacífico por meio do Porto de Chancay, no Peru. A iniciativa, conduzida pela Infra S.A., vinculada ao Ministério dos Transportes, em parceria com

o China *Railway Economic and Planning Research Institute*, que insere-se no esforço de integração logística continental e de fortalecimento das relações estratégicas entre Brasil e China.

O acordo prevê a análise de soluções de transporte integrado capazes de articular os fluxos econômicos entre o Atlântico e o Pacífico, reposicionando o Brasil na rota do comércio internacional e ampliando a competitividade sul-americana em um contexto globalizado. Além da dimensão econômica, o projeto desperta debates sobre os impactos sociais, territoriais e ambientais, colocando-se como um marco nas discussões acerca da infraestrutura de transportes no século XXI (Governo do Brasil, 2025) como publicizado pelo Ministério dos Transportes.

2.2 A expansão e o desenvolvimento do modal ferroviário

Em 1953, Ademar Benévolo propôs, como recurso didático de compreensão do processo histórico, a identificação de cinco grandes períodos da expansão ferroviária no Brasil. Essa periodização, ainda que simplificada, tornou-se referência para os estudos posteriores, pois permite apreender a trajetória do modal em sua relação com a economia nacional, a política de transportes e as transformações territoriais. Ao organizar a evolução das ferrovias em etapas distintas, Benévolo (1976) não apenas sistematizou o avanço da infraestrutura, mas também evidenciou os ciclos de modernização e de crise que marcaram o setor. Assim, a análise das fases de expansão não se limita a um exercício cronológico, mas constitui instrumento analítico fundamental para compreender como o transporte ferroviário se tornou, ao longo do tempo, um dos vetores de integração econômica e territorial mais relevantes da história brasileira.

Nesse panorama ele compreendeu que o desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, entre a segunda metade do século XIX e meados do século XX, pode ser compreendido como um processo de múltiplas fases de expansão, marcado por profundas desigualdades regionais, pela predominância de interesses agroexportadores e pela adaptação das tecnologias ferroviárias às condições territoriais do país. Ao pautar nos estudos históricos de Benévolo (1976) e Vieira

(1954), em termos cronológicos, é possível identificar momentos cruciais do processo de implantação e expansão da rede ferroviária brasileira: a fase pioneira, entre 1854 e 1870, caracterizada pela difusão inicial da tecnologia e pela dependência de capitais britânicos; a fase de consolidação e crescimento acelerado, entre 1871 e 1890, quando a malha ferroviária atingiu forte expansão; a fase de integração nacional, entre 1891 e 1930; a fase de grande expansão ferroviária de 1931 a 1954; o período pós-1957 com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA); a fase de declínio e retração no pós-1960 e a retomada da política ferroviária brasileira com o Projeto da FIOL, em 2010, com recursos federais do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Contudo, ao longo do processo de implantação, parece reproduzir as mesmas características históricas como a dependência de capitais externos, os impactos territoriais assimétricos, a tensão entre integração nacional e os interesses locais.

O exame do projeto da FIOL, permite pontuar que esta ferrovia é herdeira de uma tradição de projetos de circulação em que a técnica expressa visões de mundo e estratégias de poder. Em lugar de uma história “oficial” dos transportes, a leitura de Sousa Neto aponta para uma espécie de “arqueologia do saber geográfico”, em que mapas, relatórios e plantas de viação são tomados como textos que condensam disputas sobre quem deve circular, o que deve ser escoado e quais territórios serão integrados ou mantidos à margem (Lira, 2013, p.140).

Cada uma dessas etapas trouxe repercussões significativas para a organização do território, para a circulação de mercadorias e para a conformação de redes urbanas. Ao focar na periodização de Vieira (1954), observa-se que o primeiro período da expansão ferroviária brasileira, situada entre meados do século XIX e o início do século XX, caracterizou-se pelo pioneirismo tecnológico aliado a uma profunda dependência de capitais externos. Como dito, iniciada com a inauguração da Estrada de Ferro Mauá, em 1854, essa etapa revelou o entusiasmo das elites políticas e econômicas com a modernização dos transportes, mas também expôs a inserção subordinada do país no capitalismo internacional, dado que grande parte dos recursos, equipamentos e engenheiros provinha da Inglaterra (Pinto, 1977 [1903]; Matos, 1990). As ferrovias constituíram, portanto, não apenas como símbolo de progresso e inovação, mas como infraestrutura voltada, prioritariamente, ao atendimento dos interesses agroexportadores, em especial da

cafeicultura no Sudeste (Saes, 1979), e evidenciaram desde o início a dualidade entre modernização técnica e dependência econômica. Durante o período imperial, as ferrovias foram implantadas de forma fragmentada, voltadas, sobretudo, para o escoamento da produção agrícola destinada ao mercado externo.

Ainda trilhando as análises de Flávio Saes (1979), até o final do Império o Brasil já contava com cerca de 9.583 km de ferrovias em operação e grande parte localizavam-se nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Essa malha, construída sob forte participação de capitais britânicos, respondia mais a lógicas de inserção no comércio internacional do que às necessidades de integração interna.

No caso baiano, o pioneirismo deu-se com a Estrada de Ferro Bahia–Minas, inaugurada em 1880, que conectava Salvador a regiões do interior, abrindo novas possibilidades de circulação de café, cacau e cana-de-açúcar. Em seguida, a Estrada de Ferro Bahia–São Francisco buscou alcançar o oeste baiano, tendo como objetivo estratégico a ligação com o rio São Francisco, via de escoamento fundamental para a interiorização das trocas comerciais. Essas iniciativas, embora limitadas em extensão, simbolizaram a tentativa de superar as barreiras naturais e de articular o interior produtivo ao litoral exportador (Histórico da Malha Ferroviária na Bahia, 2025).

Ao focar a análise na malha ferroviária baiana Zorzo (2000), por sua vez, oferece um recorte territorial preciso ao “[...] retomar uma das bases do planejamento dos transportes, o estudo da história da formação da rede de estradas de ferro e de rodagem no Brasil, os seus efeitos de conjunto, suas características morfológicas e seu impacto econômico” (Zorzo, 2000, p.99). Tomando como exemplo o caso do sistema viário da Bahia, o autor propõe “uma reflexão sobre a inter-relação do desenvolvimento da ferrovia com o crescimento da malha rodoviária ao longo da em etapa que se erigiu a rede de caminhos modernos” (Zorzo, 2000, p.99). Em vez de tratar ferrovias e rodovias como etapas sucessivas de um suposto “progresso linear”, Zorzo enfatiza a articulação entre ferroviarismo e rodoviarismo, evidenciando como o primeiro condicionou a forma e a densidade do segundo no recorte baiano.

Um dos pontos centrais de sua argumentação é o papel estruturante das linhas férreas na conformação da circulação terrestre. Zorzo sustenta que “o

sistema de ferrovias que aparentemente não entrava no novo *boom* rodoviário, entretanto, foi decisivo para o desenvolvimento rodiviário, pois o conjunto de vias férreas deu consistência ao sistema rodoviário em implantação na Bahia. a rede ferroviária teve um papel de suporte decisivo para as vias terrestres antes do boom rodoviarista e seguiu sendo importante por muito tempo depois", de modo que "as linhas rodoviárias adquiriram maior densidade, graças a ela" (Zorzo, 2000, p.110). A ferrovia, implantada sobre antigas trilhas e caminhos, não apenas moderniza tecnicamente o deslocamento, mas induz a abertura de novas vias; "a circulação alcançada puxou o desenvolvimento da produção regional, aumentou o número de unidades agrícolas e assentamentos urbanos" (Zorzo, 2000, p.112). Essa leitura reforça a ideia de que os trilhos operam como espinha dorsal de uma rede viária mais ampla, na qual estradas de rodagem se rearticulam em torno das estações, redefinindo hierarquias urbanas e circuitos de escoamento.

Zorzo mostra também que as demandas locais se reconfiguram à medida que a ferrovia se afirma como símbolo de progresso. Na medida em que a presença dos trilhos torna visível o dinamismo de determinadas localidades, "a antiga reivindicação dos governos municipais de obterem novas ligações ferroviárias, a partir da década de 1920, foi substituída pela solicitação na forma de linhas rodoviárias", demanda que o autor interpreta como "efeito advindo do agenciamento técnico propiciado pela própria ferrovia" (Zorzo, 2000, p.113). A opção preferencial pela rodovia, sobretudo a partir dos anos 1920, é descrita como um deslocamento de estratégia dentro de um mesmo horizonte de integração: "a partir da década de 1920, a expansão do sistema viário baiano e brasileiro tomou a opção preferencial pela rodovia" (Zorzo, 2000, p.113), sem que isso significasse a anulação imediata da centralidade ferroviária.

O caso da zona cacaueira ilustra empiricamente esse processo. Na região de maior dinamismo econômico da Bahia, Zorzo nota que "a opção rodoviarista foi avassaladora", associada às crises da Estrada de Ferro Ilhéus–Conquista (Zorzo, 2000, p.112). Em 1932, o plano rodoviário do Instituto do Cacau da Bahia previa "estradas para vencer distâncias de até 60 km, visando interligar os centros de produção com os pontos de embarque marítimo, fluvial ou ferroviário" (Zorzo, 2000, p.112). Nesse contexto, "foram entregues 310 km de novas estradas de rodagem recém-construídas […] e neste plano construídos mais 800 km, até 1940" (Zorzo,

2000, p.112-113). A leitura do autor evidencia que o rodoviarismo se apoia na infraestrutura ferroviária pré-existente, conformando um sistema viário híbrido no qual a lógica exportadora segue organizando a produção e a circulação de riquezas.

Ao articular essas análises evidencia-se que a história da rede viária brasileira, e em particular baiana, não pode ser entendida apenas como sucessão técnica de meios de transporte. A insistência de Sousa em destacar “a enorme importância da geografia elaborada pelos engenheiros geógrafos” e o fato de que “temas que ainda persistem na geografia atual foram alvos de debates encetados por tais personagens” permitem ler as ferrovias como dispositivos de poder que condensam debates sobre unificação territorial, aproveitamento de recursos e limites da modernização. Zorzo, por sua vez, demonstra que os efeitos ferroviários sobre a malha rodoviária baiana produziram uma rede polinuclear, na qual estações, entroncamentos e portos se articulam segundo uma racionalidade econômica seletiva. Ao trazer essas percepções compreendemos que o o contexto de análise da FIOL como expressão contemporânea de longas continuidades: entre planos e obras, entre técnica e política, entre promessas de integração e persistência de desigualdades territoriais.

Retomando a cronologia de Vieira (1954), o segundo período consistiu na consolidação e crescimento acelerado durante o período de (1871 - 1890). Com a República e a ascensão da cafeicultura paulista, o modal ferroviário experimentou sua fase mais vigorosa de crescimento. Entre 1871 - 1890, a malha ferroviária nacional saltou de cerca de 9 mil para mais de 29 mil km de extensão, consolidando-se como a principal infraestrutura de transporte de longa distância (Vieira, 1954). Em São Paulo, companhias como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Mogiana e a Sorocabana estruturaram verdadeiras redes articuladas, transformando o interior do estado em área de intensa urbanização e dinamização econômica (Matos, 1990).

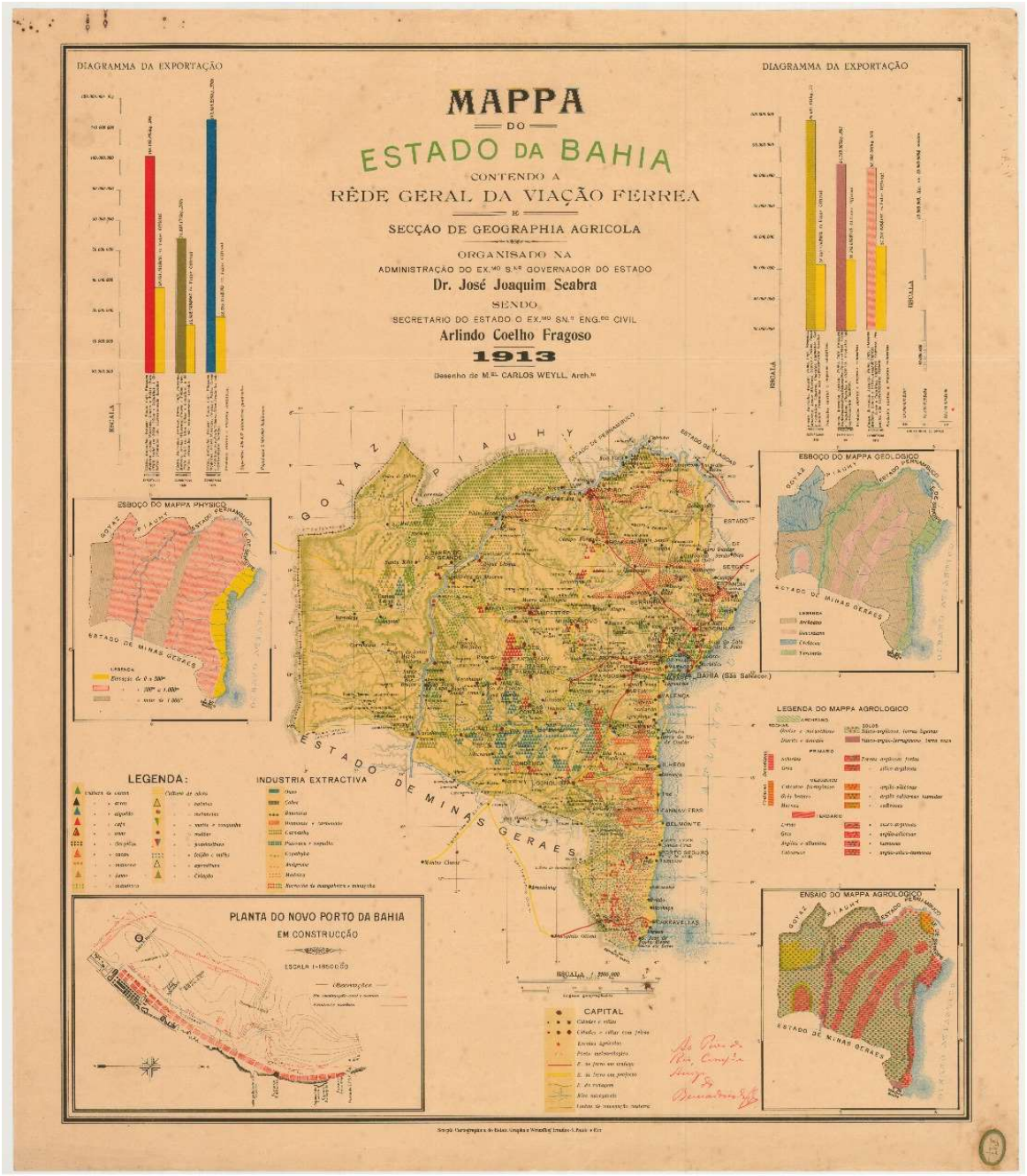
O terceiro período da história ferroviária brasileira, compreendida entre 1891 e 1930, marca um período de intensas transformações políticas, sociais e econômicas no país, refletindo diretamente nos rumos da infraestrutura de transportes. Nesse intervalo, o projeto de modernização nacional impulsionado pelos governos pós-Revolução de 1930 buscou fortalecer a centralização do

Estado e consolidar uma malha ferroviária capaz de integrar o vasto território brasileiro. O advento de novas políticas públicas, associado ao esforço de reorganizar empresas regionais fragmentadas, culminou na criação, em 1957, da RFFSA, um marco institucional destinado a unificar, racionalizar e expandir os serviços ferroviários. Esse movimento traduziu não apenas a necessidade de superar os limites técnicos e administrativos herdados do período anterior, mas também o desejo de alinhar a ferrovia ao projeto de desenvolvimento nacional, em um contexto de industrialização crescente e de busca pela integração econômica entre as diferentes regiões do Brasil.

Esse crescimento impactou diretamente a integração dos mercados internos. A ferrovia não apenas reduziu o tempo de transporte das mercadorias (em alguns casos de semanas para poucos dias) como também ampliou o volume transportado. Estimativas do Ministério da Viação (1931) indicam que, nas décadas de 1910 e 1920, o transporte ferroviário representava mais de 80% da movimentação de cargas de longa distância no Brasil, consolidando-se como modal hegemônico.

Na Bahia, o período também foi marcado por expansão, ainda que em escala menor. As linhas férreas passaram a conectar regiões produtoras de cacau no sul do estado aos portos de Ilhéus e Salvador, fortalecendo a posição da Bahia como importante polo exportador no cenário nacional. O cacau, cuja produção baiana representava cerca de 90% do total nacional em 1920, encontrava nos trilhos um meio eficiente de escoamento, contribuindo para a inserção da economia regional em mercados internacionais (Histórico da Malha Ferroviária na Bahia, 2025). O Mapa 2 do Arquivo Público do Estado da Bahia registra esse contexto ferroviário:

Mapa 2 - Rede Geral de Viação Férrea, em 1913.



Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia, 2024.

A partir da Revolução de 1930, o governo federal passou a assumir maior protagonismo na política ferroviária. A ênfase deslocou-se gradualmente da lógica puramente exportadora para projetos de integração nacional, ainda que de forma parcial e incompleta. O presidente Getúlio Vargas buscou utilizar as ferrovias como instrumento de centralização política e de fomento ao mercado interno, em consonância com o projeto de industrialização por substituição de importações.

O quarto e o último período de 1931 a 1954, estão integrados em 1957, com a criação da RFFSA, o Estado unificou 18 companhias regionais deficitárias em uma única empresa estatal. À época, a malha ferroviária nacional atingia 37.000 km de extensão, distribuída de forma desigual pelo território. O Nordeste, apesar de contar com linhas importantes, como a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (que incluía trechos na Bahia), sofria com a obsolescência do material rodante e com a baixa densidade da rede em comparação ao Sudeste.

Como dito anteriormente, o processo de expansão ferroviária no Brasil deixou marcas profundas não apenas na economia, mas também no tecido social das regiões por onde os trilhos avançaram. Do ponto de vista econômico, a implantação das ferrovias representou uma verdadeira revolução logística, ao reduzir drasticamente os custos de transporte de cargas a granel e ao encurtar as distâncias que separavam as áreas produtoras dos portos exportadores. Conforme aponta Matos (1990), o custo médio do transporte ferroviário podia ser até 60% inferior àquele realizado por tropas de mulas, prática predominante até então, o que ampliava significativamente a margem de lucro dos exportadores.

Essa economia de escala, viabilizada pela expansão da malha ferroviária, não apenas aumentou a competitividade internacional de produtos como o café e o cacau, mas também possibilitou o crescimento de novas fronteiras agrícolas e a diversificação das atividades produtivas. A ferrovia, ao organizar o escoamento em intervalos regulares e em volumes nunca antes imaginados, tornou-se um elemento estruturante da dinâmica econômica nacional. No entanto, produziu alterações substanciais no território, na mobilidade da força de trabalho e no modo de vida de populações inteiras.

Na Bahia, essa redução de custos foi decisiva para a consolidação da região cacaueira. Segundo dados da Secretaria de Agricultura do Estado (1930), o tempo de transporte do cacau entre Ilhéus e Salvador, que antes demandava mais de dez dias em viagens marítimas arriscadas, foi reduzido a menos de 48 horas por via ferroviária. Essa economia temporal e financeira favoreceu a formação de uma elite exportadora e a modernização relativa de centros urbanos como Ilhéus e Itabuna.

Do ponto de vista social, a ferrovia estimulou processos de urbanização, a formação de vilas operárias e a circulação de trabalhadores. As estações

ferroviárias tornaram-se pontos de encontro e centros de sociabilidade, simbolizando o progresso e a integração ao mundo moderno. Ao longo dos trilhos, formaram novas cidades, cujo traçado urbano era frequentemente orientado pela presença da ferrovia, e evidenciam sua função estruturante na produção do espaço (Benévolo, 1976).

A construção da ferrovia sobre a Serra do Mar constitui um dos episódios mais emblemáticos da engenharia ferroviária brasileira e um marco na história da infraestrutura do país. O desafio imposto pela Geografia era imenso: transpor um maciço montanhoso de encostas abruptas, coberto pela densa Mata Atlântica e sujeito a intensos regimes de chuvas, o que tornava o terreno instável e de difícil intervenção. Nesse contexto, engenheiros e operários foram obrigados a desenvolver soluções técnicas inovadoras, capazes de adaptar a ferrovia às condições naturais adversas. O traçado sinuoso, marcado por rampas de até 10%, curvas fechadas, viadutos e túneis escavados em rocha, expõem a complexidade do empreendimento. A adoção do sistema de cremalheira e contrapesos na ferrovia Santos–Jundiaí, inaugurada em 1867, é um exemplo notável dessa inventividade técnica, permitindo vencer desníveis que, à época, eram considerados quase intransponíveis (Lamounier, 2008; Matos, 1990).

Vê-se, então, que do ponto de vista econômico e social, a superação da Serra do Mar não apenas viabilizou o escoamento da produção cafeeira paulista em direção ao porto de Santos, consolidando o protagonismo do Brasil no mercado internacional, como também impulsionou a urbanização e a industrialização na região Sudeste. A ferrovia encurtou distâncias, integrou áreas produtivas ao litoral e contribuiu decisivamente para a formação de um sistema logístico de grande escala, que ampliou a competitividade do país frente a outros exportadores de *commodities* agrícolas (Matos, 1990). Ao mesmo tempo, o empreendimento deixou marcas no território e nas comunidades locais: a abertura de clareiras na floresta, a chegada de trabalhadores migrantes e a criação de povoados ferroviários configuraram uma nova dinâmica socioespacial, em que a ferrovia se tornou tanto símbolo de progresso, quanto vetor de impactos ambientais e sociais (Lamounier, 2008).

Um dos exemplos mais contundentes da engenharia ferroviária brasileira no período de expansão foi a construção da São Paulo *Railway*, inaugurada em

1867, responsável por transpor a Serra do Mar e conectar o planalto paulista ao porto de Santos. O desafio consistia em vencer um desnível de, aproximadamente, 800 metros em menos de 10 km de extensão. Para tanto, engenheiros britânicos implantaram um sistema de planos inclinados com cabos de aço tracionados por locomotivas estacionárias que, posteriormente, foram substituídos por um sistema de cremalheira.

Segundo relatório da Companhia (1900), o tempo de viagem entre São Paulo e Santos, que antes demandava mais de 20 horas em trajetos por tropas de mulas, foi reduzido a menos de 4 horas após a construção da ferrovia. O impacto econômico foi imediato em 1870, apenas três anos após sua inauguração, o volume de café exportado por Santos havia dobrado, consolidando o porto como principal saída do produto brasileiro para o mercado internacional (Matos, 1990). Na perspectiva da engenharia, a obra da Serra do Mar destacou-se como uma das mais complexas do século XIX, com a construção de 13 túneis e 17 viadutos. Além de representar uma conquista técnica, na avaliação de Matos (1990), esse empreendimento consolidou a ferrovia como instrumento fundamental para a integração do território e para o fortalecimento da economia nacional.

A análise das diferentes fases de expansão e desenvolvimento do modal ferroviário no Brasil revela a ferrovia como elemento estruturante da economia e da configuração territorial durante grande parte do século XIX e da primeira metade do século XX. Ainda que marcada por desigualdades regionais e pela orientação voltada, principalmente, ao escoamento da produção agroexportadora, a rede ferroviária consolidou-se como verdadeira espinha dorsal da circulação de mercadorias e de pessoas. Em sua tessitura, articulou cidades, impulsionou a criação de novas fronteiras agrícolas e redefiniu o modo como o território brasileiro passou a ser integrado e apropriado.

Na Bahia, mesmo diante das limitações impostas pela topografia e pela carência de investimentos contínuos, a ferrovia desempenhou papel decisivo ao conectar o interior produtivo ao litoral, viabilizando o fluxo da economia cacaueira e fortalecendo os vínculos entre o sertão e os portos. Em escala nacional, tornou-se símbolo da modernidade e expressão da engenhosidade técnica, ao superar obstáculos geográficos complexos e ao estruturar um sistema logístico capaz de sustentar a inserção competitiva do Brasil no mercado internacional.

Esse ciclo representou, portanto, o grande período da expansão ferroviária, em que os trilhos não apenas transformaram a dinâmica econômica, mas também moldaram sociabilidades, paisagens e memórias coletivas. Entretanto, tal protagonismo não se perpetuou de maneira linear a partir da década de 1960, a ascensão do modelo rodoviarista e a retração dos investimentos públicos e privados no setor ferroviário inaugurariam uma fase de declínio e deterioração da malha, cujos desdobramentos constituem o eixo da discussão que se seguirá.

2.3 Crises e reconfigurações: desafios na sustentação do transporte ferroviário

A trajetória ferroviária brasileira, embora marcada por momentos de expansão e conquistas técnicas, conheceu um processo de declínio que se acentuou a partir da década de 1960. As ferrovias, que haviam constituído o principal modal de transporte de longa distância até meados do século XX, foram, progressivamente, relegadas a um papel secundário. O diagnóstico das crises enfrentadas pelo setor exige a análise de múltiplos fatores: políticos, econômicos, tecnológicos e institucionais. Essas crises não se restringiram a uma deterioração física da malha, mas expressaram um conjunto de escolhas estruturais que priorizaram outros modais, especialmente o rodoviário, em consonância com os interesses do capital nacional e internacional em meio ao processo de industrialização e de consolidação do complexo automobilístico.

O primeiro elemento a destacar é a adoção deliberada de uma política rodoviarista a partir do governo Juscelino Kubitschek (1956–1961), sintetizada no Plano de Metas e na famosa meta-síntese: “cinquenta anos em cinco”. A ênfase na construção de estradas e na implantação da indústria automobilística, impulsionada pela entrada de montadoras estrangeiras, deslocou o eixo da política de transportes do ferroviário para o rodoviário. Em 1957, mesmo ano de criação da Rede Ferroviária RFFSA, o governo já destinava maior volume de recursos à abertura de rodovias e à integração territorial via automóvel. Como observa Saes (1979), esse processo expressou a dependência brasileira em relação ao capital industrial

estrangeiro, que via no transporte rodoviário um campo mais dinâmico de acumulação.

Os efeitos foram imediatos: embora a malha ferroviária tivesse atingido cerca de 37.000 km de extensão no final da década de 1950, esse número estagnou e passou a declinar nas décadas seguintes. A ausência de investimentos sistemáticos em modernização do material rodante e de duplicação de vias férreas contribuiu para a perda de competitividade do setor. Enquanto caminhões e automóveis proliferavam nas estradas recém-construídas, locomotivas e vagões tornavam-se obsoletos, incapazes de competir em agilidade e flexibilidade.

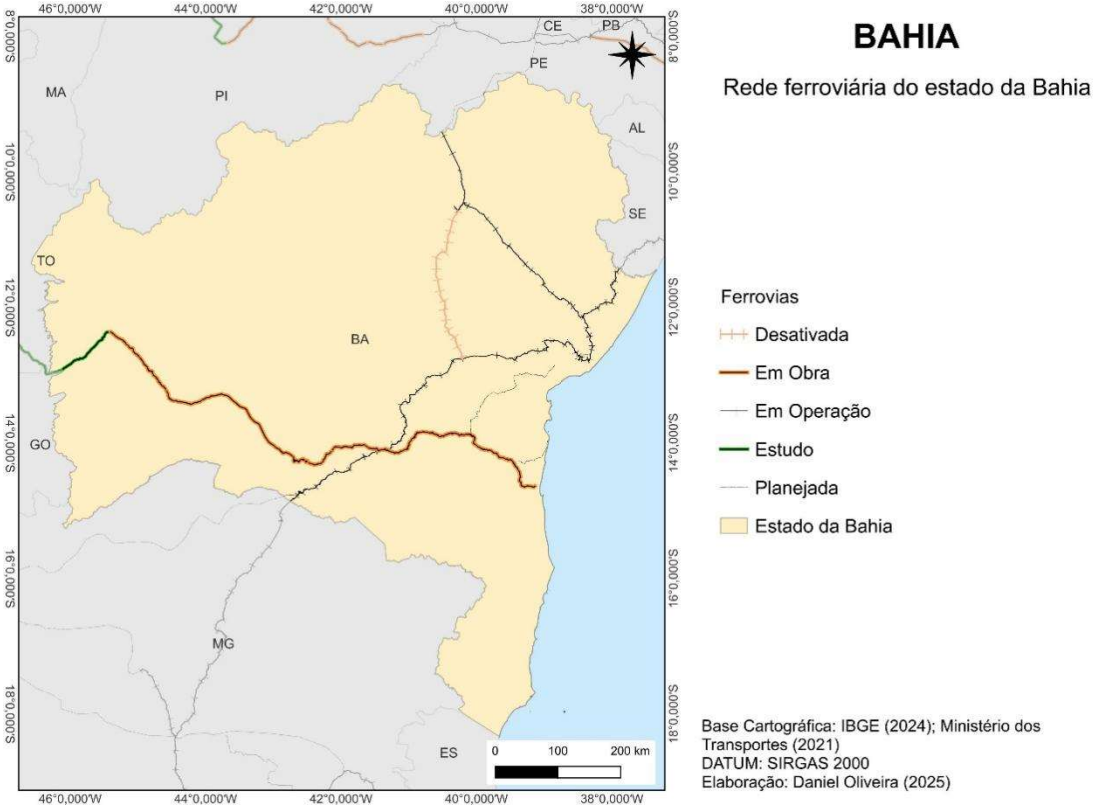
O folheto comemorativo do centenário de Juazeiro-BA, publicado sob a gestão do prefeito Arnaldo Vieira (1977–1981), reúne passagens que valorizam momentos considerados fundadores da identidade local. Entre esses marcos, destaca-se a referência à celebração da ampliação da frota automobilística, registrada como acontecimento de impacto simbólico e prático para a vida urbana. Ao lado da ferrovia e da navegação fluvial, a presença do automóvel passa a ser apresentada como sinal de integração da cidade às novas tecnologias de circulação, reposicionando Juazeiro-BA no mapa da modernidade baiana e nacional.

Esse registro documental, ao narrar a chegada do carro, mostra como a memória coletiva da cidade associa o automóvel a um emblema de progresso e distinção. Mais do que a simples introdução de um meio de transporte, o evento simboliza a transformação do espaço urbano e a abertura de Juazeiro-BA a novos fluxos econômicos e sociais. O folheto, nesse sentido, atua como fonte histórica que não apenas preserva a lembrança do fato, mas também traduz o imaginário de modernização que acompanhava a expansão das infraestruturas e dos modos de vida urbanos no interior da Bahia.

A partir dos anos 1970, o cenário agravou-se. O sistema ferroviário, dependente de manutenção constante e de investimentos de longo prazo, foi submetido a um processo de sucateamento. Relatórios da RFFSA da década de 1980 já apontavam que mais de 60% da malha apresentava condições precárias de operação, com trilhos antigos, locomotivas fora de uso e estações abandonadas. Na Bahia, por exemplo, diversas linhas regionais foram desativadas, comprometendo a ligação entre o interior e o litoral. Cidades outrora estruturadas

em torno da ferrovia, como Jequié, Brumado e Senhor do Bonfim, passaram a conviver com a perda de centralidade econômica e com o isolamento relativo diante do avanço do transporte rodoviário. O Mapa 3 mostra a situação geral da malha ferroviária na Bahia .

Mapa 3 - Malha Ferroviária da Bahia, 2024.



Fonte: Ministério dos Transportes, 2024.

As linhas férreas em operação na Bahia, em sua totalidade, destinam-se ao transporte de mercadorias, principalmente de minérios, e o seu uso ocorre, sobretudo, por empresas privadas.

Essa deterioração não pode ser compreendida apenas como resultado da escassez de recursos. Ela expressa também uma mudança de paradigma no planejamento estatal. O rodoviarismo correspondia à visão desenvolvimentista de integração rápida e à hegemonia do setor automobilístico como símbolo de modernidade. Nesse contexto, as ferrovias passaram a ser vistas como um legado ultrapassado, oneroso e incompatível com os anseios de aceleração econômica.

Do ponto de vista político, a gestão centralizada da RFFSA mostrou-se ineficiente. Como já mencionado, criada em 1957 para unificar 18 companhias deficitárias, a empresa herdou passivos financeiros e problemas de gestão que se arrastaram por décadas. Nos anos 1980, o déficit operacional anual da RFFSA ultrapassava US$ 500 milhões, segundo dados do Ministério dos Transportes (1987). O setor ferroviário tornou-se símbolo de ineficiência estatal, utilizado como justificativa para a onda de privatizações dos anos 1990.

A descontinuidade de políticas públicas foi outro entrave. Enquanto países como a China, a Índia e mesmo os Estados Unidos mantinham investimentos pesados em transporte ferroviário de carga, o Brasil alternava projetos pontuais com longos períodos de abandono. Essa instabilidade comprometeu a formação de uma cultura de planejamento ferroviário de longo prazo, condição indispensável para a sustentabilidade do modal.

No campo econômico, a crise da dívida externa nos anos 1980 impôs severos limites ao investimento público. A prioridade passou a ser o ajuste fiscal e a renegociação com credores internacionais, em detrimento de investimentos em infraestrutura. Com isso, a ferrovia consolidou-se como setor de baixa prioridade, sobrevivendo em estado de precariedade.

2.4 Implicações socioterritoriais

Se com a implantação das ferrovias registrou-se desdobramentos no território, na mobilidade de trabalhadores e no modo de vida das populações atingidas pelo projeto ferroviário, com o seu declínio as implicações também foram expressivas. Comunidades inteiras que dependiam do trem para o transporte de pessoas e mercadorias viram-se subitamente desassistidas. O fechamento de estações significou não apenas a perda de empregos diretos, mas também a desarticulação de cadeias produtivas locais, rompendo vínculos de abastecimento e circulação que haviam sido estruturados ao longo de décadas. A memória ferroviária, ainda presente em diversas cidades do interior da Bahia e de outras regiões brasileiras, ilustram o impacto cultural da crise: a ferrovia deixou de ser

símbolo de progresso e conexão com o mundo exterior para tornar-se um patrimônio abandonado, ressignificado pela nostalgia coletiva (Oliveira; Correa, 2018; Pinto, 1949; Matos, 1990).

No plano territorial, o abandono do modal ferroviário contribuiu para a ampliação das desigualdades regionais. Enquanto as rodovias passaram a interligar com maior intensidade as áreas mais dinâmicas do Sudeste, vastas regiões do interior nordestino permaneceram isoladas, com acesso precário a sistemas de transporte de baixo custo e de grande escala. A ferrovia, que poderia ter sido instrumento de coesão territorial, foi relegada a papéis residuais e aprofundou a fragmentação espacial do Brasil (Saes, 1979; Cechin, 1978; Hardman, 1986). Um desdobramento típico desse declínio está presente na análise da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER):

> Um exemplo emblemático desse processo no campo da engenharia foi a desativação da Fábrica Nacional de Locomotivas (FNM) e a redução progressiva da capacidade produtiva das oficinas da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Até a década de 1970, o Brasil dispunha de um parque industrial ferroviário robusto, com destaque para as oficinas de Araraquara (SP), Belo Horizonte (MG) e Simões Filho (BA), que empregavam milhares de engenheiros, técnicos e operários especializados. Com a retração do setor, esse mercado entrou em colapso. Dados da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER) indicam que, entre 1980 e 1995, a produção anual de vagões despencou de cerca de 6.000 para menos de 500 unidades, enquanto a de locomotivas caiu de 300 para apenas 30 (Abifer, 1996 s/p).

A Bahia é um exemplo inequívoco dessa tendência. Oficinas de manutenção e produção de peças localizadas em Salvador e Simões Filho foram desativadas, provocando a dispersão da força de trabalho especializada. Para a engenharia nacional, isso significou não apenas o desemprego de profissionais qualificados, mas também a perda de autonomia tecnológica em um setor estratégico (Histórico da Malha Ferroviária na Bahia, 2024). Progressivamente, o país passou a depender da importação de locomotivas e componentes de alto valor agregado, comprometendo sua soberania tecnológica e sua capacidade de inovação no campo ferroviário (Oliveira; Correa, 2018; Pinto, 1977).

A crise do transporte ferroviário brasileiro não pode ser interpretada como mero fenômeno técnico ou circunstancial. Trata-se de um processo estruturado por decisões políticas e econômicas que privilegiaram o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. O abandono do setor trouxe impactos negativos profundas perdas de competitividade econômica, deterioração da infraestrutura, desarticulação territorial e colapso de um mercado de engenharia com grande potencial de inovação.

A análise desse período de crise é fundamental para compreender os desafios contemporâneos da retomada ferroviária. A retrospectiva histórica da política ferroviária no Brasil mostra que a expansão do século XIX representou a integração agroexportadora e a modernização técnica; a fase de consolidação do século XX marcou o auge da ferrovia como eixo da circulação nacional; e a crise do pós-1960 evidenciou os limites de um modelo de desenvolvimento dependente, incapaz de sustentar investimentos de longo prazo. Ao reconhecer os erros e contradições desse processo, espera-se ser possível fundamentar projetos mais consistentes de reinvenção do modal ferroviário. Contudo, os projetos que se apresentam no século XXI como a FIOL, a Norte-Sul e a Ferrogrão ainda carecem de análise mais profunda para concluir se se está diante de avanços, permanências ou retrocessos. Nesta pesquisa, restrita ao projeto da FIOL, as avaliações permitem entrever que, se por um lado, há avanços tecnológicos e grande potencial econômico com o escoamento de mercadorias, por outro, o volume de ações jurídicas parecem atestar que velhos problemas permanecem.

2.5 Retomada e inovação: o transporte ferroviário no século XXI

O início do século XXI marca um ponto de inflexão na trajetória ferroviária brasileira. Após décadas de estagnação e desmonte, observa-se a emergência de um processo de retomada e revitalização do modal, sustentado por mudanças no planejamento estatal, pela reconfiguração do mercado logístico e pelo avanço de inovações tecnológicas. Essa retomada insere-se em um contexto de maior conscientização sobre a necessidade de diversificação do modal de transportes, de

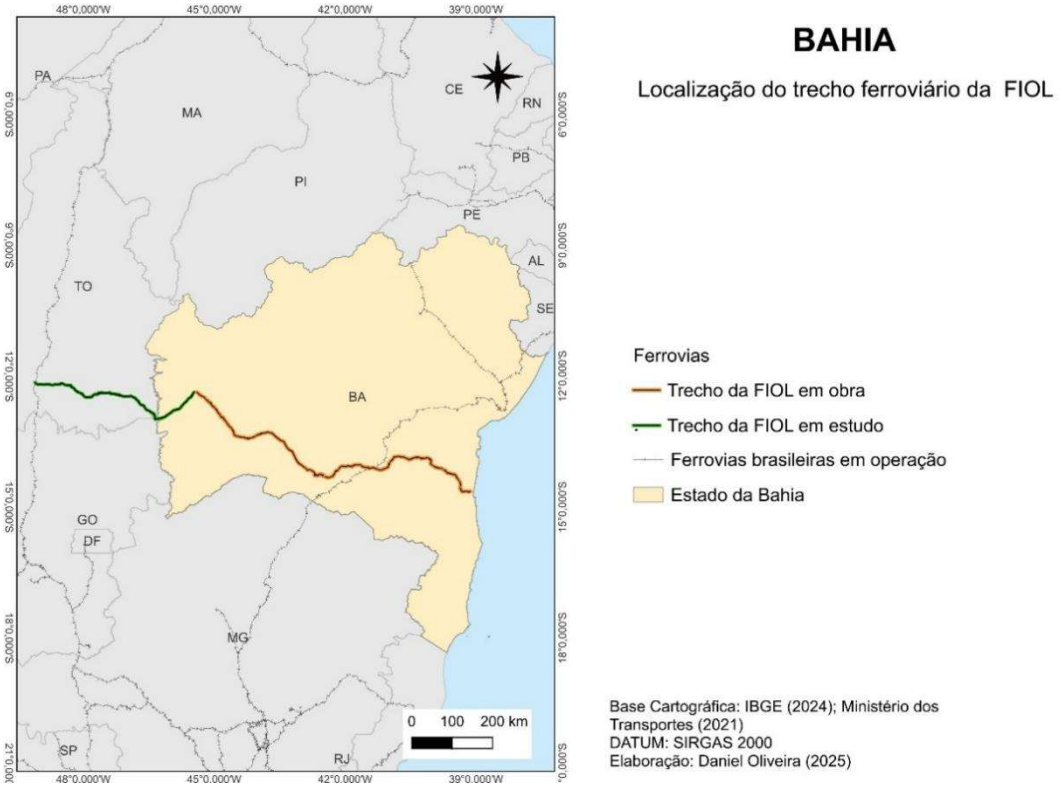
redução de custos logísticos e de adequação às demandas de sustentabilidade ambiental. Entre os projetos que simbolizam esse recomeço, destaca-se a FIOL, que se consolida como figura central na política de transportes contemporânea e como vetor estratégico para a integração territorial e o desenvolvimento econômico da Bahia e do Brasil.

A reorientação das políticas públicas de transportes a partir dos anos 2000 baseia-se em dois diagnósticos principais: a elevada dependência do modal rodoviário (responsável por cerca de 65% da matriz de cargas nacionais, segundo dados da ANTT, 2022) e os custos logísticos excessivos que comprometem a competitividade brasileira no mercado internacional. Relatórios do Banco Mundial (2019) indicam que o custo logístico total no Brasil corresponde a cerca de 12% do PIB, enquanto em países desenvolvidos a média situa-se em torno de 8%. Nesse contexto, as ferrovias reaparecem como alternativa viável e necessária, sobretudo para o transporte de *commodities* de baixo valor agregado e grande volume, como minérios e grãos.

O governo federal, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e, posteriormente, da Política Nacional de Logística e Transportes (PNLT), passou a destinar recursos significativos para a modernização e ampliação da malha ferroviária. Entre 2007 e 2018, estima-se que mais de R$ 40 bilhões tenham sido investidos em projetos ferroviários, incluindo a expansão da Ferrovia Norte-Sul, a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) e a implantação da FIOL (Ministério da Infraestrutura, 2019).

A FIOL concebida no início dos anos 2010, constitui-se em um dos projetos mais ambiciosos da história recente do transporte ferroviário brasileiro. Com extensão projetada de 1.527 km, que liga Ilhéus, no litoral sul da Bahia, a Figueirópolis, no Tocantins, onde se conecta à Ferrovia Norte-Sul, a FIOL tem como principal objetivo escoar a produção de minério de ferro da região de Caetité, além de grãos oriundos do Oeste baiano e do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (MATOPIBA). O Mapa 4 mostra todo a extensão da FIOL:

Mapa 4 - Localização do trecho ferroviário da FIOL, 2021.



Fonte: Ministério do Transporte, 2021.

O projeto está dividido em três trechos: FIOL I (Ilhéus a Caetité), FIOL II (Caetité a Barreiras) e FIOL III (Barreiras a Figueirópolis). O primeiro trecho, de 537 km, foi transferido à iniciativa privada em 2021, em leilão vencido pela Bahia Mineração (BAMIN), que se comprometeu a investir cerca de R$ 3,3 bilhões na conclusão e operação do empreendimento. A perspectiva é de que, uma vez concluída, a ferrovia possa transportar até 60 milhões de toneladas de cargas por ano, consolidando-se como eixo estruturante do corredor de exportação que conecta o interior produtivo da Bahia ao porto de Ilhéus (ANTT, 2021).

A retomada ferroviária no século XXI também se caracteriza pela incorporação de avanços tecnológicos que aumentaram a eficiência e a competitividade do setor. O uso de trilhos de maior resistência (soldados continuamente), locomotivas de alta potência com sistemas de controle eletrônico e vagões com maior capacidade de carga são exemplos de inovações que ampliaram a produtividade.

No caso da FIOL, destacam-se soluções de engenharia para superar desafios geográficos e ambientais. Entre elas, a construção de viadutos de grande porte e túneis na região, que exigiram o emprego de tecnologias de escavação mecanizada e de monitoramento ambiental. Relatórios técnicos da BAMIN (2022) apontam que a adoção de práticas de engenharia sustentável, como o reaproveitamento de materiais e o controle de impactos em áreas de preservação permanente, tornou-se requisito indispensável para a viabilidade do projeto.

Esses avanços conectam-se diretamente ao mercado de engenharia. A retomada do modal ferroviário tem impulsionado a demanda por engenheiros civis, mecânicos, elétricos e ambientais, criando novas oportunidades de trabalho e estimulando a inovação tecnológica. Dados da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer, 2022) indicam que, entre 2015 e 2020, o setor voltou a crescer em termos de produção industrial: a fabricação anual de vagões passou de 1.200 para 4.000 unidades, e a de locomotivas saltou de 40 para 150, revertendo parte das perdas verificadas nas décadas anteriores.

2.5.1 Impactos regionais: o caso da Bahia

A FIOL representa não apenas um corredor de exportação, mas também um vetor de desenvolvimento regional. Ao articular o interior da Bahia com o litoral, a ferrovia promete reconfigurar fluxos econômicos e fortalecer cadeias produtivas. Estima-se que, apenas na fase de construção do primeiro trecho, tenham sido gerados mais de 10 mil empregos diretos e indiretos (Ministério da Infraestrutura, 2021).

Para a economia baiana, os impactos projetados são expressivos. A região de Caetité, conhecida pela mineração de ferro, terá acesso direto a um porto de águas profundas, o que ampliará sua competitividade internacional. O Oeste baiano, um dos principais polos agrícolas do estado, poderá escoar soja e milho com menores custos logísticos, fortalecendo sua inserção no agronegócio global. O porto de Ilhéus, por sua vez, será revitalizado como ponto estratégico de

exportação, e poderá romper com a histórica concentração dos fluxos no eixo Sudeste-Sul do país.

Além do impacto econômico direto, a FIOL contribui para a redução de externalidades negativas. O transporte ferroviário emite, em média, quatro vezes menos CO_2 por tonelada-quilômetro em comparação ao rodoviário, além de reduzir acidentes nas rodovias e custos associados à manutenção da malha viária (CNT, 2020). Assim, a retomada do modal alinha-se a agendas contemporâneas de sustentabilidade e de transição para uma logística de baixo carbono.

Outro aspecto central da retomada ferroviária no século XXI é a redefinição da relação entre Estado e iniciativa privada. A política de concessões, reforçada pela Lei 13.448/2017 e pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), busca atrair capital privado para a construção e operação das ferrovias. No caso da FIOL, a concessão à BAMIN representa um modelo em que o Estado assume o papel de planejador e regulador, enquanto a iniciativa privada aporta investimentos e tecnologia.

Esse arranjo, contudo, apresenta desafios. A experiência das concessões da década de 1990, que levou à concentração de malhas em poucas empresas, demonstrou a necessidade de uma regulação eficaz para evitar monopólios e assegurar o interesse público. O desafio contemporâneo é equilibrar eficiência econômica com equidade territorial, garantindo que os benefícios da retomada ferroviária não se restrinjam a grandes exportadores, mas alcancem também pequenos produtores e comunidades locais.

A retomada do modal ferroviário no século XXI, simbolizada pela FIOL, representa mais do que um projeto de infraestrutura trata-se de uma reconfiguração estratégica da matriz de transportes e de uma oportunidade de reconstrução de capacidades tecnológicas no mercado de engenharia nacional. A incorporação de avanços técnicos, a geração de empregos e a integração territorial confirmam o potencial da ferrovia como vetor de desenvolvimento sustentável.

Na Bahia, a FIOL articula mineração, agronegócio e logística portuária em um corredor integrado, reposicionando o estado no mapa econômico nacional e internacional. Em escala mais ampla, sinaliza que o Brasil pode reverter décadas de abandono do setor ferroviário e reposicioná-lo como peça-chave de sua política de transportes. A chave para o sucesso, contudo, reside na continuidade dos

investimentos, na regulação eficiente e na capacidade de transformar a ferrovia em instrumento de inclusão territorial e social.

Ao pesquisar na literatura registra-se um trabalho, talvez, um dos primeiros escritos sobre os impactos da FIOL no território, em que expõe a existência de externalidades negativas quanto ao processo de implementação por meio de relatório técnico sobre os impactos socioespaciais da FIOL no município de Tanhaçu-BA, recorte esse compreendido no trecho da FIOL elaborado por Almeida, Souza e Santana (2011).

Essa pesquisa levantou dados sobre os sujeitos alcançados pela ferrovia nas margens do Rio de Contas compreendendo a realidade das famílias camponesas que se reproduzem, historicamente, nas áreas que margeiam a ferrovia, no que concerne a sua história de vida, relação com a terra e a água, enfim os seus espaços de reprodução social da vida.

O estudo analisou ainda que a perda da terra pode ser considerada como a perda da possibilidade de reprodução social para as famílias atingidas pelo trajeto da FIOL. Este levantamento, embora compreendida entre um pequeno trecho da ferrovia, já sinaliza a importância de se debruçar sobre toda a sua extensão ou parte significativa dela.

O processo de constituição e execução de uma obra dessa envergadura envolve muito além da mera disposição dos trilhos, vez que se está, como já dito, diante de um fenômeno complexo que envolve inúmeros processos de desapropriação para passagem, canteiros de obras, áreas de extrativismo de matéria prima, mobilização de força de trabalho das mais diversas frentes, gerenciamento de recursos hídricos, um forte aparato tecnológico e uma infinidade de protocolos e exigências que regulamentam e direcionam grandes empreendimentos.

A análise da trajetória histórica da política ferroviária no Brasil, ao ser reconstruída em suas fases de origem, expansão, crise e retomada, revela não apenas um processo técnico de construção de infraestrutura, mas, sobretudo, uma dinâmica social e econômica que moldou territórios, redes urbanas e práticas produtivas. As ferrovias configuraram-se como instrumentos de poder e integração territorial, responsáveis por redefinir fluxos econômicos, consolidar cadeias agroexportadoras, fomentar a urbanização e gerar e destruir identidades culturais.

A reconstrução histórica evidencia ainda que a ferrovia não é apenas uma infraestrutura técnica, mas um fenômeno social total (no sentido maussiano), capaz de articular dimensões econômicas, políticas, culturais e ambientais. Sua presença ou ausência reconfigura modos de vida, redefine circuitos comerciais e altera os padrões de desenvolvimento regional.

Do ponto de vista econômico, o declínio do setor ferroviário no século XX ilustra os limites de um modelo de desenvolvimento dependente e fragmentado. Já a retomada contemporânea demonstra como a infraestrutura pode ser reconfigurada como ativo estratégico em contextos de globalização e competitividade internacional. Socialmente, a memória ferroviária permanece viva nas cidades do interior, constituindo patrimônio imaterial e elemento identitário que ressignifica o passado frente aos novos desafios.

A análise histórica ilumina a necessidade de políticas de transportes que sejam de longo prazo, estáveis e equilibradas em relação à matriz logística. A dependência quase exclusiva do modal rodoviário mostrou-se insustentável, tanto pelos custos econômicos quanto pelos impactos sociais e ambientais. Nesse sentido, a retomada ferroviária, ao reduzir emissões de CO_2, aumentar a segurança viária e diminuir custos logísticos, conecta-se a agendas globais de sustentabilidade e de justiça socioambiental.

Um século depois, a FIOL projeta impactos semelhantes. Ao conectar Caetité, Barreiras e o Oeste baiano ao porto de Ilhéus, a ferrovia permitirá o escoamento de até 60 milhões de toneladas de cargas por ano, reduzindo os custos logísticos do agronegócio e da mineração. Tal como o cacau consolidou a Bahia no cenário exportador do início do século XX, minério e grãos poderão reposicionar o estado como corredor estratégico de exportação no século XXI. Esse paralelo revela a permanência da ferrovia como vetor de integração econômica e de reconfiguração territorial, demonstrando a relevância dos resultados da análise histórica para a compreensão dos desafios atuais.

PRELÚDIO LITERÁRIO

"Ói, ói o trem / Vem surgindo de trás das montanhas azuis…"
(Raul Seixas, O Trem das 7)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de., Acervo pessoal, 2023.

A fotografia da placa sinaliza "Pare, Olhe, Escute" e se destaca como um mandamento diante dos trilhos cruzados, exigindo uma pausa que se assemelha a um ritual. Há algo quase místico nessa cena: o trem pode ou não aparecer, mas o aviso demanda respeito, como se fosse um oráculo. Raul Seixas já havia percebido isso em "O Trem das 7": a locomotiva não é apenas um meio de transporte, mas um sinal de mudança, de um destino inevitável. Assim, o cruzamento capturado na fotografia se transforma em um espaço sagrado: uma terra de passagem, uma encruzilhada de decisões, onde o direito, o território e a justiça se encontram para ouvir o que ressoa no profundo dos trilhos.

SEÇÃO III

3 A FIOL E OS PROCESSOS TERRITORIAIS: MOVIMENTO E RECONFIGURAÇÕES

Nesta seção é dado um foco nos processos territoriais decorrentes da implantação da FIOL. Para tanto, verte-se sobre o conceito de território para avaliar os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização que se manifestam ao longo do traçado da ferrovia. Ademais, dá-se atenção às implicações das transformações territoriais na reprodução da vida das populações atingidas por meio do exame das reconfigurações territoriais.

3.1 Fundamentos teóricos do território: conceitos, dimensões e dinâmicas

O território foi, e ainda é, tratado sob diferentes concepções pelas ciências humanas e, mais epecificamente, pela ciência geográfica. Ao avaliar a evolução desse conceito, vê-se que, por um longo período histórico, esteve vinculado ao “[...] determinismo ambiental ratzeliano e fortemente influenciado pelas ciências naturais, portanto, entendido como base física, área, superfície, além de restrito às delimitações das condições físicas e naturais” (Almeida, 2017, p. 70). Além disso, essa delimitação física correspondia aos limites de um grupo humano à sobrevivência; e, mais tarde, representou também o domínio político das sociedades na forma de Estado-nação. Portanto, essa abordagem clássica, reduzia o território não apenas à base física, como também ao domínio dos Estados nacionais.

As formulações mais contemporâneas promovem uma ampliação do conceito de território com o intuito de tratá-lo não apenas como fixidez, mas também como movimento; não apenas como produto finalístico, pronto e acabado, mas como produto em constante fazer-se e desfazer-se; não apenas como base física, mas como um conjunto de relações políticas, históricas, sociais, econômicas e culturais sem as quais o território não se forma.

Esse alargamento conceitual encontra ancoragem nas contribuições teóricas não apenas de autores cujo foco central é o debate do conceito de território como Deleuze e Guattari (1987), Raffestin (1993), Saquet (2020), Haesbaert (2003) e Souza (1995), mas também naqueles que, embora tenham a categoria espaço como parâmetro de análise, problematizam sobre o território a exemplo de Lefèbvre (1991), Braudel (1986), Harvey (1996, 2001), Santos (1996) e Oliveira (1999).

Para Lefébvre (1991) o conceito de território se expande para incluir dimensões socioeconômicas e culturais, refletindo não apenas fronteiras geográficas, mas também áreas de influência e identidade. Territórios são, portanto, espaços definidos e redefinidos por meio das interações humanas, das políticas de poder e das disputas culturais. Dito de outro modo, o conceito de território refere-se a uma área delimitada geograficamente, a qual pode ser um país, uma cidade, uma região ou mesmo um espaço simbólico. A territorialização envolve o processo pelo qual um grupo social ou uma instituição estabelece relações com um determinado território, atribuindo-lhe significados culturais, políticos e econômicos. Dessa forma, o território não é apenas uma extensão física, mas também um espaço carregado de simbolismo e poder (Lefebvre, 1991).

Em sua obra seminal “The Production of Space”, Lefebvre (1991) argumenta que o espaço e, por extensão, o território, são produtos sociais, resultantes da interação entre práticas espaciais, representações do espaço e espaços de representação. Lefebvre enfatiza que o território é constantemente criado e recriado pelas práticas humanas, as quais ele denomina "a espacialidade da vida cotidiana". Lefebvre explica:

> O espaço é um produto [...] o espaço deve ser definido como um conjunto de relações e formas [...] espaços de representação, que são sistemas complexos de símbolos e códigos, interferem no espaço físico e nas representações do espaço, reorganizando o espaço real (1991, p. 73).

Neste trecho, Lefebvre (1991) articula uma visão do espaço e do território que vai além do físico, ressaltando que eles são produzidos e reproduzidos por interações sociais e práticas culturais. Essa ideia de que o território não é apenas um palco passivo onde a vida acontece, mas um campo ativo, em constante transformação pelas práticas diárias é essencial para compreender a dinâmica das áreas urbanas e rurais, assim como as lutas sociais e políticas que nelas ocorrem.

Essa perspectiva de Lefebvre (1991) é fundamental para analisar como determinadas regiões, especialmente aquelas afetadas pela implementação de projetos de infraestrutura de grande escala, são continuamente redefinidas pelas interações entre políticas governamentais, interesses econômicos e resistências locais. Compreender o território como um produto social permite uma análise mais rica das dinâmicas de poder e das estratégias de resistência ou adaptação das comunidades locais frente a mudanças impostas ou negociadas. Essa abordagem também facilita a exploração de como o espaço é vivido e construído cotidianamente pelos indivíduos, ressaltando a importância de políticas de desenvolvimento territorial que sejam sensíveis às realidades locais e às necessidades das populações afetadas.

Raffestin (1993) faz uma primeira articulação do território com o trabalho, pois em sua avaliação, **“**[...] para construir um território, o ator projeta no espaço um trabalho, isto é, energia e informação, adaptando as condições dadas às necessidades de uma comunidade ou de uma sociedade” (1993, p. 26). Nessa perspectiva, é importande advertir que para o autor,

> [...] espaço e território não são termos equivalentes e nem sinônimos. Utilizando-os indiferentemente, os geógrafos introduziram em suas análises algumas confusões notáveis. [...] o espaço está em posição que antecede ao território, porque este é gerado a partir do espaço, constituindo o resultado de uma ação conduzida por um ator que realiza um programa em qualquer nível. Apropriando-se concretamente ou abstratamente (por exemplo, através da representação) de um espaço, o ator o “territorializa” (Raffestin, 2009, p. 26).

Com base nesse entendimento Raffestin (2009) assevera: “O espaço é a “prisão original”, de acordo com a definição de Gunnar Olson, a “jaula”, segundo Jean Brunhes; ao contrário, o território é a prisão que os homens constroem para si, reorganizando as condições iniciais” (p. 26). Ao aprofundar suas formulações o autor oferece um modelo para explicar as transformações que acontecem em processos de territorializações.

Também focados nos processos de territorialização, mas ocupando-se de um contramovimento o da desterritorialização, Deleuze e Guattari (1987) ponderam que a desterritorialização ocorre quando há a perda de vínculos e referências de um grupo ou indivíduo com um determinado território. Isso pode ocorrer devido a migrações, conflitos, mudanças tecnológicas ou processos econômicos. Por exemplo, a globalização tem impulsionado a desterritorialização, tornando as fronteiras mais fluidas e afetando as identidades culturais. Já a reterritorialização é o movimento oposto, no qual novos significados e relações são estabelecidos em um território previamente desterritorializado. A desterritorialização, portanto, refere-se ao processo pelo qual a relação entre cultura e localização geográfica é enfraquecida, uma dinâmica intensificada pela globalização e pelas tecnologias digitais (Deleuze; Guattari, 1987).

Essa dinâmica é frequentemente impulsionada pela globalização, pela migração e pelas tecnologias de comunicação digital, que deslocam práticas culturais, sociais e econômicas de seus contextos locais tradicionais, permitindo que sejam recontextualizadas em novos ambientes e redes. A desterritorialização pode resultar tanto na perda de sentido e fragmentação da identidade quanto na criação de novas formas de organização social e cultural transnacional (Santos, 2002).

Em um momento histórico caracterizado pela intensificação dos fluxos globais de capital, informações e pessoas, os territórios tornam-se espaços de negociações contínuas e, muitas vezes, conflituosas. As transformações territoriais influenciam políticas migratórias, estratégias de desenvolvimento urbano e rural, a gestão ambiental e os direitos sobre os recursos naturais, refletindo diretamente os modos de vida das populações (Bauman, 2001, 2004; Castells, 1999).

Além disso, a desterritorialização desafia as concepções tradicionais de governança, pois os efeitos transnacionais das atividades econômicas e culturais

frequentemente escapam ao controle regulatório de estados individuais, o que implica na necessidade de novas abordagens jurídicas e políticas para abordar eficazmente os problemas decorrentes da desterritorialização, como a erosão das culturas locais, a disseminação de práticas econômicas desreguladas e as crises ambientais globais.

A interação entre território, desterritorialização e territorialização é extremamente relevante no contexto global atual, impactando diretamente questões de soberania, identidade e gestão de recursos. Esses conceitos são essenciais para entender como as transformações territoriais influenciam políticas migratórias, o desenvolvimento urbano e rural e a gestão ambiental (Harvey, 2001). A desterritorialização, em particular, desafia as concepções tradicionais de governança e requer novas abordagens jurídicas e políticas para lidar com seus efeitos transnacionais. Portanto, estudar esses conceitos não só ilumina as dinâmicas fundamentais de nosso tempo, mas também orienta a formulação de respostas mais eficazes aos desafios impostos pelas rápidas mudanças nos mapas cultural, econômico e político do mundo.

Ainda na perspectiva de pensar o território para além da base física, Braudel (1986) defende o entendimento de que o território adquire relevância como um espaço carregado de significados culturais, políticos e econômicos. Em sua abordagem, o território não é apenas uma extensão delimitada no mapa, mas também um espaço onde se desenrolam dinâmicas sociais, históricas e simbólicas. Braudel também é reconhecido por sua abordagem da "longa duração", que considera as estruturas de longo prazo como fundamentais para entender as mudanças históricas. Assim, o autor vê o território como um elemento persistente, moldado por fatores socioeconômicos, culturais e políticos ao longo dos séculos.

No contexto brasileiro, Milton Santos (1994) oferece uma interpretação enriquecedora do território, considerando-o um "espaço usado". Para Santos (1994), o território não se define apenas pela soberania, mas é dinamicamente moldado pela técnica, pela política e pela cultura, que são integradas no espaço pela ação humana. Ao dar explicações sobre o entendimento do território usado, Santos (1996) assim o define:

> [...] o território usado constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes. [...] o território usado visto como uma totalidade é um campo privilegiado para a análise na medida em que, de um lado, nos revela a estrutura global da sociedade e, de outro lado, a própria complexidade de seu uso" (p. 12).

Segundo Santos (1994), o território brasileiro deve ser entendido como um espaço heterogêneo onde diversas temporalidades e espacialidades se cruzam e interagem. Essa perspectiva é crucial para compreender como as práticas sociais e econômicas se inscrevem no espaço, refletindo, ao mesmo tempo, conformando a realidade geográfica e cultural do Brasil. Santos (1994) enfatiza a necessidade de considerar a multiplicidade de usos do território nas políticas públicas, visando uma maior justiça social e um desenvolvimento mais inclusivo (Santos, 1994).

Economicamente, Santos (1994) propõe que o território deve ser analisado sob a ótica da globalização e da desigualdade econômica, evidenciando como os fluxos de capital e a divisão internacional do trabalho transformam e redefinem as relações territoriais. Essa perspectiva ressalta que, na era global, as dinâmicas econômicas ultrapassam as fronteiras tradicionais, configurando territórios que se tornam cada vez mais interdependentes e sujeitos às variações dos mercados globais.

David Harvey (1996), por sua vez, aborda o território a partir da perspectiva do capitalismo e seu impacto na acumulação por despossessão. Em *Justice, Nature and the Geography of Difference*, o autor discute como o capital molda e é moldado pelos territórios, influenciando aspectos que vão desde a política urbana até os conflitos ambientais. Sua análise evidencia como as estratégias capitalistas frequentemente redefinem territórios para atender às necessidades de acumulação, gerando conflitos e resistências. Harvey discute:

> A justiça, do ponto de vista geográfico, deve abarcar não somente a distribuição de objetos no espaço, mas também a organização e a estrutura desse espaço [...] O espaço é, portanto, um elemento integral e vital nas lutas tanto por justiça quanto por poder (1996, p. 181, tradução do autor).

Neste trecho, Harvey (1996) prioriza a importância de considerar o espaço não apenas como um receptáculo passivo para ações e objetos, mas como um ator ativo nas dinâmicas de poder e justiça. Ele argumenta que a compreensão das disparidades espaciais e das práticas de organização espacial é crucial para abordar questões de justiça social. Harvey expande essa noção ao explorar como diferentes configurações espaciais podem promover ou impedir a realização da justiça social e ambiental.

Neste estudo, essa perspectiva é particularmente útil para analisar como intervenções territoriais como a implementação de infraestruturas ou políticas de desenvolvimento impactam comunidades locais, servindo assim como base teórica para investigar de que maneira as mudanças no uso e na configuração do espaço podem afetar desigualmente diferentes grupos sociais, o que destaca a necessidade de políticas que considerem a justiça espacial.

Além disso, ele incentiva a reflexão sobre como as práticas de planejamento e desenvolvimento podem ser orientadas para reduzir as desigualdades e promover uma distribuição mais equitativa dos recursos e das oportunidades.

Assim, a aplicação das ideias de Harvey (1996) enriquece a análise das dinâmicas de desenvolvimento territorial e suas implicações para as populações locais, explorando como os projetos podem ser desenhados ou modificados para promover maior equidade e justiça social e ambiental. Tais teóricos ajudam a compreender não somente a natureza multidimensional do território, mas também como ele é percebido, vivido e disputado em diferentes contextos.

Outra contribuição que se articula com o objeto de estudo desta tese, é a de Oliveira (1999) ao tratar a formação territorial sob o viés da luta de classe. Em face disso, Oliveira (1999), adverte sobre a simultaneidade da produçãoterritorial, a qual contém “construção/destruição/manutenção/transformação”, sendo o território “[...] uma unidade dialética, portanto, contraditória, da espacialidade que a sociedade tem e desenvolve” (p. 74). Com base nessa formulação, esse processo de produção do território: “[...] é contraditoriamente o desenvolvimento desigual, simultâneo e combinado, o que quer dizer: valorização, produção e reprodução” (Oliveira, 1999, p. 74).

A lógica contraditória desse processo contínuo de produção territorial, segundo Oliveira (1999), é o que “[...] constrói/destrói formações territoriais em

diferentes partes do mundo ou faz com que frações de uma mesma formação territorial conheçam processos desiguais de valorização, produção e reprodução docapital, conformando regiões (p. 75).

Além disso, partilha-se da tese de que o território encerra objetividade e subjetividade por apresentar dimensão concreta resultante de uma totalidade histórica. Neste sentido, adere-se às formulações de Oliveira (1999), para quem o território:

> [...] é um espaço transformado pelo trabalho é, portanto, uma produção humana, logo espaço de luta, de luta de classes ou fração de classes. Por causa de todas as relações que envolve, inscreve-se no campo do poder, sendo, pois, o lugar da luta cotidiana da sociedade pelo seu dever histórico (p. 09).

Desta forma, é necessário pensar o território como a expressão dos antagonismos da sociedade de classes, vez que as classes sociais disputam projetos territoriais distintos e na realidade empírica a ser analisada, esse processo não é diferente. Com base nessas premissas, Oliveira compreende o território como uma:

> [...] síntese contraditória, como totalidade concreta do processo/modo de produção/distribuição/circulação/consumo e suas articulações e mediações supra estruturais (políticas, ideológicas, simbólicas, etc.) em que o Estado desempenha a função de regulação. O território é, assim, produto concreto da luta de classes travada pela sociedade no processo de produção de sua existência. Sociedade capitalista que está assentada em três classes sociais fundamentais: proletariado, burguesia e proprietários de terra (Oliveira, 1999, p. 74).

Nessa perspectiva, Oliveira (1999), orienta que “[...] são as relações sociais de produção e o processo contínuo/contraditório de desenvolvimento das forças produtivas que dão a configuração histórica específica ao território” (p. 74). Em seguida, eleconclui que “[...] o território não é um *prius* ou um a *priori*, mas a contínua luta da sociedade pela socialização igualmente contínua da natureza” (Oliveira, 1999, p. 74).

Por este prisma, o território tanto determina, quanto é determinado pelas relações capitalistas. Nesse sentido, quando se refere aos vínculos territoriais da população atingida pela implantação da FIOL, se está levando em conta não apenas as relações estabelecidas com a terra, mas também aquelas que se processam nas relações sociais, políticas e históricas.

Desse modo, uma primeira consideração a se fazer é que o processo de produção territorial está articulado com o processo de acumulação capitalista, sendo fundamental destacar a sua natureza contraditória. Isso significa inseri-lo no conjunto das determinações históricas, políticas, econômicas e sociais.

Ainda trilhando as abordagens que não concebem o território como base física, passivo ou receptáculo, Souza (1995) defende que o território é também um campo de forças e de relações de poder, nas quais os conflitos e as disputas estão sempre presentes. Aponta outra forma de abordar a temática da territorialidade, por meio de uma flexibilização no conceito de território:

> [...] o território será um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade: a diferença entre “nós” (o grupo, os membros da coletividade ou “comunidade”, os insiders) e os “outros” (os de fora, os estranhos, os outsiders) (Souza, 1995, p. 86).

Ao mesmo tempo, as relações de poder estão presentes num jogo contínuo de dominação e submissão, de controle *do* e *no* espaço geográfico, de indivíduos, no processo de apropriação e domínio social, cotidianamente. As relações sociais de influência, interesse, símbolos, dominação etc. caracterizam e condicionam nossa vida cotidiana, tanto no estar fixo como no estar em mobilidade, no tempo e no espaço (Saquet, 2020, p.137).

Ainda nesse fluxo se prova que é insuficiente à compreensão de que território seja entendido como enraizamento, localização, área com fronteiras, Estado-Nação, portanto de referência, e a desterritorialização como fluxo, rompimento de fronteira, relações, deslocalização, movimento, o que revela uma concepção eminentemente irreal do território, lembrando Robert Sack no que se refere à territorialização (Saquet, 2020, p. 241).

Pensar uma obra do tamanho da FIOL nos remete a análise das transformações e implicações dela emergentes. Primeiro, o espaço físico e a forma como este será/está sendo edificado. Um rasgo que, inicialmente, aparenta ser algo celebrável pela engenharia e, sobretudo com as múltiplas campanhas do "desenvolvimento" que aparenta ser sua principal fonte de publicidade.

Ao se extrapolar essa mera compreensão positivista de que o território está tão somente vinculado às características físicas ou cartograficamente idealizado busca-se justamente a necessária compreensão de que a conceituação está em um plano de complexidade com elementares diversas, com possiblidades de análises distintas e com alinhamentos teóricos e metodológicos próprios. Pensar a partir do campo científico e de uma lógica interdisciplinar carece fundamentar nas múltiplas composições, sobretudo quando temos por necessidade de um olhar a partir de espectros sociais, econômicos, políticos, ambientais, culturais nas suas variadas dimensões.

É a partir dessa lógica que se analisa a existência de uma pluralidade de territórios que se cruzam e se redesenham e impactam com o traçado da ferrovia e suas formas de execução; ela não tem como dimensão as territorialidades estruturais ou as limitações fronteiriças entre municípios e estados; não permeia as configurações ecológicas de um único bioma; a busca é explicitar justamente as estruturas distorcidas e as reconfigurações; os conflitos que ultrapassam centros urbanos ou ruralidades; impactam em uma dimensão para além do traçado da ferrovia passando por comunidades tradicionais, por sujeitos das mais distintas classes sociais, causando efeitos na relação do poder de posse/propriedade e na condução do Estado na utilização da sua força estruturando para justificar finalidades oriundas de setores privados. Por isso, explicitamente ao buscar um passivo jurídico se está na busca da configuração do alcance dos danos, dos tipos de litígio que emergiram que podem ser auferidos não só pelo seu volume, mas também pelo seu potencial silenciamento.

Pensar a FIOL é justamente romper com a limitação das fronteiras cartográficas, uma vez que para além dos conflitos existentes nas áreas e nos agrupamentos que os trilhos passaram.

Compreender o fenômeno da desterritorialização é também analisar a pluralidade de vínculos de pertencimento, e não somente aqueles relacionados com

os direitos da propriedade. Desse modo o território extrapola o campo da delimitação física, sendo, pois, necessário invocar os possíveis desdobramentos do campo antropológico, do pertencimento. Essa dimensão não se limita ao mero estado de presença, permanência ou relação possessória, uma vez que está imersa nas subjetividades humanas.

Essa compreensão nos permite analisar justamente que o mero processo de "recomposição" ou "indenização" pelos novos desenhos e arranjos territoriais promovidos pela instalação da FIOL não foram capazes de captar em momento algum relatado como possiblidade. Embora não se tenha dados oficiais do quantitativo da mobilidade populacional, dos caminhos tomados pelos sujeitos desapropriados sabe-se que esses sujeitos existem e que esse lugar de pertencimento será perdido ou reconfigurado para além do prisma econômico.

Ao integrar essas abordagens, pode-se perceber que o território é um conceito dinâmico, profundamente entrelaçado com as estruturas de poder, cultura, economia e ambiente, refletindo as complexas interações entre espaço, poder e identidade.

3.2 As múltiplas expressões da desterritorialização e da reterritorialização

A desterritorialização é um conceito amplamente discutido nas ciências sociais, particularmente relevante para entender as mudanças contemporâneas nos territórios e espaços vividos. Esse processo refere-se à diminuição da importância dos limites geográficos como determinantes das relações sociais, culturais e econômicas, muitas vezes impulsionado por avanços tecnológicos e pela globalização.

Gilles Deleuze e Félix Guattari (1987), em "Mil Platôs", descrevem a desterritorialização como um movimento pelo qual indivíduos ou grupos escapam ou desconstroem os territórios tradicionais para formar novas identidades e espaços sociais (Deleuze; Guattari, 1987). A desterritorialização é, então, o movimento pelo qual se abandona o território, é a operação da "linha de fuga" (Haesbaert, 2003).

Cabe dizer que a relação entre desterritorialização e território é complexa e intrincada. Enquanto o território é tipicamente entendido como um espaço definido e regulado, a desterritorialização representa um fluxo que desafia e redefine esses limites. Appadurai argumenta que a fluidez das identidades culturais e o espaço de encontros interculturais são amplificados pelos meios de comunicação e pelas migrações, dissolvendo as fronteiras tradicionais e reconfigurando os espaços sociais (Appadurai, 1996).

No Brasil, estudiosos como Ortiz têm abordado a globalização e suas repercussões nas identidades culturais com uma perspectiva crítica que enriquece o entendimento dessas transformações. Ortiz, em sua obra "Mundialização e Cultura", analisa como a cultura brasileira é influenciada por um processo de mundialização que transcende a mera americanização, moldando identidades que são simultaneamente locais e globais (Ortiz, 1994).

O autor supracitado argumenta que a globalização promove uma complexa rede de trocas culturais que resulta na fluidez das identidades, possibilitando que os indivíduos se engajem em práticas culturais tanto influenciadas por dinâmicas globais quanto profundamente enraizadas em contextos locais.

Ainda trilhando a produção brasileira, encontra-se um robusto debate sobre o território em Haesbaert (2003) que, na avaliação de Vasconcelos (2024), é “[...] o geógrafo brasileiro que mais tem discutido o conceito de território e seus derivados” (p.242). Ao debruçar sobre as contribuições de Deleuze e Guatarri, sobre o processo de desterritorialização, Haesbaert (2003), considera que os autores deram “[...] ênfase ao processo de desterritorialização relativa porque é assim que eles entendem a criação do Estado e a dinâmica do capitalismo. [...] o Estado e o capital vão operar por desterritorialização e sobrecodificação” (p.134).

Por isso, Haesbaert (2003) estabelece um contraponto acerca do entendimento de desterritorialização, pois compreende que esse processo “[...] muito mais do que representar a extinção do território, relaciona-se com uma recusa de reconhecer ou uma dificuldade de definir o novo tipo de território, muito mais múltiplo e descontínuo, que está surgindo” (2003, p. 143).

Numa outra perspectiva, para Carvalho (2005), outro influente historiador brasileiro, a atenção se concentra nos espaços interculturais dentro do Brasil, especialmente no que diz respeito à coexistência e interação de diferentes

tradições culturais em um país marcado por intensa diversidade. Em sua análise, o autor discute a ideia de interculturalidade no âmbito da educação e das políticas culturais, propondo que o Brasil, com suas várias matrizes culturais, oferece um terreno fértil para o desenvolvimento de uma sociedade verdadeiramente multicultural e sugerindo que o entendimento e a promoção de encontros interculturais são essenciais para construir uma sociedade que valorize e celebre sua diversidade intrínseca.

A aplicação das teorias de Ortiz (1994) e Carvalho (2005) ao estudo de território conduz essa pesquisa a uma compreensão mais profunda de como as identidades culturais no Brasil estão sendo transformadas em resposta à globalização e de como os espaços interculturais funcionam como arenas para a negociação dessas identidades. Essa abordagem é particularmente útil para analisar como projetos de desenvolvimento territorial podem respeitar e incorporar a diversidade cultural, promovendo práticas que não apenas reconheçam, mas também celebrem a diversidade cultural brasileira.

Também é importante salientar que as ações humanas têm um papel central nos processos de desterritorialização, frequentemente vinculadas à expansão da tecnologia digital e à globalização econômica. As redes sociais, por exemplo, permitem que comunidades dispersas mantenham laços culturais fortes, independentemente de sua localização geográfica. David Harvey, em "Condição Pós-Moderna", discute como a compressão do tempo e do espaço pelo capitalismo global facilita uma rápida reorganização dos territórios, impactando significativamente as relações sociais e culturais (Harvey, 1989).

Além disso, os movimentos migratórios extensos desempenham um papel crucial na desterritorialização ao criar diásporas que desafiam as noções tradicionais de pertencimento a um espaço físico definido. Milton Santos destaca como a globalização transforma os territórios ao modificar a funcionalidade e o significado dos lugares, tornando-os mais permeáveis e menos definidos pelas barreiras físicas (Santos, 1994).

Também cumpre, nessa linha, lembrar que a desterritorialização pode ser observada em diversos contextos, desde os urbanos até os digitais. Urbanisticamente, a gentrificação é um exemplo de desterritorialização, ocorrendo quando comunidades estabelecidas são deslocadas por novos desenvolvimentos

que alteram a paisagem cultural e social de bairros inteiros. No contexto rural, a industrialização da agricultura transforma o uso do solo e as práticas locais, frequentemente deslocando comunidades e modificando a identidade territorial. No âmbito digital, a emergência de "ciberculturas" reflete uma forma de desterritorialização na qual indivíduos interagem e formam comunidades em espaços virtuais, muitas vezes sem se encontrarem fisicamente.

Manuel Castells (1999), em "A Sociedade em Rede", explora profundamente como a internet reconfigura as bases da identidade e da atividade econômica, facilitando a emergência de novas formas de organização social que são independentes de localizações geográficas específicas. Esse fenômeno é intensificado, conforme descrito por Castells (1999) em obras subsequentes, pela capacidade da internet de unir indivíduos em escala global, criando redes que transcendem fronteiras físicas e políticas e catalisam movimentos sociais em uma dimensão sem precedentes.

Castells (2013) narra o poder transformador dessas redes, evidenciando a grandeza das manifestações por meio de suas explicações acerca dos novos movimentos. Conforme avalia:

> Mais uma vez, os indivíduos se uniram para encontrar novas formas de sermos nós, o povo. Inicialmente, eram poucos, aos quais se juntaram centenas; depois, formaram-se redes de milhares, as quais culminaram no apoio de milhões, com suas vozes e sua busca interna de esperança — confusas como eram — ultrapassando as ideologias e a publicidade para se conectar com as preocupações reais de pessoas na experiência humana reivindicada. Tudo começou nas redes sociais da internet, que se configuram como espaços de autonomia, muito além do controle de governos e empresas que, ao longo da história, monopolizaram os canais de comunicação como alicerces de seu poder (Castells, 2013, p. 78).

Este trecho ilustra a desterritorialização como um fenômeno antropogênico, demonstrando como as redes sociais digitais se tornam plataformas para a autonomia e a resistência contra estruturas de poder tradicionais, permitindo que movimentos sociais floresçam e se manifestem tanto em espaços físicos quanto virtuais. As redes não apenas proliferam em todos os domínios da economia e da sociedade, como também desafiam e frequentemente superam organizações e

burocracias tradicionalmente hierarquizadas, contribuindo para a globalização do capital e do comércio.

No contexto da desterritorialização, a capacidade da internet de permitir que indivíduos, independentemente de sua idade ou condição social, reivindiquem e moldem o espaço público como um território de encontro e de luta reflete uma mudança fundamental na dinâmica de poder e na formação da identidade na era digital. Compreender esses contornos fluidos dos movimentos sociais na era digital requer um exame cuidadoso da interseção entre tecnologia, comunicação e ação coletiva, sublinhando como a desterritorialização mediada pela tecnologia está remodelando as sociedades contemporâneas.

Para Haesbaert (2003) a disjunção espaço-tempo é relativa na medida em que são indissociáveis. Portanto, no processo de desterritorialização o que ocorre é uma “mutação”, sendo o desencaixe uma das fases do processo de reencaixe em outras bases histórico-geográficas ou na reterritorialização. Sobre a reterritorialização o autor adverte que não se trata de um “retorno a uma territorialização primitiva ou mais antiga”, mas de uma reterritorialização sob “novos agenciamentos maquínicos de corpos coletivos de enunciação” (Haesbaert, 2003, p.127). Esses dois processos são para o autor indissociáveis e simultâneos e representam destruição e criação. Esses movimentos estão, fortemente, presentes nos desdobramentos territoriais decorrentes da contrução da FIOL, expressos nos diferentes processos de desapropriação da população atingida.

Os processos de desterritorialização e reterritoriaização podem ser demonstrados na base empírica desta pesquisa, por meio das desapropriações, sobretudo, daquelas que se deram ao longo da margem esquerda do Rio de Contas no município de Tanhaçú. Famílias camponesas que, em geral, viviam em pequenas propriedades (terras devolutas), tiveram toda a propriedade ou grande parte dela inserida no trecho da FIOL.

Ao tratarem dos cultivos na margem do rio Almeida e Menezes (2021), ponderam:

> As terras onde estão os cultivos se situam na estreita faixa de terras agricultáveis nas margens do Rio de Contas, e, em 2012, as terras localizadas na margem esquerda do rio tiveram sua área cultivável ainda mais reduzida em razão das desapropriações feitas para a construção da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL). Para

> muitas famílias, isso representou a expulsão da terra ou a impossibilidade de continuidade dos cultivos. Além do mais, o município tem enfrentado longos períodos de estiagem e com corte total do curso d'água do Rio de Contas. Sem a água para irrigar os cultivos, os produtores têm enfrentado a perda de cultivos e animais (p. 66).

Essa faixa abrigava diferentes cultivos como o feijão, milho, e hortifrutigranjeiros e era, além da aposentadoria e dos programas sociais a única forma de trabalho e de sustento das famílias. A "perda" da terra fez com que parte das famílias fossem obrigadas a deixar para traz não somente os pertences materiais, mas suas histórias de vida e de trabalho, que as indenizações jamais poderão compensar. Quase sempre a mobilidade ou reterritorialização dessa população se deu para a sede ou distritos do município. No espaço urbano, tentam se encaixar em um novo ritmo e novas relações para seguir tecendo numa suas vidas e garantindo a sua existência.

3.3 Implicações das transformações territoriais na eprodução da vida das populações atingidas

Territórios não são apenas espaços geográficos; eles são construídos e continuamente remodelados pelos processos econômicos sociais, econômicos e poíticos em diferentes contextos históricos. Essa dinâmica de construção e desconstrução se manifesta por meio de múltiplas escalas e processos, desde a urbanização até intervenções ambientais. Intervenções humanas, quase sempre mediadas pela acumulação capitalista, como o desenvolvimento de infraestrutura e políticas de planejamento urbano, desempenham papéis cruciais na configuração do território. Simultaneamente, forças naturais – como terremotos, inundações ou mudanças climáticas – também redefinem esses espaços, frequentemente com implicações profundas para as comunidades locais (Santos, 2008).

Ao longo do tempo, os territórios passam por um processo de ressignificação e modelagem, influenciados por diversos fatores. Migrações significativas podem alterar a demografia e a cultura de uma área, introduzindo novas identidades e transformando o tecido social e cultural local. As políticas públicas, seja por meio de legislações de zoneamento ou de iniciativas de desenvolvimento econômico,

moldam os territórios ao promover certos tipos de uso do solo ou ao incentivar o desenvolvimento em áreas específicas. Desastres naturais, por sua vez, não só causam destruição, mas também podem ser catalisadores de mudanças significativas nas políticas de planejamento e reconstrução urbana. Por outro lado, David Harvey (2006), ao discutir a produção capitalista do espaço, explica como as relações de poder e capital influenciam diretamente na produção espacial, conduzindo a uma produção geográfica que responde às dinâmicas do capitalismo (Harvey, 2006).

Para a construção desta tese, torna-se indispensável dialogar com autores que se dedicam à análise das dinâmicas e transformações territoriais, considerando os múltiplos fatores que influenciam a configuração dos espaços. Tais abordagens englobam dimensões econômicas, sociais, políticas e culturais, permitindo compreender as reconfigurações do território em meio às complexas tramas da globalização contemporânea. Trata-se, portanto, de adotar uma perspectiva crítica e multidisciplinar, capaz de captar as interações entre agentes, estruturas e processos que moldam os territórios em suas mais diversas escalas.

Nesse sentido, a obra “Terceiros Espaços”, de Edward Soja (1996), explora a ideia de espaços que são simultaneamente reais e imaginados. Soja (1996) argumenta que esses espaços, que ele chama de “Thirdspace”, são fundamentais para entender a complexidade das cidades contemporâneas e a espacialidade da vida cotidiana (Soja, 1996). Ele desafia as visões tradicionais de espaço, enfatizando que o “Thirdspace” é um espaço vivo, repleto de significados simbólicos e de práticas materiais, que moldam as experiências urbanas de maneira profunda e concreta.

Para complementar essa visão, Doreen Massey (2008), na obra "Pelo Espaço: uma nova política da espacialidade", discute o espaço como uma entidade dinâmica e multifacetada, composta por inter-relações e múltiplas trajetórias. Dito de outro modo, o espaço não é algo estático e neutro, uma entidade gélida e imóvel, mas algo interligado com o tempo e, portanto, sempre em mutação.

Ao longo da obra, a autora discute que nossos sentidos não conseguem perceber a espacialidade como algo em potencial. Para fundamentar esse pensamento, ela traz uma releitura da filosofia geográfica e analisa como suas hipóteses podem ter limitado nossa imaginação do espaço. Para a autora, é

preciso, de forma urgente, reestruturar nossa concepção espacial e entender as interconexões globais e locais, a fim de compreender como diferentes histórias e geografias são tecidas juntas, formando um mosaico complexo que desafia as noções tradicionais de fronteiras e territorialidade (Massey, 2008).

Ao seguir essa mesma visão, outros teóricos analisam como a globalização influencia as cidades, transformando-as em *hubs* econômicos que conectam fluxos financeiros e culturais ao redor do mundo (Friedmann, 1986; Sassen, 1991). Essa linha destaca como as dinâmicas econômicas globais não apenas remodelam os territórios urbanos, mas também redefinem as relações de poder, economia e espaço, contribuindo para uma nova morfologia urbana caracterizada por uma crescente desigualdade espacial.

Complementarmente, Neil Smith, em "The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City", discute a gentrificação como uma força de mercado que transforma radicalmente os territórios urbanos, frequentemente em detrimento das populações mais vulneráveis. Ele explora como a gentrificação é parte integrante das estratégias de revitalização urbana que favorecem o desenvolvimento capitalista, argumentando que esse processo não apenas altera a paisagem física das cidades, mas também suas dinâmicas sociais e culturais (Smith, 1996).

Um exemplo claro de transformação territorial ocorre na Amazônia brasileira, onde a expansão agrícola e a exploração de recursos naturais redefinem continuamente o território, afetando ecossistemas e comunidades indígenas. Políticas públicas voltadas para a integração nacional, como a construção de grandes rodovias nos anos 1970, promoveram uma ocupação intensiva e, muitas vezes, desordenada, resultando em desmatamento e conflitos sobre a posse da terra. Outro exemplo é a reconstrução de cidades após grandes desastres naturais, como o terremoto em Christchurch, Nova Zelândia, em 2011.

A reconstrução não apenas restaurou a infraestrutura danificada, mas também ofereceu uma oportunidade para repensar e redesignar o espaço urbano, incorporando novas normas de segurança e melhorias na qualidade de vida urbana. Esses exemplos ilustram como as transformações territoriais são influenciadas por uma complexa interação de fatores humanos e naturais, refletindo a necessidade de políticas adaptativas que possam responder tanto às ambições humanas quanto às limitações impostas pelo ambiente natural.

Desse modo, a compreensão das dinâmicas de construção, desconstrução e reconstrução territorial é essencial para o planejamento eficaz e para a gestão sustentável dos recursos. Ela permite que políticos, planejadores e comunidades façam escolhas mais informadas que respeitem tanto as necessidades humanas quanto as exigências ambientais, visando um desenvolvimento equilibrado e inclusivo.

PRELÚDIO LITERÁRIO

“Lá vai o trem do Pantanal / levando a saudade pra tanta gente…”

(Paulo Simões; Geraldo Roca, **Trem do Pantanal**, 1974)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de., Acervo pessoal, 2023.

Na imagem dos trilhos que se bifurcam, o ferro se transforma em um símbolo, como se o próprio território fosse compelido a decidir seu caminho. Cada rota traz consigo uma promessa e uma ausência: escolher um caminho significa abrir mão do outro. Nesse ato de separação, o trem emerge como uma metáfora da vida coletiva, evocado na canção que retrata o Pantanal, entre solidão e memória. Os trilhos que seguem paralelos até se romperem nos lembram que o progresso nunca é linear; sempre há desvios, retrocessos, escolhas impostas e silêncios que forçam o viajante a reconhecer que o destino não está totalmente sob seu controle. O trem que parte leva consigo a saudade, dores, amores, dúvidas, incertezas, mas também a esperança de que, em algum momento da jornada, os trilhos possam se reencontrar. Assim, a fotografia se transforma em um mapa da existência: um traçado de ferro sobre a terra, onde cada desvio representa, simultaneamente, uma possibilidade de retorno.

SEÇÃO IV

4 A FIOL ENTRE O DIREITO ECONÔMICO, O DIREITO AMBIENTAL E O GARANTISMO JURÍDICO

Esta seção desnuda os vínculos da FIOL com os direitos econômico e ambiental e com o garantismo jurídico. Analisa os fundamentos jurídicos que regulam a implementação da FIOL, abordando normas de desapropriação, direito ambiental, administrativo e do trabalho, além do papel do Poder Judiciário e do Ministério Público. A discussão revela as tensões entre interesses econômicos de grande escala e a efetividade da proteção socioambiental, apontando limites e contradições no arcabouço normativo e na atuação estatal.

4.1 Desafios do direito contemporâneo frente às dinâmicas globais

A contemporaneidade é marcada por profundas transformações que afetam a dinâmica do poder, a compreensão do conhecimento e a própria forma de organização social. Nesse cenário, o Direito não pode se limitar à função de mero regulador normativo, mas deve atuar como um campo de saber em constante diálogo com a ciência, a tecnologia, a economia e o meio ambiente. Essa perspectiva revela a vitalidade do Direito ao transcender os limites estritamente normativos e demonstra sua capacidade de responder às novas dinâmicas sociais que se impõem no contexto globalizado.

A globalização, como fenômeno multifacetado, não se restringe à integração econômica, mas se manifesta também nas dimensões sociais, políticas e culturais,

reconfigurando fronteiras, redes e modos de interação humana. Bauman (1999) descreve esse processo como a “liquefação” das sólidas estruturas da modernidade, instaurando uma sociedade fluida, marcada pela instabilidade e pela incerteza. Castells (1999), ao tratar da “sociedade em rede”, ressalta como o fluxo de informações e o papel central das tecnologias digitais redefinem categorias de espaço e tempo, alterando substancialmente as formas de interação social e econômica. Sob outro viés, Hobsbawm (1995) analisa o século XX como a “Era dos Extremos”, evidenciando que a globalização se constituiu como força histórica transformadora, mas também geradora de conflitos de grande escala.

Essas leituras fornecem um quadro robusto para compreender como a globalização impacta diretamente o território, o poder e o acesso à justiça, elementos fundamentais para analisar os desafios da sociedade contemporânea. O diálogo do Direito com as demais áreas do conhecimento, especialmente com as ciências sociais, econômicas e políticas, não se resume a um exercício interdisciplinar retórico, mas configura uma necessidade concreta diante da complexidade dos problemas atuais. As relações entre economia, meio ambiente e organização social evidenciam que a preservação ambiental e o desenvolvimento econômico frequentemente se encontram em tensão e demandam soluções jurídicas inovadoras e fundamentadas em metodologias sólidas.

As inovações científicas e tecnológicas ampliam essa complexidade. Questões como a engenharia genética, a biotecnologia, a propriedade intelectual de recursos genéticos e até mesmo a exploração espacial desafiam os marcos jurídicos tradicionais, exigindo uma linguagem técnica e metodológica capaz de mediar interesses, prevenir danos e estruturar direitos. Nesse contexto, Aoki (2008) chama a atenção para a centralidade da engenharia genética no debate contemporâneo, ao destacar as tensões entre inovação tecnológica, Direito Econômico e Direito Ambiental. A abordagem demonstra que o Direito precisa incorporar novos instrumentos interpretativos para lidar com disputas sobre propriedade, soberania, sustentabilidade e justiça.

O mesmo se verifica no campo das relações internacionais. Rajagopal (2003) interpreta o Direito Internacional como ferramenta de resistência contra formas de dominação econômica e ambiental, ressaltando que o acesso à justiça é condição indispensável para equilibrar as forças globais. Nessa linha, Stiglitz

(2002) denuncia as falhas da globalização que, ao priorizar a lógica de mercado, intensificam desigualdades sociais e ambientais, exigindo a mediação de um Direito capaz de regular tais relações com justiça. Complementando essas análises, Santos (2006) advoga por uma nova cultura política que reconheça as potencialidades do Direito na promoção da justiça social e ambiental, reforçando a necessidade de reconfigurar práticas jurídicas diante da crise civilizatória em curso.

Dessa forma, observa-se que as interseções entre Direito, Economia e Meio Ambiente não podem ser tratadas de forma compartimentada, mas exigem um olhar transversal que considere a multiplicidade de fatores que moldam a sociedade contemporânea. O Direito Econômico e o Direito Ambiental, em particular, constituem campos privilegiados de observação, pois representam o espaço de maior tensão entre os interesses de crescimento econômico e os imperativos da sustentabilidade. A base empírica para essa análise demanda investigar seus processos estruturantes, objetos e interfaces com o acesso à justiça, de modo a ultrapassar os limites do senso comum e avançar na compreensão crítica do papel do Direito.

Nesse sentido, a acumulação de conhecimento doutrinário nas últimas décadas reforça a necessidade de uma reflexão interdisciplinar que vá além da mera positivação normativa. A vitalidade do Direito se manifesta na capacidade de se adaptar às transformações globais e de articular soluções justas e metodologicamente consistentes para os novos conflitos sociais e ambientais. A assertiva que fundamenta esta seção é justamente a de que, diante da era da inovação científica e tecnológica, o Direito deve se consolidar como um campo de mediação, capaz de enfrentar as tensões entre desenvolvimento e preservação, assegurando tanto a justiça social quanto a proteção ambiental.

Assim, ao introduzir o debate sobre as interseções entre Direito Econômico, Direito Ambiental e garantismo jurídico, parte-se da premissa de que apenas uma análise crítica, sustentada por aportes teóricos sólidos e orientada por práticas jurídicas efetivas, será capaz de responder aos desafios da contemporaneidade. Trata-se, portanto, de reconhecer os limites do Direito, mas também de destacar suas potencialidades na construção de uma sociedade sustentável, democrática e justa.

4.2 O papel do direito econômico na regulação do desenvolvimento sustentável

A pergunta “a que serve o Direito Econômico?” constitui uma indagação central e, ao mesmo tempo, um desafio interpretativo, pois remete à essência teleológica de um ramo jurídico que se desenvolveu a partir da insuficiência dos institutos clássicos do Direito Civil para responder às transformações econômicas do século XX. Comparato (1978) situa a formação do Direito Econômico como resposta às mudanças geopolíticas da Primeira Guerra Mundial e ao avanço da globalização, ao reconhecer que o sistema jurídico precisou absorver e regular fenômenos inéditos de concentração de poder econômico e integração de mercados. O Direito Econômico, portanto, emergiu como instrumento de intervenção estatal, destinado a organizar e disciplinar a economia, garantindo não apenas a circulação de riquezas, mas também o equilíbrio entre forças de mercado e os interesses da coletividade.

Sob esse prisma, Comparato (1978) compreende o Direito Econômico como o “[...] conjunto das técnicas jurídicas que lança mão do Estado contemporâneo na realização de sua política econômica” (1978, p. 465), o que revela sua dimensão estrutural e estratégica na formulação de políticas públicas. Esse campo normativo, ao ultrapassar os limites da dogmática tradicional, não se restringe a regular contratos ou trocas privadas, mas abrange questões macroestruturais como crédito, sistema bancário, exploração mineral, políticas de preços e o funcionamento de empresas públicas e privadas.

Todavia, a quem serve esse complexo normativo? Washington Peluso Albino de Souza (1975) adverte para o risco de reduzi-lo a um mero “modismo” ou a uma roupagem técnica de conceitos econômicos sem densidade crítica. Para ele, o Direito Econômico só cumpre sua função se for compreendido em sua autonomia e finalidade social, como disciplina que assegura a defesa e a harmonia dos interesses individuais e coletivos, mediando a efetivação da política econômica no ordenamento jurídico (Souza, 1975, p. 26-27). Dessa forma, o Direito Econômico não serve apenas ao Estado ou ao mercado, mas deve servir ao conjunto da sociedade política, assumindo papel teleológico de harmonização e defesa da coletividade.

Essa compreensão é reforçada por Bercovici (2011), ao destacar que a Constituição Econômica contemporânea é “diretiva”, pois carrega um programa de política econômica que é inseparável da Constituição do Estado. Para ele, a Constituição Econômica pertence a toda a comunidade política, o que impede que o Direito Econômico se reduza a instrumento de interesses setoriais. Em outras palavras, ele serve não apenas ao crescimento econômico, mas também à construção de um projeto nacional de desenvolvimento, em que o Estado ocupa papel central na indução, regulação e redistribuição de riquezas.

Nessa mesma linha, Grau (2008) defende que o Direito Econômico não é apenas um “Direito de síntese”, mas um “sincretismo metodológico” (p. 179), capaz de integrar diferentes perspectivas e metodologias para ordenar o processo econômico sob uma ótica normativa. Ele identifica as normas do Direito Econômico como “norma-objetivo” (Grau, 2008, p. 217), voltadas à efetivação da política econômica estatal. Assim, a quem serve o Direito Econômico senão à construção de um espaço de intermediação entre o interesse público e as dinâmicas privadas de acumulação?

A dimensão prática dessa função torna-se evidente em setores estratégicos, como o Direito Minerário, em que a exploração de recursos naturais representa não apenas riqueza privada, mas patrimônio coletivo. Souza (1975) lembra que tais recursos, apesar de juridicamente considerados bens imóveis, são objetos de normas públicas que visam assegurar seu uso em favor da coletividade, equilibrando a propriedade privada com interesses sociais e ambientais. Nesse aspecto, o Direito Econômico é chamado a resguardar o desenvolvimento sustentável, reconhecendo que não há crescimento econômico duradouro sem a preservação das bases naturais que o sustentam (Derani, 1997).

Portanto, o Direito Econômico serve, em última instância, à sociedade como um todo, operando como disciplina normativa que busca equilibrar os interesses individuais, a lógica de acumulação capitalista e os objetivos coletivos de justiça social e sustentabilidade. Contudo, essa função é permanentemente tensionada pela dialética entre desenvolvimento econômico e preservação ambiental. Portanto, é imprescindível compreender que não é possível separar a constituição econômica da constituição do Estado, logo todas as interlocuções também com o campo ambiental. Só há uma constituição, que é de toda comunidade política. Logo, a

ordem jurídica constitucional da economia, tem que ser compreendida de toda uma comunidade, não de parcela desta (Bercovici, 2011). Essa concepção de Direito Econômico se aproxima do objeto desta tese ao pontuar que os interesses econômicos não podem suprimir os interesses coletivos e a justiça social. A construção da Fiol, embora importante para o desenvolvimento econômico brasileiro, não pode infringir os direitos da população diretamente atingida.

É nesse ponto que emerge a necessidade de uma reflexão mais profunda: se, de um lado, o Direito Econômico organiza o processo de acumulação e circulação de riquezas, de outro, o Direito Ambiental exige que essa acumulação não comprometa o equilíbrio ecológico e a integridade das condições de vida. Essa tensão nos conduz ao debate das externalidades, do custeio social e das teorias econômicas que buscam internalizar os custos ambientais. Pigou (1920) defende que a tributação de atividades poluidoras pode corrigir falhas de mercado, impondo que os agentes privados internalizem os custos que geram para a coletividade. Em contraste, Coase (1960) argumenta que, sob determinadas condições de negociação e definição de direitos de propriedade, o mercado pode alcançar soluções eficientes sem a necessidade de intervenção estatal intensa.

Assim, compreender a quem serve o Direito Econômico implica reconhecer que ele só atinge sua finalidade quando dialoga com o Direito Ambiental, internalizando os custos sociais e ambientais da produção, e com o Garantismo Jurídico, que assegura a efetividade do acesso à justiça e a proteção dos direitos fundamentais.

A teoria econômica fornece uma base essencial para compreender como o Direito pode enfrentar os desafios das externalidades ambientais. Pigou (1920) foi pioneiro ao introduzir a noção de externalidade negativa como custo social não internalizado no processo produtivo. Para ele, quando uma atividade econômica gera efeitos adversos sobre terceiros (como poluição atmosférica, degradação dos solos ou contaminação das águas) tais custos permanecem invisíveis ao mercado e, portanto, demandam a intervenção estatal por meio de tributos corretivos ou subsídios. Essa concepção *pigouviana* encontra ressonância no campo jurídico, pois revela a necessidade de instrumentos normativos capazes de corrigir as falhas de mercado que comprometem o bem-estar coletivo.

A teoria *pigouviana*, entretanto, não ficou imune às críticas. Coase (1960), em seu célebre "*The Problem of Social Cost*", desloca o debate ao demonstrar que, sob determinadas condições (notadamente direitos de propriedade bem definidos e custos de transação baixos) as partes podem negociar e internalizar as externalidades sem a necessidade de intervenção estatal direta. A perspectiva coasiana sugere que a alocação eficiente de recursos pode emergir de acordos privados, aproximando-se da lógica de um mercado autorregulado.

O diálogo entre Pigou e Coase transcende a economia pura e se projeta no campo jurídico. No âmbito ambiental, observa-se que a internalização dos custos sociais via instrumentos jurídicos deve considerar a complexidade do bem jurídico tutelado: o meio ambiente é, ao mesmo tempo, bem difuso, coletivo e intergeracional. Nesse sentido, a visão pigouviana de tributação corretiva encontra concretização em políticas como a tributação ecológica, enquanto a lógica coasiana inspira a utilização de mercados regulados de direitos, como ocorre no comércio de créditos de carbono.

No plano normativo brasileiro, a Constituição Federal de 1988 (art. 225) estabelece que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, cabendo ao Poder Público e à coletividade defendê-lo. A conjugação das teorias econômicas de Pigou e Coase com esse mandamento constitucional demonstra que a função do Direito Econômico não é apenas ordenar os mercados, mas também corrigir desigualdades sociais e assegurar a sustentabilidade ambiental.

Autores como Stiglitz (2002) alertam para as limitações práticas do modelo coasiano, ao destacar que os custos de transação são raramente baixos em sociedades complexas, especialmente quando estão em jogo interesses coletivos difusos, como os ambientais. Da mesma forma, Sachs (2007) reforça que a justiça ambiental não pode se reduzir a cálculos de eficiência, mas deve incorporar critérios de equidade intergeracional e responsabilidade socioambiental.

Assim, ao se considerar o cruzamento entre Direito Econômico e Direito Ambiental, a teoria do custo social revela-se como pilar metodológico para compreender como externalidades ambientais devem ser tratadas. Enquanto Pigou fornece o fundamento para a tributação e regulação corretiva, Coase (1960) contribui com a lógica da negociação e da atribuição de direitos, ambos iluminando a atuação do Direito como mediador entre desenvolvimento econômico e

preservação ambiental. O resultado é uma perspectiva que demanda tanto a normatividade estatal quanto a criação de espaços de negociação, sempre orientados pelo princípio da justiça socioambiental.

O Direito Econômico, ao estruturar a ação estatal sobre os mercados, desempenha papel crucial na regulação das questões ambientais. A lógica pigouviana e coasiana, quando transposta ao campo jurídico, evidencia a necessidade de um arcabouço regulatório que vá além das relações privadas, reconhecendo que a falha de mercado no campo ambiental é estrutural e requer mecanismos públicos de correção.

Nesse sentido, o Estado se apresenta como agente regulador e promotor de políticas públicas que visam alinhar crescimento econômico com preservação ambiental. Essa função está consagrada na Constituição Brasileira, notadamente nos artigos 170 e 225, que vinculam a ordem econômica à defesa do meio ambiente, conferindo ao Direito Econômico a tarefa de harmonizar as forças produtivas com a sustentabilidade ecológica.

As políticas públicas ambientais podem assumir múltiplas formas: licenciamento ambiental, zoneamento ecológico-econômico, criação de áreas de proteção, incentivos fiscais à produção sustentável, mecanismos de compensação e estímulo à inovação tecnológica voltada à ecoeficiência. Essas medidas refletem o caráter normativo do Direito Econômico, que, conforme defende Grau (2002), não é apenas um “direito de intervenção”, mas um “direito de direção da economia”, pautado pela realização dos valores constitucionais.

No contexto internacional, a trajetória das conferências ambientais da ONU, que teve início em Estocolmo em 1972 e culminou na Rio+20 em 2012, evidencia que o Estado não pode se isentar de sua responsabilidade como regulador e promotor de comportamentos sociais e empresariais. Essas conferências não apenas marcaram um avanço significativo na conscientização global sobre questões ambientais, mas também estabeleceram marcos teóricos fundamentais, como a Agenda 21 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Esses instrumentos ressaltam a necessidade de uma governança integrada, em que o papel do Estado é essencial para direcionar políticas públicas que incentivem práticas sustentáveis, promovendo a colaboração entre diversos setores da sociedade e garantindo um desenvolvimento que respeite os limites do meio

ambiente. Sarlet e Fensterseifer (2017) identificam nesse percurso a consagração de um modelo de Estado Socioambiental de Direito, no qual a regulação ambiental deixa de ser uma faculdade política e passa a constituir dever jurídico.

Ao mesmo tempo, políticas públicas eficazes exigem a articulação de instrumentos econômicos e jurídicos que internalizem os custos ambientais. O licenciamento ambiental e a avaliação de impacto ambiental (EIA/RIMA) representam exemplos de regulação direta, enquanto instrumentos como tributação ecológica, mercado de créditos de carbono e pagamento por serviços ambientais se configuram como mecanismos indiretos de indução de comportamentos.

Nesse contexto, Sen (2000) argumenta que o desenvolvimento não deve ser reduzido ao crescimento econômico, mas entendido como expansão das liberdades substantivas, entre as quais se incluem o acesso a um meio ambiente equilibrado. Tal visão amplia o horizonte do Direito Econômico, situando-o não apenas como campo de regulação de mercados, mas como instrumento de justiça distributiva e ambiental.

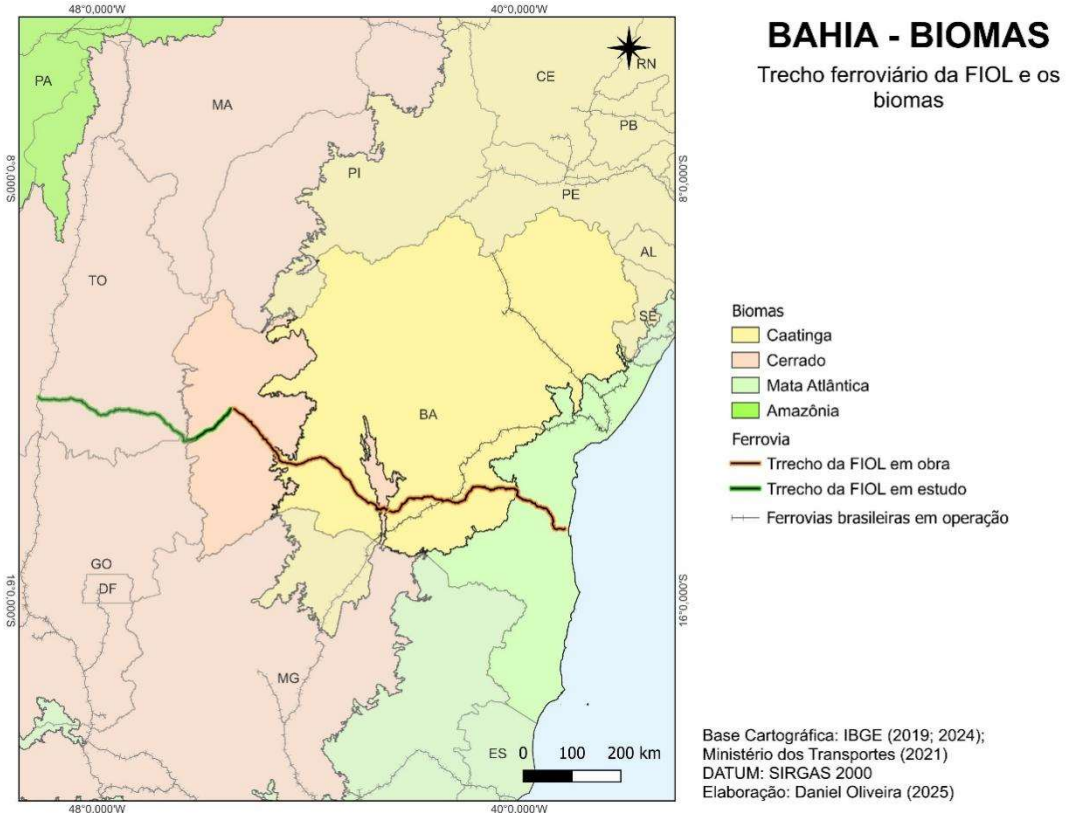
O desafio contemporâneo, entretanto, reside na efetividade dessas políticas. Muitas vezes, a regulação se mostra capturada por interesses econômicos ou fragilizada por estruturas institucionais deficitárias. Stiglitz (2002) aponta para a necessidade de governança robusta e transparente, capaz de enfrentar a assimetria de informações e o poder econômico concentrado. Da mesma forma, Santos (2006) advoga por uma “ecologia de saberes” que envolva a participação democrática e plural no processo de construção das políticas ambientais.

Portanto, o Direito Econômico se afirma como campo normativo essencial para o ordenamento estatal em face das questões ambientais. Mais do que corrigir falhas de mercado, sua função é estruturar um projeto de sociedade, em que a economia seja instrumento de promoção do bem-estar coletivo e de proteção ambiental. Ao articular políticas públicas e regulações específicas, o Estado cumpre o papel de mediador entre os imperativos do desenvolvimento econômico e a necessidade de assegurar a integridade do patrimônio ecológico para as presentes e futuras gerações.

Ao focar no objeto de análise desta tese e rememorar a implementação da FIOL vê-se que este projeto foi apresentado no discurso oficial como um vetor de desenvolvimento e de geração de riqueza para a Bahia e o país, sobretudo pelo

escoamento de *commodities* minerais e agrícolas. Contudo, à luz da teoria pigouviana das externalidades, torna-se imprescindível reconhecer que tais benefícios econômicos são acompanhados por custos sociais e ambientais ocultos, como a degradação dos ecossistemas do Cerrado, da Caatinga e da Mata Atlântica, a pressão sobre comunidades tradicionais e os impactos à biodiversidade. No Mapa 5 é possível visualizar os biomas da Caatinga, Cerrado e Mata Atlântica, que foram diretamente atingidos pela FIOL.

Mapa 5 – Biomas atravessados pelo traçado da FIOL, na Bahia, 2025.



Fonte: Ministério dos Transportes, 2021. IBGE (2019-2024).
Dados Coletados: Oliveira, Caio C. de., 2025.

O Mapa 5 reforça as preocupações pelo fato do traçado da FIOL atravessar áreas sensíveis dos biomas, já historicamente, impactados por problemas ambientais como as queimadas, a ampliação de pastagens, o desmatamento e desnudamento do solo, a mineração, entre outros (Mapbiomas, 2025). Na Mata Atlântica, especialmente em razão da construção do Porto o projeto da Ferrovia tem impactado os ambientes costeiros; na Caatinga corta grande área do semiárido

já bastante castigada pelos longos períodos de estiagem, sobretudo, quando o traçado atinge em cheio as únicas áreas cultiváveis que margeiam o Rio das Contas; e no Cerrado o desmatamento de grandes áreas é ampliado para dar lugar à Ferrovia. Esses impactos ambientais produzem custos, que não são internalizados nos cálculos de viabilidade, constituem externalidades negativas cuja correção exigiria a adoção de instrumentos jurídicos e econômicos robustos, tais como tributos, fundos de compensação e políticas públicas eficazes. Em síntese, a promessa de prosperidade não se concretiza, na prática, em medidas compensatórias reais, mantendo o abismo entre a retórica desenvolvimentista e a realidade dos territórios por onde passa a ferrovia.

Por outro lado, a perspectiva coasiana, que sugere a viabilidade de negociações privadas para a internalização dos custos sociais, revela-se ineficaz no caso da FIOL. As comunidades afetadas (indígenas, quilombolas e agricultores familiares) dificilmente dispõem de condições institucionais, jurídicas e econômicas para negociar de maneira equitativa com grandes empreendimentos de infraestrutura. Ademais, os custos de transação, conforme destacado por Stiglitz (2002), são elevados em sociedades complexas e desiguais, inviabilizando o ideal de eficiência negociada. A ausência de mecanismos participativos transparentes, aliada à fragilidade dos instrumentos de licenciamento e monitoramento, reproduz as falhas de mercado que o Direito Econômico deveria, em tese, corrigir. Em conclusão, a FIOL se firma como um projeto que ignora as assimetrias de poder e a vulnerabilidade social dos grupos diretamente atingidos, e isto resulta em ineficiência e injustiça.

Além disso, a inexistência de publicização dos processos administrativos impossibilitam a averiguação dos critérios indenizatórios e dos valores arrazoados em cada ação. Esse comportamento dificulta a padronização, ao tempo em que se constitui em uma estratégia de promoção da celeridade processual que, quase sempre, atendem aos interesses do Estado e ou da Empresa. Ao se considerar as desigualdades sociais, esses procedimentos agravam ainda mais o acesso das famílias empobrecidas a um justo direito indenizatório.

Nesse contexto, a Constituição de 1988 (arts. 170 e 225) estabelece a base normativa para que projetos de infraestrutura, como a FIOL, sejam submetidos não apenas a análises de viabilidade econômica, mas também a um rigoroso crivo

socioambiental. Políticas públicas efetivas devem assegurar compensações materiais, proteção cultural e mecanismos de participação democrática que transformem a retórica do “progresso” em benefícios concretos para as populações locais. Conclui-se, portanto, que o desafio reside na conversão da promessa de riqueza em uma prática de justiça ambiental, em consonância com o ideal de equidade intergeracional apontado por Sachs (2007) e com a defesa das liberdades substantivas preconizada por Sen (2000). Sem a integração entre Direito Econômico, Direito Ambiental e garantismo jurídico, a FIOL corre o risco de perpetuar uma dinâmica extrativista, na qual a riqueza se concentra enquanto os custos sociais e ambientais permanecem diluídos e invisíveis, contrariando o ideal de um desenvolvimento sustentável e inclusivo.

4.3 O direito ambiental e o princípio do poluidor-pagador na legislação brasileira

O princípio do poluidor-pagador ocupa papel central na interface entre o Direito Econômico e o Direito Ambiental, pois possibilita compreender como o ordenamento jurídico brasileiro enfrenta os dilemas da sustentabilidade diante de um modelo de desenvolvimento marcado por intensas contradições. Se, anteriormente, as externalidades ambientais foram analisadas a partir das contribuições de Pigou e Coase, cabe agora observar como essa base teórica se materializa em um princípio jurídico cuja função é internalizar os custos sociais decorrentes da degradação ecológica. Em um cenário caracterizado pela denominada sociedade de risco, conforme descrito por Beck (2011), e pelo predomínio de um paradigma produtivista, como alerta Freitas (2019), a efetividade desse princípio revela-se não apenas como mecanismo corretivo, mas também como estratégia de sobrevivência civilizatória, vez que

> A partir da sua dimensão intergeracional, o princípio (e dever) da solidariedade aponta para um complexo de responsabilidades e deveres das gerações contemporâneas “viventes” em resguardar as condições existenciais para as pessoas que virão habitar o

> planeta, devendo-se voltar a olhar para o futuro do povo (Sarlet; Fensterserseifer, 2017, p. 60-61).

Conclui-se que esse é um ponto de inflexão, no qual a ordem econômica e a proteção do meio ambiente deixam de ser dimensões antagônicas para se constituírem em exigências complementares.

Segundo Freitas (2019, p. 77), a transição para um modelo de sustentabilidade não pode ser reduzida a ajustes técnicos ou a políticas setoriais, pois se traduz em obrigações pluridimensionais que demandam do Direito uma função ativa na preservação da humanidade. É nesse sentido que a Constituição Federal de 1988 representa um verdadeiro marco na constitucionalização da tutela ambiental, ao reconhecer, em seu artigo 225, que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbindo tanto ao Poder Público, quanto à coletividade, defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Assim, essa normatividade constitucional, conforme interpretada por Canotilho (1998), projeta uma mudança de paradigma: a proteção ambiental deixa de ser mera faculdade política para se tornar o núcleo duro da ordem jurídica.

O princípio do poluidor-pagador, consagrado na doutrina e no direito positivo, emerge como resposta a essa normatividade. Antunes (2001, p. 152) define-o como o deslocamento do ônus econômico da degradação ambiental da coletividade para aquele que efetivamente utiliza os recursos naturais no processo produtivo. Em outras palavras, não se trata de penalizar o agente econômico pelo simples fato de produzir, mas de exigir que ele internalize, como parte indissociável de sua atividade, os custos decorrentes da poluição e da degradação. A lógica subjacente a esse princípio é que os custos ambientais, antes externalizados à sociedade, devem ser suportados por quem se beneficia deles, garantindo maior racionalidade econômica e justiça distributiva.

Essa concepção, entretanto, apresenta duas dimensões complementares. Por um lado, a dimensão preventiva orienta a adoção de medidas que evitem os danos ambientais (como nos processos de licenciamento e na exigência de estudos de impacto ambiental) e, por outro, a dimensão repressiva, aplicável quando o dano já ocorreu, impõe ao poluidor a obrigação de reparar ou indenizar. Fiorillo (2009, p. 102) enfatiza essa dupla feição ao destacar que a responsabilidade ambiental não se esgota no plano sancionatório, mas tem por essência a recomposição do

equilíbrio ecológico. Ademais, embora, na prática, parte dos custos possa ser repassada aos consumidores, como reconhece Medeiros (2014, p. 98), esse repasse se revela socialmente mais justo do que permitir que toda a coletividade, inclusive aqueles não envolvidos no processo produtivo, suporte os encargos da degradação.

No contexto europeu, Kramer (2003, p. 35) já apontava que a coletividade não poderia arcar com os custos de assegurar o respeito à regulação ambiental, sendo o poluidor o destinatário natural dessas obrigações. No Brasil, a Constituição de 1988 adota uma postura ainda mais incisiva ao prever, em seu artigo 225, §3º, que as condutas e atividades lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores (pessoas físicas ou jurídicas) a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos. O Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADI 3.378-6/DF (Brasil, STF, 2008), consolidou esse entendimento ao afirmar a constitucionalidade do artigo 36 da Lei 9.985/2000, que criou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e estabeleceu a compensação ambiental como requisito do licenciamento de grandes empreendimentos. Dessa forma, a jurisprudência reafirma a centralidade do princípio na interpretação e aplicação do Direito Ambiental.

Na doutrina, Machado (2014, p. 145) distingue o princípio do poluidor-pagador daquele do usuário-pagador, ressaltando que este último está associado ao custeio da utilização de bens públicos, enquanto o primeiro tem como objetivo central a internalização dos custos ambientais. Em síntese, trata-se de um princípio que opera em chave de justiça ambiental e distributiva, pois busca impedir que a degradação seja socializada. Esse movimento também se manifesta na esfera internacional, com a crescente adoção de critérios ambientais em operações financeiras. Sirvinskas (2008, p. 201) observa que instituições de crédito passaram a exigir comprovação de viabilidade ecológica e respeito às comunidades tradicionais como condição para o financiamento de grandes projetos, demonstrando que o princípio do poluidor-pagador extrapolou o campo jurídico estrito e converteu-se em um parâmetro de governança global e de legitimidade econômica.

Contudo, os limites desse princípio não podem ser ignorados. Silva (2007, p. 56) lembra que há danos irreversíveis que não se deixam compensar

pecuniariamente. A destruição de ecossistemas, a contaminação de aquíferos ou a extinção de espécies não encontram equivalência em valores monetários. A indenização, nesses casos, desempenha apenas uma função simbólica ou representativa, jamais substituindo a necessidade de uma restauração ecológica efetiva. Essa constatação impõe ao Direito a responsabilidade de estruturar mecanismos preventivos rigorosos, de modo a evitar que a lógica da compensação em dinheiro se torne uma licença para degradar.

Diante desse quadro, o princípio do poluidor-pagador adquire uma densidade normativa que transcende a mera técnica econômica e incorpora uma dimensão de solidariedade intergeracional, conforme ressaltam Sarlet e Fensterseifer (2017, p. 119), ao impor às gerações presentes o dever de proteger o ambiente como condição de existência das futuras. Ao mesmo tempo, articula-se com o garantismo ambiental, ao ser interpretado em conexão com os direitos fundamentais, evidenciando que a preservação ecológica não é uma escolha política, mas um imperativo jurídico-constitucional.

A consequência é a consolidação de um modelo de Estado Democrático Ecológico de Direito, no qual a atividade econômica convive em harmonia com a defesa do meio ambiente e em que a responsabilidade pelos custos da degradação não é socializada de maneira injusta. O poluidor, ao ser chamado a internalizar os custos de sua atividade, não apenas corrige as falhas de mercado, como também contribui para a realização de um projeto de sociedade fundamentado na justiça socioambiental e na dignidade da vida humana. Assim, o princípio do poluidor-pagador, no ordenamento brasileiro, consolida-se como um instrumento normativo estruturante, de caráter preventivo e reparatório, que fortalece a função regulatória do Estado e a corresponsabilidade da sociedade na proteção do patrimônio ecológico. Mais do que uma mera regra técnica, esse princípio é a expressão de um compromisso civilizatório, articulando economia, direito e ambiente na busca por um desenvolvimento justo, equilibrado e sustentável.

Sendo assim o princípio do poluidor-pagador no ordenamento jurídico brasileiro revela-se como instrumento estruturante para equilibrar as tensões entre crescimento econômico e proteção ambiental, atuando de forma preventiva, reparatória e distributiva. Ele traduz a ideia de que a sustentabilidade não é opção política, mas dever jurídico-constitucional imposto ao Estado, à sociedade e ao

mercado. Ao se aproximar de uma perspectiva garantista, esse princípio deve ser lido como mecanismo que assegura direitos fundamentais ecológicos, impedindo que vulnerabilidades sociais e ambientais sejam transferidas às camadas mais frágeis da população. A lógica do garantismo, nesse contexto, reforça a necessidade de proteger os bens ambientais como condição da vida digna, consolidando a passagem do Estado de Direito para o Estado Democrático Ecológico de Direito.

4.4 Uma leitura garantista dos direitos ambientais e sociais

A construção de uma leitura garantista do Direito exige que se reconheça a centralidade da Constituição como limite e fundamento do exercício do poder, público ou privado, e como instrumento de realização dos direitos fundamentais. No cenário contemporâneo, marcado pela crise ambiental e pela persistência de desigualdades, retoma-se a preocupação com a efetividade da ordem constitucional e de seus princípios, evitando que promessas jurídicas permaneçam no plano retórico. Nesse sentido, o Estado Constitucional de Direito revela-se não apenas como estrutura política, mas como paradigma normativo capaz de orientar a defesa do desenvolvimento sustentável e da dignidade da pessoa humana, em estreita conexão com a tutela ambiental.

A teoria garantista de Luigi Ferrajoli (2002) fornece as bases para essa perspectiva. Em Direito e Razão, o autor adverte que uma Constituição pode proclamar direitos avançados e, ainda assim, tornar-se “um pedaço de papel” se não contar com garantias institucionais adequadas (Ferrajoli, 2002, p. 684). Essa observação reforça que não basta enunciar direitos fundamentais é indispensável assegurar mecanismos que limitem arbitrariedades, neutralizem abusos e promovam reparações efetivas. Assim, o garantismo jurídico apresenta-se como técnica de contenção do poder e de concretização da normatividade constitucional, funcionando como elo entre validade e efetividade. Ao mesmo tempo, reconhece-se a distinção entre direitos patrimoniais (disponíveis e negociáveis) e direitos fundamentais (indisponíveis, inalienáveis e personalíssimos) (Ferrajoli, 2007),

categoria na qual se inclui o direito ao meio ambiente equilibrado, condição de existência e sobrevivência humana.

Essa perspectiva dialoga com as análises de Norberto Bobbio, que ressalta a distância entre declarações solenes e a realidade social. Para ele, os direitos sociais são mais difíceis de serem protegidos do que os de liberdade, pois exigem prestações positivas do Estado (Bobbio, 2004). A luta pelos direitos fundamentais, nesse contexto, é também uma luta pelo meio ambiente equilibrado, cuja violação recai como responsabilidade sobre o Estado, conforme estabelecido no Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais. Bobbio (2004) nos lembra que a transformação das promessas constitucionais em realidade depende da articulação entre normatividade e políticas públicas efetivas, não podendo restringir-se ao plano teórico.

Ferrajoli (2011) amplia a concepção de bens fundamentais ao distingui-los em personalíssimos, comuns e sociais (Ferrajoli, 2011). Os primeiros dizem respeito à integridade física, como órgãos e a própria vida; os bens comuns abrangem recursos vitais como o ar, a água e a natureza; e os bens sociais referem-se à subsistência coletiva, como medicamentos essenciais. Ao serem classificados como “bens públicos planetários”, esses recursos ultrapassam fronteiras nacionais e exigem instituições de garantia de caráter supranacional, fundadas em cooperação internacional. Essa noção reforça que a proteção do meio ambiente não é questão de soberania isolada, mas de corresponsabilidade global, integrando o núcleo dos direitos fundamentais da humanidade.

Essa concepção também encontra respaldo na doutrina brasileira. Sarlet e Fensterseifer (2017) defendem que a Constituição de 1988 consagrou um modelo de Estado Socioambiental de Direito, no qual a defesa do meio ambiente se vincula diretamente à proteção dos direitos humanos fundamentais. A ideia de solidariedade intergeracional amplia essa lógica, atribuindo às gerações presentes o dever de preservar condições de vida para as futuras, numa perspectiva que integra sustentabilidade e justiça. A Constituição de 1988, ao estabelecer o direito fundamental ao meio ambiente equilibrado (art. 225), elevou esse bem jurídico ao mesmo patamar dos direitos clássicos e consolidou o compromisso brasileiro com uma ordem constitucional garantista.

Ao interpretar o constitucionalismo sob a ótica do garantismo, Copetti Neto (2016) e Copetti Neto e Vieira (2017) reforçam que a democracia constitucional deve ir além da dimensão formal da vontade da maioria, abarcando uma dimensão substancial pautada pela proteção dos direitos fundamentais. Essa distinção entre funções de governo e funções de garantia, desenvolvida por Ferrajoli (2009), exige que instituições como saúde, educação e meio ambiente sejam legitimadas não pelo critério da maioria, mas pela imparcial aplicação da lei em defesa dos direitos de todos. Esse arranjo normativo amplia a esfera do “indecidível”, na qual nenhuma maioria pode deliberar contra os direitos fundamentais, e atribui ao Estado o dever de assegurar prestações positivas, ainda que contrarie interesses econômicos dominantes.

Essa leitura encontra especial relevância quando aplicada ao direito ambiental. A tentativa de precificar bens comuns (ar, água, biodiversidade, etc.) pela lógica do mercado tende a reforçar desigualdades, pois populações vulneráveis são penalizadas pela limitação de acesso, enquanto os mais ricos, ao poderem pagar, continuam explorando recursos. A perspectiva garantista rompe com esse reducionismo economicista ao afirmar que bens fundamentais não estão sujeitos à lógica mercantil, mas constituem direitos universais inalienáveis. A efetividade dessa proteção, contudo, depende da construção de garantias institucionais sólidas e de políticas públicas que assegurem o acesso equitativo e a preservação dos recursos para as gerações futuras.

Sob essa ótica, o Estado Constitucional de Direito assume função transformadora. Como observa Streck (2012), o direito regula a intervenção estatal na economia, orienta políticas públicas e concretiza direitos sociais, não apenas como fins em si, mas como motores do desenvolvimento econômico. Ao contrário da visão que opõe garantias de direitos à eficiência econômica, o garantismo sustenta que a melhor política econômica é aquela que assegura os direitos fundamentais, funcionando como investimento público produtivo. A Constituição de 1988, ao inaugurar a “esfera do indecidível”, reafirma que os direitos fundamentais não são objeto de barganha política, mas limites materiais que estruturam a democracia constitucional.

Nesse quadro, a proteção ambiental se constitui em um elemento central de um projeto de Estado garantista. O direito ao meio ambiente equilibrado,

correlacionado ao direito à vida e à saúde, não pode ser relativizado por interesses de mercado ou por contingências políticas. Sua efetividade exige uma governança orientada por garantias jurídicas e institucionais, capaz de assegurar que os direitos proclamados não permaneçam no vazio normativo. A concepção de Ferrajoli sobre funções de garantia amplia esse horizonte, atribuindo ao Estado e às instituições internacionais o dever de assegurar bens fundamentais comuns e sociais, em nome da dignidade humana e da sobrevivência planetária.

Portanto, a síntese que se impõe é de que o garantismo jurídico oferece o paradigma necessário para interpretar o Estado Constitucional de Direito como estrutura de defesa efetiva dos bens fundamentais. Ao reafirmar a indivisibilidade e a interdependência dos direitos civis, sociais, econômicos e ambientais, o garantismo permite superar a dicotomia entre validade formal e efetividade real, projetando um modelo de democracia constitucional comprometida com a justiça socioambiental. Assim, proteger o meio ambiente equilibrado não é mera opção política, mas um dever jurídico-constitucional e a expressão do compromisso civilizatório de um Estado Democrático e Ecológico de Direito.

A análise empreendida até aqui evidencia que não basta a proclamação formal de direitos fundamentais (sejam eles sociais, econômicos ou ambientais) se não houver garantias institucionais capazes de assegurar sua implementação. O paradigma garantista, ao delimitar o exercício arbitrário do poder e ao fortalecer a dimensão substancial da democracia constitucional, revela que a efetividade dos direitos depende de mecanismos concretos de proteção e reparação. O direito ao meio ambiente equilibrado, que simboliza a interdependência entre dignidade humana, sustentabilidade e justiça, somente alcança plena normatividade quando acompanhado de instrumentos que permitam sua defesa prática diante das violações persistentes.

Nesse cenário, o próximo passo consiste em reconhecer que o garantismo jurídico encontre no acesso à justiça o seu campo de realização mais imediato. Afinal, não basta a positivação de direitos no texto constitucional se indivíduos e coletividades permanecem excluídos dos meios para reivindicá-los e tê-los tutelados de maneira célere e eficaz. A efetividade da justiça, entendida não apenas como função jurisdicional, mas como condição de igualdade material e substancial, possibilita a transição do plano retórico para o plano da realidade social. Assim, é

na articulação entre os direitos proclamados e sua exigibilidade concreta perante as instâncias institucionais que o garantismo se consuma, impulsionando a imprescindível reflexão sobre os instrumentos e obstáculos ao acesso à justiça na contemporaneidade.

PRELÚDIO LITERÁRIO

“Tem gente que chega pra ficar”
(Milton Nascimento & Fernando Brant, Encontros e Despedidas, 1985)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de. Acervo pessoal, 2025.

A sala de espera do fórum, em alguma cidade atravessada pela FIOL, parece uma pequena estação de interior: gente que chega, gente que vai, histórias que se cruzam sem jamais se conhecer. Um trabalhador rural aperta entre os dedos o comprovante amarelado de uma desapropriação; a líder de uma comunidade quilombola traz, dobrado na pasta, o mapa de um território partido ao meio; uma mãe espera notícias sobre o processo que carrega, no mesmo número, o nome do filho e a memória de uma violência sofrida. Do lado de fora, o trilho corta o chão como promessa de futuro; do lado de dentro, o carimbo, a senha eletrônica e a tela do sistema definem quem consegue, de fato, acessar o trem da justiça. Entre o portão da fazenda e a porta do fórum, entre a conversa na associação comunitária e a audiência que nunca é marcada, o acesso à justiça se revela menos como um enunciado solene e mais como um percurso pedregoso e desigual, em que alguns encontram assento e muitos ficam no meio do caminho. É nesse entrelugar entre a estação vazia e o corredor lotado, entre a norma que garante e a estrutura que nega que esta seção se inscreve, perguntando quem chega para ficar, quem parte sem resposta e quais trilhos ainda precisam ser abertos para que a justiça deixe de ser um destino distante e se torne, enfim, parte do trajeto cotidiano dos sujeitos de direito.

SEÇÃO V

5 ACESSO À JUSTIÇA: VIAS, AVANÇOS E PERSPECTIVAS

Para se fazer um balanço do acesso à justiça, suas vias de acesso, os avanços e as perspectivas, nesta seção, examinam-se as modalidades de resolução de conflitos, incluindo ações judiciais, negociações e mediações comunitárias, de modo a problematizar os instrumentos institucionais e extrajudiciais de acesso à justiça numa sociedade de classes.

5.1 A evolução histórica do acesso à justiça: do direito formal à efetividade

O acesso à justiça constitui um dos pilares fundamentais do Estado Democrático de Direito e revela-se, na contemporaneidade, não apenas como um direito em si, mas como condição indispensável para a efetividade de todos os demais direitos fundamentais. A compreensão desse instituto exige, portanto, um retorno às suas raízes filosóficas e históricas, de modo a reconhecer a trajetória de sua formação conceitual, a consagração constitucional e internacional, bem como os desafios que ainda se impõem à sua concretização.

Na tradição da filosofia política moderna, a problemática do acesso à justiça remete diretamente à noção de contrato social, concebida como fundamento da vida em sociedade. Rousseau (1762), em sua obra clássica *Do Contrato Social,* sintetiza essa ideia ao afirmar: “O homem nasce livre, mas por toda parte encontra-se acorrentado”. A frase revela que, ao abdicar de sua liberdade natural para integrar a coletividade, o indivíduo transfere ao Estado a responsabilidade pela regulação dos conflitos, confiando-lhe a tarefa de assegurar a ordem e a justiça. Locke (2019), por sua vez, ao teorizar sobre os limites do poder político, assinala que “onde não há lei, não há liberdade”, indicando a necessidade de um ordenamento normativo capaz de proteger, simultaneamente, os direitos individuais e a convivência pacífica. Já Hobbes (2019), em *Leviatã*, sustenta que apenas um

poder soberano forte pode conter a “guerra de todos contra todos”, prevenindo que a violência do estado de natureza inviabilize a vida em comum.

Montesquieu (2011), ao formular a teoria da separação dos poderes, reforça o arcabouço normativo que sustenta os Estados modernos. Sua máxima de que “o poder deve frear o poder” está na base do constitucionalismo contemporâneo e conecta-se diretamente ao problema do acesso à justiça, uma vez que o Poder Judiciário se constitui como instância imparcial destinada a equilibrar tensões entre indivíduos e entre estes e o próprio Estado. Assim, a história do pensamento político evidencia que o acesso à justiça não se reduz a um mero procedimento formal, mas constitui expressão da própria legitimidade da autoridade estatal.

No plano histórico, a afirmação do acesso à justiça como direito fundamental percorreu longo caminho. Se, nas revoluções liberais do século XVIII, a ênfase recaía na igualdade formal e no direito de petição, o século XX trouxe a necessidade de ampliar esse conceito à luz da justiça social. No Brasil, a Constituição Federal de 1988 representou um marco ao estabelecer, no artigo 5º, inciso XXXV, a garantia de que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito”. Trata-se da cláusula da inafastabilidade da jurisdição, pedra angular da cidadania e da tutela judicial efetiva. Em perspectiva internacional, a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) e o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos (1966) reforçam o direito de toda pessoa a um recurso judicial efetivo diante da violação de seus direitos.

Ao considerar essa estrutura estatal amplamente difundida na era contemporânea, sustentada pela democracia e pela tripartição de poderes, o Poder Judiciário brasileiro assume, em grande medida, a função de resolver litígios e garantir a pacificação social. Na Bahia, esse compromisso adquire contornos singulares onde Tribunal de Justiça ostenta o lema latino “*Suum cuique tribuere”* (livremente traduzido: dar a cada um o que é seu), expressão que, em terras baianas, ecoa não apenas como fórmula jurídica, mas como herança cultural de um povo que, historicamente, reivindica justiça, igualdade e dignidade. Trata-se de um enunciado que transcende o formalismo para dialogar com a memória de lutas sociais, da resistência negra e indígena, e da afirmação de uma identidade coletiva que reconhece no acesso à justiça não apenas um direito fundamental, mas também um traço constitutivo da própria baianidade.

Entretanto, a mera previsão normativa não basta para assegurar a fruição plena desse direito. Ferrajoli (2002), ao desenvolver a teoria do garantismo jurídico, sublinha que a legitimidade do Estado de Direito depende não apenas da proclamação dos direitos, mas de sua efetividade concreta. O acesso à justiça, portanto, deve ser compreendido como mecanismo de realização dos direitos fundamentais, sem o qual estes permanecem como promessas vazias.

A realidade brasileira evidencia as dificuldades estruturais dessa efetivação. O relatório Justiça em Números 2024, publicado pelo Conselho Nacional de Justiça, evidencia que o Poder Judiciário brasileiro acumula mais de 80 milhões de processos, com taxa de congestionamento que ultrapassa 70% em determinados segmentos, especialmente na execução fiscal. A morosidade, somada ao elevado custo processual, restringe severamente o alcance da jurisdição, sobretudo para os grupos sociais mais vulneráveis. O mesmo relatório aponta que a Defensoria Pública, instituição incumbida de assegurar assistência jurídica integral e gratuita, enfrenta graves insuficiências estruturais em vários estados, o número de defensores é absolutamente desproporcional à demanda, criando desigualdades regionais profundas. Em áreas rurais e regiões de fronteira, há municípios inteiros sem a presença de um defensor público, obrigando cidadãos a percorrer longas distâncias para acessar serviços básicos de justiça.

Essas barreiras reproduzem a desigualdade territorial que caracteriza o Brasil. Enquanto capitais e grandes centros urbanos concentram unidades judiciárias e recursos tecnológicos, regiões interioranas permanecem desassistidas. No âmbito trabalhista, por exemplo, a extinção de varas em cidades do interior e a concentração das unidades em polos regionais impõem aos trabalhadores o ônus de deslocar-se centenas de quilômetros para ajuizar demandas. Esse cenário exemplifica o que Boaventura de Sousa Santos (2007) denominou “mapas desiguais da justiça”: direitos que existem formalmente, mas cuja acessibilidade depende da localização geográfica e da condição socioeconômica do sujeito.

Assim, a análise do acesso à justiça deve articular-se com a perspectiva dos direitos humanos. Não se trata apenas de franquear o ingresso em juízo, mas de assegurar a efetividade da tutela jurisdicional, garantindo que ricos e pobres, minorias e maiorias, moradores do campo e da cidade tenham condições materiais

de ver seus direitos reconhecidos. Como observa Sen (2010), a justiça deve ser entendida não apenas como ideal normativo, mas como prática concreta capaz de reduzir desigualdades e expandir as liberdades substantivas. O acesso à justiça, portanto, deve ser concebido simultaneamente como direito instrumental viabilizando a fruição dos demais direitos fundamentais e como elemento indispensável para a legitimidade democrática.

Diante desse panorama, torna-se imperioso reconhecer que o acesso à justiça ultrapassa a abertura formal das portas do Judiciário. Ele exige condições concretas de igualdade material investimentos adequados em instituições de apoio, como a Defensoria Pública; ampliação da justiça itinerante para regiões afastadas; incentivo a métodos alternativos de solução de conflitos, como a mediação e a arbitragem; e modernização tecnológica capaz de reduzir custos e ampliar o alcance da jurisdição. Experiências recentes com o processo judicial eletrônico e com o uso de inteligência artificial na triagem de petições demonstram que a inovação pode ser aliada da celeridade e da eficiência, desde que acompanhada de políticas inclusivas que assegurem o acesso digital a todos.

A reflexão jusfilosófica, aliada à análise histórica e empírica, evidencia que o acesso à justiça é um direito estruturante. Como advertem Cappelletti e Garth (1988), não basta reconhecer direitos no plano formal: é preciso garantir os meios efetivos para sua realização. A justiça, assim, não se esgota na figura do juiz ou no rito processual, mas se projeta como um sistema de garantias que sustenta a própria ideia de cidadania. Em última instância, a ausência de acesso efetivo mina a confiança social nas instituições, compromete a legitimidade democrática e aprofunda desigualdades sociais e territoriais.

Inaugurou-se, portanto, esta seção partindo da premissa de que o acesso à justiça, mais do que um direito isolado, constitui condição indispensável para a efetividade de todos os demais direitos e para a manutenção do Estado de Direito. É pela via da justiça que os cidadãos se reconhecem como sujeitos de direitos e que o Estado legitima sua autoridade. Contudo, esse acesso somente será pleno se superar os entraves históricos, econômicos, territoriais e institucionais que ainda limitam sua concretização.

5.2 Acesso à justiça ou ao judiciário?

O acesso à justiça é frequentemente apontado como um dos pilares do Estado Democrático de Direito. Entretanto, mais do que uma simples porta de entrada para o Judiciário, trata-se de um conceito que remete à própria legitimidade da vida em sociedade. Historicamente, como lembra Marques (1997), a noção de devido processo legal ganha corpo no bojo das revoluções liberais, em especial a Francesa, na qual a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (1789) consagrou a ideia de que ninguém seria privado de seus direitos senão em virtude de lei. A origem desse princípio, portanto, não está apenas na técnica processual, mas numa visão de mundo em que o direito se apresenta como ficção necessária à convivência civilizada.

Nesse sentido, Bottomore (2012) recorda que a justiça, entendida como instituição social, precisa ser situada no campo mais amplo da sociologia política, pois seu funcionamento não depende apenas de normas abstratas, mas da correlação de forças e da estrutura de poder que molda sua aplicação. Abbagnano (2007), ao discutir a filosofia do direito, destaca que o processo não pode ser reduzido a mera sucessão de atos formais, mas deve ser visto como instrumento de realização da justiça. O devido processo legal, portanto, não é apenas rito, mas salvaguarda contra a arbitrariedade.

No século XX, o constitucionalismo trouxe novos contornos a esse debate. Hunt (2009) e Karam (2005) mostram que, em diferentes tradições jurídicas, a ampliação do catálogo de direitos demandou também a ampliação dos mecanismos de tutela. No Brasil, como enfatizam Trindade e Alcântara (2018), a Constituição de 1988 consolidou a cláusula da inafastabilidade da jurisdição (art. 5º, XXXV), garantindo que nenhuma lesão ou ameaça ao direito poderia escapar da apreciação judicial. Esse marco normativo, no entanto, trouxe consigo uma tensão: quanto mais direitos são reconhecidos, mais se exige do Judiciário que seja capaz de processá-los e efetivá-los.

É nesse ponto que a análise de Capelletti e Garth (1988) ganha centralidade. Os autores distinguem diferentes “ondas de acesso à justiça”: a primeira, voltada à assistência judiciária gratuita; a segunda, às reformas processuais coletivas; e a terceira, à busca de novos mecanismos de solução de conflitos. Tal classificação

mostra que o acesso à justiça não pode ser confundido com mero acesso ao Judiciário, pois exige políticas públicas, inovação institucional e instrumentos de tutela que permitam ao cidadão não apenas ingressar em juízo, mas obter resposta célere e efetiva.

A insuficiência estrutural, todavia, permanece como obstáculo. Gico Júnior (2014) alerta que o Judiciário brasileiro sofre de sobrecarga crônica, com milhões de processos em tramitação e elevada taxa de congestionamento, especialmente em matérias fiscais e previdenciárias. Yamauchi e Castanha (2011), ao revisitar a metáfora literária de Kafka, lembram que a experiência processual muitas vezes assume ares de labirinto, em que a parte não encontra saída clara, reforçando a percepção de distância entre cidadão e justiça. Esses obstáculos não são meramente técnicos: refletem desigualdades territoriais, sociais e econômicas que marcam a sociedade brasileira.

Por outro lado, a reflexão filosófica sobre a justiça ajuda a compreender os limites e possibilidades do processo. Sandel (2012) adverte que a justiça não pode ser entendida apenas como neutralidade procedimental, mas deve envolver escolhas morais sobre o que é uma vida digna. Bobbio (1992) acrescenta que o problema fundamental da modernidade não é mais a proclamação dos direitos, mas sua efetivação. Kelsen (1998), com sua pureza metodológica, lembra que o direito não garante por si só a justiça, sendo necessário compreendê-lo como técnica normativa. Habermas (2003), por sua vez, desloca o eixo do debate para a legitimidade discursiva: a justiça só se concretiza quando os processos jurídicos estão abertos ao diálogo democrático.

Nesse campo, a contribuição de Dworkin (2010) é especialmente relevante. Ao defender a teoria do “romance em cadeia”, o autor mostra que o direito deve ser interpretado como narrativa coletiva, na qual cada decisão judicial acrescenta um capítulo coerente à história institucional. Assim, o juiz não decide isoladamente, mas deve integrar sua decisão à tradição jurídica e aos princípios constitucionais. Essa concepção reforça a ideia de que o acesso à justiça não se resume à abertura das portas do fórum, mas à possibilidade de participar de uma prática interpretativa que legitima o próprio Estado de Direito.

Ainda numa tentativa de compreender os limites e os portais de entrada Espíndola (2011) sintetiza essa discussão ao afirmar que a justiça deve ser

compreendida como prática social em constante reconstrução. O processo, nesse sentido, é apenas um dos meios para sua realização, devendo dialogar com outras formas de resolução de conflitos, como mediação, arbitragem e justiça comunitária. Tal visão amplia o horizonte do debate e aproxima o tema do acesso à justiça da vida cotidiana, em que cidadãos buscam não apenas decisões judiciais, mas soluções concretas e legitimadas por suas comunidades. Nem sempre a resolução virá por meio das técnicas positivas, mas estarão em um plano moral, por conseguinte, cultural de resolução das demandas.

Diante disso, percebe-se que o acesso à justiça, embora garantido formalmente, ainda enfrenta limites estruturais, econômicos e sociais. A efetividade desse direito depende de políticas que ampliem a Defensoria Pública, garantam a presença do Judiciário em regiões remotas, invistam em inovação tecnológica sem excluir os mais vulneráveis e fomentem métodos alternativos de solução de conflitos. Mais do que assegurar o acesso ao Judiciário, é preciso assegurar justiça como valor concreto, material e cultural.

Portanto, a distinção entre acesso à justiça e acesso ao Judiciário não é meramente terminológica. Enquanto o segundo refere-se ao ingresso formal em processos, o primeiro envolve a possibilidade real de obter tutela efetiva e justa. Esse é o desafio contemporâneo: transformar a promessa constitucional e internacional em prática cotidiana. Como lembra Bobbio (1992), a questão fundamental do nosso tempo é a passagem dos direitos do plano da declaração para o plano da realização. Nesse caminho, a justiça se afirma não apenas como norma ou instituição, mas como prática social que sustenta a legitimidade democrática.

Em resumo para Sandel (2012) seria necessário um aporte sociocultural, com apoio da política e intervenção na economia para que seja feita justiça. Para Bobbio (2016) é importante observar os valores históricos que norteiam a comunidade. Habermas (1997) já fixa sua teoria em aceitação social da norma, diálogo e construção coletiva do conceito de paz e justiça.

Apesar de ser um conceito fluído, verifica-se que há pontos em comum mesmo quando trata-se de autores com formações diversas e posicionamentos jurídicos diametralmente opostos. Justiça é a busca coletiva pelo bem comum, esta resposta ética deve guardar coerência com valores cotejados no grupo social em

questão, assim como deve respeitar a igualdade material. O judiciário, ou o Estado, está sempre vinculado à busca da resposta ideal ao caso concreto, teoricamente, seria o responsável pela aplicação da norma. Contudo, por vezes, o que é justo também pode ser encontrado fora dos Tribunais.

Ainda neste ínterim, Espíndola (2018) afirma que o direito não reside apenas na norma, nem exclusivamente nas decisões exaradas pela Corte. A autora recorre ao diálogo entre direito e literatura para traçar uma linha que une a coerência técnico-jurídica à decisão judicial, numa perspectiva garantista diametralmente oposta ao ativismo judicial. Assim, o sentido da palavra justiça desloca-se da norma pura e simples, e também do juiz como sujeito que proclama a decisão de forma solipsista, para ser encontrado, ainda que parcialmente, nesse percurso hermenêutico de construção do saber jurídico.

Em outras palavras, como afirma Espíndola (2018, p.610): “O direito não é o que os tribunais dizem, embora os tribunais possam dizer o direito – juris dictio”. Nesse diálogo entre autores, prevalece a construção da justiça por meio de um caminho ético que, embora envolva o Judiciário, não se restrinja a ele, na busca pela integridade das decisões e pela correta aplicação da norma. O direito habita os tribunais, mas é sobretudo produto do que sucede fora deles – nossas decisões pessoais influenciam a construção de uma comunidade mais ética e justa.

Nesse cenário, a possibilidade universal de acesso ao Poder Judiciário deve ser garantida pelo Estado, sob pena de desrespeitar um direito fundamental indispensável para uma existência digna.

A distinção entre acesso à justiça e mero acesso ao Judiciário revela-se particularmente significativa ao analisar os efeitos da implantação de grandes empreendimentos estruturantes, como a FIOL. Enquanto a obra projeta promessas de desenvolvimento econômico e integração logística, ela também gera conflitos socioambientais e trabalhistas que demandam tutela jurisdicional. Nesse contexto, compreender o acesso à justiça em seu sentido mais amplo – não apenas como o ingresso em processos – permite mensurar o real alcance da proteção dos direitos das comunidades impactadas. Embora o desenho normativo e institucional não seja ideal, o registro e o acompanhamento desses conflitos indicam a capacidade estatal de responder às demandas sociais e de proteger direitos fundamentais.

Contudo, os indicadores revelam que esse acesso enfrenta barreiras concretas. Em diversos municípios atravessados pela FIOL, a ausência de varas judiciais ou de defensores públicos faz com que o exercício da cidadania, embora formalmente garantido, seja uma realidade distante. O cidadão, frequentemente trabalhador rural ou integrante de comunidades tradicionais, precisa percorrer grandes distâncias até alcançar uma unidade judiciária, o que encarece o litígio e diminui a possibilidade de reivindicar seus direitos. Nesse cenário, a distinção entre justiça e Judiciário torna-se prática: a mera existência de tribunais não assegura que os afetados pela ferrovia tenham condições reais de ver suas vozes ouvidas e seus direitos tutelados.

Outro fator que agrava a situação é a dificuldade de acesso a advogados nessas regiões. A concentração da advocacia nos grandes centros urbanos cria um vácuo assistencial em áreas periféricas e rurais, e os profissionais, quando presentes, enfrentam limitações estruturais para atuar em litígios complexos envolvendo desapropriações, indenizações ou impactos ambientais. Isso reforça a necessidade de políticas públicas específicas, como o fortalecimento da Defensoria Pública, a ampliação da advocacia dativa e a criação de núcleos de apoio jurídico voltados para comunidades afetadas por grandes obras. Sem essas medidas, o direito formal transforma-se em uma promessa vazia, incapaz de garantir a efetividade constitucional.

Por fim, ao analisar a experiência da FIOL como estudo empírico, torna-se evidente que a diferenciação entre acesso ao Judiciário e acesso à justiça não é apenas teórica, mas crucial para compreender a dinâmica territorial dos direitos. Mesmo que o desenho normativo e institucional não represente a cobertura e proteção jurídica ideais, o mapeamento dos processos judiciais decorrentes da ferrovia que será tratado na próxima seção, oferece um parâmetro mensurável para avaliar a resposta institucional, indicando não só a quantidade de conflitos, mas, sobretudo, a qualidade da tutela oferecida e as desigualdades regionais que marcam o sistema de justiça brasileiro. Assim, a FIOL emerge como um caso paradigmático: um empreendimento que, enquanto simboliza a modernização econômica, expõe as fragilidades do Estado em garantir uma justiça substantiva para populações historicamente marginalizadas.

5.3 As contradições da implantação da FIOL: entre conflitos, litígios e processos

No seio das relações humanas, o litígio constitui-se como elemento intrínseco à própria existência, expressando os conflitos e os desafios que permeiam a convivência social. Assim, o termo “litígio” entrelaça-se à própria experiência humana. Segundo a tradição clássica, *Litigiosus* “[...] assim foi denominado o dilema de Protágoras e de seu aluno Evatlos” (Abbagnano, 2007, p. 635). Nessa situação, o professor recorre às vias judiciais para cobrar o pagamento pelas lições ministradas, exigindo-o tão logo o aluno obtenha sucesso em sua primeira demanda judicial.

Logo, Protágoras determina que seu pupilo deve pagar independentemente do desfecho da ação: se perder, que quite o débito por meio da sentença; se vencer, que o faça por força do pacto. Para o aluno Evatlos, a lógica apresenta-se inversa: se obtiver êxito, estaria isento do pagamento decorrente da sentença e, se fracassar, o pagamento seria exigido com base no acordo prévio. Este impasse configura um dilema real e de difícil resolução, assemelhando-se a um enigma lógico-jurídico.

Foucault (2002) narra, em uma de suas conferências, duas formas de conflito presentes na civilização grega. Na primeira, dois guerreiros em desacordo apelam à vontade divina para consagrar o vencedor, sem a presença de juiz, processo ou sentença, contando somente com a justiça dos deuses. Na segunda forma, o autor evoca a narrativa consagrada na tragédia clássica, na qual origina a figura da testemunha e dos julgadores e prenunciam elementos que virão a compor o processo contemporâneo.

Aplacar a fúria da vingança privada constitui uma das questões centrais na formação do Direito. A vingança, se não contida, desdobra-se em uma série de acontecimentos trágicos, criando uma cadeia interminável de conflitos. Nascimento (2013) também aborda a temática da tragédia grega, ao destacar a obra *Oresteia*, de Ésquilo, para ilustrar a transição entre o desejo de revanche e o estabelecimento do processo judicial. De fato, o contínuo hábito de "fazer justiça com as próprias mãos" conduziria a humanidade ao fracasso perpétuo.

A legislação pátria prevê, inclusive no Código Penal (Brasil, 1940), um tipo específico para punir o exercício arbitrário das próprias razões, desencorajando e punindo quem deseja agir em nome próprio diante de uma injustiça cometida contra si. Volta-se aos conceitos contratualistas: quando o cidadão "escolhe" viver sob a égide do Estado, ele outorga, ainda, a capacidade de resolução de seus problemas, conflitos e lides.

Antes de debruçar sobre como solucionar conflitos, proporcionando, assim, o tão sonhado acesso à justiça, é *mister* desvendar a diferença existente entre conflito, litígio e processo propriamente dito. Longe de se tratar de uma questão meramente doutrinária, compreender esse tema amplia a possibilidade de se apresentar soluções mais eficazes ao sistema judiciário pátrio.

Aquino (2020) afirma que “[...] o conflito seria, portanto, o elemento mobilizador da dinâmica social” (Aquino, 2020, p.46). Aqui, o fundamento do clássico mote jurídico "*ubi societas, ibi jus*" — que pressupõe que onde há sociedade há direito — é posto em xeque. Em verdade, seria mais adequado afirmar que, onde há convívio, há conflito.

Poder-se-ia dizer que, no deslinde do jogo social, aplicam-se melhor os dizeres de Hobbes (2019): “o homem é o lobo do homem”. Dessa forma, mostraram-se necessários mecanismos de controle que viabilizem a convivência. A democracia, ao permitir a escolha de líderes e a delegação da solução de conflitos ao Estado, mostrou-se, até o presente momento, a forma mais assertiva e eficaz de fazer funcionar o viver em sociedade. O Direito é, entre essas ferramentas, um ótimo aliado no alcance e obtenção da tão almejada pacificação social.

Sociólogos estudam e descrevem o caos a que o ser humano se submete; alguns atribuem tal condição à exploração econômica, enquanto outros sustentam que a maldade é inerente à própria ação humana. Independentemente da origem, o conflito é uma constante nas relações sociais. A literatura mais antiga incluindo a Bíblia, os códigos (como o de Hamurabi e a Lei das Doze Tábuas), as tragédias gregas e os relatos históricos confirmam a existência intrínseca de tensão de interesses e da convivência em grupos.

Com o advento das leis e mesmo dos tratados internacionais de paz, o homem continuou a declarar guerra às nações e a praticar crimes contra a própria espécie. Contudo, além de optar pelo isolamento, o ser humano busca ou encontra

formas de harmonizar tais relações. Embora não seja uma solução perfeita, o Direito se consolida como a instância que, até o presente, melhor desempenhou esse papel.

Nesse contexto, passa a se delinear a diferenciação entre os conceitos de conflito e litígio. Conforme os exemplos de tensão apresentados por Foucault (2002), citados no início desta seção, o conflito seria solucionado pela lei do mais forte, enquanto o litígio se resolveria mediante a aplicação de regras sociais previamente estabelecidas.

Em termos técnicos, Vitorelli (2020, p. 48) afirma: "Litígios são conflitos relativos a interesses juridicamente relevantes". Esse ponto de vista é especialmente valioso para esta pesquisa, pois evidencia de forma intrínseca o conceito de bem jurídico tutelado, aquele em que se caracteriza pela proteção legal e inviolabilidade da lei. Nem todos os bens devem receber proteção estatal em caso de lesão; o ordenamento jurídico seleciona, com base em valores culturais, sociais e morais, aqueles que serão protegidos pelo Estado. Esse rol não é taxativo nem imutável, adaptando-se ao tempo.

Portanto, o litígio constitui uma forma institucionalizada de conflito. O processo civil, um ramo autônomo da ciência jurídica, representa as "regras do jogo". O rito processual, estudado e aplicado nos tribunais, encontra-se delineado no Código de Processo Civil (Brasil, 2015). O processo consiste no conjunto de procedimentos que conduz à aplicação da norma e, teoricamente, à pacificação social, integrando as etapas e a produção teórico-científica dos juristas e serventuários encarregados da aplicação da lei.

Ademais, os litígios podem ser tratados de forma extrajudicial, fora dos tribunais. O litígio caracteriza o conflito que se resolve mediante a intervenção de terceiros, aplicando normas previamente definidas para pacificar uma lide. Para a institucionalização desse conflito, é necessário que uma das partes acione o Poder Judiciário ou que ambas concordem com uma solução consensual. A arbitragem, conforme prevista no Código de Processo Civil (2015), possibilita essa escolha.

A doutrina desenvolve uma classificação dos litígios coletivos. Segundo Vitorelli (2020, p. 48), "[...] ela parte do concreto, dos casos que existem para, então, criar uma classificação". Esse conceito não deve ser confundido com os direitos coletivos, que abrangem toda a comunidade, tais como os direitos do consumidor

e os direitos ambientais. A teoria dos litígios coletivos estuda casos reais com o objetivo de construir soluções jurídicas otimizadas.

Ainda conforme essa teoria, abre-se a possibilidade de mensurar a extensão do prejuízo causado a diferentes segmentos sociais diante de um mesmo evento danoso. Tal perspectiva relativiza o princípio da indivisibilidade dos direitos transindividuais e, por consequência, autoriza a quantificação individualizada das indenizações. O dano coletivo, portanto, passa a ser observado também em sua dimensão subjetiva, permitindo reconhecer a singularidade da afetação de cada pessoa dentro do grupo atingido.

Desse movimento, emerge uma crítica relevante à ideia de indivisibilidade e à ausência de titularidade definida dos direitos coletivos. Em episódios como os desastres ambientais, por exemplo, ainda que todos os afetados sofram consequências, tais efeitos manifestam-se em intensidades distintas. Assim, torna-se viável, em certa medida, individualizar os prejuízos. Quando a coletividade é considerada como sujeito único de direitos, corre-se o risco de que múltiplas experiências particulares de sofrimento e perda se percam no silêncio estatístico, ocultando a diversidade das vozes envolvidas.

No ordenamento jurídico brasileiro, a Constituição Federal de 1988 estabelece que a titularidade das ações voltadas à defesa de interesses coletivos incumbe ao Ministério Público. Essa instituição, essencial à função jurisdicional do Estado, tem a incumbência não apenas de provocar a atuação judicial, mas também de zelar pela efetividade da tutela diante de danos que afetam a coletividade em suas diversas configurações.

Como proposta de solução metodológica para esse impasse, Vitorelli (2020, p. 68) organiza os litígios coletivos em três categorias: globais, locais e irradiados. O primeiro grupo corresponde a situações em que o dano se projeta sobre bens cuja titularidade é exclusivamente estatal, sem atingir de forma direta indivíduos identificáveis (como ocorre, por exemplo, com a poluição gerada por contaminantes lançados em alto-mar).

A segunda classificação, litígios locais, destina-se aos danos ocasionados a uma comunidade coesa, unida por fortes laços culturais, permitindo a identificação das vítimas e a quantificação precisa do passivo – como, por exemplo, na destruição de terras sagradas para um povo. Por fim, a terceira e última

classificação refere-se aos litígios que podem ser sentidos em diferentes graus de intensidade por determinado grupo – como ocorre, por exemplo, com a poluição de um rio que afeta a população ribeirinha.

Busca-se, com essa classificação dos litígios coletivos, a apresentação de soluções mais refinadas, adaptadas ao caso concreto, o que, de fato, resulta na emissão de sentenças com maior qualidade e na efetiva mitigação, cessação ou reparação do dano.

Em conclusão, percebe-se que, entre conflito e litígio, existe uma conexão essencial, viabilizada pelo Poder Judiciário. Constatou-se que nem todo bem será objeto de tutela estatal, mas apenas aquele bem jurídico relevante, previsto em lei. Conclui-se ainda que o processo constitui um conjunto de procedimentos preordenados, funcionando como mecanismo para a aplicação da norma de Direito Material, conforme as regras previamente estabelecidas no Código de Processo Civil (Brasil, 2015) pátrio.

A diferenciação entre conflito, litígio e processo não é mero exercício doutrinário ou conceitual, mas constitui ferramenta metodológica indispensável para compreender como se estrutura o acesso à justiça em situações concretas. No caso da FIOL, essa distinção revela-se fundamental, pois os conflitos desencadeados pela obra extrapolam a esfera individual e alcançam dimensões coletivas, ambientais, econômicas e territoriais. Sem distinguir adequadamente cada categoria, corre-se o risco de invisibilizar demandas legítimas, tratando como meramente individuais questões que, na verdade, são expressão de danos coletivos ou transindividuais.

Nesse sentido, o conflito corresponde à tensão social primária, resultante da sobreposição de interesses entre comunidades tradicionais, empresas e Estado. O litígio, por sua vez, ganha configuração quando esses conflitos adquirem relevância jurídica e passam a demandar uma resposta institucional. Já o processo é a materialização desse litígio no interior do sistema judiciário, submetido a regras formais que visam garantir imparcialidade e segurança jurídica. Assim, a FIOL não deve ser analisada apenas como obra de infraestrutura, mas como campo fértil de geração de conflitos que, quando judicializados, expõem a capacidade (ou a limitação) do sistema de justiça em absorver tais demandas.

A distinção metodológica é igualmente relevante porque evidencia a assimetria no acesso à justiça. Enquanto grandes empresas detêm meios técnicos e financeiros para transformar seus interesses em litígios processuais, comunidades afetadas enfrentam barreiras de informação, ausência de advogados constituídos e dificuldades logísticas de acesso às instâncias judiciais. O resultado é que muitos conflitos permanecem na invisibilidade, sem alcançar o *status* de litígio e, portanto, sem ingressar na arena processual. Esse dado metodológico é crucial: analisar a FIOL exige reconhecer não apenas os processos já existentes, mas também os conflitos que ficaram à margem da institucionalização.

Por fim, compreender as diferenças entre conflito, litígio e processo permite uma leitura mais crítica da efetividade do direito no Brasil. No caso da FIOL, tal abordagem possibilita mensurar não apenas a quantidade de processos instaurados, mas sobretudo a qualidade do acesso à justiça oferecido às populações atingidas. Essa metodologia revela que, embora o desenho atual não seja ideal, ele fornece indicadores mensuráveis que permitem avaliar a distância entre a promessa constitucional de justiça e a realidade vivida pelos sujeitos sociais. Portanto, a diferenciação conceitual não é apenas teórica, mas constitui o alicerce da análise empírica e a chave para compreender os limites e as possibilidades da atuação do Judiciário frente a grandes empreendimentos que reconfiguram territórios e impactam comunidades.

5.4 Problematizando os instrumentos institucionais e extrajudiciais de acesso à justiça numa sociedade de classes

Após a apresentação do histórico conceitual e de termos correlatos, o cenário está pronto para aprofundar no tema desta seção: efetivamente, o acesso à justiça. Contudo, para falar propriamente em acesso à justiça, é necessário tratar primeiro de um tema comumente relacionado aos Direitos Humanos: a diferenciação existente entre igualdade material e igualdade formal.

A expressão "Todos são iguais perante a lei" está presente em diversos códigos produzidos em momentos diversos por todo o mundo. Essa noção de igualdade pura e simples, trazida desde as primeiras declarações de direitos

humanos citadas acima, carrega uma forte carga de esvaziamento teórico e social. Ela abrange apenas a igualdade formal.

A Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) repete a expressão, incluindo a igualdade esperada entre homens e mulheres. Inclui ainda um grupo especial: os estrangeiros, enquanto estiverem em solo brasileiro, também terão seus direitos e garantias individuais protegidos pelo Estado. Assim, aos estrangeiros, está garantido acesso a alguns direitos básicos, como segurança pública e assistência à saúde, além da preservação da dignidade humana em todas as relações e tratativas comerciais mantidas por eles.

Ainda em relação a esse trecho da norma constitucional maior, é importante ressaltar que, em certa medida, mulheres receberão tratamento diferenciado para garantir a preservação dos seus direitos, como, por exemplo, uma jornada de trabalho diversa no pós-parto ou prazos diferentes para aposentadoria. No entanto, sob um viés histórico, as primeiras declarações mencionadas acima referiam-se aos "iguais". Quem? Homens, brancos, livres e com vasto patrimônio? O Estado liberal, com sua regra basilar de intervir minimamente no mercado e nas relações sociais, não garante igualdade real de acesso a nada, quem dirá à justiça. Nessa lógica capitalista, o mais poderoso economicamente ganha.

Sobre isso, Comparato (2003, p.33) afirma: "Mas essa isonomia cedo revelou-se uma pomposa inutilidade para a legião crescente de trabalhadores, compelidos a se empregarem nas empresas capitalistas." Detentores do capital ditam as regras, essa é a igualdade formal proposta inicialmente por tratados, convenções e legislação. Seja no âmbito trabalhista, cível, ambiental ou econômico, as diferenças de classe financeira estariam, diretamente, relacionadas à proteção legal estatal conferida ao indivíduo.

Por muito tempo, mulheres, crianças, homens sem recursos financeiros, estrangeiros, indígenas e homens negros não eram sequer considerados cidadãos, sendo, portanto, tolhidos de sua fagulha inicial de proteção de direitos: ser de fato sujeito de direito, podendo reivindicar perante o Estado alguma tutela protetiva.

É importante destacar, neste contexto, a noção de justiça apresentada por Sandel (2012). Segundo esse autor, a verdadeira equidade social só pode ser alcançada por meio da atuação harmoniosa do Estado na regulação econômica, restabelecendo a ordem e promovendo a tão almejada igualdade material. Essa

questão abrange não apenas o acesso à justiça, mas também os direitos fundamentais essenciais para uma vida digna. Sem a vida, nenhum outro direito pode ser exercido.

Por que motivo seria importante dissertar sobre esses conceitos? Acessar a justiça pressupõe custos. E não são custos baixos. Por esse motivo, o Estado tem uma série de mecanismos para facilitar esse caminho de acesso para os menos abastados. Pode-se citar inicialmente a Lei 1.060/50 (Brasil, 1950), que isenta o hipossuficiente das custas processuais e ordena a criação de mecanismos para assistência judiciária gratuita.

Porém, igualdade material aqui é assegurar não só o acesso ao Judiciário livre de custas, mas também fornecer apoio jurídico, já que o Direito Civil não possui o *jus postulandi*, ou seja, o poder de apresentar petições diretamente ao Poder Judiciário. Isso nos leva a outra criação legislativa que mitiga esse preceito.

A criação dos Juizados Especiais, através da Lei 9.099/95 (Brasil, 1995), permitiu ao cidadão o acesso direto ao Poder Judiciário em causas cíveis com valor igual ou inferior a 20 salários-mínimos. Também permite, em primeiro grau, acesso ao Judiciário mediante assistência de um advogado, em causas cíveis de até 40 salários-mínimos, sem custas processuais.

Por essa razão, outros mecanismos são indispensáveis para a manutenção desse direito, entre eles, destaca-se a Defensoria Pública Estadual e Federal. Órgão previsto no texto constitucional (Brasil, 1988), que diz expressamente em seu artigo 134:

> Art. 134. A Defensoria Pública é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe, como expressão e instrumento do regime democrático, fundamentalmente, a orientação jurídica, a promoção dos direitos humanos e a defesa, em todos os graus, judicial e extrajudicial, dos direitos individuais e coletivos, de forma integral e gratuita, aos necessitados, na forma do inciso LXXIV do art. 5º desta Constituição Federal (Brasil, 1988).

Assim como a defensoria, que funciona na esfera estadual e na esfera federal, existem outros órgãos que prestam assistência jurídica gratuita à população. A Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), em algumas de suas subseções, mantém atendimentos sociais a pessoas em vulnerabilidade

econômica. Da mesma forma, algumas organizações não governamentais e faculdades de Direito (públicas e particulares) mantêm núcleos de prática jurídica fornecendo consultoria e assistência aos menos favorecidos.

Contudo, o acesso à Justiça nem sempre será equivalente ao acesso ao Judiciário. Existem formas extrajudiciais de solução de conflitos que visam contornar as dificuldades enfrentadas dentro do sistema comum, seja pelos usuários, seja pela própria superlotação que não permite que a máquina funcione adequadamente.

O Princípio do Devido Processo Legal faz com que o rito obedeça, obrigatoriamente, a uma série de passos pré-estabelecidos em lei. Há, nesse ponto, um aparente conflito com o Princípio da Razoável Duração do Processo. Ou seja, não pode ser rápido demais a ponto de atropelar o rito, nem lento demais a ponto de desobedecer o segundo princípio mencionado.

A verdade é que apenas o Judiciário não consegue dar vazão aos conflitos colocados *sub judice.* Além disso, nem sempre a melhor resposta virá dentro de uma sentença. Decisões padronizadas têm sido um grave problema notado por todos os que atuam nessa área profissional. Soluções externas têm sido apresentadas, não só pela comunidade, mas também incentivadas pelo legislador.

No atual estágio do debate sobre acesso à justiça, torna-se relevante avaliar mecanismos complementares às vias tradicionais do Judiciário, especialmente aqueles voltados à pacificação social em relações continuadas. Entre as medidas que vêm ganhando espaço no cenário jurídico brasileiro destacam-se o Direito Sistêmico, a Justiça Restaurativa, a Comunicação Não Violenta e, por fim, a autocomposição. Essas alternativas não pretendem substituir o processo judicial, mas oferecer respostas mais humanizadas e eficazes diante de litígios nos quais a sentença, muitas vezes, mostra-se insuficiente ou incapaz de atender às reais necessidades dos envolvidos.

A expressão Direito Sistêmico foi criada no Brasil por Sami Storch (Storch, 2016). Essa teoria procura aplicar as “leis sistêmicas” de Bert Hellinger (2007) no campo jurídico, especialmente em conflitos nos quais necessariamente haverá convivência posterior, como no direito de família, situações envolvendo vizinhos, divórcios e relações empresariais.

Storch (2016) é juiz de direito no Tribunal de Justiça do Estado da Bahia e tem aplicado com sucesso essa técnica em seus jurisdicionados. Hellinger (2007) considera que a paz nas relações é mantida por um conjunto de três leis sistêmicas: 1 – Hierarquia; 2 – Pertencimento; 3 – Equilíbrio de Troca. O fundamento das relações seria o amor. Aplicando esses preceitos aos conflitos, é possível estabelecer uma verdadeira composição entre as partes.

É interessante, nesse contexto, trazer o contraponto com a teoria de mediação proposta por Warat (2004), também baseada no amor e na pacificação verdadeira, especialmente no que se refere às relações continuadas.

Diante dos mesmos problemas, às vezes encontra-se soluções diferentes. A atuação do Judiciário nem sempre resulta em sucesso efetivo na resolução de litígios. A resposta esperada de uma sentença pode não satisfazer nenhuma das partes, representando a frieza do sistema imposta aos jurisdicionados. Medidas alternativas têm se mostrado de grande valia para a construção de uma comunidade em que a justiça social seja um direito de todos.

A segunda medida de solução de conflitos alternativa ao Judiciário a ser abordada aqui será a Justiça Restaurativa. Assim como o exemplo prático citado, no Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, a desembargadora Joanice Maria Guimarães de Jesus (2017) implementou uma prática inovadora dentro do sistema tradicional de processo. No 2° Juizado Especial Criminal do Largo do Tanque, em Salvador, esse projeto pioneiro foi concretizado, corroborando a validade e eficácia da Justiça Restaurativa (Jesus, 2017).

Essa prática parte do pressuposto de que não há uma resposta pronta, científica e exata, emitida por terceiros para um caso conflituoso concreto. Em tese, a emissão de uma sentença encerra o ciclo do conflito; contudo, na realidade, para as partes envolvidas, os jurisdicionados, há mais conformidade do que contentamento em uma decisão judicial tradicional escrita por um magistrado imparcial.

Por outro lado, a Justiça Restaurativa vislumbra uma solução construída em conjunto, entre as partes, a comunidade e o Judiciário, em esforço coletivo pela busca do bem comum, no sentido de restabelecer a harmonia social. Segundo Jesus (2017, p.26), essa técnica seria: “[...] uma ação ou um esforço em busca de uma recomposição. Compreende-se, pelo senso comum, ser uma expressão que

indica a participação ativa da vítima, do ofensor e da comunidade nos procedimentos da Justiça". Dar voz ativa à vítima é algo raramente feito, principalmente na área penal.

Quem trabalha com direito, em qualquer esfera, percebe que cada processo carrega uma dor. Juridicamente, de forma técnica, essa dor seria o dano material/moral sofrido por causa da lesão ao bem jurídico tutelado. Na prática, cada indivíduo sente esse dano de uma forma. Sendo assim, a resposta ideal contida na lei seca, muitas vezes, não atende aos anseios mais íntimos da vítima.

Sem dúvida, a lei é a resposta mais adequada encontrada até hoje pela humanidade, mas não é a única resposta possível, principalmente quando se trata de litígios envolvendo problemas familiares, vizinhos, na comunidade ou até criminais. A convivência nesses casos continuará existindo, e é nesse ponto que a Justiça Restaurativa aparece como solução mais viável do que a justiça comum.

Ouvindo a vítima, o acusado, o Judiciário e a comunidade, é possível encontrar um caminho justo para reparação, redução e cessação de danos futuros. Às vezes, um pedido de desculpas, uma reparação material, uma mudança de comportamento é suficiente para que todos os envolvidos encontrem e restabeleçam a paz perdida.

O direito é exercido através da violência coercitiva do Estado, e isso é aceitável quando há obediência aos Princípios da Razoabilidade e Proporcionalidade. No entanto, através de uma resposta amorosa, interdisciplinar e construída coletivamente, os efeitos benéficos da intervenção estatal são sentidos a curto, médio e longo prazo. Nenhum conflito é isolado em si mesmo; a rede de relações, incluindo com o Poder Estatal (Judiciário), faz com que esse programa tenha mais efetividade social.

Alguns dos valores que orientam a aplicação dessa técnica são: a não-dominação, o empoderamento, a honra, a obediência à decisão final, a igualdade entre os participantes, a prestação de contas, o respeito aos Direitos Fundamentais e, por fim, a escuta respeitosa. O próximo mecanismo a ser estudado tem ajudado juristas a exercitar exatamente esse último ponto, através da Comunicação Não Violenta (CNV).

Marshall Rosenberg (2021) é o fundador dessa técnica de escuta e comunicação que pode ser, e tem sido aplicada em vários ambientes. Não é uma

técnica criada para o mundo jurídico, mas sua aplicação no Poder Judiciário, em escolas e ambientes corporativos tem contribuído para a pacificação dos ambientes.

Não somos treinados para ouvir. Escola, comunidade e família falham no ensino do diálogo. Habermas (1997) já falava sobre a importância desse agir comunicativo ético e transparente na construção de uma sociedade mais justa. A CNV traz as ferramentas necessárias para implementar essa prática.

A Comunicação Não Violenta se baseia em quatro pilares: Observação, Sentimento, Necessidade e Pedido. O primeiro passo é a escuta ativa, sem julgamentos, ouvir como uma folha de papel em branco, sem considerar se a fala é positiva ou negativa, sem interferir ou dar exemplos pessoais, sem apresentar soluções não solicitadas, apenas ouvir.

Após a escuta ativa, passa-se a identificar quais sentimentos estão presentes naquela verbalização, se raiva, dor, tristeza, medo, alegria, emoções primárias que podem aparecer de forma translúcida ou maquiada. Através desta etapa identifica-se a necessidade atrás da fala. Somente então, pede-se ao interlocutor que ele elabore um pedido. O pedido deve ser uma ação positiva, clara, do que se espera da conduta do outro. O pedido não é uma ordem ou imposição, apenas uma sentença objetiva do que se deseja daquela interação.

Esta ferramenta poderosa de comunicação pode ser benéfica durante todo o processo judicial comum, mas também poderá ser aplicada com êxito nos procedimentos extrajudiciais que visam a conciliação das partes. A autocomposição, com ou sem a intervenção de um profissional, e a posterior homologação judicial do acordo sempre é uma possibilidade de otimizar o acesso à justiça.

Atualmente, a "hiperlitigiosidade" é um problema que contradiz o verdadeiro sentido do princípio do acesso à justiça. Isso implica afirmar que demandas simples demais estão sobrecarregando o Poder Judiciário, quando poderiam ser resolvidas por mecanismos extrajudiciais existentes fora do sistema.

Claro que, de acordo com o princípio da inafastabilidade da jurisdição, todos os pedidos devem ser analisados pelo magistrado em questão. No entanto, antes de judicializar uma demanda, a parte deveria ser encaminhada para uma rede extrajudicial de solução de conflitos.

Raros são os profissionais, advogados no caso, que tentam promover a autocomposição das partes. A autocomposição custa menos ao Estado, é mais eficaz e traz um resultado mais rápido aos envolvidos. No entanto, também é mais econômica no que diz respeito aos honorários advocatícios.

Conforme Pompeu e Martins (2018, p. 110): "A autocomposição une-se à heterocomposição em uma relação de cooperação de todos os atores do processo judicial. Unidos com o mesmo propósito: consolidar o direito fundamental ao acesso a uma justiça justa." Diante do exposto, percebe-se que, além de um aparato judicial fortalecido, a comunidade precisa de um sistema harmônico externo que sustente a efetivação do acesso à justiça. O Poder Judiciário, a comunidade e, sobretudo, os advogados devem estar atentos e aptos a colaborar para a construção de um ecossistema mais justo para todos, sem sobrecarregar nenhum dos lados.

A problematização dos instrumentos institucionais e extrajudiciais de acesso à justiça numa sociedade de classes permite concluir que o acesso ao sistema judiciário, embora pretendido universal, ainda apresenta limites ao se considerar as desigualdades sociais. Nota-se que o caminho extrajudicial expressa o uso de alternativas para além das instituições formais, a exemplo dos mecanismos de autocomposição além dos tribunais. No entanto, tais práticas não devem ser o primeiro passo para a resolução das demandas conflituosas.

5.5 Fundamentação constitucional e internacional do acesso à justiça

A compreensão da presença do princípio do acesso à justiça na Constituição Federal de 1988 e no direito internacional exige, antes de tudo, situar essa conquista dentro do longo processo histórico de transformação do Estado moderno. A experiência ocidental revela uma transição marcada inicialmente pela formação dos Estados absolutistas, que centralizaram o poder político e jurídico. Em seguida, com a crise do Antigo Regime, a queda da Bastilha e a Revolução Francesa, consolidaram-se os Estados liberais, cujo fundamento maior era a limitação do poder estatal e a afirmação de liberdades formais. Esse movimento inaugura a

Idade Contemporânea, caracterizada pela ascensão do positivismo jurídico e pela codificação das normas como expressão máxima da racionalidade estatal.

Entretanto, o positivismo puro mostrou-se insuficiente diante das demandas sociais cada vez mais complexas. O século XX assistiu ao processo de superação desse paradigma, culminando no advento do Estado Constitucional Democrático de Direito, em que a lei deixa de ocupar posição exclusiva e passa a ser lida e interpretada à luz dos princípios constitucionais. Essa virada corresponde ao fenômeno de constitucionalização dos códigos e legislações, conferindo-lhes densidade axiológica. Exemplo claro desse movimento no Brasil é o Código de Processo Civil de 2015 (Brasil, 2015), que recebeu um verdadeiro “banho de Constituição”, incorporando valores fundamentais destinados à preservação da dignidade da pessoa humana e à efetividade dos direitos fundamentais.

É nesse ambiente de reconstrução do Estado e de fortalecimento das instituições democráticas que a Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) se insere, sendo reconhecida como a “Constituição Cidadã”. Promulgada logo após o período autoritário, ela ampliou significativamente o rol de princípios e garantias fundamentais, funcionando como barreira contra retrocessos democráticos e como salvaguarda da própria ordem constitucional. O constituinte originário buscou assegurar, entre outros direitos, a máxima proteção ao acesso à justiça, inserindo-o em um conjunto de normas imunes a supressões futuras.

Com efeito, esse catálogo de direitos fundamentais está protegido pelo regime das cláusulas pétreas, conforme o artigo 60, §4º, inciso IV, da Constituição, que veda qualquer proposta de emenda tendente a abolir direitos e garantias individuais. Ademais, a doutrina reconhece o chamado efeito *cliquet* ou princípio da vedação do retrocesso social, segundo o qual uma vez ampliado o campo de direitos fundamentais, não se admite regressão, mesmo em caso de eventual refundação constitucional. Nesse sentido, tanto a dimensão constitucional interna quanto a adesão do Brasil a tratados e convenções internacionais evidenciam a centralidade do princípio do acesso à justiça como um dos pilares da democracia contemporânea.

Ao partir do pressuposto de que a interpretação constitucional deve ser integrativa e garantista, ou seja, sempre em favor dos jurisdicionados e em consonância com os tratados internacionais de direitos humanos, avança-se para

a análise da proteção constitucional do princípio do acesso à justiça. A noção de justiça, conforme já abordado, é multifacetada e complexa, exigindo a articulação de diversos valores e condições para sua efetiva concretização. É importante ressaltar que, muitas vezes, direitos que não são imediatamente reconhecidos como relacionados à justiça, como o direito à vida ou à saúde, revelam-se fundamentais para garantir o acesso a uma ordem jurídica justa.

Assim, a justiça deve ser compreendida como parte de uma rede protetiva mais ampla, e não de maneira isolada. Dentro desse contexto, o primeiro valor a ser considerado na Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) é a dignidade da pessoa humana, princípio fundamental do Estado Democrático de Direito e claramente estabelecido no artigo 1º, inciso III, da Constituição. Apesar de haver um intenso debate sobre a chamada “hiperutilização” ou até mesmo “banalização” desse princípio, é inegável que a dignidade representa o núcleo axiológico em torno do qual se organizam todos os demais direitos fundamentais. A realização da justiça, em última instância, depende da preservação de condições mínimas para uma vida digna.

A análise dos bens jurídicos protegidos pela Constituição reforça essa centralidade: vida, saúde, alimentação, moradia, trabalho, liberdade, educação e acesso a direitos fundamentais são expressões concretas da dignidade humana. Quando esses bens jurídicos são violados, não apenas se autoriza, mas se impõe a intervenção judicial para sua reparação. Assim, o princípio do acesso à justiça transcende a mera autorização de ingresso no Poder Judiciário; ele se traduz na garantia de que direitos essenciais à existência digna sejam efetivamente protegidos, configurando-se como um dos pilares da ordem constitucional e da própria legitimidade do Estado Democrático de Direito.

Presume-se que o acesso à justiça está, portanto, relacionado ao conceito de vida digna. Quem pensa em seu sustento, lutando dia e noite apenas para sobreviver, não tem condições de buscar seus direitos, ou sequer conhecê-los. Em outro patamar, portanto, o acesso à educação permite que a comunidade se emancipe e lute por justiça.

Ao mesmo tempo, a possibilidade de contar com uma assistência jurídica gratuita e de qualidade também é um pré-requisito para efetivar essa busca. Por essa razão, o constituinte prevê, no texto, a criação da Defensoria Pública, assim:

> Art. 134. A Defensoria Pública é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe, como expressão e instrumento do regime democrático, fundamentalmente, a orientação jurídica, a promoção dos direitos humanos e a defesa, em todos os graus, judicial e extrajudicial, dos direitos individuais e coletivos, de forma integral e gratuita, aos necessitados, na forma do inciso LXXIV do art. 5º desta Constituição Federal (Brasil, 1988).

O artigo 5º, inciso LXXIV, da Constituição Federal de 1988 (Brasil) citado acima prevê exatamente que o Estado possa proporcionar o acesso à assistência jurídica integral e gratuita para aqueles que são desprovidos de recursos financeiros para buscá-la de maneira autônoma. Além da Defensoria Pública estadual e federal, atuando em todas as esferas do judiciário, outras organizações, como ONGs, a Ordem dos Advogados do Brasil e também instituições de ensino públicas e privadas formam essa rede de apoio para quem não pode pagar por um advogado particular para obter informações ou ingressar com uma ação judicial.

De forma mais literal, podem ser citados outros valores inerentes à proteção do acesso à justiça, que estão contidos sobretudo no artigo 5º da Constituição Federal (Brasil, 1988), com destaque para: a Legalidade (inciso II), o direito à indenização por dano (incisos V, X), as Liberdades (incisos IV, VI, IX, XII, XV, XVII), o direito à propriedade e sua proteção (inciso XXII), as garantias processuais penais (inciso XLVI e seguintes) e, por fim, os remédios e ações constitucionais (incisos LXVIII e seguintes).

Esse arcabouço é fortalecido pela incorporação de tratados internacionais de direitos humanos, que, conforme a Constituição Federal (Brasil, 1988), adquirem *status* de emenda constitucional quando aprovados em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos. Entre as garantias constitucionais, merece destaque o artigo 5º, inciso XXXV, que estabelece: “[...] a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito”. Trata-se do princípio da inafastabilidade da jurisdição, fundamento essencial do acesso à justiça e da própria efetividade do Estado Democrático de Direito.

Portanto, o acesso à justiça tem sua raiz nesse texto. Vale lembrar que justiça, como visto na subseção anterior, nem sempre está relacionada à intervenção direta do Judiciário. No entanto, a garantia de poder provocar esse

Poder, diante de alguma violação, constitui importante proteção ao cidadão, empresas e órgãos governamentais.

Após o período ditatorial, foi importante abordar no texto constitucional de 1988 questões específicas. Uma delas é a vedação expressa a qualquer tribunal de exceção. Dessa forma, a lisura das decisões está garantida, já que após o acesso, o jurisdicionado terá acesso a uma decisão imparcial, proferida por um juiz natural e, mais importante, por um tribunal previamente estabelecido.

Portanto, não há como um juíz específico julgar um caso determinado, levando à perseguição política e arbitrariedade das decisões e sentenças. Além disso, garantias foram acrescidas ao texto legal, protegendo, inafastavelmente, o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

Além de todas as especificidades do texto, a Emenda Constitucional nº 45 de 2004 (Brasil, 2004) passa a prever que: "Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais".

Após o julgamento do RE nº 466.343 no STF (Brasil, 2008), mesmo os tratados internacionais que não passaram por esse procedimento administrativo passam a compor o ordenamento pátrio com status supralegal.

Nesse contexto, Piovesan (2008) destaca alguns tratados, que foram ratificados já sob a égide da Constituição Federal de 1988, se destacando em relação ao acesso à justiça, os seguintes:

> a) da Convenção Interamericana para Prevenir e Punir a Tortura, em 20 de julho de 1989; b) da Convenção contra a Tortura e outros Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, em 28 de setembro de 1989; (...) f) da Convenção Americana de Direitos Humanos, em 25 de setembro de 1992; g) da Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher, em 27 de novembro de 1995; h) do Protocolo à Convenção Americana referente à Abolição da Pena de Morte, em 13 de agosto de 1996; (...); k) do Estatuto de Roma, que cria o Tribunal Penal Internacional, em 20 de junho de 2002 (...); e o) do Protocolo Facultativo à Convenção contra a Tortura, em 11 de janeiro de 2007 (Piovesan, 2008).

A ONU considera que o fortalecimento das instituições, por meio da manutenção do Estado de Direito, está intrinsecamente ligado ao acesso à justiça, que é primordial para a manutenção da paz social. A importância desse tema é tamanha que o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento inclui expressamente esse direito fundamental em seu texto (Vedovato, 2015).

A Constituição Federal prevê que: "O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão" (Brasil, 1988). Assim, em 1992 o país aderiu e se submeteu à Corte Interamericana de Direitos Humanos por meio da Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Brasil, 1992), também conhecida como Pacto de San José da Costa Rica.

Esse texto tem forte apelo no que se refere à prisão por dívida, mais especificamente a do depositário infiel. No Brasil, atualmente é vedada toda e qualquer prisão por dívidas, conforme expresso no pacto. A única "exceção" seria o caso do devedor de pensão alimentícia, sendo que, ao considerar o peso dos valores, a vida do incapaz teria mais relevância do que a liberdade do provedor financeiro, seu tutor legal.

Além de ocasionar essa mudança positiva no cenário jurídico brasileiro, o Pacto de San José da Costa Rica (Brasil, 1992) também apresenta uma série de garantias que fortalecem o poder judiciário e ampliam o acesso à justiça. Entre elas, destacam-se o direito à defesa, à assistência judicial gratuita e também ao duplo grau de jurisdição.

O duplo grau de jurisdição, também previsto na Constituição Federal vigente (Brasil, 1988), assegura a lisura das decisões e do processo judicial como um todo. A possibilidade do duplo controle garante ao indivíduo que seus direitos sejam efetivamente protegidos. Sobretudo, o Supremo Tribunal Federal desempenha papel primordial nesse quesito, sendo conhecido como o guardião da Constituição.

O controle de constitucionalidade por si só já é uma ferramenta eficaz de manutenção de direitos. Seja na modalidade de controle repressivo, difuso, nos casos contenciosos específicos, ou na modalidade concentrada com grande repercussão social, guardar o texto constitucional assegura a lisura procedimental como um todo, protegendo a dignidade da pessoa humana e a justiça.

Esse conjunto robusto composto por tratados internacionais e pela Constituição Federal é, sem dúvida, capaz de proporcionar o acesso à justiça,

desde que os textos normativos sejam efetivados. A grandiosidade desse sistema reside exatamente na integração textual proporcionada pela adesão do Brasil aos tratados, se necessário, até com valor de emenda constitucional.

O sucesso dessa empreitada depende necessariamente da vontade política e do empenho de todos os poderes estatais, sem descartar também o papel da comunidade e dos agentes particulares que atuam no jurídico da nação.

5.6 O papel do CPC/2015 na modernização do acesso à justiça e a possível ampliação da negociação de conflitos na construção da FIOL

O Código de Processo Civil de 1973, revogado pela Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Brasil, 2015), foi elaborado em pleno período da ditadura militar, durante o governo de Emílio Garrastazu Médici, e entrou em vigor em 11 de janeiro de 1973 (Brasil, 1973). À época, o ordenamento jurídico brasileiro ainda não contava com a Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988), a chamada Constituição Cidadã, que instituiu um sólido sistema de direitos e garantias fundamentais. Essa defasagem histórica explica, em parte, a limitação democrática e a ausência de uma base principiológica robusta no antigo CPC.

Com o passar das décadas, o Código de 1973 revelou-se insuficiente diante das novas demandas sociais e processuais. Reformas pontuais acabaram por fragmentar sua estrutura, transformando-o em uma espécie de colcha de retalhos, sem unidade lógica e comprometendo a sua efetividade. Nesse cenário, tornou-se inevitável a criação de um novo diploma processual capaz de responder aos desafios contemporâneos da jurisdição.

Assim, em 2015, foi sancionada a Lei nº 13.105, que instituiu o atual Código de Processo Civil, resultado de um processo democrático de elaboração, coordenado por juristas e pesquisadores com forte respaldo acadêmico e institucional. Diferentemente do Código anterior, o CPC/2015 nasce sob a égide da Constituição de 1988, o que garante maior sintonia entre suas disposições e o regime democrático, incorporando valores como dignidade da pessoa humana, devido processo legal, acesso à justiça e razoável duração do processo.

O novo diploma não deve ser entendido como mera evolução normativa, mas como uma superposição de paradigmas adequada ao tempo presente. Embora o CPC/1973 mantenha sua importância histórica e teórica, o CPC/2015 se destaca por sua base principiológica, que confere flexibilidade interpretativa e viabiliza soluções mais eficazes para os litígios. Esse caráter principiológico fortalece a função garantista do processo e consolida o acesso à justiça como núcleo estruturante da jurisdição civil brasileira.

Nos primeiros artigos, o Código de Processo Civil de 2015 apresenta princípios que norteiam toda a atividade jurisdicional: devido processo legal, dignidade da pessoa humana, cooperação, boa-fé, solução consensual, duração razoável do processo, igualdade de tratamento, proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, publicidade e eficiência. Trata-se de um verdadeiro microssistema principiológico que orienta não apenas a interpretação das normas processuais, mas também a postura dos sujeitos processuais. Essa base demonstra que o processo deixou de ser visto como mero instrumento técnico, passando a ser compreendido como espaço de realização de direitos fundamentais.

É nesse contexto que a doutrina identifica o fenômeno da constitucionalização do processo civil (Rezende; Mansur; Vincenzi, 2016), evidenciado pela incorporação de valores constitucionais ao núcleo do procedimento. O refinamento técnico somado à impregnação principiológica confere ao processo maior legitimidade democrática, inaugurando o chamado neoprocessualismo. Essa tendência teórica, já anunciada em 1988 com a promulgação da Constituição Federal (Brasil, 1988), aproxima a jurisdição das garantias fundamentais e coloca o acesso à justiça no centro da discussão, como bem destacou Cappelletti e Garth (1988).

Segundo Cappelletti e Garth (1988), o acesso à justiça deve ser enfrentado em três ondas: a primeira refere-se à efetividade da assistência judiciária; a segunda, à tutela dos direitos difusos e coletivos, como os do consumidor e do meio ambiente; e a terceira, ao enfoque no acesso em si, enquanto condição estrutural de uma ordem jurídica justa. Nesse sentido, pode-se afirmar que o CPC/2015 dialoga diretamente com essas três ondas, oferecendo respostas normativas e procedimentais que enfrentam desde a necessidade de ampliação da assistência judiciária até mecanismos inovadores de resolução coletiva de conflitos.

Entre os instrumentos previstos no diploma de 2015, destacam-se: o fortalecimento da arbitragem e sua integração ao sistema processual; o incentivo explícito à solução consensual, especialmente por meio da mediação e conciliação; a estabilização do sistema de precedentes, garantindo maior segurança jurídica; a prolação de sentenças em ordem cronológica, como forma de racionalizar o tempo processual; a criação do Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas (IRDR), voltado a solucionar lides de massa; o reconhecimento do negócio jurídico processual, que reforça a autonomia das partes na definição do procedimento; e a simplificação do aparato recursal (Martins, 2015). Tais mecanismos revelam a centralidade da boa-fé processual e da lealdade como elementos éticos indispensáveis ao funcionamento adequado da jurisdição.

Além dos instrumentos concretos, a própria estruturação teórico-dogmática do CPC/2015 contribui para sua efetividade. A clareza e a precisão legislativa permitem maior uniformidade de aplicação, evitando interpretações contraditórias e reforçando a previsibilidade do processo. Essa qualidade técnica é condição para que os princípios sejam concretizados no cotidiano dos tribunais, transformando o texto normativo em efetiva ferramenta de justiça.

Por fim, merece especial destaque o fortalecimento da arbitragem, já disciplinada pela Lei nº 9.307/1996 (Brasil, 1996), mas integrada de modo mais harmônico ao novo sistema processual. A possibilidade de inserir cláusulas compromissórias em contratos amplia o leque de soluções extrajudiciais, aliviando o Poder Judiciário da sobrecarga de demandas e oferecendo às partes um mecanismo célere e especializado. A arbitragem, nesse contexto, não é apenas um meio alternativo de resolução de litígios, mas também uma via que reforça a própria ideia de acesso à justiça, entendido em sua dimensão mais ampla: a de garantir solução adequada, tempestiva e eficaz aos conflitos sociais.

O novo Código de Processo Civil (Brasil, 2015) abriu espaço para um redesenho do sistema processual brasileiro, trazendo consigo inovações que se converteram em verdadeiras ferramentas de viabilização do acesso à justiça. Um dos exemplos mais significativos é a arbitragem, que permite às partes escolher um terceiro de sua confiança para decidir o caso com força de decisão judicial. Dar visibilidade a esse tema como uma possibilidade real aos jurisdicionados é, de fato, ampliar os horizontes de justiça no país, pois reconhece que o acesso não se

restringe apenas às portas do Poder Judiciário, mas também à multiplicidade de vias legítimas para resolução de conflitos.

Outro grande marco inovador do CPC/2015 foi a criação do IRDR. Esse mecanismo contribui para reduzir a sobrecarga nos tribunais superiores e, sobretudo, garante isonomia no tratamento de situações idênticas. Quando há demandas em massa com o mesmo objeto, as ações são suspensas até que um caso paradigmático seja julgado, momento em que a decisão obtida passa a vincular os demais. Dessa forma, assegura-se não apenas eficiência, mas também previsibilidade e racionalidade no sistema jurídico.

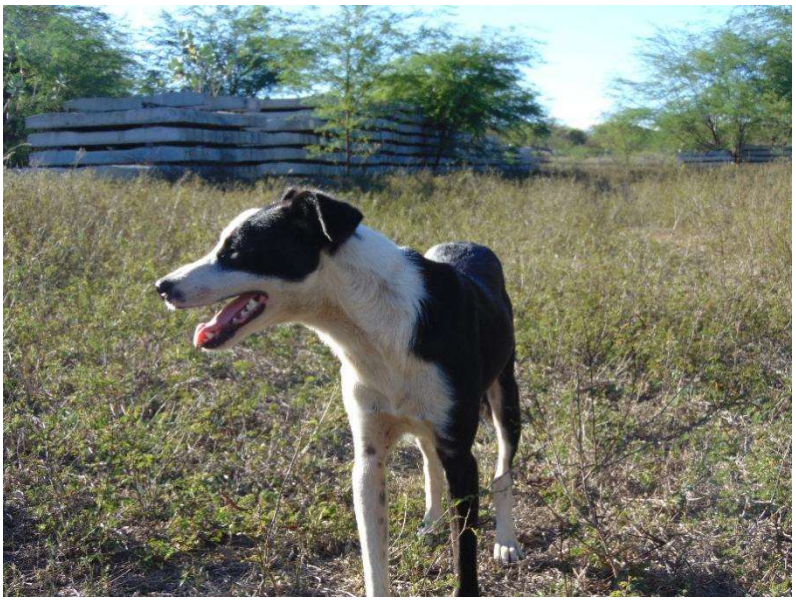
Ainda nessa linha, o respeito aos precedentes judiciais é tratado no CPC/2015 como elemento central para a coerência das decisões. Dworkin (2001), com sua metáfora do “romance em cadeia”, destaca que cada decisão deve se conectar logicamente às anteriores, como capítulos de uma mesma obra, formando uma narrativa jurídica coesa. Essa concepção encontra eco no novo CPC, que privilegia a estabilidade, a integridade e a coerência do sistema jurisprudencial como condição indispensável ao exercício efetivo da justiça.

Ante o exposto, torna-se evidente que a atualização legislativa não se limitou a ajustes pontuais de técnica processual. O CPC/2015 promoveu uma verdadeira reconfiguração estrutural da jurisdição civil, dotando-a de instrumentos mais adequados à complexidade da sociedade contemporânea. Embora não se trate formalmente de uma política pública no sentido estrito, o Código é, em si, um marco normativo que produz efeitos concretos sobre a realização de direitos, consolidando avanços inegáveis no campo do acesso à justiça.

É justamente nessa perspectiva que se insere a presente pesquisa empírica: compreender, a partir de dados concretos e da realidade territorial analisada, em que medida esses avanços normativos reverberam na prática cotidiana da justiça brasileira. Afinal, se o texto legal oferece mecanismos modernos e sofisticados, resta investigar se eles efetivamente chegam à população, especialmente em contextos marcados por vulnerabilidades sociais, econômicas e territoriais. Essa passagem do plano normativo ao plano real inaugura a próxima etapa deste trabalho, voltada à análise documental e à observação empírica.

PRELÚDIO LITERÁRIO

“Lá vai o último trem, levando meu coração…”
(Fagner, **O Último Trem**, 1982)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de., Acervo pessoal, 2023.

Na fotografia, o chão parece reter as marcas de uma travessia que já ocorreu, como se o ferro tivesse gravado sua passagem no corpo da terra. O umbigo do mundo se revela em sulcos e cicatrizes, lembrando que toda origem também é um resquício de partida. A canção de Fagner ecoa como uma elegia desse momento: o último trem não é apenas aquele que se despede, mas também o que se eterniza no vazio deixado para trás. O olhar, então, percebe que a ferrovia transcende o espaço físico — ela se instala no corpo, no ventre simbólico de onde surgem as memórias. E neste espaço íntimo e coletivo, o último trem transporta não apenas passageiros, mas fragmentos de tudo o que fomos, deixando-nos eternamente entre a saudade e a expectativa.

SEÇÃO VI

6 A EXPRESSÃO DAS CONTRADIÇÕES NO PASSIVO JURÍDICO DA FIOL

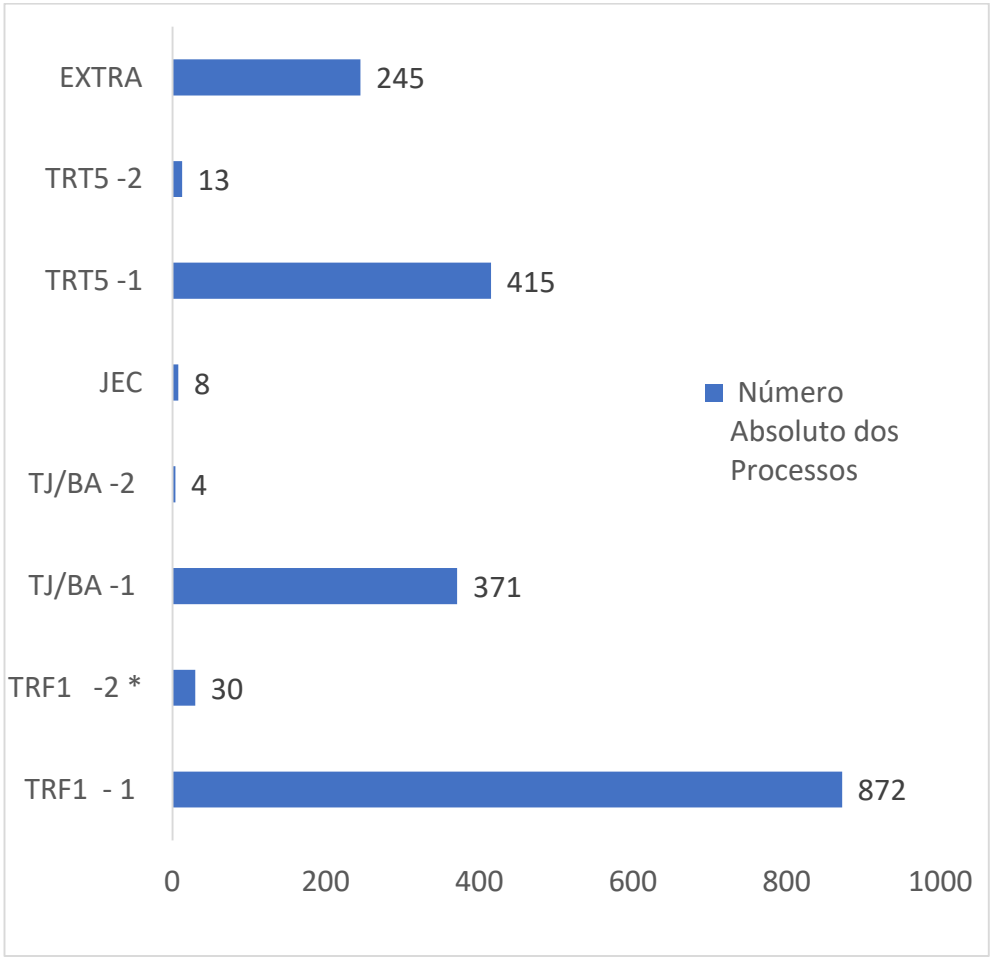
Nesta seção, faz-se, inicialmente, notas sobre a metodologia utilizada para o acesso e o uso do passivo jurídico da FIOL, de modo a evidenciar o caminho percorrido para a coleta e análise dos dados.

Desta forma, as análises encontram-se respaldadas pelo levantamento e mapeamento do passivo jurídico da FIOL de modo a entrever a expressão de suas contradições, por meio do exame de seis ações concretas que envolvem as relações laborais; o direito de propriedade; os direitos difusos e coletivos; e os danos materiais e morais, em diversas formas e modalidades de ação jurídica. Ademais, se debruça sobre o acervo de certidões extrajudiciais.

6.1 Notas metodológicas sobre o acesso e uso do passivo jurídico da FIOL na Bahia

Diante da pluralidade de ações judiciais identificadas e do elevado volume processual de 1.958 processos, como mostra o Gráfico 1, compreendeu-se a necessidade de aprofundar a análise qualitativa de parte representativa do passivo jurídico. A opção metodológica pelo recorte qualitativo buscou permitir a compreensão aprofundada das diferentes dimensões jurídicas, econômicas, sociais e ambientais envolvidas na implementação da FIOL, indo além da mera mensuração quantitativa para contemplar as especificidades processuais e contextuais de cada demanda.

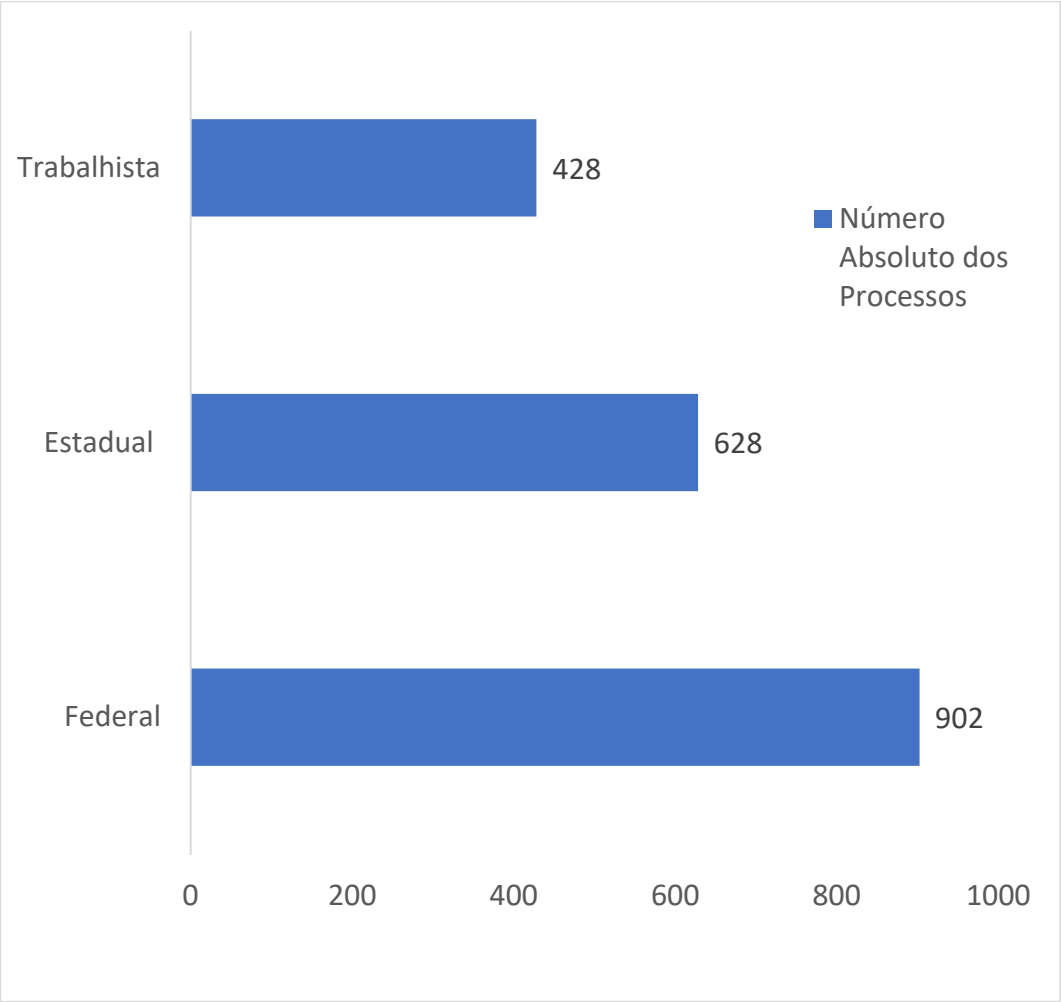
Gráfico 1 – Universo do passivo jurídico da FIOL, 2025.



Notas: * Dados limitados à modalidade consulta pública do Processo Judicial Eletrônico (Pje).
Fonte: Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 1º e 2º Graus, 2025. Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região (BA) 1º e 2º Graus, 2025. Tribunal Regional Federal da 1ª Região 1º e 2º Graus, 2025.

O Gráfico 2 distribui o volume dos processos pelas instâncias e Unidades Judiciárias:

Gráfico 2 – Distribuição do volume de processos pelos ramos de justiça e unidades judiciárias, 2025.



Fonte: Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 1º e 2º Graus, 2025. Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região (BA) 1º e 2º Graus, 2025. Tribunal Regional Federal da 1ª Região 1º e 2º Graus, 2025.

Observa-se que quase a metade (46%) dos processos estão no ramo de justiça federal, mais especificamente, no Tribunal Regional Federal da 1ª Região 1º e 2º Graus. Isso se deve ao fato do empreendimento está sendo executado pela INFRA S.A. (VALEC), empresa pública de direito privado com personalidade

jurídica própria, com autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

O Quadro 1 apresenta um detalhamento das ações do ramo da Justiça Federal do 1º Grau, por classe judicial:

Quadro 1 – Ações do ramo da Justiça Federal do 1º Grau, por classe judicial, 2025.

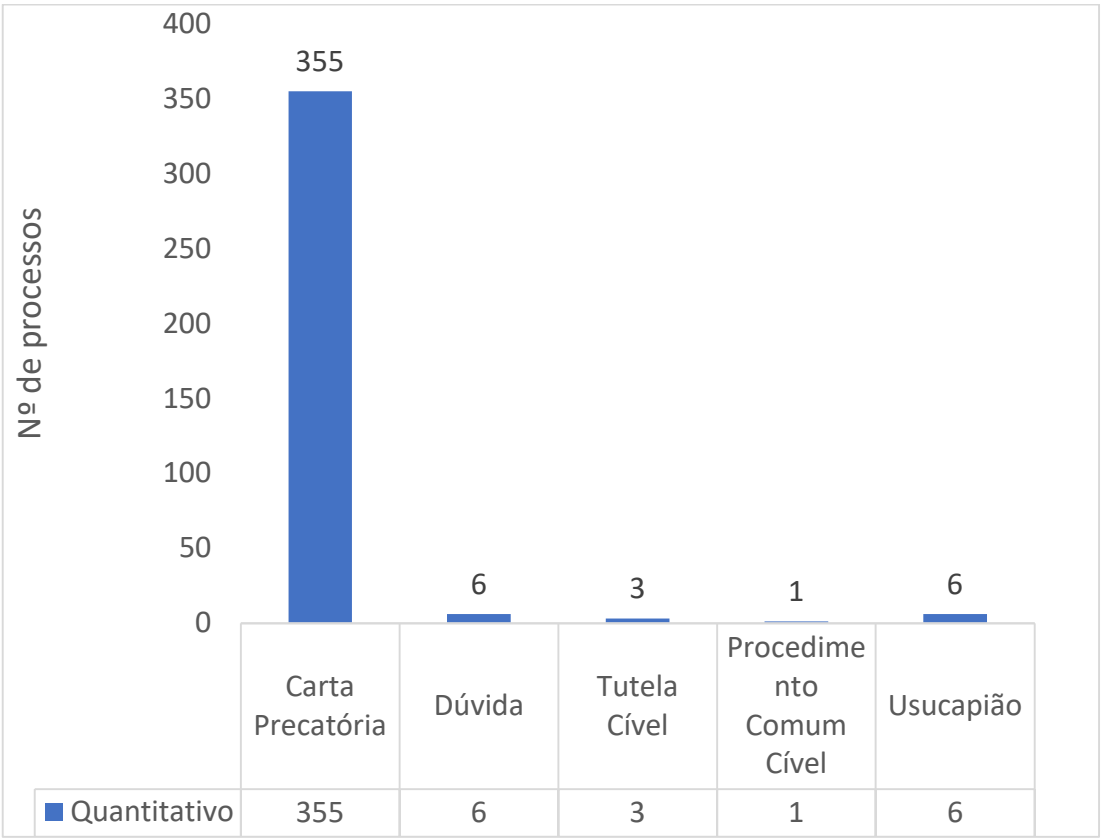
CLASSE JUDICIAL DO TIPO DO PROCESSO	QUANTIDADE DE AÇÕES
Ação Civil Pública	4
Cumprimento de Sentença Contra a Fazenda Pública	99
Cumprimento Provisório de Sentença	7
Desapropriação	608
Desapropriação do Imóvel Rural por Interesse Social	1
Embargo de Terceiro Cível	1
Execução Fiscal	1
Imissão na Posse	1
Interdito Proibitório	3
Juizado Especial Cível	8
Mandado de Segurança Cível	5
Monitória	1
Petição Cível	11
Procedimento do Juizado Especial Cível	4
Processo Comum Simples	99
Produção Antecipada de Provas	3
Reintegração de Posse	16
Total	872

Fonte: Tribunal Regional Federal da 1ª Região 1º, 2025.

A distribuição das ações do ramo da Justiça Federal do 1º Grau, por classe judicial evidencia o embate da FIOL com as questões inerentes à posse e propriedade privada da terra, pois, aproximadamente, 72% das ações referem-se às desapropriações ou litígios com a posse.

Agora, ao selecionar as ações tombadas no ramo da Justiça Estadual, no Tribunal de Justiça do Estado da Bahia - 1º Grau, como mostra o Gráfico 3, depara-se com outro cenário:

Gráfico 3 – Ações tombadas no ramo da Justiça Estadual, no Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 1º Grau, 2025.

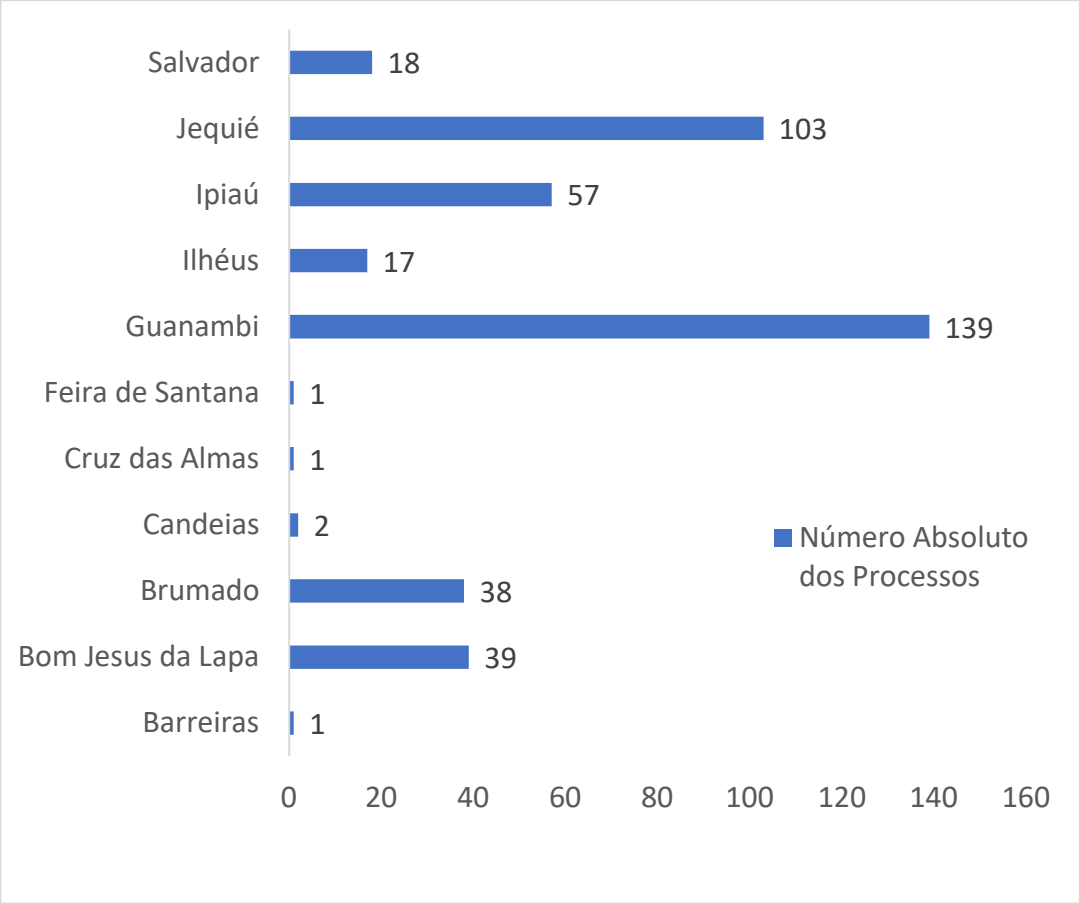


Fonte: Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 1º Grau, 2025.

A concentração de processos na modalidade de Carta Precatória (96%), portanto, que não estão no âmbito da materialidade e do questionamento de litígios são prova cabal de que o Tribunal de Justiça do Estado da Bahia foi utilizado de maneira suplementar às demandas do Tribunal Regional Federal. Este instrumento é utilizado para atenuar as limitações das Subseções Judiciárias tendo em vista a competência territorial das unidades da justiça. Outro fator que também merece destaque é a ausência de outras modalidades de litígios que sequer chegaram ao Judiciário baiano, a exemplo de ações de danos materiais, responsabilidade solidária, danos morais, responsabilidade civil objetiva, obrigações, dentre outras

Quanto às ações trabalhistas o Gráfico 4 permite avaliar a sua distribuição pelas Varas do Trabalho na Bahia:

Gráfico 4 – Distribuição das ações trabalhistas pelas Varas do Trabalho na Bahia, 2025.



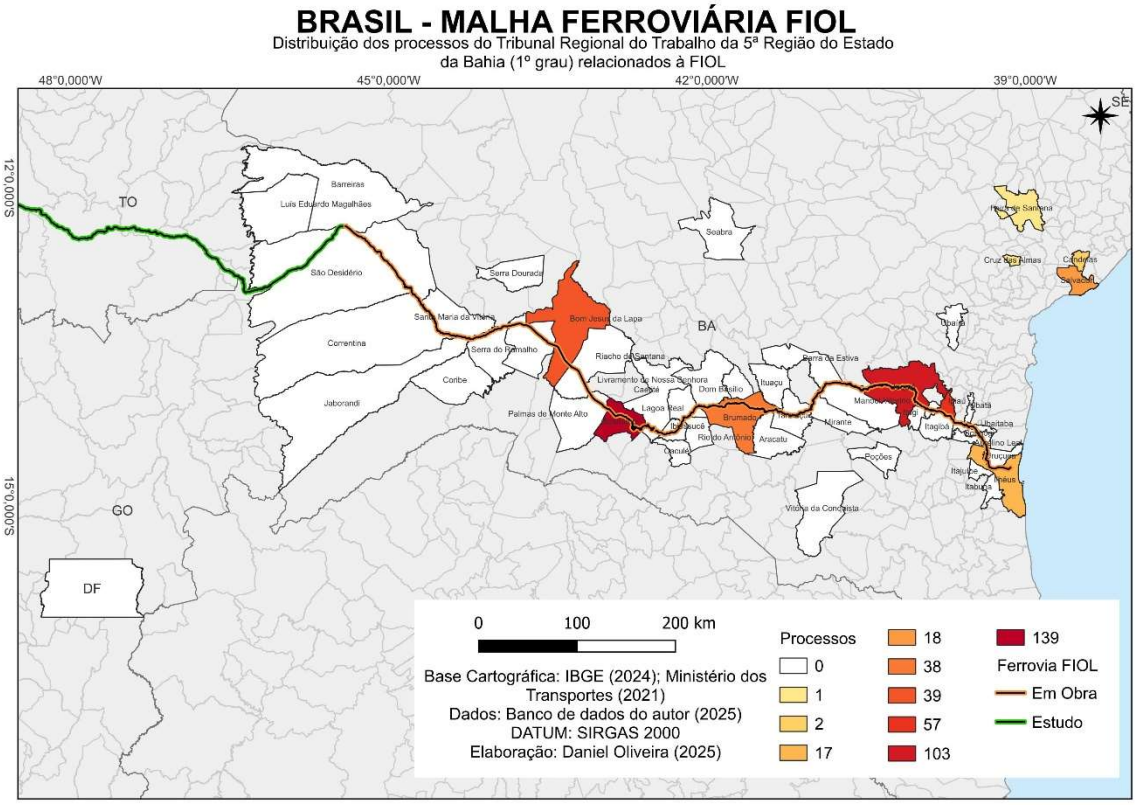
Fonte: Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região (BA) 1º e 2º Graus, 2025.

Numa primeira análise, é preciso pontuar que existe um limite de competência material do Tribunal Regional do Trabalho, que trata tão somente de causas oriúndas das relações de emprego e demandas relacionadas às condições laborais. Adverte-se ainda que as demandas jurídicas não estão restritas aos municípios atingidos pela FIOL, pois os trabalhadores vinculados à obra podem acessar a Justiça do Trabalho em seus municípios de origem, como Salvador, Candeias, Cruz das Almas e Feira de Santana.

Nota-se uma predominância de ações em municípios que se situam nos trechos já iniciados e em estágio de conclusão, a exemplo dos município de

Guanambi (34%), Jequié (25%), Ipiaú (14%), Bom Jesus da Lapa (9%) e Brumado (9%). No município de Barreiras a existência de apenas uma ação trabalhista, talvez se justifique por se situar em um lote da Ferrovia onde as obras ainda não foram iniciadas. O mapeamento desses municípios e do volume das ações no Mapa 6 permite uma análise mais ampla das concentrações e dispersões dos processos.

Mapa 6 – Distribuição dos processos do Tribunal Regional do trabalho da 5ª Região do Estado da Bahia (1º grau), relacionados à FIOL, 2010-2025.



Fonte: IBGE, 2024. Ministério dos Transportes, 2021.
Dados Coletados: OLIVEIRA, Caio C. de. , 2025.

Como evidencia o Mapa 6, a concentração de litígios se dá principalmente nos municípios de Guanambi, Brumado e Jequié, coincidindo com áreas de elevada fragmentação fundiária. Esse padrão espacial reforça a hipótese de que o passivo jurídico da FIOL é proporcional à densidade de pequenos proprietários rurais e à fragilidade da governança fundiária local.

Desse universo do passivo jurídico da FIOL, procedeu-se a seleção intencional de sete processos que remetem a categorias distintas, definidas a partir de sua base material e do estágio processual em que se encontravam, seja com

tramitação encerrada, seja em fase avançada. O conjunto amostral incluiu um processo trabalhista, um processo de indenização por dano material, um processo relativo a questões de desapropriação, uma ação civil pública versando sobre impactos ambientais, um acordo extrajudicial relacionado à cessão de terras e à exploração de minerais, uma ação popular e uma ação de retomada de posse.

A presença de um processo trabalhista na amostra justificou-se pela relevância de se compreender os litígios decorrentes das relações laborais estabelecidas direta ou indiretamente durante a execução da obra, que envolveu tanto empregados da autarquia responsável quanto trabalhadores terceirizados ou temporários. Essa escolha permitiu examinar a dimensão social do empreendimento e a observância das normas trabalhistas. O processo de indenização por dano material, por sua vez, foi selecionado por evidenciar a responsabilização civil decorrente de prejuízos patrimoniais imputados à execução da ferrovia, abrangendo desde a danificação de bens particulares até impactos diretos sobre atividades produtivas, o que revela a interface entre grandes obras e interesses econômicos individuais. A inclusão de um processo de desapropriação decorreu da centralidade desse instrumento jurídico na implantação de obras de infraestrutura, permitindo avaliar a compatibilização entre o interesse público e o direito de propriedade, bem como a adequação dos procedimentos e critérios indenizatórios.

A escolha de uma ação civil pública que trata de impactos ambientais buscou contemplar litígios de natureza coletiva voltados à proteção de bens difusos, permitindo verificar o papel do Ministério Público e de entidades civis na defesa do meio ambiente e na exigência do cumprimento de condicionantes ambientais. A presença de um acordo extrajudicial relativo à cessão de terras e à exploração de minerais visou representar formas alternativas de solução de conflitos, observando-se a regularidade jurídica das negociações e seus impactos econômicos e sociais, especialmente quando envolvem recursos naturais estratégicos. A inclusão de uma ação popular permitiu observar o exercício direto da cidadania na defesa do patrimônio público, da moralidade administrativa e de interesses coletivos frente a decisões e práticas relacionadas à obra, revelando o potencial de participação social na fiscalização e contestação de grandes empreendimentos. Por fim, a ação de retomada de posse foi considerada por representar conflitos fundiários

diretamente relacionados ao traçado e à execução da ferrovia, possibilitando compreender como a implementação da FIOL repercutiu sobre a organização territorial e a dinâmica fundiária das áreas atingidas.

Embora tais processos sejam, em regra, públicos, a presente pesquisa adotou diretrizes éticas rigorosas, preservando a identidade dos sujeitos envolvidos e omitindo dados sensíveis. Os nomes das partes, testemunhas e terceiros foram substituídos por nomes fictícios, medida que assegura a confidencialidade das informações e previne a exposição indevida. Essa decisão fundamentou-se na observância da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018) e nas boas práticas de integridade acadêmica, reconhecendo que, mesmo em litígios de conhecimento público, a salvaguarda da privacidade contribui para a proteção da dignidade das pessoas e para a condução responsável da pesquisa científica.

A análise das sete ações selecionadas foi conduzida segundo uma abordagem qualitativa de caráter descritivo-analítico, estruturada a partir da técnica de análise de conteúdo, tal como delineada por Bardin (2011), ajustada às especificidades da pesquisa jurídica. Optou-se por trabalhar com categorias de análise definidas previamente, considerando-se a natureza do litígio, os fundamentos jurídicos apresentados, a atuação das partes e do órgão julgador, o resultado processual e a repercussão material e simbólica da decisão. Essa escolha metodológica permitiu explorar não apenas os elementos formais constantes dos autos, mas também o contexto sociojurídico subjacente a cada demanda.

Inicialmente, procedeu-se à leitura integral dos processos, observando-se o encadeamento dos atos processuais, a narrativa das partes e os elementos probatórios apresentados. A partir dessa leitura, identificaram-se unidades de registro relacionadas a quatro dimensões centrais: (i) a natureza e a tipologia do conflito; (ii) os argumentos jurídicos e as teses sustentadas; (iii) as estratégias processuais adotadas e as respostas institucionais; e (iv) os desfechos e seus impactos práticos e normativos. A escolha dessas dimensões fundamentou-se na necessidade de compreender a estrutura argumentativa das demandas, os mecanismos de resistência ou negociação nelas mobilizados e as formas de solução encontradas, sejam elas jurisdicionais ou extrajudiciais.

Em seguida, realizou-se a categorização temática, agrupando os casos segundo eixos de convergência e divergência. No caso da ação trabalhista, por exemplo, verificou-se a incidência de demandas voltadas à cobrança de verbas rescisórias, adicional de periculosidade e horas extras, com destaque para a fragilidade na fiscalização das condições de trabalho e a ausência de mecanismos preventivos eficazes. No processo por dano material, a categorização evidenciou litígios relacionados à destruição de cercas, compactação de solos produtivos e danos a edificações, frequentemente acompanhados de controvérsias quanto à prova pericial. Já no processo de desapropriação, a análise permitiu identificar tanto a discussão sobre o justo valor da indenização quanto questionamentos sobre a regularidade do procedimento administrativo, incluindo prazos e notificações.

No exame da ação civil pública ambiental, a ênfase recaiu sobre a discussão em torno do licenciamento, das condicionantes ambientais e do cumprimento de obrigações de compensação, destacando-se o papel fiscalizador do Ministério Público e a resistência das empresas responsáveis à implementação integral das medidas mitigadoras. O acordo extrajudicial relativo à cessão de terras e exploração de minerais revelou práticas de composição direta que, embora céleres, suscitaram dúvidas quanto à equidade na distribuição dos benefícios e ao respeito aos direitos das comunidades impactadas. A ação popular evidenciou a mobilização social para questionar decisões administrativas supostamente lesivas ao patrimônio público e ao meio ambiente, enquanto a ação de retomada de posse explicitou disputas fundiárias em áreas estratégicas para o avanço do traçado ferroviário, revelando a tensão entre a posse tradicional e o interesse estatal de uso da terra para fins de infraestrutura.

Todas as informações extraídas foram sistematicamente registradas em fichas de análise, elaboradas de forma padronizada para assegurar a comparabilidade entre os casos. Cada ficha continha a identificação fictícia do processo, a classificação por categoria, um resumo narrativo do litígio, a síntese dos argumentos das partes, as movimentações processuais mais relevantes, a decisão final ou situação processual no momento da pesquisa e a interpretação crítica à luz do referencial teórico adotado.

A preservação da identidade dos envolvidos foi assegurada mediante anonimização das informações, com substituição dos nomes reais por designações

fictícias e supressão de quaisquer elementos que pudessem levar à reidentificação, mesmo quando presentes em peças processuais públicas. Essa precaução observou integralmente as diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018) e atendeu às exigências de integridade e responsabilidade ética na pesquisa científica.

A partir desse procedimento metodológico, foi possível não apenas mapear as características gerais do passivo jurídico, mas também compreender, em profundidade, as formas pelas quais os conflitos emergiram, foram processados e solucionados, além de identificar padrões e recorrências que evidenciam fragilidades estruturais na gestão da obra e na governança dos litígios a ela associados. A análise comparativa entre as diferentes categorias de ações selecionadas forneceu subsídios para a formulação de inferências sobre a interdependência entre a condução administrativa do empreendimento, o comportamento processual das partes e a produção de decisões judiciais com efeitos de médio e longo prazo.

A análise qualitativa dos sete casos selecionados revelou um conjunto expressivo de padrões e singularidades que, considerados em conjunto, fornecem uma leitura aprofundada das dinâmicas jurídicas que permeiam a implementação da FIOL. Ao examinar cada processo, buscou-se compreender não apenas os aspectos formais de sua tramitação, mas também as circunstâncias materiais que lhe deram origem, a postura processual das partes envolvidas e os reflexos práticos das decisões proferidas.

No caso do processo trabalhista, observou-se a recorrência de pleitos relacionados ao não pagamento de verbas rescisórias, adicional de periculosidade e horas extraordinárias, evidenciando a fragilidade na gestão das relações de trabalho estabelecidas ao longo da obra. Embora as normas trabalhistas aplicáveis sejam claras quanto aos direitos mínimos dos empregados, a tramitação demonstrou a insuficiência de mecanismos internos de prevenção de litígios e de fiscalização das condições de trabalho. A decisão proferida no processo resultou parcialmente favorável ao trabalhador, com condenação ao pagamento de parcelas devidas e reconhecimento de danos morais em razão de atrasos salariais, o que reforça a percepção de que falhas de gestão contratual impactaram diretamente a esfera jurídica dos trabalhadores.

O processo por dano material apresentou como núcleo de disputa a destruição de benfeitorias e a redução da produtividade agrícola em propriedade localizada no perímetro de execução das obras. A prova pericial desempenhou papel decisivo na formação do convencimento judicial, e sua análise indicou que, apesar da constatação de danos, houve divergência entre as partes quanto ao valor da indenização. A decisão final fixou montante inferior ao pretendido pelo autor, o que, embora juridicamente fundamentado, suscitou debate sobre a adequação dos parâmetros de valoração do dano e sobre a suficiência das compensações previstas nos contratos de execução.

O processo de desapropriação analisado demonstrou que, embora o procedimento administrativo tivesse observado formalmente as etapas previstas em lei, houve questionamentos consistentes sobre o valor indenizatório ofertado. O proprietário alegou subavaliação do bem e ausência de perícia prévia adequada. A sentença determinou a complementação da indenização, ajustando o valor de acordo com laudo judicial, e reafirmou a necessidade de observância rigorosa aos princípios da justa indenização e da prévia avaliação, reforçando a jurisprudência que garante a proteção constitucional ao direito de propriedade.

A ação civil pública ambiental revelou um cenário de tensão entre o avanço da obra e o cumprimento das condicionantes ambientais. A petição inicial apontou descumprimento de obrigações de compensação florestal e mitigação de impactos sobre nascentes e áreas de preservação permanente. A instrução processual demonstrou que parte das medidas havia sido implementada de forma parcial ou tardia, e a decisão judicial determinou a execução imediata das obrigações remanescentes, sob pena de multa diária. Esse caso expôs a centralidade do licenciamento ambiental como instrumento de controle e a necessidade de uma atuação fiscalizatória contínua para assegurar a efetividade das medidas compensatórias.

O acordo extrajudicial relativo à cessão de terras e à exploração de minerais, embora celebrado fora do âmbito jurisdicional, foi analisado por seu impacto sobre as comunidades envolvidas e por sua relação com a gestão da FIOL. Identificou-se que, apesar de ter proporcionado celeridade na resolução do conflito, o acordo não contemplou integralmente as demandas das comunidades afetadas, sobretudo no que se refere à repartição dos benefícios e à preservação de áreas de uso

tradicional. Tal constatação aponta para a importância de mecanismos de mediação mais inclusivos, que considerem de forma equitativa os interesses de todos os atores envolvidos.

A ação popular trouxe à tona a mobilização social como ferramenta de controle e contestação de práticas administrativas. A demanda questionou a legalidade de um aditivo contratual que, segundo os autores, aumentaria substancialmente os custos da obra sem justificativa técnica consistente. Embora a ação tenha sido julgada improcedente por ausência de provas robustas de ilegalidade, sua tramitação revelou que a própria existência do processo gerou efeito fiscalizador, levando os órgãos responsáveis a fornecerem informações e esclarecimentos públicos sobre o aditivo questionado.

Por fim, a ação de retomada de posse refletiu os conflitos fundiários emergentes do traçado ferroviário. O litígio envolveu ocupação considerada irregular por parte do ente gestor da obra, alegando-se que a área estava destinada à faixa de domínio da ferrovia. A decisão liminar determinou a reintegração da posse em favor da entidade responsável pela FIOL, mas condicionou a medida à apresentação de plano de reassentamento para as famílias afetadas. Esse resultado ilustra a complexidade de compatibilizar o interesse público de execução da obra com a proteção social das populações impactadas.

Em conjunto, os casos analisados demonstram que a ausência de estratégias preventivas de gestão de conflitos, a insuficiência de diálogo com as comunidades atingidas e a fragilidade de mecanismos internos de controle e fiscalização resultaram em judicializações recorrentes e diversificadas. Mais do que simples registros de litígios, essas ações representam pontos críticos de interseção entre direito, território e políticas públicas, oferecendo elementos concretos para repensar o modelo de governança adotado na execução de grandes empreendimentos.

6.2 Panorama dos litígios relacionados à FIOL na Bahia

A análise qualitativa dos sete casos selecionados permitiu não apenas compreender a natureza e a diversidade dos litígios relacionados à implementação

da FIOL, mas também evidenciar padrões recorrentes que revelam fragilidades estruturais no processo de gestão do empreendimento. Observou-se que, embora cada ação possuísse elementos singulares e especificidades jurídicas próprias, todas convergiam em um ponto central: a ausência de mecanismos preventivos eficazes de gestão de conflitos e de canais institucionais de participação social suficientemente estruturados.

A judicialização de demandas trabalhistas, civis, ambientais, fundiárias e administrativas, conforme identificado, não se limitou à busca por reparações pontuais, mas refletiu lacunas na governança do empreendimento, incluindo deficiências na fiscalização de contratos, no cumprimento de condicionantes ambientais, na condução de processos de desapropriação e na negociação com comunidades afetadas. Casos como o da ação civil pública ambiental e o do processo de desapropriação reforçaram a importância da observância estrita aos princípios constitucionais e às normas específicas, evidenciando que o descumprimento ou a aplicação deficiente de instrumentos de regulação geram impactos imediatos e prolongados sobre a execução e a credibilidade do projeto.

A presença de instrumentos extrajudiciais, como no caso da cessão de terras e exploração de minerais, embora tenha sinalizado alternativas para a resolução célere de disputas, revelou também os riscos de exclusão ou sub-representação de determinados atores no processo decisório, especialmente quando se trata de comunidades locais ou tradicionais. Nesse sentido, a experiência da ação popular mostrou que, mesmo diante de decisões judiciais desfavoráveis aos autores, a existência do litígio contribuiu para reforçar a transparência administrativa, desempenhando função pedagógica e fiscalizadora.

À luz do referencial teórico adotado, pode-se afirmar que o passivo jurídico da FIOL, longe de ser mero acúmulo de processos, constitui um espelho da relação entre o Estado, o território e a sociedade, em que se projetam disputas de poder, interpretações jurídicas concorrentes e estratégias diversas de resistência ou acomodação. Essa constatação dialoga diretamente com as abordagens de Santos (1996), ao enfatizar o território como construção social e política, e com Harvey (2004), quando trata da produção do espaço a partir das contradições entre a lógica do capital e os direitos sociais.

A leitura comparativa das ações também reforça o entendimento de que grandes empreendimentos de infraestrutura não podem ser concebidos exclusivamente sob a ótica técnico-econômica, sendo imprescindível a integração de instrumentos de planejamento participativo e de gestão jurídica preventiva, tal como defendem Aragão (2013) e Di Pietro (2020) no campo do Direito Administrativo e Antunes (2018) no âmbito das relações de trabalho.

Desse modo, os resultados qualitativos obtidos constituem insumos relevantes não apenas para a compreensão do histórico e da materialidade do passivo judicial, mas também para a formulação de recomendações que visem à redução de litígios e à ampliação da legitimidade social de projetos dessa natureza. Ao final, a análise empírica confirma que a efetividade de um empreendimento como a FIOL não depende apenas de sua execução física ou de sua viabilidade econômica, mas também da construção de um arcabouço jurídico-institucional capaz de harmonizar interesses, prevenir conflitos e assegurar a realização de direitos.

6.3 Dissecando o passivo jurídico

6.3.1 Ação Civil Pública Nº 0000567-83.2014.5.05.0581

A Ação Civil Pública Cível nº 0000567-83.2014.5.05.0581, proposta pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) perante a Vara do Trabalho de Ilhéus-BA, representa um caso paradigmático na intersecção entre direitos trabalhistas, impactos socioeconômicos e gestão de passivos em grandes empreendimentos de infraestrutura ferroviária. A demanda foi ajuizada em 2014 em face do Consórcio Integração Ilhéus e empresas consorciadas, responsáveis pela execução de trechos da FIOL.

O fundamento principal da ação residiu na constatação de violações graves e reiteradas às normas de saúde e segurança do trabalho, configurando afronta direta aos dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e da Norma Regulamentadora nº 18, do Ministério do Trabalho, que dispõe sobre as condições e meio ambiente de trabalho na indústria da construção. Segundo a inicial, vistorias

realizadas pelo MPT e laudos técnicos apontaram a inexistência de equipamentos de proteção individual adequados, ausência de Programas de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e de Programas de controle médico de saúde ocupacional (PCMSO), alojamentos em condições insalubres e jornadas de trabalho excessivas.

A decisão de mérito, proferida em 2016, julgou procedente a ação, condenando solidariamente as rés ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no valor de R$ 500.000,00, revertida ao Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Fundamentou-se, para tanto, no art. 7º, XXII, da Constituição Federal, no art. 157 da CLT e no art. 1º, III, da mesma Carta, reconhecendo que a conduta empresarial violou a dignidade dos trabalhadores e os direitos fundamentais à saúde, segurança e meio ambiente de trabalho equilibrado.

A fase de execução descortinou um cenário complexo e prolongado de resistência ao cumprimento da sentença. Desde 2017, foram instauradas sucessivas tentativas de bloqueio de valores via Sistema de Busca de Ativos do Poder Judiciário (SISBAJUD), bloqueio e restrição de veículos por meio do sistema de Restrições Judiciais sobre Veículos Automotores (RENAJUD) e pesquisa de informações fiscais e patrimoniais no Sistema de Informações ao Judiciário (INFOJUD), sem êxito inicial na satisfação do crédito. Registra-se, nos autos, a expedição de mandados de penhora de maquinário pesado utilizado nas obras de terraplenagem e mineração, incluindo tratores, escavadeiras e caminhões, posteriormente, avaliados em laudos periciais.

Os oficiais de justiça constataram que parte significativa desses bens se encontrava abandonada em pátios de obras desativados, exposta às intempéries e sem manutenção desde 2015/2016, o que resultou em depreciação acelerada e perda substancial de valor de mercado. Tal situação comprometeu a efetividade da execução e acentuou o prejuízo coletivo, uma vez que a deterioração dos bens penhorados inviabilizou sua alienação por valores compatíveis com a condenação.

Outro elemento relevante foi o incidente de desconsideração da personalidade jurídica, acolhido pelo juízo, reconhecendo a formação de grupo econômico entre as empresas consorciadas e a responsabilidade solidária pelo débito. A decisão baseou-se em prova documental e na constatação de identidade de sócios e administradores, bem como no uso conjunto de bens e recursos

humanos, enquadrando-se no art. 2º, § 2º, da CLT e na jurisprudência consolidada do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

O processo ainda enfrentou conflitos de competência decorrentes da existência de bens localizados em diferentes estados, o que exigiu cooperação judiciária e expedição de cartas precatórias para cumprimento de ordens de penhora e avaliação. Tais movimentações evidenciam as dificuldades operacionais da Justiça do Trabalho na execução de créditos de alta monta quando a devedora atua em múltiplas jurisdições e sob estruturas societárias complexas.

Para esta pesquisa, a relevância do caso transcende o valor econômico da condenação. Ele demonstra, que a ausência de mecanismos internos de conformidade e de fiscalização eficaz por parte das empresas contratadas pelo poder público não apenas gera danos imediatos aos trabalhadores, mas também acarreta custos adicionais à própria administração pública e à sociedade, na medida em que o passivo judicial se prolonga e demanda esforços adicionais de cobrança.

Do ponto de vista jurídico, a decisão contribui para o fortalecimento do entendimento de que o dano moral coletivo, previsto no art. 81, parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor (aplicado subsidiariamente) e no art. 1º da Lei da Ação Civil Pública (Lei nº 7.347/1985), tem função não apenas reparatória, mas também pedagógica, impondo ao infrator o ônus de rever práticas e políticas internas. No campo da gestão de grandes obras, o caso ilustra como falhas na observância de normas trabalhistas e de segurança podem comprometer não apenas a reputação e a credibilidade do empreendimento, mas também sua viabilidade financeira, pela formação de passivos onerosos e de difícil liquidação.

Ainda que os dados constantes dos autos sejam públicos, a presente análise preserva a identidade de pessoas físicas envolvidas, substituindo nomes por designações fictícias e omitindo informações que possam levar à reidentificação, em observância à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018) e às boas práticas de integridade acadêmica. Assim, o caso examinado será doravante referido como Ação Civil Pública (ACP) Trabalhista – Setor Ferroviário.

Em síntese, a ACP nº 0000567-83.2014.5.05.0581 oferece subsídios relevantes para compreender a relação entre a execução de obras de grande porte, a conformidade com normas trabalhistas e de segurança e a gestão de passivos

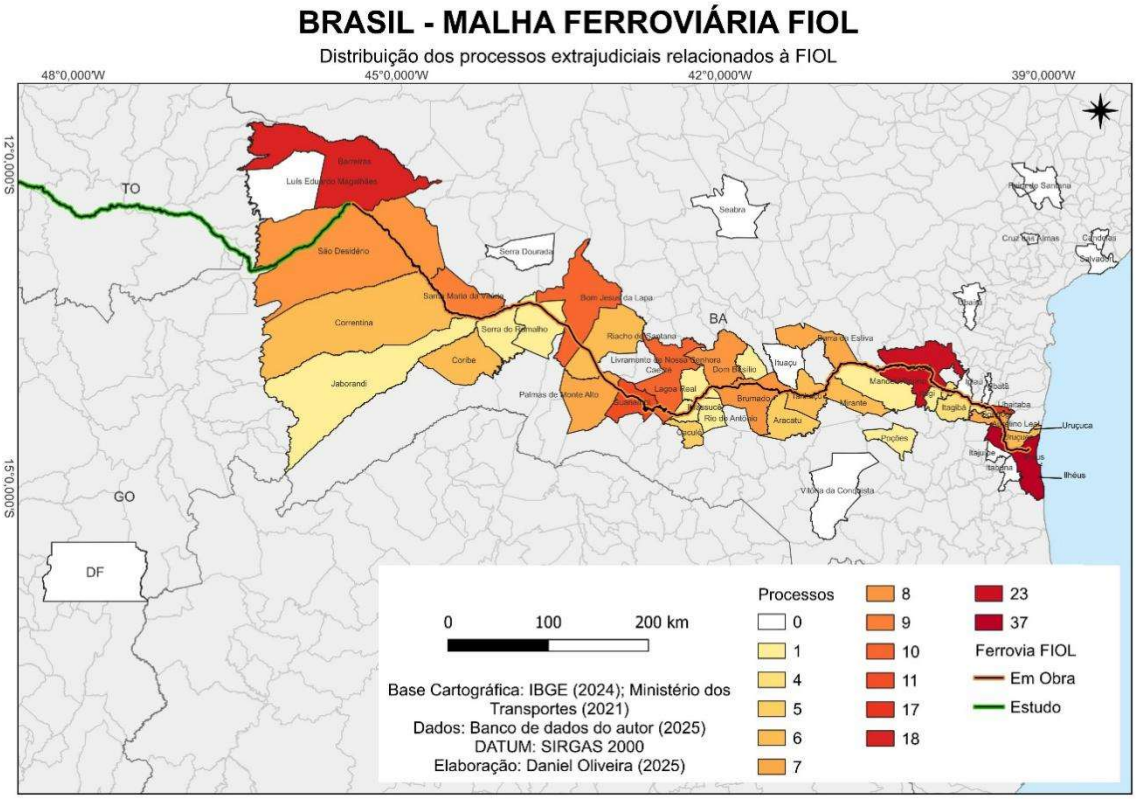
judiciais no setor de infraestrutura. Sua análise reforça a tese de que o cumprimento efetivo de obrigações legais e contratuais não constitui mero requisito formal, mas elemento central para a sustentabilidade jurídica, social e econômica de empreendimentos estratégicos como a FIOL.

Em última análise, a ação também sinaliza que o discurso da “geração de emprego e renda”, comumente utilizado como defesa para a construção de grande obras precisa ser relativizado, pois é necessário ponderar sobre o tipo de trabalho a ser contratado e sob quais condições trabalhistas de saúde e segurança para os trabalhadores e trabalhadoras.

6.3.2 Análise sistematizada das certidões extrajudiciais nos municípios impactados pela FIOL

O conjunto de 24 certidões extrajudiciais emitidas pelos cartórios de registro e tabelionatos localizados nos municípios atravessados ou diretamente impactados pela malha da FIOL constitui um levantamento documental de caráter inédito e de grande relevância para a compreensão da dimensão territorial e patrimonial associada aos litígios decorrentes da implementação do empreendimento. Expedidas em maio de 2024, por solicitação desta pesquisa em que se buscava as ações da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., as certidões foram obtidas por meio de requisição direta às serventias extrajudiciais, utilizando-se da plataforma oficial do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, e tiveram como propósito central a identificação e mapeamento da infraestrutura notarial e registral existente em cada uma das localidades, como mostra o Mapa 7.

Mapa 7 – Distribuição dos processos extrajudiciais relacionados à FIOL, 2010-2025.



Fonte: IBGE, 2024. Ministério dos Transportes, 2021. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 2024.
Dados Coletados: OLIVEIRA, Caio C. de. , 2025.

O processo de obtenção desses documentos se insere no escopo metodológico de rastreamento patrimonial previamente delineado nesta pesquisa, constituindo uma etapa preliminar e estratégica para a execução de sentenças judiciais, especialmente na fase de constrição de bens. A base legal para tal diligência encontra respaldo tanto no Código de Processo Civil (arts. 797 e seguintes), que consagra o princípio da responsabilidade patrimonial do devedor, quanto na Lei de Registros Públicos (Lei nº 6.015/1973), que disciplina a publicidade, autenticidade e eficácia dos registros públicos. Nesse sentido, o mapeamento não se limita a um exercício burocrático, mas sim, se configura como instrumento operativo para a efetividade processual e para a prevenção de práticas de ocultação patrimonial.

Cada certidão emitida apresenta uma estrutura padronizada de informações, ainda que com variações pontuais decorrentes da organização de cada comarca. Em termos gerais, constam: (i) a listagem dos cartórios de Registro Civil das

Pessoas Naturais, com indicação de eventual cumulação de funções notariais; (ii) a identificação das unidades de Registro de Imóveis, Hipotecas, Títulos e Documentos; (iii) a relação dos Tabelionatos de Notas, muitas vezes acumulando a função de protesto de títulos; (iv) informações sobre outras serventias extrajudiciais existentes; e (v) o elenco das varas judiciais instaladas, discriminando suas especializações (cíveis, criminais, de família, fazenda pública, júri, juizados especiais, infância e juventude, e, em alguns casos, varas ambientais ou agrárias). Além disso, as certidões também indicam os setores responsáveis pela distribuição processual Seção de Controle e Distribuição do TJ-BA (SECODI) e pela emissão de certidões judiciais Seção de Certidão de 1º Grau (SEDEC), elementos importantes para compreender a logística interna de cada comarca.

O panorama revelado por essas 24 certidões demonstra uma cobertura completa de Registro de Imóveis em todos os municípios, com variação de 1 a 2 unidades por localidade. Tal dado é relevante por indicar a capilaridade mínima necessária para a formalização de direitos reais e para a eventual constrição judicial de imóveis localizados ao longo do traçado da FIOL. Os Tabelionatos de Notas aparecem igualmente presentes em todas as comarcas, com acúmulo frequente da função de protesto, o que amplia o alcance da pesquisa, visto que tais serventias concentram não apenas a lavratura de escrituras públicas, mas também o registro de dívidas e títulos não pagos.

No que se refere ao Registro Civil das Pessoas Naturais, observa-se uma variabilidade significativa. Enquanto municípios de pequeno porte, como Uruçuca ou Tanhaçu, contam com apenas uma serventia dessa natureza, polos regionais como Ilhéus registram até 14 unidades, entre registros simples e cumulação com funções notariais. Essa assimetria reflete tanto a densidade populacional quanto a importância administrativa de cada localidade, além de indicar o volume potencial de registros e atos passíveis de consulta.

A estrutura jurisdicional também apresenta disparidades marcantes. Municípios de menor porte, como Palmas de Monte Alto ou Rio do Antônio/Caculé/Ibiassucê, possuem apenas duas varas, geralmente cível e criminal, enquanto cidades-polo, como Santa Maria da Vitória ou Barreiras, contam com até sete unidades, incluindo varas especializadas e múltiplos juizados. Essa variação tem impacto direto na complexidade e no tempo de tramitação dos

processos, bem como na capacidade de resposta às demandas relacionadas à obra ferroviária.

A sistematização desses dados no Mapa 7, permitiu visualizar que o conjunto das 24 certidões funciona como um verdadeiro “mapa operacional” para o rastreamento de bens e direitos vinculados aos passivos judiciais da FIOL. Trata-se de um instrumento que integra Geografia e Direito, permitindo correlacionar o traçado físico da ferrovia com a malha institucional de registros e instâncias judiciais. No plano prático, essa correlação é essencial para otimizar a atuação de advogados, oficiais de justiça e órgãos de controle, orientando a alocação de recursos e esforços investigativos.

Do ponto de vista jurídico-processual, o valor dessas certidões reside na possibilidade de fundamentar pedidos de constrição patrimonial de forma direcionada e tecnicamente embasada. Ao identificar previamente a existência de serventias específicas em determinado município, é possível evitar diligências genéricas e ineficazes, focando a requisição de informações nos pontos exatos onde se presume a existência de bens ou direitos registrados. Essa abordagem também contribui para prevenir práticas de fraude contra credores, na medida em que reduz o tempo de resposta entre a identificação de um ativo e sua constrição judicial.

É importante destacar que, embora os dados constantes das certidões sejam de natureza pública, sua utilização no contexto desta pesquisa foi pautada pela observância das diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018). Assim, como já mencionado, eventuais informações nominativas de pessoas físicas foram suprimidas, preservando-se a identidade dos titulares, e optou-se pela apresentação dos resultados de forma agregada.

A análise territorial a partir das certidões também revela elementos de governança e acesso à justiça. Em muitos municípios, especialmente nos de menor porte, a concentração de funções notariais e registrais em uma única serventia pode gerar gargalos administrativos e reduzir a eficiência na prestação de serviços. Por outro lado, nos centros regionais, a multiplicidade de serventias e varas especializadas cria oportunidades para maior especialização e agilidade processual, mas também pode resultar em fragmentação de informações, exigindo maior integração entre sistemas e órgãos.

No contexto da gestão de grandes obras de infraestrutura, como a FIOL, esse levantamento fornece subsídios não apenas para a execução judicial, mas também para o planejamento institucional. Ao conhecer a distribuição e a capacidade das serventias e varas ao longo do traçado, é possível antecipar potenciais pontos de sobrecarga e adotar medidas preventivas, seja por meio de reforço de pessoal, seja por meio de acordos de cooperação interinstitucional.

O conjunto dessas 24 certidões se insere na lógica mais ampla da presente pesquisa empírica, que busca compreender, de maneira sistêmica, a formação, evolução e gestão do passivo jurídico da FIOL. Sua análise evidencia que a efetividade das decisões judiciais e a redução da litigiosidade não dependem apenas de soluções normativas ou de decisões de mérito, mas também de uma atuação estratégica e integrada, que considere as especificidades territoriais e institucionais das áreas impactadas pelo empreendimento.

O Quadro 2 reúne as certidões extrajudiciais da FIOL examinadas:

Quadro 2 – Sistematização das certidões extrajudiciais da FIOL, 2024.

MUNICÍPIOS	CRI	TN	RV	VJ	TOTAL
Aiquara/Itagibá	1	1	1	2	5
Aracatu/Brumado	1	1	2	3	7
Aurelino Leal	1	1	1	2	5
Barra da Estiva	1	1	1	2	5
Barreiras	2	3	5	7	17
Bom Jesus da Lapa/Serra do Ramalho	1	2	3	5	11
Caetité/Lagoa Real	1	1	2	4	8
Coribe/Jaborandi	1	1	1	3	6
Correntina	1	1	2	4	8
Tanhaçu	1	1	1	2	5
Gongogi/Ubaitaba	1	1	2	3	7
Guanambi	1	1	2	3	7
Ilhéus	2	4	14	7	27
Itagi/Jequié/Manoel Vitorino	2	3	6	5	16
Livramento de Nossa Senhora/Dom Basílio	1	1	2	4	8
Mirante	1	1	1	2	5
Palmas de Monte Alto	1	1	1	2	5
Riacho de Santana	1	1	1	2	5
Rio do Antônio/Caculé/Ibiassucê	1	1	2	2	6
São Desidério	1	1	3	5	10
São Félix do Coribe/Santa Maria da Vitória	1	2	4	7	14

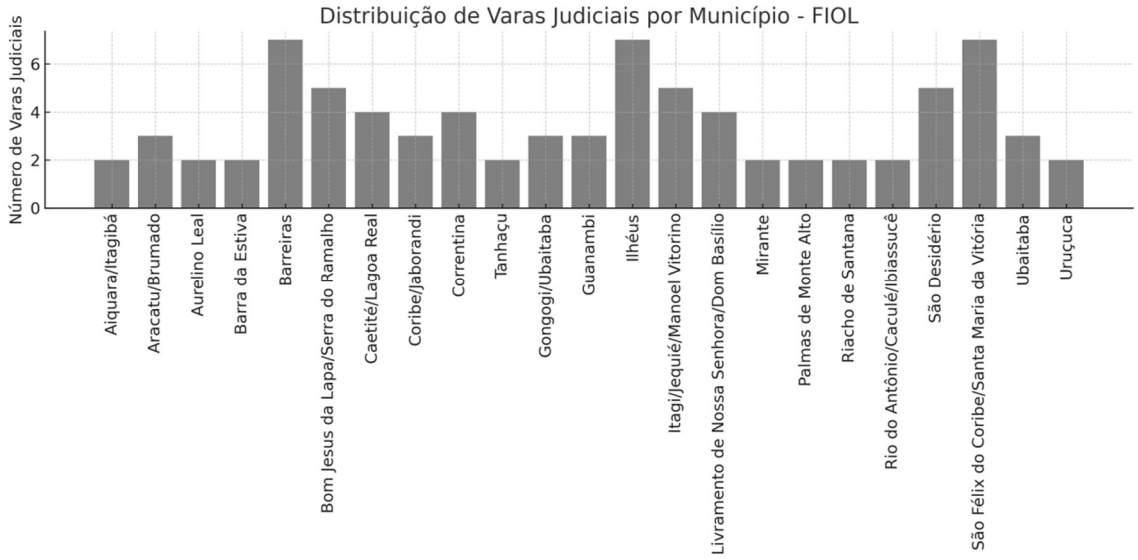
Ubaitaba	1	1	2	3	7
Uruçuca	1	1	1	2	5
	28	33	67	81	**245**

Fonte: Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 2024.
Notas: CRI – Cartório de Registro de Imóveis; TN - Tabelionato de Notas; RV – Registro das Varas; VJ – Vara Judicial.

A Figura 6 resume o número de cartórios de Registro de Imóveis (RI), Tabelionatos de Notas, serviços de Registro Civil e varas judiciais existentes em cada município. Essa consolidação permite identificar a variação estrutural entre localidades de pequeno porte e polos regionais, o que tem impacto direto na execução de diligências e na tramitação processual.

No Gráfico 5 é possível visualizar a distribuição das Varas Judiciais pelos municípios atravessados pela FIOL:

Gráfico 5 – Distribuição de Varas Judiciais por município atravessados pela FIOL, 2025.

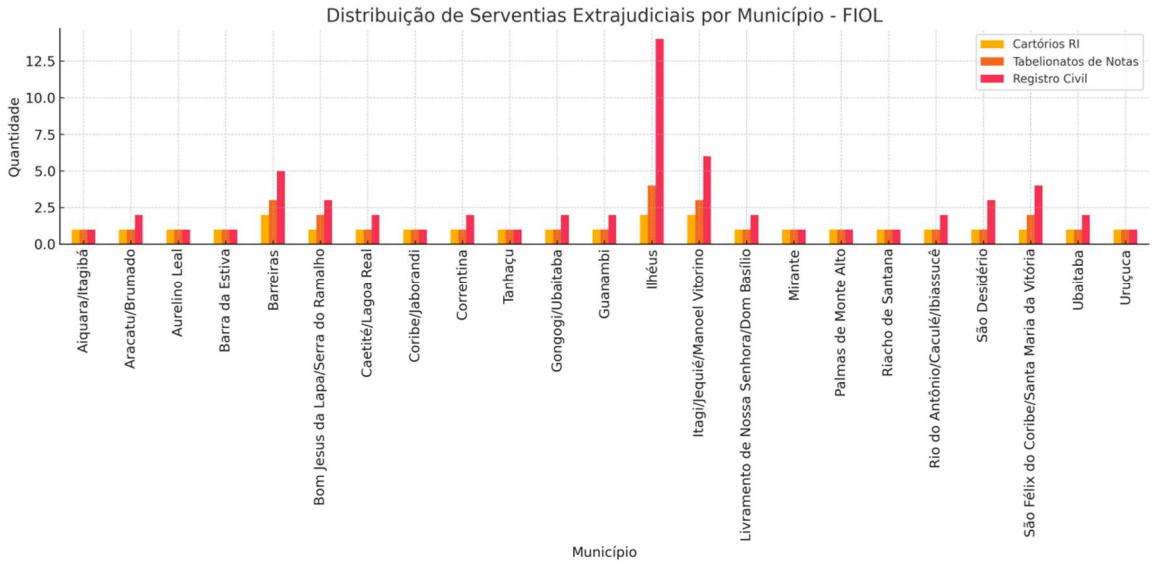


Fonte: Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 2025.

O Gráfico 4 mostra a variação no número de varas judiciais entre os municípios analisados. Observa-se que Barreiras, Ilhéus e Santa Maria da Vitória possuem o maior número de varas, o que indica maior capacidade jurisdicional e especialização. Em contrapartida, municípios menores possuem estrutura reduzida, o que pode gerar sobrecarga e lentidão processual.

No Gráfico 6 é feita a distribuição das serventias extrajudiciais dos municípios atravessados pela FIOL:

Gráfico 6 - Distribuição de Serventias Extrajudiciais por Município atravessados pela FIOL, 2024.



Fonte: Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, 2024.

Com a distribuição das serventias extrajudiciais realizada na Figura 8 foi possível comparar a quantidade de cartórios de Registro de Imóveis, Tabelionatos de Notas e serviços de Registro Civil por município. A presença universal de cartórios de RI e Tabelionatos demonstra a importância dessas serventias na formalização de atos jurídicos e no registro patrimonial. Já o número de serviços de Registro Civil apresenta maior variação, com destaque para Ilhéus, que conta com expressivo volume de unidades.

6.3.3 Ação de indenização por danos materiais – PROCESSO Nº 0007337-91.2014.8.05.0274

O presente caso integra o rol de processos selecionados para a análise qualitativa do passivo judicial vinculado à implementação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Trata-se de uma ação de indenização por danos materiais e morais, ajuizada por J. F. S. em face da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., autarquia federal responsável pela gestão da obra. O processo

tramitou no Sistema dos Juizados Especiais Cíveis do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, por meio da plataforma eletrônica PROJUDI/TJ-BA, na 1ª Vara do Sistema dos Juizados Especiais da Comarca de Vitória da Conquista. O enquadramento da demanda no Juizado Especial se deu porque o valor atribuído à causa não ultrapassava o teto estabelecido no artigo 3º da Lei nº 9.099/1995, configurando-se, portanto, como uma causa de pequena monta. Esse enquadramento permitiu que o autor utilizasse um procedimento processual simplificado, célere e de baixo custo, dispensando a necessidade de advogado nas fases iniciais e proporcionando um canal de resolução de conflitos mais acessível à população. A relevância desse aspecto vai além do litígio individual, pois evidencia um dos pilares do sistema de justiça brasileiro: a garantia de que demandas de menor valor econômico, mas de grande impacto na vida das pessoas, sejam resolvidas com rapidez e menos formalismo.

Segundo a petição inicial, J. F. S., motorista profissional, conduzia seu caminhão pela rodovia BA-030, no trecho entre Guanambi e Caculé, quando foi surpreendido por um ônibus que invadiu a pista contrária, colidindo frontalmente com seu veículo. O ônibus, segundo alegado, estaria a serviço da VALEC, no contexto das obras da FIOL. A colisão resultou em danos significativos ao caminhão e em ferimentos graves ao autor, que ficou preso às ferragens por, aproximadamente, uma hora e meia, necessitando de socorro especializado. O autor afirmou que não recebeu qualquer assistência da requerida após o acidente e que arcou integralmente com os custos de seu tratamento médico e fisioterápico. Fundamentou seu pedido na responsabilidade civil objetiva da contratante, requerendo o ressarcimento dos danos materiais e indenização por danos morais.

Na contestação, a VALEC sustentou, preliminarmente, a incompetência absoluta da Justiça Estadual, com fundamento no artigo 109, inciso I, da Constituição Federal, argumentando que, por ser empresa pública federal, o processo deveria tramitar na Justiça Federal. Alegou também a ilegitimidade passiva, afirmando que não possuía relação contratual direta com a empresa proprietária do ônibus, a LIMATUR, subcontratada pelo Consórcio Andrade Gutierrez/Barbosa Mello/Serveng. A defesa ressaltou ainda o disposto no artigo 71, § 1º, da Lei nº 8.666/1993, cuja constitucionalidade foi confirmada pelo Supremo Tribunal Federal na ADC nº 16, afastando a responsabilidade automática da

Administração Pública por atos de empresas contratadas. Para a ré, não havia prova de culpa *in vigilando* ou *in eligendo* que pudesse fundamentar sua responsabilização.

O processo foi extinto sem resolução do mérito em razão da desistência do autor, homologada pela magistrada, com base no artigo 485, inciso VIII, do Código de Processo Civil e no Enunciado nº 90 do Fórum Nacional dos Juizados Especiais (FONAJE). Com isso, qualquer medida liminar concedida perdeu eficácia e a controvérsia foi encerrada.

Ainda que não tenha ocorrido o julgamento do mérito, o caso é relevante para compreender como se estabelecem os conflitos entre prestadores de serviços e empresas responsáveis por grandes obras públicas. A estratégia defensiva da VALEC, de afastar a responsabilidade com base na ausência de vínculo contratual direto e na aplicação restritiva do artigo 71 da antiga Lei de Licitações, é recorrente em litígios dessa natureza. No entanto, a jurisprudência admite responsabilização quando demonstrada falha na fiscalização ou negligência na escolha dos prestadores. Para a pesquisa, este processo ilustra uma das dimensões mais frequentes do passivo judicial da FIOL: litígios envolvendo terceirização e subcontratação, nos quais há sobreposição de interesses empresariais e direitos individuais. Mesmo sem resultado condenatório, o caso demandou mobilização de recursos jurídicos, integra o volume processual da obra e tem implicações na percepção pública sobre a execução da ferrovia.

O uso do Juizado Especial Cível para litígios dessa natureza reforça o papel dessa instância como instrumento de acesso democrático à justiça. Seu procedimento rápido, menos formal e gratuito (até o limite legal), reduz a assimetria entre cidadãos e grandes empresas ou entes públicos. Isso é particularmente relevante em regiões diretamente impactadas pela FIOL, nas quais a distância física e a limitação de recursos podem ser barreiras ao exercício pleno do direito de ação. Mesmo com a desistência, o simples fato de o autor ter conseguido acionar judicialmente uma grande empresa pública federal por meio de um rito simplificado já representa, por si só, uma manifestação prática da garantia de acesso à justiça.

6.3.4 Desapropriação para regularização de comunidade quilombola – Processo nº 1003112-69.2022.4.01.3315

O presente caso, trata da desapropriação de área para fins de regularização fundiária de uma comunidade quilombola, fundamentada no Decreto nº 4.887, de 20 de novembro de 2003, que regulamenta o procedimento de identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos. O processo tramitou na Vara Federal Cível e Criminal da Subseção Judiciária de Bom Jesus da Lapa/BA, sob o nº 1003112-69.2022.4.01.3315, tendo como partes o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), a União e a comunidade quilombola aqui ficticiamente denominada “Q. S. J. S.”.

A relevância deste caso decorre do fato de que a área objeto de regularização é diretamente atravessada pelo traçado da FIOL. A ferrovia, classificada como empreendimento de interesse estratégico nacional, incide sobre territórios ocupados historicamente pela comunidade e afeta espaços de uso tradicional, áreas de moradia, cultivo e locais de importância cultural e simbólica. As peças processuais e o acordo judicial firmado evidenciam que a implantação da FIOL e a ocupação física do território provocaram conflitos possessórios, econômicos e culturais, o que demandou intervenção judicial para harmonizar, ou ao menos mitigar, os impactos sobre direitos territoriais coletivos constitucionalmente assegurados.

O Decreto nº. 4.887/2003, em consonância com o artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), estabelece que cabe à União, por meio do INCRA, proceder à titulação das terras ocupadas por remanescentes de comunidades quilombolas, garantindo-lhes propriedade definitiva, coletiva e imprescritível. Tal reconhecimento não se limita a conferir segurança jurídica da posse, mas preserva e protege o modo de vida tradicional e a identidade cultural desses povos em que a terra significa trabalho e não mercadoria. No caso concreto, a FIOL se situa como elemento central da disputa territorial. Os documentos constantes nos autos revelam que parcela significativa da área utilizada pela comunidade foi objeto de intervenção direta para construção da ferrovia, incluindo pátios, acessos e áreas de estocagem, além da faixa de domínio. Embora o processo administrativo de regularização já estivesse em andamento, a sobreposição com o traçado ferroviário acelerou as tratativas e conduziu à

celebração de um acordo judicial que formalizou a desapropriação parcial e definiu compensações.

O acordo e o título de propriedade mencionam a FIOL em diferentes aspectos: a delimitação georreferenciada que inclui o traçado e estruturas da ferrovia; o reconhecimento expresso de impacto direto que justificou a desapropriação; a previsão de compensações e reassentamentos financiados com recursos vinculados à execução da obra; e a integração do processo de titulação coletiva de forma a contemplar as áreas remanescentes e excluir as faixas de domínio da ferrovia. Tais menções demonstram que a questão não se trata de uma desapropriação pontual, mas de uma negociação complexa entre o avanço de um empreendimento de infraestrutura e a efetivação de direitos constitucionais de uma comunidade tradicional.

O litígio coloca em confronto dois interesses públicos legítimos: de um lado, o desenvolvimento econômico e logístico representado pela FIOL; de outro, a proteção e promoção dos direitos territoriais quilombolas. O discurso da indispensabilidade da obra, constante dos autos, contrapõe-se à narrativa comunitária de ancestralidade e inalienabilidade do território. Esse embate evidencia a recorrente priorização de cronogramas e metas físicas sobre a participação efetiva e o consentimento prévio, livre e informado das comunidades afetadas, princípio consagrado na Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil. Os impactos socioeconômicos são múltiplos: perda de áreas de moradia e cultivo, fragmentação do território, alteração de rotas internas e risco a sítios culturais e religiosos. O acordo previu medidas mitigatórias, como abertura de passagens em nível e compensações financeiras, mas não eliminou tensões nem garantiu integralmente a continuidade das práticas tradicionais.

Do ponto de vista jurídico, o título emitido pelo INCRA e homologado judicialmente materializa o direito previsto no art. 68 do ADCT, porém com a particularidade de se formar com exclusão física: a faixa de domínio da FIOL. Trata-se de solução híbrida, que reconhece a posse tradicional e garante segurança jurídica sobre a maior parte do território, ao mesmo tempo em que consolida a perda de uma parte dele para uma obra pública. O acordo combina elementos da desapropriação por interesse social para fins de regularização fundiária quilombola

e da desapropriação por utilidade pública para execução de obra federal, configurando uma interseção rara de regimes jurídicos.

Esse processo representa um segmento específico do passivo judicial da FIOL: os litígios envolvendo direitos territoriais coletivos de povos e comunidades tradicionais. Diferente de demandas trabalhistas ou de responsabilidade civil individual, esses litígios lidam com direitos difusos e coletivos cuja reparação não se resume a indenizações monetárias. A gestão desse tipo de passivo exige articulação entre diferentes órgãos e um acompanhamento contínuo, pois as obrigações assumidas, como manutenção de acessos e prevenção de impactos, são de natureza permanente.

Sob a ótica acadêmica, o caso permite examinar a aplicação conjunta de instrumentos constitucionais e infraconstitucionais de proteção às comunidades quilombolas em contextos de conflito com grandes obras de infraestrutura. Socialmente, reforça a necessidade de incorporar diagnósticos socioantropológicos e mecanismos de consulta prévia desde a fase de planejamento de empreendimentos dessa magnitude, para prevenir judicializações e evitar impactos irreversíveis. A presença reiterada da FIOL nas peças processuais e no título de propriedade confirma que, embora formalmente se trate de regularização fundiária, o litígio é indissociável do contexto ferroviário. Assim, corrobora-se a hipótese desta pesquisa de que a FIOL atua como vetor central de transformações territoriais e desencadeador de demandas judiciais variadas, sobretudo em áreas com comunidades tradicionais.

O caso tem fundamento no art. 68 do ADCT, no Decreto nº 4.887/2003, na Lei nº 4.132/1962 (desapropriação por interesse social) e no Decreto-Lei nº 3.365/1941 (desapropriação por utilidade pública) e dialoga também com a Convenção nº 169 da OIT. Ao mesmo tempo, reforça a importância de observar a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) no trato de informações sensíveis, especialmente quando envolvem grupos vulneráveis. A experiência aqui relatada evidencia que o passivo judicial da FIOL não se restringe a demandas patrimoniais, mas abrange dimensões culturais, identitárias e territoriais, cuja gestão demanda sensibilidade, planejamento e compromisso com os direitos humanos.

6.3.5 Ação de desapropriação e o conflito entre o direito de propriedade e a implantação da FIOL

O Processo nº. 0002936-14.2011.4.01.3309, em trâmite na Vara Federal Cível e Criminal da Subseção Judiciária de Guanambi-BA, constitui um exemplo emblemático das tensões e complexidades jurídicas que permeiam a execução da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), especialmente no que se refere ao passivo judicial decorrente de desapropriações. Trata-se de ação ajuizada, originalmente, pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., sucedida, posteriormente, pela INFRA S.A., tendo como objeto a retirada compulsória de uma fração de terras rurais no município de Ibiassucê-BA, aqui identificada sob nome fictício de FP. A área desapropriada de, aproximadamente, 0,55 hectares, integra a Fazenda e foi considerada essencial para a implantação do trecho ferroviário, compondo a faixa de domínio definida por decreto presidencial de utilidade pública.

O fundamento legal da ação encontra-se no art. 5º, XXIV, da Constituição Federal, que condiciona a desapropriação ao pagamento prévio e justo em dinheiro, no Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que disciplina as desapropriações por utilidade pública, e na Lei nº 4.132/1962, que trata da desapropriação por interesse social. Esse arcabouço normativo confere legitimidade ao ente expropriante, mas também estabelece garantias essenciais ao expropriado, cuja observância é condição para a constitucionalidade do ato.

A petição inicial apresentada pela VALEC descreveu, minuciosamente, a localização e a metragem da área, anexando planta e memorial descritivo elaborados com base em levantamento topográfico georreferenciado. A indenização inicial ofertada foi de R$ 1.578,00 (Um mil quinhentos e setenta e oito reais), valor que abrangia a terra nua e benfeitorias simples. O montante foi depositado em juízo com o objetivo de viabilizar a imissão provisória na posse, prevista no art. 15 do Decreto-Lei nº 3.365/1941, o que permitiu o ingresso imediato do ente público no imóvel antes da conclusão do processo e do pagamento integral da indenização. Essa prerrogativa legal, embora concebida para evitar atrasos em obras de interesse público, cria uma assimetria temporal relevante: a obra avança e produz efeitos concretos no território enquanto o particular permanece na expectativa, muitas vezes prolongada, de receber a reparação devida.

Na contestação, a defesa técnica do proprietário alegou que a avaliação não refletia o valor de mercado e ignorava prejuízos de natureza funcional e econômica à parte remanescente da propriedade. Argumentou-se que o traçado da ferrovia fragmentaria fisicamente o imóvel, dificultando o acesso interno e reduzindo sua produtividade agrícola. Essa linha defensiva invocou precedentes do Superior Tribunal de Justiça que reconhecem a indenização por danos indiretos, lucros cessantes e depreciação da área remanescente como elementos integrantes da justa indenização, compreendida como um conceito jurídico que abrange todos os prejuízos diretos e imediatos causados pelo ato expropriatório.

O Ministério Público Federal, atuando como fiscal da lei, destacou a necessidade de que a perícia judicial fosse abrangente, contemplando não apenas o valor objetivo da terra e das benfeitorias, mas também a perda de uso, a imposição de servidões e as restrições futuras à exploração da área. A manifestação do MPF dialoga com a doutrina de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, que defende a interpretação ampla da justa indenização como instrumento de equilíbrio entre a supremacia do interesse público e a proteção da propriedade privada.

A fase probatória foi marcada pela nomeação de perito judicial, que considerou fatores como localização, topografia, fertilidade do solo, tipo de ocupação, existência de benfeitorias e acessibilidade, além de calcular a depreciação da área remanescente em função da divisão imposta pelo traçado da ferrovia. As partes apresentaram quesitos específicos e impugnações, levando a complementações do laudo e ajustes metodológicos que resultaram na majoração do valor inicial proposto.

A decisão interlocutória que deferiu a imissão provisória na posse permitiu o avanço imediato da obra no trecho e evidenciou a lógica assimétrica do instituto: o ente público garante a execução célere de sua política pública, enquanto o particular aguarda a conclusão do processo indenizatório. Essa situação é recorrente em desapropriações para obras lineares, como ferrovias e rodovias, nas quais a urgência na execução física tende a se sobrepor à celeridade na compensação econômica.

Na sentença, o magistrado reconheceu a procedência do pedido, consolidou a transferência da propriedade para a INFRA S.A. e fixou o valor definitivo da indenização com base no laudo pericial, o qual incorporou ajustes decorrentes das

manifestações técnicas das partes. Além do valor da terra nua e das benfeitorias, foram reconhecidos danos pela perda de funcionalidade do imóvel. Incluíram-se juros compensatórios, fixados em 6% ao ano, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal, para compensar a perda antecipada da posse, e juros moratórios, a partir do trânsito em julgado, de acordo com a Súmula 70 do STJ.

As partes interpuseram recursos ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região, para buscar a majoração da indenização e alteração dos critérios de cálculo dos encargos financeiros. O tribunal manteve a essência da decisão de primeiro grau, com ajustes pontuais. Na fase de liquidação de sentença, que se prolongou por anos, apuraram-se os valores exatos conforme os parâmetros fixados, o que demandou novas divergências quanto à atualização monetária, índices aplicáveis (IPCA-E *versus* TR) e possibilidade de cumulação de juros compensatórios e moratórios. A INFRA S.A. realizou depósitos complementares para atualização dos valores, e a certidão de trânsito em julgado foi emitida em 2021, embora questões acessórias tenham se estendido até 2024.

Esse litígio revela a dimensão orçamentária das desapropriações vinculadas à FIOL: mesmo áreas pequenas, quando multiplicadas ao longo do traçado, acumulam valores significativos, considerando elementos básicos dos processos judiciais como encargos e as despesas processuais. Do ponto de vista socioeconômico, a fragmentação territorial imposta pelo traçado afeta a lógica produtiva, a acessibilidade e a integração espacial da propriedade, reduzindo seu valor global e comprometendo a sustentabilidade de atividades agrícolas.

Ao dialogar com outros casos analisados nesta pesquisa, observa-se que o presente litígio guarda semelhanças estruturais com ações trabalhistas, demandas por danos materiais e conflitos fundiários em áreas quilombolas, pois em todos se identifica a tensão entre a execução célere de uma obra estratégica e a efetividade da proteção de direitos individuais e coletivos. Aqui, o conflito é, essencialmente, fundiário e indenizatório, envolvendo a colisão entre a supremacia do interesse público e a garantia constitucional de justa indenização, mas também é um caso de reconfiguração territorial, no qual a intervenção estatal redesenha usos, acessos e dinâmicas produtivas.

Sob a perspectiva dos conceitos de território, este processo não é apenas uma disputa jurídica sobre valores, mas um episódio de reconfiguração espacial

imposto por uma política pública de infraestrutura. A desapropriação para a FIOL, ao mesmo tempo em que viabiliza a integração logística e econômica, desencadeia processos de deslocamento, perda de função produtiva e transformação de relações socioeconômicas no território. Isso exige políticas de compensação mais abrangentes, que considerem não apenas o valor monetário, mas a recomposição funcional dos sistemas produtivos e comunitários afetados. Afinal, defende-se a tese de que o território não é somente base física, mas compreende as relações sociais, políticas, econômicas, culturais, históricas, entre outras que se constituem em uma sociedade de classes. É no embate dessa relações, muitas vezes, contraditórias, que o território faz-se e desfaz-se (Oliveira, 1999).

Ao final, o Processo nº 0002936-14.2011.4.01.3309 materializa, em escala micro, um dilema macro da execução de grandes obras: como conciliar a urgência e magnitude do interesse público com a garantia efetiva e tempestiva dos direitos de propriedade e de indenização? A assimetria entre a rapidez da posse e a lentidão da reparação, replicada em centenas de casos ao longo da FIOL, compõe um passivo judicial volumoso, com impactos orçamentários e sociais expressivos. A análise desse caso oferece lições valiosas para a gestão de desapropriações futuras e aponta para a necessidade de aprimorar mecanismos de negociação, ampliar a transparência dos critérios de avaliação e adotar métodos alternativos de resolução de conflitos para reduzir a judicialização e seus custos associados.

6.3.6 Ação Civil Pública nº. 0001101-15.2011.4.01.3301

O Processo nº 0001101-15.2011.4.01.3301, em trâmite na Vara Federal Cível e Criminal da Subseção Judiciária de Ilhéus-BA, é uma Ação Civil Pública (ACP) proposta pelo Ministério Público Federal (MPF) em 2011, cujo objeto nuclear é o controle judicial do licenciamento e da racionalidade de implementação da FIOL no trecho Barreiras–Ilhéus. Em termos estritamente processuais, a demanda foi concebida para prevenir danos ambientais e socioeconômicos e evitar desperdício de recursos públicos, sobretudo diante da interdependência entre a Ferrovia e as estruturas portuárias de escoamento (Porto Sul e Terminal de Uso Privativo – TUP

da BAMIN), pleiteando-se, em síntese, a suspensão das obras da FIOL até a conclusão do licenciamento ambiental dos empreendimentos conexos. O feito permanece vinculado à SSJ de Ilhéus, com registro formal no PJe, e identifica como ré a então VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (sucedida, posteriormente, por INFRA S.A.), tendo como assunto processual "Revogação/Concessão de Licença Ambiental" (situação processual e qualificação das partes que constam do próprio painel do processo).

A compreensão do caso exige situá-lo no conjunto do passivo judicial da FIOL levantado por esta pesquisa, pois diferentemente dos litígios de desapropriação ou dos conflitos trabalhistas e de dano material pontual, esta ACP move o foco para a governança ambiental e para a lógica de planejamento territorial de uma obra linear de grande porte cujo sentido econômico depende da existência e localização de um terminal de escoamento. Nessa perspectiva, o MPF sustenta que a execução da ferrovia sem a certeza do ponto final e sem o licenciamento concluído dos empreendimentos portuários cria risco concreto de ineficiência, de ociosidade da infraestrutura e de perda de dinheiro público, além de potencial dano ambiental cumulativo ao longo do traçado. Essa moldura fática e jurídica aparece de modo expresso no acórdão do agravo de instrumento interposto no curso da ação, onde se explica que a ACP foi ajuizada "[...] visando à suspensão das obras da FIOL [...] até a conclusão do licenciamento ambiental do Porto Sul e do TUP da BAMIN", com fundamento no perigo de construção de ferrovia "sem ponto de escoamento definido" e no correlato "prejuízo financeiro" à União (Acórdão, 2025, p. 3. Documento id 2179830915).

Desde os primeiros incidentes, duas questões estruturaram a controvérsia: competência territorial e padrão decisório sobre a cautela pedida. Quanto à competência, a juíza federal de Ilhéus chegou a declinar para o Distrito Federal (sede da VALEC), sem examinar o pedido liminar, mas em matéria recursal o MPF ofereceu agravo. O TRF1, em decisão monocrática de 6 de dezembro de 2011 (Des. Fed. João Batista Moreira), deferiu efeito suspensivo para manter os autos em Ilhéus até o julgamento colegiado do agravo, destacando, desde então, a inadequação da aplicação literal do art. 16 da Lei 7.347/85 (coisa julgada nos limites da competência territorial) quando se tutelam direitos difusos e se alega dano de alcance regional ou nacional; e assinalando a razoabilidade de manter a causa no

foro onde se deveriam apurar os efeitos diretos dos impactos (o território baiano abrangido pela FIOL). Esse pronunciamento monocrático também registrou que, sendo a VALEC uma empresa pública federal, não há impedimento a que responda em outras unidades federativas que concentrem a materialidade dos fatos, premissa reforçada pelo art. 109, § 2º, da Constituição.

A decisão foi consolidada, mais tarde, em julgamento colegiado: ao apreciar o agravo de instrumento nº 0062170-57.2011.4.01.0000, a 5ª Turma do TRF1 (Rel. Juiz Fed. Convocado João Paulo Pirôpo de Abreu) deu provimento parcial para reconhecer a competência da Subseção Judiciária de Ilhéus, afirmando que, em ACP ambiental, o foro se fixa pelo local do dano (art. 2º da Lei 7.347/1985) e, por decorrência dos arts. 93 do CDC, deve prevalecer o *locus* em que a prova se produz com mais eficiência e onde os afetados têm melhor acesso à Justiça. Ao mesmo tempo, negou o pedido de suspensão das obras por ausência dos requisitos da tutela de urgência. O acórdão registrou que a FIOL é um empreendimento estratégico em fase avançada, que a paralisação poderia impor custos relevantes e comprometer o desenvolvimento regional, e ainda que a VALEC detinha licença ambiental parcial que permitia a continuidade da construção dentro dos limites fixados pelo IBAMA, devendo o risco alegado ser reavaliado à luz do andamento do licenciamento portuário.

Do ponto de vista da dialética processual, o desenho dos argumentos é nítido. De um lado, o MPF sustenta a necessidade de uma abordagem de sistema: ferrovia e porto não são peças estanques, e a viabilidade do modal ferroviário depende da existência de um nó logístico final ambientalmente licenciado; logo, impor a sequência racional “licenciar primeiro, construir depois” evita tanto impactos ambientais quanto o risco de obras subutilizadas ou ociosas. Realça-se, nesse itinerário, que a instrução probatória, em particular a produção de prova técnica sobre os efeitos acumulados, é mais acessível no foro onde os impactos se concentram, o que legitima a competência em Ilhéus. O relatório e o voto do TRF1 deixam isso claro ao remeter ao art. 2º da LACP e ao art. 93 do CDC, que formam o núcleo duro da tese ministerial para a fixação de competência e para o exame do risco.

De outro lado, a defesa da VALEC estrutura-se em duas frentes. A primeira é de competência: por ser empresa pública federal com sede em Brasília, aplicar-

se-iam o art. 109, I, da Constituição e o art. 100, IV, “a”, do CPC, de modo a atrair o foro do Distrito Federal. A segunda é de mérito cautelar: ferrovia e porto seriam empreendimentos complementares, porém autônomos; a obra ferroviária poderia prosseguir dentro do balizamento do licenciamento parcial e de contratos já firmados, e sua interrupção geraria custos adicionais e prejuízos ao erário, além de atrasos no desenvolvimento regional. O acórdão reproduz, em essência, esse eixo de defesa ao negar a suspensão por falta de prova de dano irreversível e por reconhecer o *status* avançado da obra e a existência de licença parcial delimitadora do avanço físico.

O processamento histórico da ACP confirma a materialidade e a densidade do litígio. Já em 2011, a vara de Ilhéus registrou a abertura do segundo volume dos autos (a partir da folha 250) e sobrestou o processo enquanto pendente o julgamento do agravo, após a decisão do TRF1, o que evidencia a litigiosidade e o acervo probatório volumoso típico de ações coletivas ambientais que tangenciam grandes obras. O próprio termo de abertura e o despacho de sobrestamento são documentos dos autos, refletindo um processo que se espraia por volumes e apensos, com intercâmbio entre juízo de origem e Tribunal.

A esse respeito, ganha relevo um apenso ligado ao inquérito civil que deu lastro à ACP, no qual se noticiou a apuração de “possíveis danos ambientais causados pela construção da Ferrovia Oeste–Leste”, com materialidade distribuída em volumes e tramitação na Câmara temática de Meio Ambiente do MPF. A existência desse acervo comprova a gênese investigativa e a natureza coletiva da tutela postulada, articulando o processo judicial a uma fase prévia de instrução extrajudicial típica do sistema de tutela coletiva ambiental.

Do ponto de vista analítico, e em diálogo com os casos anteriores da tese, este processo cumpre função paradigmática. Enquanto a desapropriação (Caso 05) expõe o dilema micro da justa indenização, da fragmentação predial e da temporalidade assimétrica entre imissão na posse e pagamento definitivo (com impacto orçamentário difuso ao longo de centenas de ações), a ACP ambiental (Caso 06) desloca o foco para a racionalidade macro do ciclo de planejamento–licenciamento–execução. Na desapropriação, discute-se o *quantum debeatur* em face de um título expropriatório válido; na ACP ambiental, discute-se a própria legitimidade da sequência de decisões administrativas que autorizam a obra e,

portanto, a consistência sistêmica do empreendimento linear com seu nó logístico de chegada. O ponto de contato é claro: ambos os litígios revelam custos de transação públicos relevantes e riscos de ineficiência alocativa, ainda que por vias distintas. A ACP mostra que o custo de decidir mal a ordem lógica (porto/ferrovia) pode ser tão danoso quanto pagar mal ou tardiamente pela expropriação.

O mesmo raciocínio vale quando se coteja o presente caso com o de dano material em Juizado (Caso 03). Ali, a controvérsia tratava de um conflito pontual entre empresa e prestador de serviços, uma “causa de pequena monta” típica do microssistema dos Juizados Especiais, com valor reduzido, rito célere e ampliação do acesso à justiça. Aqui, a natureza coletiva e difusa da tutela, os efeitos *erga omnes* (ou, ao menos, ultra partes) dentro da competência territorial do órgão prolator e a conexão com políticas públicas setoriais impõem um outro desenho de governança judicial: o foco deixa de ser o acerto pontual e passa a ser a coerência do processo decisório do Estado e a prevenção do dano coletivo. A ponte entre os dois mundos é a ideia de acesso à justiça: nos Juizados, amplia-se o acesso do indivíduo vulnerável; nas ACPs, abre-se a arena para a sociedade acompanhar e controlar macro decisões com externalidades ambientais e fiscais relevantes.

Quando se observa o diálogo com o caso quilombola (Caso 04), a ACP ambiental também ilumina a tensão entre obras de infraestrutura e direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais. Ainda que aquele caso se concentre na desapropriação para regularização fundiária quilombola e este trabalhe a racionalidade do licenciamento, ambos compartilham o eixo “território, ambiente e sociedade”, no qual a implementação de um traçado ferroviário transforma regimes de uso da terra, induz novas dinâmicas socioambientais e exige, como contrapartida mínima, a robustez procedimental dos estudos, audiências, condicionantes, transparência. A ACP, ao exigir o licenciamento integral do porto antes da continuidade da ferrovia, pretendeu justamente assegurar que a decisão administrativa refletisse as externalidades totais – inclusive as sociais – já na fase de planejamento, e não *a posteriori.*

Do ponto de vista dogmático, a decisão do TRF1 que manteve a competência em Ilhéus é coerente com a topologia do dano ambiental. O acórdão remeteu ao art. 2º da Lei 7.347/85 e ao art. 93 do CDC para afirmar que a ACP deve tramitar no foro do dano (ou, quando regional, no foro da capital/DF), de modo

a facilitar prova e participação. É um vetor de democratização do processo: o território onde o impacto se dá é também o território onde as vozes afetadas têm maior possibilidade material de intervir. No mais, a rejeição da tutela de urgência de paralisação das obras não significa chancela incondicional do andamento; traduz, antes, um juízo prudencial de que, naquele momento, a obra contava com licenciamento parcial, estava avançada e a probabilidade e gravidade do dano irreversível não se mostraram evidentes a ponto de justificar a medida extrema, preservando-se, entretanto, a análise contínua à luz do andamento do licenciamento portuário.

A partir dessa moldura, é possível caracterizar com precisão o tipo de conflito explorado pela ACP. Trata-se de um conflito de governança intersetorial e multiescalar: ambiental–administrativo–fiscal. É intersetorial porque cruza políticas de transportes, mineração-porto e meio ambiente; é multiescalar porque envolve decisões federais com efeitos territorializados em municípios e comunidades ao longo do traçado; e é fiscal porque a decisão de seguir ou suspender obras sem licenciamento integral pode significar tanto a proteção de recursos públicos (evitando obras ociosas) quanto a geração de custos vultosos por paralisações. Ao mesmo tempo, o conflito é epistemológico: coloca em debate a maneira de construir conhecimento sobre impacto cumulativo e sobre alternativas logísticas em um território. A insistência do MPF em “licenciar antes” advém da compreensão de que, em obras lineares, o dano agregado não é a soma dos segmentos, mas o resultado de uma rede de interdependências (traçado–pátios–terminais), cuja avaliação se reconfigura com a escolha do ponto de escoamento.

No plano institucional, a ACP também torna visível a importância da coerência entre decisões judiciais e administrativas ao longo do tempo. A decisão monocrática de 2011 com efeito suspensivo para manter a causa em Ilhéus sinalizou uma salvaguarda para o território impactado, evitando que o caso fosse decidido distante dos fatos; o ulterior acórdão da 5ª Turma, já em sede colegiada, sedimentou essa competência e, ao mesmo passo, recusou uma tutela de urgência que poderia acarretar mais custos do que benefícios naquele estágio. A conjugação dessas decisões, longe de esvaziar o controle, reafirma a centralidade da jurisdição local para a instrução e a fiscalização do licenciamento, sem transformar o Judiciário em gestor do cronograma da obra.

O exame do andamento processual e dos apensos reforça, por fim, duas lições metodológicas úteis às teses levantadas pelas partes litigantes. Primeiro, o passivo judicial de uma obra como a FIOL não se resume ao valor das desapropriações: abrange também o “passivo regulatório” e probatório de ACPs de alta complexidade, que exigem produção pericial, monitoramento de condicionantes e articulação com órgãos ambientais, tudo isso custoso em termos de tempo institucional. A abertura de novos volumes, o sobrestamento por força do agravo e a existência de apensos ligados ao inquérito civil evidenciam esse custo. Segundo, a distribuição territorial da competência e a regra do “foro do dano” são alavancas não apenas procedimentais, mas substantivas: definem quem participa, onde se produz a prova e como o território afetado controla a decisão pública – ponto nevrálgico quando se pensa a integração de grandes obras ao tecido social e ambiental.

Em síntese interpretativa: esta ACP sobre a FIOL versa sobre o modo pelo qual o Estado planeja e licencia uma infraestrutura cuja utilidade depende de um nó terminal ambientalmente definido; coloca frente a frente a tese da prudência (licenciamento integral prévio) e a tese da continuidade (licença parcial e contratos em curso); foi processada – corretamente – no foro onde se materializa o dano; e resultou, em grau recursal, na fixação da competência em Ilhéus e na denegação da tutela de urgência de paralisação, sem prejuízo do escrutínio subsequente do licenciamento. Ao dialogar com os casos anteriores, a ACP confirma a tese central do seu capítulo: o passivo judicial da FIOL é multifacetado, e sua mensuração e gestão exigem combinar análise de microconflitos (patrimoniais e contratuais) com a anatomia dos macroconflitos (ambientais, territoriais e fiscais). Em todos eles, a variável-chave é a força do devido processo legal material e procedimental – transparência, participação, prova robusta e decisões coerentes com a ecologia do território.

6.3.7 Ação Trabalhista - Processo nº. 0001045-72.2013.5.05.0631

Entre as mais de 427 ações trabalhistas identificadas no mapeamento do passivo judicial vinculado à implementação da Ferrovia de Integração Oeste–Leste (FIOL), o processo nº 0001045-72.2013.5.05.0631, em trâmite na Vara do Trabalho de Brumado-BA, foi selecionado, por meio de sorteio, para compor a amostra destinada à análise qualitativa. O sorteio foi adotado como procedimento metodológico para assegurar a imparcialidade na escolha, garantindo que o caso examinado não fosse fruto de seleção direcionada, mas resultado aleatório representativo do universo total de demandas trabalhistas.

O nome do reclamante foi substituído por “A. F.”, o caso possui características particularmente relevantes para o presente estudo por envolver um trabalhador de alta qualificação técnica, com formação superior e experiência consolidada na área de atuação. “A. F.” ocupava uma função de responsabilidade, exigente em termos de conhecimento e tomada de decisão, o que, em tese, lhe conferia um diferencial de poder de barganha em relação a outros empregados do empreendimento. Além disso, pela sua formação jurídica e vivência anterior em ambientes corporativos, detinha plena consciência de seus direitos e do arcabouço normativo que os ampara. No entanto, o exame das peças processuais e das provas produzidas revela que, mesmo reunindo essas condições, o reclamante foi submetido a práticas que violaram direitos trabalhistas básicos, sendo compelido a recorrer ao Judiciário para obter reparação. Tal constatação suscita um questionamento central: se um profissional qualificado e informado precisou judicializar para garantir direitos fundamentais, o que dizer da massa de trabalhadores e trabalhadoras menos instruídos, com vínculos precários e com maior dificuldade de acesso à justiça?

A petição inicial, elaborada por advogado regularmente constituído, apresentou um rol minucioso de pedidos. Entre as principais alegações, destacam-se: a) não pagamento integral de horas extras efetivamente trabalhadas, com habitualidade e extrapolação do limite legal; b) supressão parcial de intervalos intrajornada, em afronta ao art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e à Norma Regulamentadora nº 17, que estabelece parâmetros de ergonomia; c)

inadimplemento de verbas rescisórias na forma prevista pelo art. 477 da CLT; e d) descumprimento de normas de saúde e segurança, especialmente relacionadas ao fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) adequados para um ambiente de trabalho seguro.

Segundo o relato inicial, a jornada de “A. F.” frequentemente se estendia além de 10 horas diárias, alcançando por vezes 12 horas, sem que houvesse banco de horas formal ou compensação proporcional. Em razão do isolamento geográfico dos canteiros de obras da FIOL, localizados em áreas de difícil acesso, a permanência no local era exigida de forma contínua, e a concessão de intervalos se mostrava rarefeita. O reclamante descreveu ainda situações em que a pressão para cumprimento de cronogramas estratégicos levou a jornadas consecutivas sem repouso semanal remunerado no prazo legal, em evidente violação ao art. 67 da CLT.

A defesa da empresa, integrante do consórcio responsável pela execução do trecho específico da FIOL em que o reclamante laborou, negou todas as acusações. Alegou que o regime de jornada estava de acordo com instrumentos normativos aplicáveis e que eventuais prorrogações eram compensadas ou remuneradas na folha de pagamento. Argumentou, ainda, que parte das atividades descritas como “extraordinárias” integrava as atribuições normais do cargo, estando, portanto, já remuneradas pelo salário base ajustado. Sustentou que a concessão de intervalos foi devidamente registrada e que os EPIs foram fornecidos e substituídos periodicamente, com termos de entrega assinados pelo trabalhador.

Durante a fase de instrução, a produção de prova testemunhal assumiu papel crucial. Testemunhas arroladas pelo reclamante, também empregados do empreendimento, confirmaram que a extensão da jornada e a supressão de intervalos eram práticas recorrentes, especialmente nas etapas mais críticas da obra, quando havia pressão para cumprir metas físicas impostas pelo cronograma da FIOL. Ressaltaram que o isolamento geográfico dificultava a fiscalização efetiva por órgãos públicos, criando condições para a flexibilização indevida de normas trabalhistas. Testemunhas da empresa apresentaram versão distinta, afirmando que a rotina de trabalho respeitava a legislação e que as horas extras não eram habituais.

O conjunto probatório incluiu documentos como cartões de ponto, contracheques, termos de entrega de EPIs e comunicações internas. O juiz do trabalho, ao analisar as marcações de jornada, verificou inconsistências entre os registros e a prova testemunhal, o que o levou a relativizar a fidedignidade dos controles apresentados pela ré. Reconheceu, assim, a existência de labor extraordinário habitual não quitado na integralidade, bem como a supressão parcial de intervalos intrajornada, determinando o pagamento de horas extras acrescidas do adicional legal e reflexos em férias, 13º salário, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e repouso semanal remunerado.

Na sentença, o magistrado também acolheu o pedido de pagamento das verbas rescisórias pendentes, acrescidas da multa prevista no art. 477, §8º, da CLT, diante do atraso injustificado. Por outro lado, rejeitou o pleito de indenização por danos morais, entendendo que, embora houvesse irregularidades, estas não configuraram, no caso concreto, lesão de natureza extrapatrimonial. O tempo total de tramitação do processo em primeira instância, desde o ajuizamento até a sentença, foi de cerca de dois anos, com audiências, perícia e diversas manifestações das partes.

Do ponto de vista acadêmico, este caso permite avançar na compreensão da vulnerabilidade estrutural dos trabalhadores envolvidos na FIOL. O fato de um empregado altamente qualificado ter enfrentado resistência sistemática para ver reconhecidos direitos básicos indica que a dificuldade não reside apenas na ausência de conhecimento jurídico ou na limitação de recursos individuais, mas também na existência de barreiras institucionais e econômicas que permeiam o processo de implementação de grandes obras. Essas barreiras incluem a assimetria de forças entre empregador e empregado, a dispersão geográfica dos canteiros, o uso intensivo de força de trabalho terceirizada e a pressão por prazos exíguos para a conclusão das etapas.

A jurisprudência consolidada do Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconhece que a supressão parcial de intervalos intrajornada gera direito ao pagamento integral do período como hora extra, com adicional legal e reflexos. A Orientação Jurisprudencial nº 307 da SDI-1 do TST reforça que a não concessão do intervalo mínimo para repouso e alimentação enseja o pagamento de todo o período correspondente, não apenas do tempo suprimido. Esse entendimento foi

corretamente aplicado no caso em exame, evidenciando que, apesar da clareza normativa, ainda há resistência empresarial em cumpri-la, mesmo diante de empregados capazes de reivindicar judicialmente seus direitos.

A literatura especializada (Delgado, 2018; Nascimento, 2020) aponta que, em obras de grande porte, especialmente em setores como mineração, petróleo e infraestrutura ferroviária, a intensificação da jornada e a flexibilização de direitos ocorrem de forma mais acentuada em função da lógica produtiva contínua e da necessidade de maximizar a utilização de equipamentos e força de trabalho. A FIOL, por sua magnitude e relevância estratégica, não foge a esse padrão. O caso de “A. F.” insere-se nesse contexto como exemplo concreto de que a violação de direitos não se limita a trabalhadores de base, alcançando inclusive aqueles em posições mais qualificadas.

Outro aspecto relevante é a questão do acesso à justiça. Ainda que o trabalhador tenha tido condições de ajuizar a ação, o trâmite foi relativamente longo e a reparação parcial. Para muitos empregados com vínculos precários, baixos salários e pouca escolaridade, a perspectiva de enfrentar um litígio dessa natureza, com incerteza de resultado e tempo de duração considerável, constitui barreira significativa à judicialização. Assim, o passivo trabalhista da FIOL pode ser ainda maior do que o registrado nos tribunais, pois há um contingente invisível de violações que não chegam a ser formalmente processadas.

Ao final, o caso de “A. F.” cumpre papel duplo nesta pesquisa: documenta uma violação concreta de direitos trabalhistas no contexto da FIOL e serve de lente para compreender o cenário mais amplo de precarização e vulnerabilidade que permeia a obra. Ele evidencia que, mesmo para aqueles com mais recursos e conhecimento, o caminho para a efetivação de direitos é permeado de obstáculos, o que amplia a importância de políticas preventivas, fiscalização efetiva e fortalecimento de canais extrajudiciais de solução de conflitos.

Mesmo representando uma pequena amostra do passivo jurídico, a análise dos sete casos selecionados e analisados, por envolver situações distintas de litígios, corrobora o entendimento de que a implantação da FIOL produziu impactos ambientais, sociais, econômicos, culturais e políticos, sobretudo, para as populações mais vulneráveis como as quilombolas e as ribeirinhas. Para estas, as

desapropriações não significaram apenas a perda da terra, mas a perda de um modo de vida que garantiam a reprodução camponesa.

PRELÚDIO LITERÁRIO

“Na beira da estrada nova / Eu vi um resto de sonho no ar…”
(Oswaldo Montenegro, **Estrada Nova**, 1980)



Fonte: OLIVEIRA, Caio C. de., Acervo pessoal, 2023.

O canteiro abandonado se assemelha a uma promessa interrompida, um silêncio que ressoa mais intensamente do que o barulho dos trilhos. A fotografia revela o esqueleto de um futuro que não se concretizou, onde o ferro e o mato competem por espaço no tempo. Na canção de Oswaldo Montenegro, a “estrada nova” é uma miragem: uma tentativa de recomeçar que se mescla ao pó das ruínas. É nesse intervalo, entre o que foi sonhado e o que foi esquecido, que se desenrola o drama da ferrovia. O trem que não passou deixa sua ausência impressa, e o viajante aprende que até os caminhos mais firmes podem se desvanecer. No entanto, a estrada — mesmo nova e inacabada — carrega dentro de si a esperança de que, um dia, volte a vibrar, retomando o destino que ficou suspenso. Dessa forma, o abandono se transforma também em um convite: contemplar a ruína e dela extrair a centelha de um futuro.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise que se desenvolveu ao longo desta tese permitiu evidenciar, de forma inequívoca, que a FIOL não é apenas uma obra de engenharia, mas um fenômeno jurídico-territorial que sintetiza as contradições estruturais do desenvolvimento brasileiro, ao mesmo tempo em que revela os limites institucionais e sociais que permeiam a implementação de grandes empreendimentos de infraestrutura no país. A hipótese central, segundo a qual a implantação da FIOL gera um passivo jurídico territorialmente concentrado, caracterizado por litígios de desapropriação, posse e impacto ambiental, revelando falhas de transparência e de governança pública que limitam o acesso efetivo à justiça das populações atingida foi confirmada pela análise da articulação entre os aportes teóricos, os marcos jurídicos, o processo histórico da política ferroviária brasileira, os desdobramentos socioterritoriais com a implantação da FIOL e as narrativas dos sujeitos de pesquisa.

As expressões sócioterritoriais e o passivo jurídico gerados com a implantação da FIOL, deixam entrever que a política ferroviária brasileira ainda opera entre promessas desenvolvimentistas e práticas excludentes, entre projetos que anunciam modernidade e trajetórias que reproduzem vulnerabilidades, entre políticas públicas que se pretendem estruturantes e uma realidade profundamente desigual em termos de acesso a direitos, transparência e justiça.

Ao retomar a história ferroviária brasileira, observou-se que a ferrovia nunca foi neutra e que sempre esteve relacionada a projetos e disputas políticas, a interesses econômicos e transformações territoriais que nem sempre beneficiaram de forma equânime a população. Desde o século XIX, com sua implantação vinculada ao escoamento de *commodities* e dependente de capitais externos, até os ciclos de modernização do século XX, marcados por descontinuidades, sucateamento e abandono, o país não conseguiu consolidar um modelo sustentável e contínuo de política ferroviária. A retomada do modal no século XXI, personificada na FIOL, não alterou substancialmente esse padrão. Ao contrário, a ferrovia baiana reproduz, em grande medida, a histórica ausência de planejamento integrado, os sucessivos entraves burocráticos, a fragmentação institucional e a oscilação entre avanços e paralisações que caracterizam a política ferroviária nacional.

Nesse sentido, o passado não é simples pano de fundo, mas componente ativo que estrutura, condiciona e explica as dificuldades enfrentadas pela obra no presente.

Entender esse passado foi fundamental para compreender a produção dos conflitos contemporâneos, que não emergem no vazio, mas se inscrevem em um campo histórico marcado por assimetrias estruturais, dependências econômicas e fragilidades regulatórias. Ao aproximar a lente da análise territorial, a tese demonstrou que a FIOL não atravessa apenas a geomorfologia, mas modos de vida. Cada deslocamento, cada corte no solo, cada ponte ou túnel tem impacto direto sobre comunidades, práticas tradicionais, memórias, identidades, trajetórias produtivas e vínculos afetivos que os processos indenizatórios jamais conseguirão compensar.

A concepção de território como construção social permitiu revelar que a ferrovia produz desterritorializações que vão muito além do deslocamento físico de famílias ou da alteração de propriedades. Afeta o uso da terra, redefine fronteiras simbólicas, altera dinâmicas econômicas locais, cria novas áreas de circulação e isolamento e gera incertezas que desestabilizam a reprodução material e imaterial das populações atingidas. Em resposta, comunidades reconstroem suas estratégias de permanência, reorganizam laços comunitários, fortalecem identidades coletivas e acionam instrumentos jurídicos e políticos para defender seus direitos. Esses processos de reterritorialização não são homogêneos: variam conforme a história, a organização social, as trajetórias produtivas, o grau de vulnerabilidade e a capacidade de mobilização de cada comunidade. O que se vê, portanto, é a ferrovia como agente ativo de transformação territorial, cujos efeitos são múltiplos e desiguais, afetando de maneira mais intensa aqueles que, historicamente, foram marginalizados pelo Estado e pelas políticas de infraestrutura.

Do ponto de vista jurídico, a obra mobilizou diversos ramos do direito, resultando em um quadro complexo de litígios, demandas administrativas, controvérsias ambientais e disputas fundiárias. O direito econômico, embora seja frequentemente convocado para justificar grandes obras por meio de argumentos de eficiência, produtividade e integração logística, não é suficiente para lidar com as tensões que emergem quando o desenvolvimento se realiza em territórios socialmente vulneráveis. A racionalidade econômica, quando isolada, tende a desconsiderar as dimensões humanas, sociais, culturais e ambientais que compõem o território vivido. A obra demonstrou também que, embora o Brasil possua um arcabouço ambiental avançado, com instrumentos legais de proteção, prevenção e compensação, ainda há um descompasso significativo entre norma e prática.

A insuficiência de mecanismos preventivos, a incompletude de licenças, as lacunas informacionais, os processos parcelares e a baixa integração entre órgãos ambientais e demais instituições reforçam a fragilidade da governança ambiental. Em muitos momentos, a FIOL avançou sob incertezas jurídico-ambientais que se

transformaram, posteriormente, em litígios e conflitos acumulados. O garantismo jurídico, ao estabelecer fundamentos para a proteção dos direitos fundamentais, aparece como alternativa possível para reequilibrar as relações entre Estado, mercado e populações atingidas. Contudo, a tese evidenciou que a simples existência de princípios protetivos não garante sua efetividade.

O sistema de justiça, marcado por assimetrias territoriais, sobrecargas estruturais e deficiências na capilaridade institucional, não consegue responder de maneira tempestiva, igualitária e substantiva às demandas das populações impactadas. Ao analisar o acesso à justiça, destacou-se que muitos atingidos conseguem acessar o Judiciário, mas não alcançam a justiça. Persistem barreiras geográficas, econômicas, informacionais e institucionais que limitam a capacidade das comunidades de reivindicar seus direitos. A falta de defensorias fortalecidas em municípios menores, a ausência de mecanismos de mediação comunitária, o distanciamento entre instituições e populações vulnerabilizadas e a lentidão processual reforçam a fragilidade do Estado em contextos de alta complexidade territorial como o da FIOL.

No âmbito empírico, o levantamento extenso de certidões, processos judiciais e extrajudiciais, mapas de litígios e estruturas institucionais revelou uma realidade marcada pela dispersão informacional, pela sobreposição de competências e pela ausência de protocolos de acompanhamento da obra. Essa produção de dados permitiu identificar tendências claras: a maior incidência de litígios em municípios com menor estrutura institucional, a diversidade dos tipos de conflitos gerados pelo empreendimento, a concentração de disputas ambientais e fundiárias em áreas de maior vulnerabilidade socioambiental e a insuficiência de coordenação entre os órgãos responsáveis pela implementação e fiscalização da obra.

Ao sistematizar esse conjunto empírico, foi possível revelar o caráter difuso, contínuo e acumulativo do passivo jurídico da FIOL, que não se limita a casos isolados, mas compõe uma teia complexa de relações entre Estado, empresas, órgãos reguladores, comunidades e sistema de justiça. Outro achado fundamental foi a constatação de que a FIOL opera sob significativa opacidade institucional. A metáfora do “trem fantasma” mostrou-se particularmente adequada para sintetizar o grau de incerteza que permeia a obra. Em relatórios oficiais, pronunciamentos públicos e documentos institucionais, a ferrovia é frequentemente descrita como “quase concluída”, “em fase final” ou “com 80% executados”, mas a análise sistêmica das fontes revela que não existe precisão sobre o estágio real de execução, tampouco clareza sobre fontes de financiamento complementares, cronogramas efetivos, responsáveis por captação de recursos ou condições necessárias para finalização dos trechos. Essa opacidade não é mero problema

de comunicação institucional; ela compromete a credibilidade pública, dificulta o controle social, alimenta insegurança jurídica e aumenta o risco de perpetuação de desigualdades, pois impede que populações atingidas tenham informações claras sobre seus direitos, sobre o andamento do empreendimento e sobre os caminhos administrativos possíveis para reivindicações e acompanhamentos. Essa falta de transparência, aliada às fragilidades estruturais já evidenciadas, aprofunda desigualdades e compromete a própria noção de planejamento público.

Grandes obras dependem de previsibilidade, coordenação entre instituições, segurança jurídica e informação acessível para a sociedade. Quando esses elementos não são plenamente assegurados, abre-se espaço para sucessivos atrasos, para aumento do passivo financeiro, para conflitos institucionais e para insegurança dos grupos locais. A FIOL, ao longo dos anos, tornou-se terreno fértil para a circulação de versões contraditórias, números divergentes e cronogramas irrealizáveis, revelando não apenas falhas administrativas, mas um padrão mais profundo de ausência de governança integrada. Esse descompasso entre discurso e realidade tende a produzir frustrações sociais, desalinhamentos políticos e conflitos de interpretação que se manifestam tanto no sistema de justiça quanto nas relações cotidianas das comunidades atingidas.

Ao longo da tese, evidenciou-se que os conflitos associados à FIOL não são frutos de improviso ou exceção, mas expressão de dinâmicas estruturais que caracterizam a forma como o Estado brasileiro historicamente concebe e executa grandes projetos. A literatura elaborada sobre obras de grande porte no país (hidrelétricas, minerodutos, ferrovias, portos, rodovias, etc) demonstra que há um padrão reiterado de implementação marcado pela ausência de consulta prévia, pela insuficiência de participação social, pela fragilidade dos processos de licenciamento, pela incompletude dos estudos de impacto e pela dificuldade em estabelecer mecanismos efetivos de compensação e mitigação. A FIOL confirma esse padrão, reproduzindo a mesma lógica de adensamento de passivos, de insegurança jurídica e de invisibilização dos sujeitos territoriais.

Assim, a ferrovia não é exceção, mas parte de uma engrenagem mais ampla que articula Estado, mercado e território de forma assimétrica e desigual. Ao sistematizar os litígios distribuídos ao longo do traçado, ficou evidente que a vulnerabilidade territorial está diretamente relacionada à capacidade de resposta institucional. Municípios com menor número de varas judiciais, com menor presença de cartórios, com menor estrutura administrativa ou com carências históricas em serviços essenciais tendem a apresentar maior acúmulo de conflitos, maior morosidade no trâmite processual e maior sensação de abandono por parte das populações atingidas. Por outro lado, municípios com estruturas mais robustas conseguem lidar melhor com as demandas geradas pela obra, mas isso não

elimina, apenas redistribui, as tensões inerentes ao empreendimento. Portanto, o acesso à justiça torna-se, na prática, um marcador territorial, condicionando a forma como os direitos são acionados, reconhecidos e efetivados.

Essa desigualdade territorial no acesso à justiça reafirma a necessidade de compreender que uma obra linear, como a FIOL, atravessa municípios muito distintos entre si e essa diversidade institucional exige políticas diferenciadas, capazes de lidar com as peculiaridades de cada território. Não é possível tratar igualmente contextos tão desiguais. Municípios pequenos, com baixa densidade populacional e reduzida presença do Estado, enfrentam enormes dificuldades para responder às transformações trazidas pela ferrovia. A chegada da obra, nesses contextos, não representa apenas um grande empreendimento, mas uma profunda quebra de expectativas, de rotinas e de relações sociais.

A falta de assessoramento jurídico adequado, a ausência de defensorias estruturadas, a carência de informações acessíveis e a distância física entre instituições e cidadãos tornam ainda mais complexos os desafios enfrentados. Por outro lado, municípios mais estruturados vivenciam tensões de outra natureza: sobrecarga do sistema de justiça, fragmentação de informações entre diferentes órgãos e pressão por respostas rápidas diante da intensa circulação de pessoas, bens e interesses econômicos. A partir desse cenário, torna-se impossível dissociar a FIOL da discussão sobre justiça territorial.

A ferrovia não está implantada sobre um vazio social ou institucional; ao contrário, ela atravessa territórios densamente carregados de história, de culturas e de desigualdades acumuladas ao longo de décadas. Por isso, qualquer análise sobre seus impactos deve necessariamente reconhecer que o território é elemento estruturante, não variável secundária. A tese demonstrou que é no território que se materializam as promessas e os conflitos, os discursos e as contradições, os planos e as falhas, as oportunidades e as ameaças. É no território que o Estado se mostra presença ou ausência; é no território que direitos se efetivam ou se frustram; é no território que a ferrovia se torna símbolo de desenvolvimento ou de desigualdade. Esse entendimento levou à construção de propostas que buscam enfrentar tais desafios de maneira sistêmica.

Em vez de apontar soluções pontuais e fragmentadas, a pesquisa conclui que é necessária uma mudança de paradigma na forma como obras de grande porte são planejadas e executadas. Essa mudança passa pelo fortalecimento da governança territorial, entendida como articulação entre diferentes escalas de poder, integração de políticas públicas e inclusão efetiva de sujeitos territoriais nos processos de decisão. Governança territorial, nesse contexto, não é mera cooperação entre órgãos, mas construção de espaços reais de participação, nos quais as populações afetadas tenham

voz e influência no curso da obra. Além disso, a tese aponta que a transparência deve ser tratada como elemento essencial da governança.

Transparência não é apenas disponibilizar documentos na internet; é assegurar que informações relevantes sejam claras, acessíveis, atualizadas e compreensíveis para a população. No caso da FIOL, essa dimensão foi negligenciada, resultando em versões contraditórias sobre o avanço físico da obra e sobre seu cronograma. A criação de mecanismos de acompanhamento contínuo, com portais públicos integrados, dados abertos e equipes técnicas responsáveis pela atualização periódica das informações, seria passo fundamental para romper com o ciclo de opacidade que marca a implementação do empreendimento.

Outro aspecto fundamental diz respeito à gestão de conflitos. A tese evidenciou que a maior parte dos litígios relacionados à FIOL poderia ter sido evitada ou mitigada se houvesse mecanismos institucionais mais robustos de mediação e prevenção. Conflitos fundiários, por exemplo, tendem a se intensificar quando o Estado falha em realizar diagnósticos prévios, quando não há clareza sobre indenizações, quando os critérios de avaliação de bens não são transparentes e quando as comunidades não são informadas claramente sobre seus direitos.

A criação de núcleos de mediação territorial, com atuação itinerante e multidisciplinar, poderia reduzir significativamente a judicialização, além de fortalecer a confiança das populações atingidas nas instituições públicas. A discussão sobre desenvolvimento também se torna central. A FIOL foi amplamente anunciada como obra estratégica para o desenvolvimento regional, capaz de gerar empregos, impulsionar cadeias produtivas e fortalecer a economia baiana. Embora esses benefícios sejam reais e desejáveis, a tese demonstrou que desenvolvimento não pode ser medido apenas em termos macroeconômicos. É necessário considerar quem ganha e quem perde, quais territórios são fortalecidos e quais são fragilizados, quais grupos são incluídos e quais são ignorados.

O desenvolvimento precisa ser pensado em perspectiva territorial e social, articulando crescimento econômico com justiça social, distribuição equitativa de benefícios e proteção de direitos. Nesse sentido, a FIOL revela a contradição central que permeia muitos projetos de infraestrutura no Brasil: a promessa de progresso convive com a produção de desigualdades. Esse paradoxo é reforçado pela persistência de um modelo estatal que privilegia a lógica da eficiência econômica em detrimento da lógica da justiça territorial. A tese demonstra que não é possível falar em desenvolvimento autêntico quando populações vulneráveis são deslocadas sem participação adequada, quando direitos ambientais são relativizados, quando informações são ocultadas, quando o sistema de

justiça é incapaz de atender às demandas e quando o território é tratado como mero suporte físico, e não como produto e condição da vida social.

Outro elemento que se consolidou ao longo da pesquisa foi a necessidade de ampliar a lente analítica para além do território nacional. A FIOL insere-se em um contexto geopolítico mais amplo, conectado a dinâmicas de integração econômica continental e global. Sua potencial articulação com a Rota Bioceânica Atlântico–Pacífico, com o conjunto de iniciativas de cooperação dos BRICS e com projetos de infraestrutura associados à Belt and Road Initiative demonstra que a ferrovia deve ser compreendida não apenas como obra interna, mas como peça em redes logísticas que reconfiguram fluxos de comércio, cadeias produtivas e estratégias de inserção internacional. Essas conexões geopolíticas ampliam o alcance da obra e revelam sua importância estratégica no cenário internacional, tornando ainda mais urgente uma análise que considere os impactos territoriais e sociais de forma integrada às disputas e alianças globais.

Essa ampliação de escala é fundamental porque revela que a FIOL não deve ser compreendida apenas pelos impactos que produz nos municípios que atravessa, mas também pelo papel que desempenha na redefinição das rotas estratégicas do Brasil no cenário internacional. A ferrovia torna-se, nesse sentido, um vetor de disputas geopolíticas e econômicas, sobretudo quando se observa o interesse crescente de blocos internacionais em ampliar sua presença em corredores logísticos latino-americanos. No entanto, para que o país seja capaz de se beneficiar dessas dinâmicas globais, é preciso superar os entraves internos que, historicamente, comprometem seus grandes empreendimentos. No entanto, essa escala de análise da FIOL, embora cada vez mais evidente no curso desta pesquisa, extrapola os limites teóricos e metodológicos definidos nesta tese e, portanto, deve ser alvo de futuras investigações.

Transparência, governança, participação social e proteção dos direitos fundamentais não são obstáculos ao desenvolvimento; ao contrário, são condições indispensáveis para que o desenvolvimento seja sustentável, inclusivo e legitimado socialmente. A tese evidenciou que a ausência dessas condições produz um ciclo de fragilidade institucional que tende a se retroalimentar. Quando falta transparência, aumenta a judicialização; quando aumenta a judicialização, sobrecarrega-se o sistema de justiça; quando o sistema de justiça se sobrecarrega, tornam-se mais lentos os processos; quando os processos se tornam lentos, cresce a percepção de desigualdade e injustiça; quando cresce essa percepção, aumenta a desconfiança das populações atingidas em relação ao Estado; quando aumenta a desconfiança, intensificam-se os conflitos; e quando os conflitos se intensificam, cresce o passivo jurídico e se fragiliza ainda mais a governança institucional.

Trata-se, portanto, de um ciclo vicioso que reproduz desigualdades, amplia tensões e compromete a efetividade das políticas públicas. Para romper esse ciclo, torna-se necessário repensar, profundamente, a forma como o Estado brasileiro concebe e executa obras de grande porte. É imprescindível que as decisões sobre infraestrutura sejam tomadas com base em diagnósticos territoriais consistentes, que considerem não apenas a viabilidade técnica e econômica, mas também a complexidade social e ambiental dos territórios envolvidos. A tese mostrou que, na prática, a FIOL avançou sem que muitas dessas condições estivessem plenamente asseguradas. Em vários trechos, comunidades atingidas foram informadas de maneira tardia, incompleta ou contraditória (muitos ficaram sabendo de sua construção com o rompimento da cerca da propriedade para fincar as estacas para marcar o seu trajeto); em outros, processos fundiários foram conduzidos com critérios pouco claros; em outros ainda, populações vulneráveis enfrentaram dificuldades para acessar dados básicos sobre impactos, indenizações ou procedimentos administrativos.

Além da dimensão informacional, a pesquisa revelou que a fragilidade das instituições locais é um obstáculo significativo para a efetividade dos direitos. Em muitos municípios atravessados pela FIOL, a presença do Estado é mínima, insuficiente para lidar com a complexidade dos conflitos gerados pela obra. A ausência de varas judiciais especializadas, a distância de sedes do Ministério Público e da Defensoria Pública, a carência de cartórios estruturados e a falta de equipes técnicas capazes de acompanhar processos fundiários e ambientais são elementos que se somam e produzem uma realidade na qual o acesso à justiça se torna profundamente desigual. Municípios menores, com baixa capacidade administrativa, acabam suportando grande parte dos impactos negativos, enquanto municípios maiores, com estruturas mais robustas, conseguem administrar melhor as tensões.

Essa desigualdade de capacidades institucionais reforça a necessidade de políticas públicas que considerem a diversidade territorial, evitando a reprodução de modelos homogêneos que ignoram as diferentes condições locais. A investigação empírica permitiu aprofundar esse diagnóstico. Ao analisar as certidões judiciais e extrajudiciais, os processos distribuídos ao longo do traçado da ferrovia e os mapas de litígios, identificaram-se tendências que reforçam a hipótese da tese: os conflitos se concentram principalmente em áreas de maior vulnerabilidade socioambiental, onde as instituições são mais frágeis e a população possui menos recursos para reivindicar seus direitos. Essa concentração não é aleatória; ela reflete padrões estruturais de desigualdade territorial que antecedem a obra, mas que são intensificados por ela. Ao mesmo tempo, demonstrou-se que os conflitos não são apenas locais: eles revelam tensões institucionais mais amplas, que envolvem

órgãos federais, estaduais, empresas contratadas, concessionárias e múltiplas instâncias do sistema de justiça.

Essa multiplicidade de atores torna o cenário ainda mais complexo, demandando instrumentos de coordenação interinstitucional que ainda não existem de forma integrada. A tese demonstra que, embora grande parte dos conflitos seja formalizada juridicamente, muitos permanecem invisíveis, não chegando a se tornar processos ou certidões. Conflitos silenciosos, decorrentes da perda de rotinas produtivas, do aumento do isolamento geográfico, da alteração de dinâmicas locais ou da sensação de insegurança e incerteza, raramente são formalizados ou registrados. Esses conflitos invisíveis, porém, têm impactos profundos sobre a vida das pessoas e sobre a reprodução social de comunidades inteiras.

A invisibilidade desses conflitos reforça a importância de metodologias que articulem dimensões jurídicas, territoriais e socioculturais, capazes de captar nuances e complexidades que escapam aos instrumentos tradicionais de avaliação. Essa dimensão invisível dos conflitos evidencia que o passivo jurídico da FIOL é apenas parte de um passivo mais amplo, que inclui dimensões sociais, ambientais, culturais e simbólicas. O passivo jurídico é mensurável; o passivo social é vivenciado. E ambos se retroalimentam. Ao sistematizar os litígios, a tese revelou uma diversidade de processos que vão desde disputas fundiárias até ações ambientais, passando por demandas administrativas, trabalhistas e relativas a direitos coletivos.

Essa diversidade demonstra que a ferrovia produz impactos em múltiplas dimensões da vida social e institucional, reforçando a necessidade de abordagens mais integradas. Essa abordagem integrada exige que a FIOL seja tratada não apenas como obra de engenharia, mas como objeto político, social, jurídico e geográfico. A pesquisa demonstrou que decisões técnicas nunca são apenas técnicas; são também decisões políticas, que afetam populações, territórios e dinâmicas econômicas. Por isso, insistir na neutralidade da obra é negar a complexidade que a caracteriza.

A FIOL, tal como apresentada no discurso institucional, é frequentemente retratada como símbolo de progresso, de integração logística e de modernidade. No entanto, ao observar seus impactos concretos, evidencia-se que esse discurso oculta a complexidade dos conflitos envolvidos e as desigualdades produzidas. Essa discrepância entre discurso e realidade reforça a importância de mecanismos de controle social. A participação das comunidades atingidas deve ser entendida não como etapa formal, mas como elemento constitutivo da governança. Quando populações atingidas têm oportunidade real de participar dos processos decisórios, conflitos tendem a ser prevenidos, soluções tendem a ser mais adequadas e o empreendimento tende a adquirir maior legitimidade social.

No entanto, o passivo jurídico da FIOL demonstrou que a participação social foi limitada, fragmentada e, em muitos momentos, insuficiente para assegurar a proteção dos direitos das populações atingidas. A falta de canais claros e estáveis de consulta, a ausência de protocolos de escuta e a dificuldade de acesso a informações produziram um ambiente de incerteza que intensificou tensões e fragilidades. Ao abordar essas questões, a tese também apontou a necessidade de fortalecer as instituições responsáveis pela implementação e fiscalização da obra. Órgãos ambientais, agências reguladoras, defensorias públicas, ministérios públicos e prefeituras precisam ser fortalecidos em termos de recursos humanos, tecnológicos e financeiros, de modo a garantir que estejam preparados para lidar com a complexidade das obras de grande porte. A análise dos desdobramentos socioterritoriais da FIOL demonstrou que, quando essas instituições são fracas ou fragmentadas, o empreendimento se torna mais vulnerável a conflitos, opacidades e irregularidades. Portanto, fortalecer as instituições não é apenas recomendação administrativa é medida essencial para proteger direitos e garantir que o desenvolvimento se realize de forma justa e sustentável.

Outro ponto de destaque está na temporalidade dos conflitos, pois grandes obras não produzem impactos apenas durante a fase de construção; seus efeitos se estendem por décadas, influenciando a vida das comunidades de forma duradoura. No caso da FIOL, muitos dessas mudanças ainda não se materializaram plenamente, pois dependem da conclusão da obra, da operação da ferrovia, da instalação de terminais de carga e das dinâmicas econômicas que surgirão a partir de sua operacionalização. Por isso, é fundamental que haja mecanismos de monitoramento contínuo, capazes de acompanhar as mudanças ao longo do tempo. Monitoramento não pode ser evento pontual; deve ser processo permanente, envolvendo instituições, comunidades e sociedade civil.

Essa permanência é fundamental também porque o contexto em que a FIOL se insere é dinâmico, influenciado por transformações políticas, econômicas e ambientais que escapam ao controle das instituições locais. Mudanças nos preços internacionais de *commodities*, crises econômicas, alterações em políticas de investimento, mudanças na composição do governo federal, instabilidades climáticas (todos esses fatores podem influenciar o curso da obra e seus impactos). Assim, a governança da FIOL precisa ser capaz de lidar com incertezas e adaptar-se a mudanças, sem comprometer a proteção dos direitos fundamentais das populações atingidas.

A tese evidenciou que a FIOL é também espelho do Brasil contemporâneo. Ao analisar a obra, analisou-se também o país: suas fragilidades institucionais, suas desigualdades territoriais, suas promessas desenvolvimentistas, sua dificuldade de integrar políticas públicas, sua ausência de planejamento de longo prazo, sua tendência à

opacidade institucional e sua incapacidade de articular crescimento econômico com justiça social. A ferrovia revela um país que ainda não conseguiu consolidar um modelo de desenvolvimento que considere o território como elemento central e que respeite as populações que historicamente carregam os custos sociais das grandes obras. A partir dessa constatação, emergiu a percepção de que analisar a FIOL é, em certo sentido, analisar o próprio modo pelo qual o Brasil lida com seu território, com suas populações e com suas oportunidades.

A ferrovia sintetiza as ambiguidades de um país que, ao mesmo tempo em que busca inserir-se em redes globais de circulação e comércio, permanece preso a dinâmicas internas de fragmentação institucional, desigualdade estrutural e baixa cultura de transparência. Assim como muitas políticas públicas produzidas nas últimas décadas, a FIOL representa a promessa de um futuro que, para se concretizar, exige enfrentar os traços mais profundos da formação socioeconômica brasileira: a histórica colonialidade territorial, a concentração fundiária, a vulnerabilidade das populações tradicionais, a oscilação de prioridades na administração pública, as tensões entre crescimento econômico e proteção socioambiental e a dificuldade em consolidar modelos sustentáveis de governança.

A FIOL não é apenas infraestrutura logística: é instrumento geopolítico, que pode ampliar a autonomia do país em relação a fluxos de exportação e importação, reduzir custos logísticos, integrar cadeias produtivas e reposicionar o Brasil nas dinâmicas globais de comércio. No entanto, para que esse potencial seja plenamente realizado, é preciso que o país resolva seus entraves internos, consolidando governança sólida e instituições transparentes, evitando que a ferrovia se perpetue como promessa não cumprida.

Esse dilema revela que, em última instância, a FIOL é um laboratório para pensar o futuro. A obra convida a refletir sobre o que significa desenvolvimento no século XXI, em um contexto marcado por crises ambientais, instabilidades econômicas e disputas geopolíticas cada vez mais intensas. A ferrovia coloca em debate a necessidade de modelos de infraestrutura que não apenas conectem territórios, mas que também respeitem vidas, culturas, histórias e ecossistemas. Ela evidencia a urgência de integrar justiça social, sustentabilidade ambiental e eficiência econômica (tripé fundamental para qualquer projeto que aspire a ser duradouro e legítimo). Nesse sentido, o caso da FIOL, longe de ser esgotado, oferece um campo fértil para futuras investigações, incluindo estudos comparativos com outros corredores logísticos latino-americanos, análises sobre impactos de megaestruturas em contextos vulneráveis e investigações sobre novas formas de governança territorial orientadas por participação social e direitos humanos. A tese apontou caminhos para transformar esse laboratório em horizonte concreto.

A criação de mecanismos de governança territorial integrada, envolvendo União, estados, municípios, órgãos ambientais, defensorias, ministérios públicos e comunidades atingidas, pode oferecer alternativas reais para mitigar conflitos e fortalecer a confiança institucional. A implementação de protocolos de transparência ativa, com dados abertos, sistemas integrados de monitoramento e canais permanentes de comunicação com a população, reduziria a opacidade histórica que fragilizou a FIOL desde suas primeiras etapas. A adoção de núcleos itinerantes de mediação e justiça territorial permitiria prevenir litígios, responder às demandas de forma mais célere e aproximar o sistema de justiça das populações vulneráveis. Esses mecanismos não exigem rupturas institucionais profundas; exigem, sobretudo, vontade política, capacidade de coordenação e compromisso com o interesse público.

Do mesmo modo, a tese demonstrou que o desenvolvimento territorial não pode prescindir de diagnósticos precoces e de planejamentos de longo prazo. A ausência desses elementos gera impactos cumulativos, que se tornam mais difíceis de resolver com o tempo. A FIOL, ao longo dos anos, acumulou uma série de passivos — jurídicos, ambientais, fundiários e sociais — que poderiam ter sido mitigados ou evitados se houvesse maior rigor na fase inicial do projeto. Essa constatação reafirma a importância de análises prévias robustas, capazes de antecipar riscos, identificar vulnerabilidades e orientar decisões de maneira mais equilibrada e justa.

Essa necessidade de rigor prévio também se aplica à dimensão ambiental. Embora o Brasil possua legislação ambiental avançada, a FIOL evidenciou que o licenciamento ainda enfrenta dificuldades significativas, seja pela pressão política, seja pela insuficiência de equipes técnicas, seja pela sobrecarga dos órgãos ambientais. A implantação da FIOL provou que proteger o meio ambiente não é entrave ao desenvolvimento, mas requisito indispensável para evitar danos irreversíveis e conflitos futuros. Licenciar bem não atrasa a obra; atrasa menos. Licenciar mal é que produz paralisações, judicializações e grandes passivos financeiros.

Ao sistematizar esses elementos, esta tese reforça a necessidade de requalificar o licenciamento ambiental no país, fortalecendo equipes técnicas, aprimorando metodologias e garantindo que a proteção ambiental não seja tratada como obstáculo burocrático, mas como fundamento constitucional para qualquer iniciativa estatal.

Outro ponto que emerge com força é a centralidade das populações atingidas. A FIOL demonstrou que comunidades tradicionais, rurais, quilombolas e ribeirinhas são frequentemente as mais impactadas e as menos ouvidas. A reconstrução das narrativas desses sujeitos mostrou que essas populações enfrentam não apenas perdas materiais, mas também perdas simbólicas, identitárias e culturais, que não podem ser mensuradas

por métricas econômicas. Reconhecer essas dimensões exige incorporar o princípio da consulta prévia, livre e informada como instrumento estruturante em qualquer política de infraestrutura que afete povos e comunidades tradicionais. A consulta, nesse sentido, não é mera formalidade, mas processo de construção de consensos, de reconhecimento de territórios e de afirmação de direitos historicamente negados. A ausência dessa consulta, como ocorreu em vários momentos da implementação da FIOL, compromete a legitimidade da obra e aprofunda desigualdades já existentes.

A tese conclui, portanto, que pensar a FIOL é encarar as contradições do desenvolvimento que se anuncia moderno, mas se ancora em práticas que reproduzem exclusões seculares. É reconhecer que infraestrutura não se resume a trilhos, máquinas e cronogramas; é reconhecer que infraestrutura é também vida, memória, território, cultura e justiça. É admitir que não há verdadeira modernidade quando o Estado falha em proteger direitos e quando grandes empreendimentos avançam sobre populações vulneráveis sem mecanismos adequados de diálogo, prevenção e reparação. É compreender, finalmente, que não haverá desenvolvimento sustentável, justo e democrático enquanto o país não for capaz de integrar crescimento econômico com justiça territorial.

A FIOL, em sua complexidade, oferece uma oportunidade (talvez única) de aprender com o passado para construir futuro mais justo, sustentável e democrático. A obra que, tantas vezes, operou como “trem fantasma”, pode finalmente tornar-se trilho concreto de um país capaz de conciliar desenvolvimento com justiça, eficiência com participação, economia com direitos e infraestrutura com humanidade.

REFERÊNCIAS

ABBAGNANO, Nicola. *Dicionário de Filosofia*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária. *Relatório Anual 2022*. São Paulo, 2022. Disponível em: https://abifer.org.br/. Acesso em: 18 ago. 2025.

ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária. *Relatórios anuais de produção de locomotivas e vagões (1980–1995)*. São Paulo, 1996. Disponível em: https://abifer.org.br/. Acesso em: 18 ago. 2025.

ACADÊMICO 24h. Plataforma Acadêmico 24h: suporte a pesquisadores. 2024. Disponível em: https://academico24h.com. Acesso em: 18 ago. 2025.

ALMEIDA, Miriam Cléa Coelho. *Memória, trabalho e território: o processo de trabalho na construção civil na cidade de Vitória da Conquista – Bahia*. 2017. Tese (Doutorado em Memória Linguagem e Sociedade) - Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2017.

ALMEIDA, Miriam Cléa Coelho; SOUZA, Suzane Tosta; SANTANA, Mário Rubem Costa. O traçado da ferrovia de integração oeste-leste (FIOL) e os impactos sócio-espaciais no município de Tanhaçú-BA. *ANAIS do VIII Encontro Baiano de Geografia e X Semana de Geografia da UESB*. Agosto de 2011. ISSN 2179-4774.

ALMEIDA, Miriam Cléa Coelho; MENEZES, Sônia de Souza Mendonça. Território e memórias do trabalho: a produção agrícola nas margens do Rio de Contas no distrito de Suçuarana - Tanhaçú – Bahia. In.: Revista Nera. Presidente Prudente, v. 24, n. 56, pp.51-71 Jan.-Abr./2021 ISSN: 1806-6755. Disponível em: file:///D:/Downloads/ecoca,+6_FINAL.pdf. Acesso em: 10 ago. 2025.

ALVES, Ronaldo Cardoso. *Aprender história com sentido para a vida: consciência histórica em estudantes brasileiros e portugueses*. 2011. Tese (Doutorado em Educação) — Faculdade de Educação, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/48/48134/tde-05072011-150223/. Acesso em: 18 ago. 2025.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Estudos técnicos da concessão da FIOL I*. Brasília, 2021. Disponível em: https://www.gov.br/antt/. Acesso em: 18 ago. 2025.

ANTUNES, Paulo de B. *Direito ambiental*. 8. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2001.

ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, De Paranhos. Prefácio. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA; CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA. *I*

centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE/CNG, 1954.

AOKI, P. *Genética e sociedade: ciência, ética e políticas públicas*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

APPADURAI, A. *Modernity at large: cultural dimensions of globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996. Disponível em: https://archive.org/details/modernityatlarge0000appa. Acesso em: 18 ago. 2025.

AQUINO, L. F. *Conflito e sociedade: uma análise sociojurídica*. São Paulo: Atlas, 2020.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Direito administrativo econômico*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. *Certidões de Concorrência Pública – Municípios ao longo da FIOL*. Requerente: Caio Coêlho de Oliveira Salvador, BA, maio 2024. Documentos diversos: Aiquara_Itagibá; Aracatu_Brumado; Aurelino Leal; Barra da Estiva; Barreiras; Bom Jesus da Lapa_Serra do Ramalho; Caetité_Lagoa Real; Coribe_Jaborandi; Correntina; Extrajudicial_Tanhaçu. Disponível em: https://portalcertidoes.tjba.jus.br/#/extrajudicial. Acesso em: 12 ago. 2025.

BAHIA MINERAÇÃO S.A. – BAMIN. *Relatório de Sustentabilidade 2022.* Bahia Mineração, 2023. Disponível em: https://www.bamin.com.br/RAS2022/. Acesso em: 29 nov. 2025.

BANCO MUNDIAL. *Relatório sobre custos logísticos no Brasil*. Washington, 2019. Disponível em: https://www.worldbank.org/. Acesso em: 18 ago. 2025.

BARBOSA, Adoniran. *Trem das Onze*. Intérprete: Adoniran Barbosa. São Paulo: Copacabana Discos, 1964.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2011.

BAUMAN, Z. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

BAUMAN, Z. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BECK, U. *Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade*. São Paulo: Editora 34, 2011.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1976. Disponível em: https://www.trilhosdorio.com.br/aftr_wp/biblioteca-digital-aftr/. Acesso em: 18 ago. 2025.

BERCOVICI, G. *Soberania e Constituição*. São Paulo: Quartier Latin, 2011.

BOBBIO, Norberto. *Teoria do ordenamento jurídico*. 12. ed. Brasília: Editora UnB, 2004.

BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BOBBIO, Norberto. *Teoria geral da política*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016.

BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 9 ago. 1943.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 1ª Região**.** *Acórdão no processo n. 0001101-15.2011.4.01.3301*. Documento id 2179830915. Ilhéus/BA, 2025. p. 3. Disponível em: https://processual.trf1.jus.br. Acesso em: 12 ago. 2025.BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953. - (Acórdão, 2025, p. 3, doc. id 2179830915)

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. *Código Penal*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 31 dez. 1940.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 1941.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

BRASIL. Justiça do Trabalho (5. Região). Vara do Trabalho de Ilhéus. *Ação Civil Pública Cível nº 0000567-83.2014.5.05.0581*. Autor: Ministério Público do Trabalho. Réu: Consórcio Integração Ilhéus e outros. Ilhéus, BA, 2014. Disponível em: https://pje.trt5.jus.br. Acesso em: 12 ago. 2025.

BRASIL. *Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais*. Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 ago. 2018.

BRASIL. Lei nº 1.060, de 5 de fevereiro de 1950. Concede assistência judiciária aos necessitados. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 fev. 1950.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2002.

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. *Código de Processo Civil*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 17 mar. 2015.

BRASIL. *Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018*. Dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 ago. 2018.

BRASIL. *Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018*. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.

BRASIL. *Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962*. Dispõe sobre desapropriação por interesse social.

BRASIL. *Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962*. Dispõe sobre desapropriação por interesse social. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 set. 1962.

BRASIL. *Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995*. Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 set. 1995.

BRASIL. *Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996*. Dispõe sobre a arbitragem. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1996.

BRASIL. *Superior Tribunal de Justiça*. Súmula nº 70. Brasília, DF, 1992.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário nº 298.616*. Relator: Min. Carlos Velloso. DJ, Brasília, DF, 30 abr. 2004.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 466.343/SP. Relator: Min. Cezar Peluso. Julgado em 03 dez. 2008.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula nº 618. Brasília, DF, 1984.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Orientação Jurisprudencial nº 307 da SDI-1. *Intervalo intrajornada. Não concessão ou concessão parcial. Pagamento total do período*. Disponível em: https://jurisprudencia.tst.jus.br. Acesso em: 15 ago. 2025.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula nº 437. *Intervalo intrajornada para repouso e alimentação*. Disponível em: https://jurisprudencia.tst.jus.br. Acesso em: 15 ago. 2025.

BRAUDEL, Fernand. *La dynamique du capitalisme*. Paris: Arthaud, 1986.

CANOTILHO, J. J. G. *Direito constitucional e teoria da constituição*. 7. ed. Coimbra: Almedina, 1998.

CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1988.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. Disponível em: https://archive.org/details/CASTELLSManuel.ASociedadeEmRedeVol.I1 . Acesso em: 18 ago. 2025.

CASTELLS, M. *Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CNJ - Conselho Nacional de Justiça. *Justiça em números 2024*. Brasília: CNJ, 2024. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2025/04/justica-em-numeros-2024.pdf\>
. Acesso em: 29 nov. 2025.

CNJ - CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA *Justiça em números 2024: ano-base 2023*. Brasília: CNJ, 2024. Disponível em: https://www.cnj.jus.br. Acesso em: 17 ago. 2025.

CNT – Confederação Nacional do Transporte. *Anuário do transporte ferroviário de cargas 2020*. Brasília, 2020. Disponível em: https://cnt.org.br/. Acesso em: 18 ago. 2025.

COASE, R. H. *The problem of social cost*. *Journal of Law and Economics*, v. 3, n. 1, p. 1-44, 1960. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/724810. Acesso em: 18 ago. 2025.

COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

COMPARATO, Fábio Konder. *Ensaios e pareceres de direito empresarial*. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

COPETTI NETO, A. C. *Garantismo, democracia e direitos fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2016.

COPETTI NETO, A. C.; VIEIRA, J. *Garantismo e jurisdição constitucional*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2017.

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS. Assembleia Geral das Nações Unidas, 1948.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*. v. 1. Rio de Janeiro: Editora 34, 1987.

DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 18. ed. São Paulo: LTr, 2018.

DERANI, C. *Direito ambiental econômico*. São Paulo: Max Limonad, 1997.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 33. ed. São Paulo: Atlas, 2020.

DWORKIN, Ronald. *Levando os direitos a sério*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

DWORKIN, Ronald. *O império do direito*. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

EPSTEIN, Lee; KING, Gary. *Pesquisa empírica em direito: as regras de inferência*. São Paulo: RT, 2013.

ESPÍNDOLA, Ângela Araújo da Silveira. *Direito e literatura: a palavra e a espada*. São Paulo: Atlas, 2018.

ESPÍNDOLA, Ângela Araújo da Silveira. Justiça e literatura: uma abordagem hermenêutica. *Revista de Direito*, Florianópolis, v. 13, n. 2, p. 599-612, 2011.

FAGNER, Raimundo. *O Último Trem*. Intérprete: Raimundo Fagner. Rio de Janeiro: CBS Records, 1982.

FERRAJOLI, L. *Direito e razão: teoria do garantismo penal*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

FERRAJOLI, L. *Poderes selvagens: a crise da democracia constitucional*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

FERRAJOLI, L. *Principia iuris: teoria del diritto e della democrazia*. Roma-Bari: Laterza, 2007.

FERRAJOLI, Luigi. *Principia Iuris: teoria del diritto e della democrazia*. 2. ed. Roma-Bari: Laterza, 2009.

FERRAROTTI, Franco. *História e histórias de vida: o método biográfico nas Ciências Sociais*. Trad. Carlos Eduardo Galvão Braga; Maria da Conceição Passeggi. Natal: EDUFRN, 2014.

FIORILLO, C. A. P. *Curso de direito ambiental brasileiro*. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

FOUCAULT, Michel. *A verdade e as formas jurídicas*. Rio de Janeiro: NAU, 2002.

FREITAS, J. *Sustentabilidade: direito ao futuro*. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019.

FRIEDMANN, J. *The world city hypothesis*. *Development and Change*, v. 17, n. 1, p. 69–83, 1986.

GICO JÚNIOR, Ivo Teixeira**.** A tragédia do Judiciário. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, n. 267, p. 163–198, set./dez. 2014. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/46462. Acesso em: 29 nov. 2025.

GOVERNO DO BRASIL. *Brasil e China assinam memorando para produção de estudos sobre sistema de transporte integrado no país*. Ministério do Planejamento e Orçamento, 07 jul. 2025. Disponível em: https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2025/julho/brasil-e-china-assinam-memorando-para-producao-de-estudos-sobre-sistema-de-transporte-integrado-no-pais. Acesso em: 19 ago. 2025.

GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988: interpretação e crítica*. 8. ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

GRAU, E. R. *A ordem econômica na Constituição de 1988.* 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

HABERMAS, Jürgen. *A inclusão do outro*. São Paulo: Loyola, 2003.

HABERMAS, Jürgen. *Direito e democracia: entre facticidade e validade*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997.

HAESBAERT, Rogério. *O mito da (des)territorialização.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2006.

HARVEY, D. *Spaces of hope*. Berkeley: University of California Press, 2001.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1996.

HARVEY, David. *Justice, nature and the geography of difference*. Oxford: Blackwell, 1996.

HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. *Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development*. London: Verso, 2006.

HELLINGER, Bert. *Ordens do amor: um guia para o trabalho com constelações familiares*. São Paulo: Cultrix, 2007.

HIGINO, Laura. *A pesquisa empírica em direito e sua aplicação na análise de sites da internet*. Belo Horizonte: Arraes, 2020.

HOBBES, Thomas. *Leviatã*. São Paulo: Martins Fontes, 2019.

HOBSBAWM, E. *A era dos extremos: o breve século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HUNT, Alan. *The sociological movement in law*. London: Macmillan, 2009.

JESUS, Joanice Maria Guimarães de. Experiências significativas de Justiça Restaurativa. *Revista Consenso*, Salvador, v. 1, n. 1, p. 8-32, jul./dez. 2017. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, Núcleo Permanente de Métodos Consensuais de Solução de Conflitos. Disponível em: https://nupemec.tjba.jus.br/nupemec/wp-content/uploads/2018/08/atualizada_revista_consenso_ano_i_edicao_i_nupemec-1.pdf. Acesso em: 29 ago. 2025.

KARAM, Henriete. *Constitucionalismo e direitos fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2005.

KELSEN, Hans. *Teoria pura do direito*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

KOSÍK, Karel. *Dialética do concreto*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

KRAMER, L. *EC Environmental law*. 5. ed. London: Sweet & Maxwell, 2003.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. Fundamentos de metodologia científica. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Entre a Escravidão e o Trabalho Livre: Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias*. EconomiA: revista jornal de economia política e história econômica / ANPEC, Brasília, v. 9, n. 4, p. 215–245, dez. 2008.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. 2. ed. São Paulo: Editora da USP, 1991.

LOCKE, John. *Segundo tratado sobre o governo civil*. São Paulo: Martins Fontes, 2019.

MACHADO, P. A. L. *Direito ambiental brasileiro*. 21. ed. São Paulo: Malheiros, 2014.

MAPBIOMAS. Módulo de degradação da vegetação nativa do Brasil (1986–2021) – versão beta. Projeto MapBiomas. São Paulo, 2025. Disponível em: https://brasil.mapbiomas.org/dados-do-modulo-mapbiomas-degradacao/. Acesso em: 29 nov. 2025.

MARQUES, José Frederico. *Instituições de direito processual civil*. Campinas: Bookseller, 1997.

MARTINS, Sérgio Pinto. *Direito processual do trabalho e o CPC/2015*. São Paulo: Atlas, 2015.

MASSEY, D. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1990. Disponível em: https://de.scribd.com/document/806717856/Odilon-Nogueira-de-Matos-Cafe-e-Ferrovias-A-Evolucao-Ferroviaria-de-Sao-Paulo-e-o-Desenvolvimento-Da-Cultura-Cafeeira-Trens-Pontes-1990. Acesso em: 18 ago. 2025.

MEDEIROS, L. *Direito ambiental e economia: o princípio do poluidor-pagador*. Curitiba: Juruá, 2014.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. *Programa de Investimentos em Ferrovias*. Brasília, 2019; 2021. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/. Acesso em: 18 ago. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Relatórios anuais da RFFSA*. Brasília, 1987. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/. Acesso em: 18 ago. 2025.

MONTENEGRO, Oswaldo. *Estrada Nova*. Intérprete: Oswaldo Montenegro. LP: *Oswaldo Montenegro*. Rio de Janeiro: Som Livre, 1980.

MONTESQUIEU. *O espírito das leis*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Curso de Direito do Trabalho*. 31. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Curso de direito processual do trabalho*. São Paulo: Saraiva, 2013.

NASCIMENTO, Milton; BRANT, Fernando. Encontros e Despedidas. In: MILTON NASCIMENTO. Encontros e Despedidas. Rio de Janeiro: Polygram, 1985.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. A geografia agrária e as transformações territoriais recentes no campo brasileiro. *In*.: CARLOS, A. F.A.; DAMIANI, A. L.; OLIVEIRA, A. U. et all. (Org.). *Novos caminhos da geografia*. São Paulo: Contexto, 1999.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas Mariani. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). *Topoi (Rio J.)*, v. 19, n. 38, p. 140-168, 2018. Disponível em: https://www.scielo.br/j/topoi/. Acesso em: 18 ago. 2025.

OLIVEIRA, M. B.; CORRÊA, L. A. Historiografia das ferrovias no Brasil: balanço da produção acadêmica (1972–2016). *Topoi*, v. 19, n. 37, p. 623–648, 2018.

OPENAI. *ChatGPT-5: modelo de linguagem para revisão textual*. San Francisco: OpenAI, 2025. Disponível em: https://openai.com. Acesso em: 19 ago. 2025.

ORTIZ, Renato. *Mundialização e cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

PIGOU, A. C. *The economics of welfare*. London: Macmillan, 1920. Disponível em: https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.187361. Acesso em: 18 ago. 2025.

PINTO, Adolpho. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1903.

PINTO, Estevão. *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste: Great Western of Brazil Railway*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1949.

PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o direito constitucional internacional*. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

POMPEU, Ana; MARTINS, José Eduardo. Autocomposição e acesso à justiça. *Revista de Processo*, São Paulo, v. 43, n. 276, p. 109-132, 2018.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do poder.* Trad.: Maria Cecília França. São Paulo: Ed. Ática, 1993.

RAFFESTIN, Claude. A produção das estruturas territoriais e sua representação. *In.:* SAQUET, Marcos Aurélio; SPÓSITO, Eliseu Savério (Org) *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos.* São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 17-35.

RAJAGOPAL, B. *International law from below: development, social movements and Third World resistance*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

REZENDE, José Roberto de Castro; MANSUR, Ricardo Almeida; VINCENZI, Luciano. *Metodologia da pesquisa jurídica*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

ROSENBERG, Marshall. *Comunicação não-violenta: técnicas para aprimorar relacionamentos pessoais e profissionais*. 3. ed. São Paulo: Ágora, 2021.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. *Do contrato social*. São Paulo: Martins Fontes, 1999 [1762].

SACHS, I. *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

SACKS, Oliver. *Sempre em movimento: uma vida*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo: 1870–1940*. São Paulo: Hucitec, 1979.

SANDEL, Michael J. *Justiça: o que é fazer a coisa certa*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Sociologia jurídica crítica: para um novo senso comum no direito*. Porto: Afrontamento, 2007.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *A gramática do tempo: para uma nova cultura política*. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2006

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUSA, M. A. de; SILVEIRA, M. L. (Org) Território: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 15. ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SANTOS, Sílvio dos. *Transporte ferroviário: história e técnicas*. 1. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

SAQUET, Marcos Aurelio. Abordagens e concepções de território. Rio de Janeiro:Consequência, 2020.

SARLET, I. W.; FENSTERSEIFER, T. *Direito constitucional ambiental: constituição, direitos fundamentais e proteção do ambiente*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011.

SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991.

SCHMITT, Carl. *O conceito do político*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1950.

SEIXAS, Raul; COELHO, Paulo. O Trem das 7. In: RAUL SEIXAS. Gita. Rio de Janeiro: Philips/Polygram, 1974.

SEN, Amartya. *Desenvolvimento como liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SEN, Amartya. *A ideia de justiça*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SEVERINO, A. J. Metodologia do trabalho científico. 25. ed. São Paulo: Cortez, 2018.

SILVA, J. A. da. *Curso de direito constitucional positivo*. 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

SIMÕES, Paulo; ROCA, Geraldo. *Trem do Pantanal*. Intérprete: Almir Sater. LP: *Almir Sater*. São Paulo: Continental, 1982. (Composição original de 1974).

SIRVINSKAS, L. P. *Manual de direito ambiental*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

SMITH, N. *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city*. London: Routledge, 1996.

SOJA, Edward W. *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Oxford: Blackwell, 1996.

SOUZA, Elizeu Clementino de. (Auto)biografia, ciência e arte: diálogos com Oliver Sacks. *Curriculum sem Fronteiras*, São Paulo, v. 21, e59921, 2023. Disponível em: http://dx.doi.org/10.23925/1809-3876.2023v21e59921. Acesso em: 24 jan. 2025.

SOUZA, M. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In:CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: Conceitos e Temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, W. A. P. de *Direito econômico*. São Paulo: Saraiva, 1975.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-189)*. São Paulo: Alameda, 2012.

STERNBERG, Robert J.; LUBART, Todd I. An investment theory of creativity and its development. *Human Development*, v. 34, n. 1, p. 1-31, 1991. Disponível em: https://doi.org/10.1159/000277029. Acesso em: 24 jan. 2025.

STIGLITZ, J. E. *Globalization and its discontents*. New York: W. W. Norton, 2002. Disponível em: https://archive.org/details/globalizationits00stig. Acesso em: 18 ago. 2025.

STORCH, Sami. *Direito sistêmico: aplicando as leis sistêmicas de Bert Hellinger ao direito*. Salvador: Tribunal de Justiça da Bahia, 2016.

STRECK, L. L. *Jurisdição constitucional e hermenêutica: uma nova crítica do direito*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

TRINDADE, André Karam; ALCÂNTARA, Guilherme. A Constituição brasileira de 1988: entre o “homem econômico” e a “mulher literária”. In: BOLONHA, Carlos; OLIVEIRA, Fábio Corrêa Souza de (org.). *30 anos da Constituição de 1988*. Belo Horizonte: Fórum, 2018. p. 553-566.

TUAN, Y. F. *Space and place: the perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977.

UFBA. *Guia para uso ético e responsável da inteligência artificial generativa na UFBA*. Salvador: UFBA, 2024a. Disponível em: https://ufba.br. Acesso em: 18 ago. 2025.

UFBA. *Minuta de declaração de uso de IA.* Salvador: UFBA, 2024b. Disponível em: https://ufba.br. Acesso em: 18 ago. 2025.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. O conceito de território na Geografia. *In.: GeoTextos*, vol. 20, n. 1, julho 2024. p. 231-257

VEDOVATO, Luís Renato. ONU e acesso à justiça: fortalecimento institucional e paz social. *Revista de Direito Internacional*, Brasília, v. 12, n. 2, p. 45-60, 2015.

VELOSO, Caetano. *Trem das Cores*. Intérprete: Caetano Veloso. LP: *Cores, Nomes*. Rio de Janeiro: Philips/PolyGram, 1982.

VICENTE, Tania Aparecida de Souza. Metodologia da análise de imagens. *Contracampo*, Niterói, n. 4, p. 147–158, jan. 2000. Disponível em: https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/17315. Acesso em: 18 ago. 2025.

VIEIRA, Flávio. Os caminhos ferroviários brasileiros. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA; CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA (org.). *I centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE/CNG, 1954. p. 87–176.

VILLA-LOBOS, Heitor; GULLAR, Ferreira. *Trenzinho do Caipira*. In: *Bachianas Brasileiras nº 2*. Rio de Janeiro: Museu Villa-Lobos, 1930. Versão com letra de Ferreira Gullar lançada em 1984.

VITORELLI, Edilson. *Litígios coletivos: teoria geral*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.

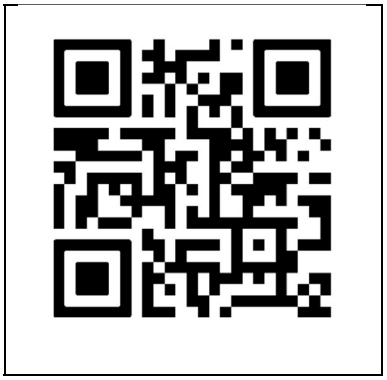
WARAT, Luis Alberto. *Epistemologia e ensino do direito: o amor e o tempo*. 4. ed. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris, 2004.

YAMAUCHI, Suzana; CASTANHA, Eliana. Kafka e o processo: reflexões jurídicas. *Revista Jurídica*, Curitiba, v. 22, n. 2, p. 201-223, 2011.

ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930).* Feira de Santa: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

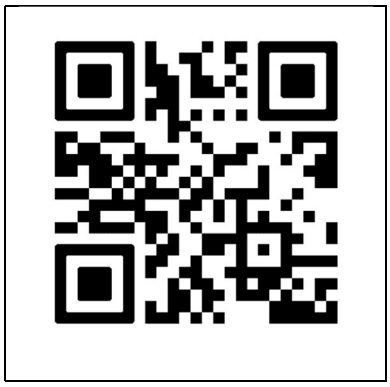
ANEXOS

ANEXO A – CERTIDÕES CARTÓRIOS EXTRAJUDICIAIS



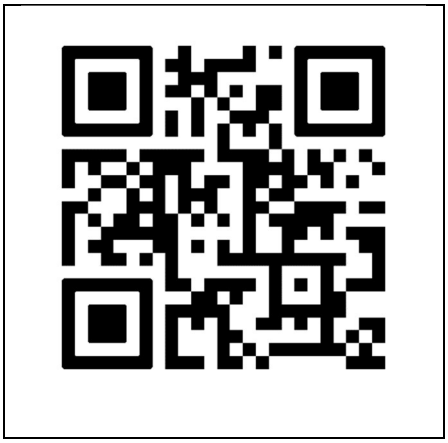
https://drive.google.com/drive/folders/1WsV70GjsXLVAbghHsB0FziazIyLR5WqF?usp=drive_link

ANEXO B – CERTIDÕES TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 5ª REGIÃO (BA)



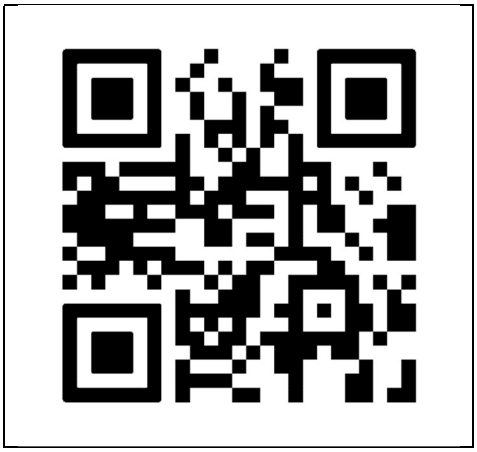
https://drive.google.com/drive/folders/1up3IecVVzB3LdVwytLiY3KPAdRzJ5Pxg?usp=drive_link

ANEXO C – CERTIDÕES DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DA BAHIA - TELAS PJE



https://drive.google.com/drive/folders/1Kq7LKMHXkbb7pwtvcBsDjN0UxaVxln2f?usp=drive_link

ANEXO D – CERTIDÕES DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - TELAS PJE



https://drive.google.com/drive/folders/13OSXpHUMv-OXFnoq2qjkvPwvvAtTa1bI?usp=drive_link

ANEXO E – DECLARAÇÃO

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR (UCSAL)

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TERRITÓRIO, AMBIENTE E SOCIEDADE (PPGTAS)

DECLARAÇÃO DE USO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Eu, **CAIO COÊLHO DE OLIVEIRA**, regularmente matriculado no Programa de Pós-Graduação em Território, Ambiente e Sociedade da Universidade Católica do Salvador **(PPGTAS/UCSAL)**, **matrícula nº 20242008336**, declaro, para os devidos fins, que a presente tese de doutoramento intitulada **"TERRITÓRIO, DIREITOS E ACESSO À JUSTIÇA: Uma breve análise do passivo jurídico da implementação da FIOL na Bahia"** contou com a utilização pontual e metodologicamente delimitada de ferramentas de Inteligência Artificial, bem como da plataforma de apoio acadêmico Acadêmico 24h, nos seguintes termos:

1. CONCEPÇÃO DO ESTUDO

Não houve utilização de IA na formulação da pesquisa, uma vez que esta foi concebida e planejada desde o semestre letivo de 2021.1, ocasião em que fui aprovado por meio de seleção pública para Aluno Regular do Programa de Pós-Graduação em Território, Ambiente e Sociedade, com ingresso no segundo semestre de 2021 (**Edital nº 14, de 13/05/2021**). Desde então, o trabalho passou pelo crivo das disciplinas de Metodologia da Pesquisa e pelas múltiplas sessões do Seminário de Tese. Assim, a originalidade e a construção autoral foram vivenciadas e consolidadas desde o ingresso no programa.

2. DELINEAMENTO TEÓRICO/METODOLÓGICO

A IA não foi empregada no processo teórico/metodológico, haja vista que as próprias plataformas não possuem refinamento estrutural e habilidades para integrar e realizar interação com os múltiplos sistemas utilizados na construção desta tese. O lastro teórico adotado decorre dos acúmulos acadêmicos e científicos do pesquisador ao longo da sua trajetória, bem como daqueles utilizados para subsidiar e justificar a proposta originária do PPGTAS, integrando o ementário dos componentes curriculares cursados. Portanto, tais ferramentas não teriam condições de definir o método, realizar revisão de literatura, analisar o referencial teórico ou elaborar instrumentos de pesquisa. Ressalta-se ainda que parte significativa das obras consultadas possui apenas versões físicas, não estando disponíveis em bases acessíveis às plataformas de IA.

3. COLETA E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

Não houve qualquer utilização de IA durante a coleta, produção ou análise dos dados. O volume de certidões e atestados juntados em anexo comprova a coleta, organização e sistematização próprias do pesquisador. Ademais, o processo de escrita foi enriquecido pelo conjunto probatório e documental levantado junto a diversas instituições mobilizadas para subsidiar a estruturação desta pesquisa.

4. ELABORAÇÃO DOS MANUSCRITOS

A IA não foi utilizada para a redação definitiva, em parte ou no todo, do manuscrito da tese, que constitui, portanto, texto íntegra e exclusivamente autoral. Sua aplicação deu-se de forma pontual e controlada, apenas nas etapas de revisão, formatação e tradução de trechos durante a fase final de consolidação. O uso restringiu-se à revisão ortográfica, gramatical e de adequação às normas da ABNT, bem como ao apoio na organização de parágrafos de transição e sínteses parciais. Tal recurso

contribuiu para a fluidez textual e assegurou coesão, coerência e concisão, sem interferir na análise crítica e interpretativa do autor.

5. TIPO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL UTILIZADA

5.1. A ferramenta ChatGPT-5 (OpenAI) foi empregada exclusivamente como apoio acessório nas etapas de revisão textual e adequação às normas da ABNT, além de contribuir para a delimitação de tópicos de revisão bibliográfica e a formatação preliminar de parágrafos de transição. Ressalta-se que não houve substituição da análise crítica, da interpretação autoral ou da formulação de conclusões, preservando-se integralmente a autoria intelectual do trabalho. O uso justificou-se como estratégia de otimização da etapa de revisão, contribuindo para maior fluidez da redação, sem comprometer a integridade científica.

5.2. A plataforma Acadêmico 24h foi utilizada como ferramenta de suporte organizacional e metodológico, em especial para acompanhamento da escrita, integração de cronogramas e gestão de referências bibliográficas. Não houve interferência dessa plataforma na análise científica, na produção de dados ou na formulação das reflexões críticas da pesquisa.

5.3. Todo o conteúdo analítico, interpretativo e conclusivo desta tese é de minha inteira responsabilidade, cabendo às ferramentas mencionadas apenas papel instrumental, acessório e delimitado, em consonância com o Guia para o uso ético e responsável da inteligência artificial generativa da Universidade Federal da Bahia (UFBA, 2024). Que serviu de paradigma institucional para utilização das ferramentas.

5.4. Para fins de transparência e rastreabilidade científica, os prompts utilizados no processo de revisão textual encontram-se organizados e disponibilizados em anexo ao final desta tese, juntamente com esta declaração.

Assim, atesto que a utilização das ferramentas citadas ocorreu dentro de parâmetros éticos e científicos, de forma controlada, transparente e em plena conformidade com as boas práticas de integridade acadêmica.

Salvador/BA, 30 de setembro de 2025.

CAIO COÊLHO DE OLIVEIRA

PPGTAS/UCSAL/CAPES/FAPESB

PROF.ª DR.ª SILVANA SÁ DE CARVALHO

ORIENTADORA – PPGTAS/UCSAL

ANEXO F – PROMPTS

Prompt para Tradução Acadêmica de Tese de Doutorado

Persona

Você atuará como um tradutor acadêmico especializado, com profundo conhecimento nas áreas de território, ambiente e sociedade. Sua expertise deve abranger não apenas a tradução, mas também a adaptação textual para manter o rigor e a clareza da linguagem acadêmica.

Tarefa

Traduza integralmente a tese de doutorado do autor para três línguas: inglês, espanhol e francês. O texto original aborda temas relacionados a território, ambiente e sociedade e deverá preservar toda a riqueza dos conceitos e a terminologia específica da área.

Objetivo Final

Gerar três versões da tese, cada uma em um dos idiomas solicitados, mantendo:

- Alto padrão de linguagem acadêmica.
- Precisão terminológica e conceitual referente à área de território, ambiente e sociedade.
- Estrutura e coerência textual que facilitam a compreensão de leitores especializados.

Formato e Estrutura da Saída

1. **Seção 1 – Tradução para Inglês**
    - Apresente o texto traduzido para o inglês.
2. **Seção 2 – Tradução para Espanhol**
    - Apresente o texto traduzido para o espanhol.
3. **Seção 3 – Tradução para Francês**
    - Apresente o texto traduzido para o francês.

Requisitos Específicos

- Use uma linguagem formal e clara, adequada ao público acadêmico.
- Mantenha a terminologia específica e os conceitos originais, adaptando-os conforme necessário para cada idioma.
- Se forem identificadas particularidades textuais que requeiram observação especial, inclua uma breve nota explicativa ao final da tradução correspondente.

Este prompt tem como finalidade garantir que a tradução resulte em versões equivalentes de alta qualidade, respeitando o contexto acadêmico e as especificidades da área de estudo.

Prompt: Correção de Formatação da Tese de Doutorado

Persona

Você é um especialista em revisão e formatação acadêmica, com profundo conhecimento das normas da ABNT (NBR 14724:2024) e das diretrizes internas do PPGTAS/UCSAL. Seu perfil combina rigor técnico, atenção aos detalhes e experiência prática em formatação de teses e dissertações.

Tarefa

Sua tarefa é analisar e corrigir os elementos de formatação de uma tese de doutorado, assegurando conformidade total com as normas da ABNT (NBR 14724:2024) e com o regimento interno do PPGTAS/UCSAL. Você deverá identificar inconsistências, sugerir ajustes e justificar cada correção aplicada.

Objetivo

O objetivo final é entregar um conjunto claro e organizado de orientações que, quando aplicadas, garantam que a tese esteja em total aderência com os padrões formais exigidos, abrangendo desde a estrutura da capa, resumo, sumário, citações, referências até a diagramação e margens.

Formato da Resposta

A resposta deverá ser estruturada da seguinte maneira:

1. **Resumo Geral**: Breve descrição dos principais pontos de formatação que serão revisados.
2. **Lista de Itens a Corrigir**:
    - Cada item de formatação (ex.: capa, folha de rosto, sumário, numeração de páginas, citações, referências, margens, fontes, espaçamento, etc.) deve ser listado.
    - Para cada item, inclua: • Descrição da situação atual (se aplicável) • Orientação detalhada da correção necessária, citando os dispositivos da ABNT e/ou do PPGTAS/UCSAL.
3. **Justificativa Técnica**: Explique brevemente a importância de cada correção, demonstrando como elas garantem a conformidade e a qualidade do trabalho.
4. **Sugestões de Ferramentas ou Métodos de Verificação** (se aplicável): Recomende abordagens ou softwares que possam auxiliar na revisão final.

Observações Adicionais

- Caso o texto contenha elementos não padronizados ou leituras ambíguas, solicite ao usuário que forneça exemplos ou trechos específicos para maior precisão.
- Mantenha um tom formal, didático e preciso.
- Use linguagem técnica, mas acessível a pesquisadores e estudantes de doutorado.
- Certifique-se de que todas as orientações estejam claramente fundamentadas nas normas ABNT NBR 14724:2024 e nas diretrizes internas do PPGTAS/UCSAL.

Prompt: Verificação Ortográfica e Consonância Gramatical

Persona

Você é um especialista em revisão linguística, com amplo conhecimento das normas gramaticais e ortográficas da Língua Portuguesa. Seu perfil alia precisão técnica, atenção aos detalhes e experiência na aplicação de regras de concordância, ortografia e sintaxe.

Tarefa

Sua tarefa é analisar um texto fornecido, verificando minuciosamente os elementos de ortografia e os aspectos de consonância gramatical com as normas vigentes do idioma. Identifique erros, inconsistências e pontos de melhoria, oferecendo orientações precisas para que o texto fique em conformidade com as normas formais.

Objetivo

O objetivo final é gerar uma lista estruturada de observações e correções que assegurem que o texto atenda integralmente às normas gramaticais e ortográficas, corrigindo aspectos como:

- Erros de acentuação, pontuação e ortografia.
- Problemas de concordância verbal e nominal.
- Inconsistências de regência e estrutura sintática.
- Uso adequado de pronomes, preposições e conectivos.

Formato da Resposta

1. **Resumo Geral**: Uma breve análise sintética que destaque os principais problemas identificados no texto.
2. **Lista de Correções Dividida por Categoria**:
    - Ortografia: Identifique e corrija erros de escrita, acentuação e uso de maiúsculas/minúsculas.
    - Pontuação: Aponte erros e sugerir correções na divisão e organização das orações.
    - Concordância Verbal e Nominal: Liste parágrafos ou frases com problemas e indique as correções necessárias.
    - Regência e Sintaxe: Detalhe problemas de regência verbal e nominal, sugerindo reestruturações.
3. **Justificativa Técnica**: Para cada conjunto de correções, inclua uma explicação breve fundamentada nas normas gramaticais.
4. **Sugestões e Recomendações**: Se for o caso, indique possibilidades de ferramentas de revisão ou métodos para uma verificação final automatizada.

Orientações Adicionais

- Caso o texto possua ambiguidades ou construções incomuns, solicite esclarecimentos ao usuário com exemplos específicos.
- Utilize um tom formal e didático, com linguagem técnica adequada a revisores e profissionais da área.
- Certifique-se de que todas as orientações estejam devidamente fundamentadas nas normas gramaticais atuais da Língua Portuguesa.
- Caso o usuário deseje um detalhamento maior em alguma das categorias, esteja preparado para expandir a análise.

Exemplo de Input

O texto a ser analisado deve ser delimitado por marcadores para facilitar a identificação, por exemplo: [Insira aqui o conteúdo do texto]

Utilize esse prompt para proceder com a verificação ortográfica e gramatical, fornecendo uma análise detalhada e orientações precisas para a correção dos elementos verificados. Caso surjam dúvidas sobre pontos específicos do texto, solicite complementos ao usuário para garantir a máxima precisão na resposta final.