

A FIOLE E A LOGÍSTICA TERRITORIAL BAIANA: FRAGMENTAÇÃO E LIMITAÇÕES

HENRIQUE CAMPOS DE OLIVEIRA¹
GUSTAVO HENRIQUE DUTRA METTIG²
ALESSANDRO LEBOREIRO DE SOUZA³
JOSÉ GILEÁ DE SOUZA⁴

Resumo

Conceitualmente, a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL) apresenta externalidades positivas para o território baiano ao ser apontada pelo atual Governo Baiano como uma das principais soluções para os problemas de integração física e escoamento da produção do Estado. No entanto, as evidências históricas apontam que regiões periféricas, tal como a Bahia, resulta na ampliação de assimetrias e reprodução do modelo de infraestrutura de transporte voltada para atividades produtivas exógenas. A partir dessa contradição, surge a seguinte questão norteadora desse trabalho: como a construção da FIOL contribui para a integração física e para a disseminação de vantagens competitivas à estrutura produtiva do território baiano? Seria a FIOL uma ruptura do paradigma que acarretam em fragmentação e limitação da infraestrutura de transporte inerentes à periferia do sistema internacional capitalista? A partir desses questionamentos, há os seguintes objetivos específicos: primeiro, expor uma breve discussão sobre o conceito de Logística Territorial e a criação do espaço na contemporaneidade; o segundo objetivo se concentra na dimensão organizacional-estratégica da criação da FIOL; em seguida, a partir da dimensão institucional,

concentra-se no detalhamento e apresentação dos principais pontos da regulação e regulamentação que influenciam a construção da ferrovia; o quarto objetivo remete a uma breve descrição da possível infraestrutura resultante da interação das duas dimensões citadas anteriormente. Por fim, é possível concluir que a FIOL não apresenta uma ruptura com um modelo tradicional presente em regiões periféricas na qual a integração física está subsumida aos interesses exógenos e desarticulada com a estrutura produtiva regional.

Palavras-chave: Logística Territorial; Desenvolvimento Regional; Integração Física, Infraestrutura de Transporte, Modal ferroviário.

Abstract

Conceptually, the Ferrovia da Integração Oeste leste (FIOL) has positive externalities for the State of Bahia that are appointed by the current Bahia State Government

as one of the main solutions to the problems of physical integration and production flow of the state . However, the historical evidences point out those peripheral regions, such as Bahia, results in amplification of asymmetries and reproduction model of transportation infrastructure focused on exogenous productive activities. From this contradiction, shows up the following guiding question of this work: how the construction of FIOL contributes to the physical integration and dissemination of competitive advantages to the productive structure of the State of Bahia? FIOL would be a break from the paradigm that result in fragmentation and limited transportation infrastructure inherent in the capitalist periphery of the international system? From this questions, there are the following specific objectives: first, expose a brief discussion of the concept of Logistics of the Territorial and the creation of space in present days;

¹ Mestre em Ciências Sociais. E-mail: henrique.oliveira@pro.unifacs.br

² Especialista em Gestão e Desenvolvimento de Seres Humanos. E-mail: gmettig@hotmail.com

³ Especialista em Logística e Distribuição. E-mail: alessandroleboeiro@yahoo.com.br

⁴ Mestre em Análise Regional. E-mail: josegilea@hotmail.com



the second objective focuses on organizational - strategic dimension of the FIOLE creation; Then, from the institutional dimension, the paper focuses on detail and presentation of the main points of regulation and legislation that affects the construction of the railway; the fourth goal refers to a brief description of possible infrastructure resulting from the interaction of the two dimensions mentioned above (organizational-strategic and institutional). Finally, it is possible to conclude that the FIOLE doesn't show a break with a traditional model present on peripheral regions with the physical integration is subsumed to the exogenous interests and is disjointed with the regional productive structure.

Keywords: Territorial Logistics , Regional Development , Physical Integration , Transportation Infrastructure , Modal rail

JEL: R420

1 Introdução

O projeto de conectar a Costa Atlântica baiana ao Oeste do país por estrada de ferro não é recente. Em 1911, Antônio Berílio de Oliveira já tinha a pretensão de construir uma estrada que ligaria Ilhéus a Vitória da Conquista. Posteriormente, na década de 1950, surge a ideia da construção de uma ferrovia para dar a nova capital brasileira, Brasília, acesso ao Oceano Atlântico por meio de um porto construído na Baía de Camamu, passando, assim, pelo Oeste baiano e pelo Centro-Oeste Brasileiro (OLIVEIRA, 2011).

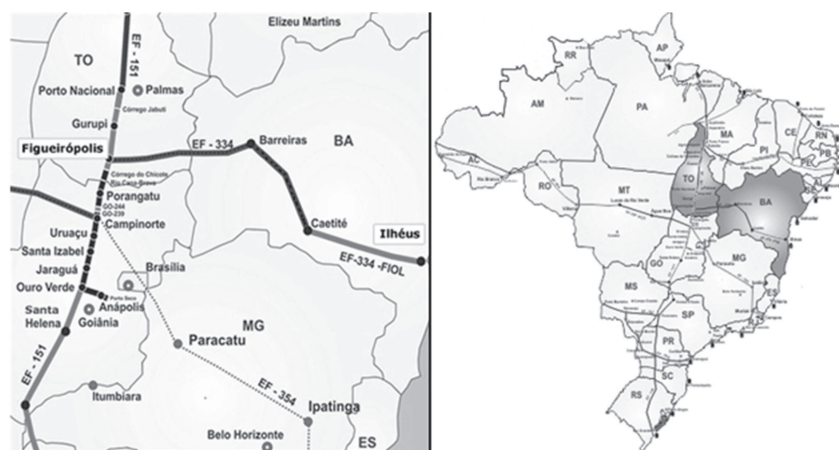
Este último empreendimento teve continuidade sustentada pelo Professor e Deputado Federal Vasco Neto no período entre a década de 1970 até o seu falecimento em 2010 (OLIVEIRA, 2011; GOULARTI, 2009). Vasco Neto ampliou o projeto inicial antes voltado para a integração nacional

para a ideia da construção de uma ferrovia bi-oceânica. Com esse objetivo, a ligação da Costa Atlântica baiana iria para além da região Centro Oeste Brasileira, ultrapassaria a Cordilheira do Andes, até chegar à almejada Costa do Pacífico na cidade de Boyovar, no Peru. Consolidar-se-ia dessa forma uma importante conexão do Estado e do País com a Ásia e Costa Oeste dos EUA, além da América do Sul.

Frente a essas duas pretensões de inserção a Região Litoral Sul da Bahia na integração física via ferrovia destacadas até aqui, a ideia de Berílio de Oliveira ficou limitada a uma estrada de ferro até Itabuna, responsável pelo transporte do cacau e pela circulação da população na região, sendo completamente abandonada no Governo dos Militares, na década de 1970 (OLIVEIRA, 2011; GOULARTI, 2009). Já o projeto de Vasco Neto se manteve vivo, com algumas alterações para se adequar às inovações tecnológicas. Bem como, ainda chegou a ser parte integrante do Programa Estadual de Logística e Transporte da Bahia (PELT) em 2002 (FLEM, 2002).

Recentemente, no final do primeiro governo Wagner (2006-2010), surge o projeto da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOLE) ou Estrada de Ferro (EF) 334, algo híbrido entre os dois projetos antecessores destinados à integração física da Costa baiana com o Oeste pelo modal ferroviário. Nesse projeto de realização federal, mas com o governo estadual como empreendedor político, a ferrovia se origina de um porto localizado em Ilhéus, denominado Porto Sul, como no projeto de Berílio de Oliveira. Todavia, segue sob o traçado influenciado pelo desenho de Vasco Neto às margens do Rio de Contas. O objetivo inicial da FIOLE é integrar o Porto Sul com o oeste do Estado da Bahia para promover o escoamento de minério e grãos, com o foco na região circunvizinha de Caetité e Barreiras. Posteriormente, pretende entroncá-la com a Ferrovia Norte-Sul (FNS) no estado de Tocantins, como se pode observar na figura 1.

Figura 1 - Mapa do trajeto da FIOLE.

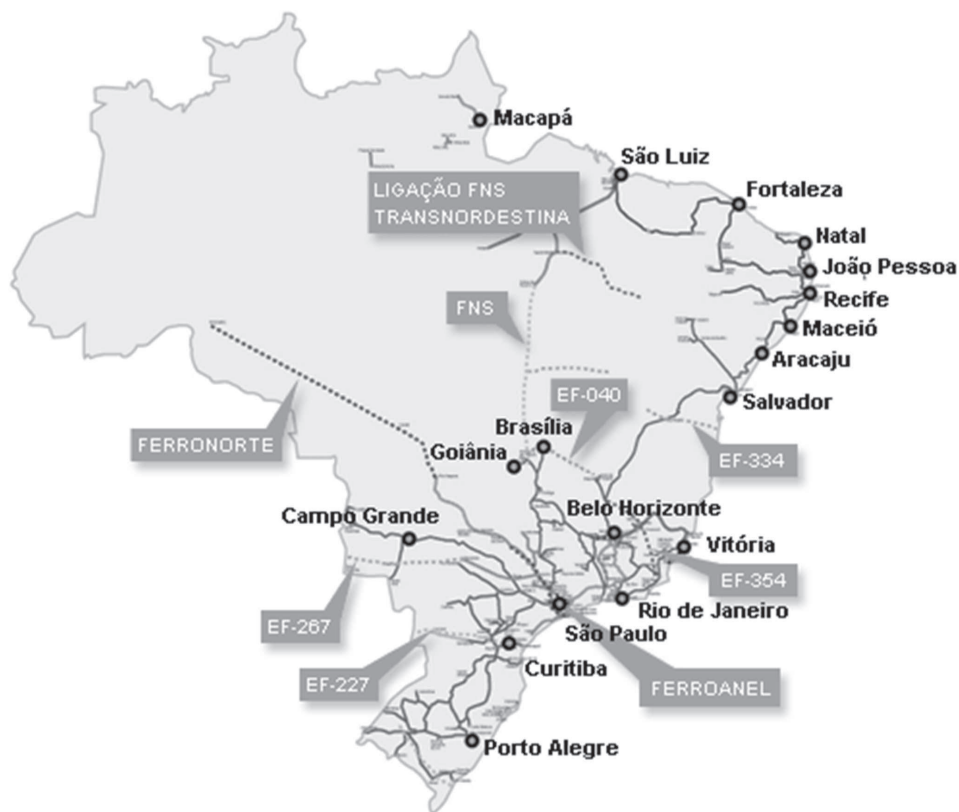


Fonte: (VALEC, 2013).

Com isso o governo pretende resolver duas questões cruciais para o desenvolvimento regional do Estado: a desintegração física estadual das principais regiões produtivas, dependentes do modal rodoviário; e a concentração econômica na Região Metropolitana e Salvador.

Sem embargo, de acordo com estudo IPEA 2010, haveria um hiato na FIOLE ou EF 334, conforme pode ser observado na figura 2.

Figura 2: Mapa dos investimentos ferroviários prioritários.



Fonte: (IPEA, 2010).

O trecho de ligação da região de Barreiras com a região de Caetité não seria prioridade. As obras estariam concentradas inicialmente entre Caetité e o Porto Sul, em seguida, Barreiras à Ferrovia Norte-Sul. Esses trechos como se pode observar na tabela 1 serão os principais responsáveis pela movimentação de cargas da ferrovia.

Tabela 1 - Distribuição do carregamento, por trechos, entre Figueirópolis e Ilhéus.

Trechos	Sentido	Toneladas Úteis Anuais (10 ⁶ TU)				
		2013	2018	2025	2035	2045
Figueirópolis/ Taipas do Tocantins	Exp.	0,46	0,99	1,80	2,09	2,30
	Imp.	0,05	0,05	0,06	0,07	0,08
	Total	0,51	1,04	1,86	2,16	2,38
Taipas do TO/Luis Eduardo Magalhães	Exp.	3,96	7,13	12,79	14,84	16,39
	Imp.	0,06	0,06	0,08	0,09	0,11
	Total	4,02	7,19	12,87	14,93	16,50
Luis Eduardo Magalhães/ Caetité	Exp.	3,95	7,12	12,79	14,84	16,39
	Imp.	0,06	0,07	0,08	0,10	0,11
	Total	4,01	7,19	12,87	14,94	16,50
Caetité/Tanhaçu	Exp.	13,95	27,12	32,79	35,86	39,61
	Imp.	0,06	0,07	0,08	0,10	0,11
	Total	14,01	27,19	32,87	35,96	39,72
Tanhaçu/Ilhéus	Exp.	38,89	51,99	57,50	61,81	68,27
	Imp.	-	-	-	-	-
	Total	38,89	51,99	57,50	61,81	68,27

Fonte: (VALEC, 2009 apud RIMA, 2009).

Essa configuração da disposição limitada da FIOLE no território baiano implicaria na promoção seletiva de Externalidades positivas para o desempenho do escoamento logístico voltado somente para as atividades primário-exportadoras, ao limitar o acesso à ferrovia às indústrias de minério e de grãos. Dessa forma abriria a possibilidade de intensificar ainda mais a fuga de cargas do Oeste por outros estados, aprofundando a desintegração regional no estado baiano.

Portanto, ao mesmo tempo em que esse projeto, em termos conceituais, apresente externalidades positivas para o território baiano, pode também ampliar assimetrias e reproduzir o modelo de infraestrutura de transporte voltada para atividades produtivas exógenas. Esse cenário pode ir ao sentido oposto à integração: ampliando a fuga de cargas da região Oeste.

A partir desse paradoxo, surge a seguinte questão norteadora desse trabalho: como a construção da FIOLE contribui para a integração física e para a disseminação de vantagens competitivas à estrutura produtiva do território baiano?

Para responder a essa pergunta o estudo foi estruturado em cinco tópicos, além dessa introdução. O primeiro, com base em uma revisão da literatura, contempla uma breve discussão sobre o conceito de **Logística Territorial** e a contextualização da criação do espaço na contemporaneidade. Diante da discussão conceitual realizada no primeiro tópico, o segundo tópico se concentra na dimensão **organizacional-estratégica** da criação da FIOLE. Em seguida, realizou-se o detalhamento e apresentação dos principais contrapontos a partir da dimensão **institucional** que influencia a construção da ferrovia. No quarto tópico apresenta uma breve descrição da **infraestrutura** disponível resultante da interação das duas dimensões citadas anteriormente. E, por fim, as considerações finais denotam que a FIOLE não apre-

senta uma ruptura com um modelo tradicional de regiões periféricas de integração física subsumida aos interesses exógenos e desarticulada com a estrutura produtiva regional.

2 Breve discussão conceitual.

Glenn Yago (1984, p. 296), em seu estudo sobre o poder das corporações e o transporte urbano, no qual realiza uma comparação entre o declínio do transporte público nos Estados Unidos e na Alemanha, entende que “a tecnologia do transporte não é nenhuma força imposta na sociedade, mas sim uma instância de articulação de poder de classe no controle das cidades”. Esse caráter político, sob a perspectiva marxista, atribuído ao transporte, também é contemplado por Lefebvre (1970), para o qual, a infraestrutura de transporte seria condição para estabelecer fluxos, tornar o espaço seletivo aos que dispõem de maior aporte econômico, além de reproduzir os meios de produção. O Estado seria aí a fonte de disputas, ocasionadas pelo transporte, para exercer tanto a vontade de grupos econômicos na acumulação capitalista, quanto para fomentar a permanência no poder de grupos políticos (LEFEBVRE, 1970; YAGO, 1984).

Já, de acordo com a perspectiva teórica de Furtado (2000), entende-se que as políticas públicas de transporte seriam refração da interação do espaço construída sobre o território com o Comércio Internacional,

resultante da estrutura produtiva disponível. A partir desse entendimento, considera-se que os vínculos estabelecidos no Comércio Internacional entre regiões e entre atores políticos são historicamente sustentados pelo alto grau de modernização, alcançado por países desenvolvidos tecnologicamente e hegemônicos no centro da Geopolítica Internacional. Logo, as políticas públicas desenhadas nas regiões periféricas estariam suscetíveis ao desequilíbrio gerado por essas condições históricas⁵.

Em contraste a essa concepção da inter-relação entre estrutura produtiva local e a infraestrutura de transporte presente na escola cepalina, há trabalhos como o de Gary Fromm (1968), que predicam importância ao transporte como indutor, por si só, das atividades econômicas, e não como refração da atividade econômica. Segundo Slack e Starr (1999, p. 196), ao longo desse período, essa observação pode ser também destacada, especificamente, em relação ao transporte marítimo, nos trabalhos de Ullman (1943), Morgan (1948), Patton (1958) e Weigand (1956). Esta segunda concepção obteve influência em políticas fomentadas pelo Banco Mundial e difundidas por autores com influência no governo central brasileiro como Mello (1984) e Barat (1979), ao longo do Governo Militar.

Ao se ater nas mudanças tecnológicas e organizacionais ao longo do século XX, com base em Cocco e Silva (1999), podem-se observar

⁵ No caso da América Latina, Furtado (2000, p. 97-100) identifica três tipos de infraestruturas de transporte, correspondentes às atividades produtivas primário-exportadoras, presentes no continente até meados do século XX: minério, produtos agrícolas tropicais e subtropicais. A primeira atividade exige infraestrutura específica para o seu transporte, no qual não havia possibilidade para ser utilizada por demais atividades produtivas. Seria assim, composto por ferrovias e portos, voltados, unicamente para o minério tal, como é no Chile, Bolívia e Peru. Já a atividade ligada à exportação de produtos agrícolas tropicais seria uma matriz de transporte limitada ao litoral concentrada no escoamento, via portos, sem uma integração ampla e diversificada. Países como Brasil, Equador, Colômbia e Venezuela seriam exemplos. A terceira tipologia corresponderia à exportação de produtos agrícolas de climas temperados, tais como o trigo, na qual a infraestrutura de transporte seria mais completa, densa e difundida com maior capacidade de integração e provida de tecnologia mais sofisticada. A Argentina, o Uruguai e o Sul do Brasil poderiam ser enquadrados nessa caracterização.

algumas diferenças frente aos dois paradigmas do modo de produção capitalista com influências significativas no delineamento do transporte.

O primeiro paradigma, que se refere à era industrial, remete ao período pós-guerra, sob o pano de fundo do pleno emprego, no cume de conquistas sociais, concedidas pela Social Democracia Europeia e pelo Fordismo estadunidense, frente à bipolarização política com a União Soviética (HIRST, 1998; COCCO; SILVA, 1999). Nessa conjuntura, os Estados do bloco capitalista alocaram grandes investimentos em construções, assim como, sobrepujaram-se à administração dos transportes, aos poderes locais com modelos institucionais, centralizados no Governo Federal. A exploração dos dispositivos logísticos de transporte era monopólio dos Estados, a iniciativa privada era limitada às operações específicas de movimentação de carga. (MONIÉ; VIDAL, 2006; COCCO; SILVA, 1999). Os investimentos em transporte passam a ser vistos como uma condição *sine qua non* para o desenvolvimento local (SLACK; STARR, 1999, p. 198).

No Brasil esse paradigma pode ser em parte, evidenciado com a criação da GEIPOT (Grupo Executivo para a Integração das Políticas de Transporte)⁶. A prioridade nos investimentos foi dada de acordo com os corredores de exportação: os portos eram específicos para cada tipo de atividade econômica, enquanto que as ferrovias ficavam limitadas ao transporte de minério e perdiam espaço para o modal rodoviário como principal fonte de integração física terrestre. Esta visão concebida sob o projeto do “desenvolvimentismo nacional” foi fundada na importância do transporte como indutor de modernização por si só (GOULARTI, 2007; MONIÉ; VIDAL, 2006; COCCO; SILVA, 1999). Este processo modernizante ficou circunscrito às atividades produtivas industriais locais, principalmente, na região sudeste do País. As políticas sociais ficaram à margem dessas in-

tervenções⁷ (MONIÉ; VIDAL, 2006; COCCO; SILVA, 1999).

De uma forma geral, a era Pós-industrial se inicia na década de 1980, liderada pela Europa, América do Norte e Ásia (MONIÉ; VIDAL, 2006; COCCO; SILVA, 1999; SLACK; STARR, 1999). Esse tema, acerca das forças exercidas no delineamento das políticas de transporte, clarifica-se ao prestar atenção para o que Thompson e Hirst (1998) apontam sobre o resultado da liberalização e da integração financeira que, atreladas à redução de barreiras comerciais no cenário internacional, como facilitadora para a aquisição e a fusão de empresas, confere um caráter oligopolista às estruturas de mercado, experimentado, com maior intensidade, a partir da década de 1980.

Ainda nos anos 1980, difunde-se o uso do *container*. Antes, as cargas eram transportadas em embalagens próprias e individualizadas, o que demandava o trabalho manual e mecânico para compartimentos reduzidos de carga, tais como caixas, túneis e sacos. Com o *container*, foi possível consolidar essas cargas em uma unidade a qual permite a transposição ágil a baixo custo e totalmente mecanizada, operada somente por operadores de empilhadeiras e guindastes específicos. Sem descon siderar a ampliação da capacidade de carga dos navios específicos para *container* bem como a ampliação da

capacidade de operação dos portos (SLACK; STARR, 1999, p. 199; MONIÉ; VIDAL, 2006).

A produtividade dos dispositivos logísticos que adotaram essa tecnologia aumentou indiscriminadamente, com ganhos em custo e segurança. Possibilitou a intermodalidade⁸ com mais agilidade, ou seja, a mudança da carga de um modal de transporte para o outro, de forma unitizada. Um vagão e um caminhão podem ser carregados de uma única vez, por meio de um *container*. Essa inovação tecnológica, além das telecomunicações, permitiu atender e possibilitar, ao mesmo tempo, a demanda crescente do Comércio Internacional (SLACK; STARR, 1999, p. 199; MONIÉ; VIDAL, 2006). Nesse ínterim, o conceito de logística, termo utilizado nas forças armadas, é incorporado ao âmbito empresarial (BRAGA, 2008, p. 69-72). É a guerra do comércio internacional.

A geopolítica, também, não ficou circunscrita à questão bélica, como fora na Guerra Fria. Passa para além da conquista de territórios físicos, para a conquista de mercados. O transporte conciliado à logística desempenha nessa dinâmica o papel fundamental.

Sem embargo, a maior participação no Comércio Internacional de Países asiáticos e do Leste Europeu, principalmente da Rússia, da Índia e da China, influenciam o aumento dos preços de *commodities* e a inten-

⁶ Foi criado em 1965, com apoio técnico da Organização das Nações Unidas no Governo Militar e tinha como pretensão pensar as políticas de transporte de forma integrada, no qual se destacou o estudo dos Corredores de Exportação com o objetivo de facilitar, assegurar e aumentar o fluxo de mercadorias exportáveis na agricultura, mineração e siderurgia (GOULARTI FILHO; 2007, p. 477).

⁷ Dentre as políticas importantes a serem correlacionadas às obras de infraestrutura de transporte estaria a reforma agrária. Na criação da SUDENE, conforme esperava Furtado, seria um dos eixos prioritários para o desenvolvimento regional, pois seriam reduzidos os benefícios resultantes das obras de infraestrutura, limitados a servir latifúndios, ampliando-se a concentração de riqueza.

⁸ Na esteira do *container*, especificamente no ambiente terrestre, cabe destaque ao equipamento denominado rodotrilho que permite a bimodalidade entre rodoviário e ferroviário. Estes equipamentos consistem em engates ou vagões que permitem caminhões circularem nas estradas de ferro, o que reduz a quantidade de veículos das estradas bem como amplia a redução com o modal rodoviário em grandes distâncias com a economia do tempo gasto no transbordo dos *containers*.

sificação da produtividade dos bens manufaturados, ao mesmo tempo em que promove maior acirramento na competitividade. Os governos dão suporte às empresas que, para obter maior êxito e para ampliar o seu espaço, frente ao mercado internacional, reduzem custos em setores, como o da logística do transporte (DRUVOT; MAGALHÃES, 2006).

Assim, as políticas públicas de infraestrutura de transporte são desenvolvidas por Estados que dependem justamente das relações comerciais, políticas e da autossuficiência infraestrutural para o melhor desempenho da atividade econômica. Essa condição intensifica as posições assimétricas de negociação entre governos regionais e empresas transnacionais (FURTADO, 2000). A competição entre os atores internacionais, como Empresas Transnacionais e Governos, frente ao Comércio Internacional, no âmbito do transporte marítimo, passa a ser travada em basicamente duas dimensões: tecnológica e geopolítica.

A partir dessa dinâmica competitiva apoiada na interação entre o transporte e a logística, Braga (2008, p. 72) cunha o conceito de Logística Territorial, na qual por meio de três competências - **Organizacional** (Planejamento, estratégias, orçamento), **Institucional** (agências, burocracia) e **Infraestrutural** (instalações físicas) - é possível conferir ao departamento geográfico vantagens competitivas, ou seja, externalidades positivas factíveis às firmas ali instaladas para atuar no ambiente de grande concorrência atual do Comércio Internacional.

A partir de uma possível interpretação do autor, inferi-se que essas competências podem estar dispostas de forma concentrada e acessível seletivamente àqueles com mais recursos, conforme apresenta seu estudo empírico sobre Centro Logísticos Integrados em São Paulo. Esse desfecho implicaria na redução da possibilidade de se promover o desenvolvimento econômico, ou

melhor, na distribuição menos concentrada dos ganhos resultantes do acúmulo de capital no território.

3 A competência organizacional – estratégica: ideologia, interesses geopolíticos e econômicos.

Conforme exposto anteriormente, a competência organizacional, dentro do conceito amplo da Logística Territorial, corresponde ao conhecimento e as estratégias no delineamento do planejamento do transporte e demais instalações físicas necessárias para o desempenho da logística empresarial. A decisão sobre como melhor distribuir os investimentos no tempo, no espaço e nos modais de transporte, bem como a dotação da melhor tecnologia disponível são as principais atividades oriundas dessa competência.

De acordo com Oliveira (2009), com base na escola funcionalista-desenvolvimentista discutida anteriormente, pode-se destacar alguns desafios ao planejamento dos transportes, logo à competência organizacional:

a) A infraestrutura de transporte é capaz de conferir vantagens competitivas em prol do desenvolvimento regional, ao mesmo tempo o seu acesso tende a ser restrito e concentrado.

b) As infraestruturas de transporte possuem retornos qualitativos difíceis de serem mensurados e apresentam considerável grau de incerteza ao mesmo tempo em que são provenientes de investimentos com grande volume de capital fixo.

c) O valor agregado dos produtos em determinada região é proporcional à qualidade da infraestrutura de transporte disponível. O que passa a constituir um ciclo vicioso.

d) As infraestruturas, em particular as de transporte, possuem uma inelasticidade para atender a demanda de cargas de uma região em função do tempo de construção. É essencialmente uma política de longo prazo.

Ainda com base em Oliveira (2009), pode-se destacar algumas

medidas, dentro da competência organizacional, como alternativas mais efetivas para os desafios expostos acima frente à relação entre desenvolvimento regional e a Logística Territorial:

a) A reforma tributária é mais aconselhada do que o endividamento externo para a construção das infraestruturas de transporte

b) O planejamento do sistema de transporte objetivando o desenvolvimento econômico consiste na hierarquização das principais demandas sociais da região; e na comparação entre as alternativas dispostas.

c) A partir desse ponto é importante buscar uma relação harmônica entre o custo de operação e de manutenção dos dispositivos logísticos instalados no território.

d) A matriz de transporte equilibrada é essencial para promover um desenvolvimento regional ao permitir a intermodalidade e evitar a superutilização de determinado modal. Com isso se evita custos elevados com a manutenção e operacionalização.

No entanto, como referido no tópico anterior, autores como Glenn Yago (1984) e Lefebvre (1970) procuram destacar o caráter político e retiram a visão meramente técnica no planejamento dos transportes, sendo esse subsumido a uma posição de classe. Portanto, a dimensão organizacional, correspondente ao conhecimento e a estratégia, não é desvinculada dos interesses políticos sejam eles de classe ou entre facções políticas e/ou plutocráticas. A partir dessa relação composta de uma linha tênue entre a técnica e a política, desdobram-se os orçamentos e o delineamento de planos tais como os Planos Plurianuais e, recentemente, no âmbito federal: Plano de Aceleração do Crescimento I e II (PAC) do Governo Lula (2003-2010) e o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) do Governo Dilma (2011-2014). Logo, é importante identificar os interesses de ordem geopolítica, econômica e ideológica

que podem influenciar, especificamente, a FIOLE.

Embora, como já foi destacado, o projeto da FIOLE é originário de idéias datadas há mais de 50 anos. A sua reincorporação a Agenda do Governo Federal veio no encalço da construção do Porto Sul, em Ilhéus, no primeiro governo Wagner (PT), destinado a escoar, inicialmente, minério de ferro da região de Caetité. Abortada a idéia da construção de um mineroduto, por conta de pressões ambientais e por questões de viabilidade econômica, decidiu-se, a partir de 2008, incorporar a ferrovia ao plano do Porto Sul, incorporando a FIOLE no PAC, durante o Governo Lula (OLIVEIRA, 2011). Com o Governo Dilma e a consequente manutenção do PT no governo federal e a reeleição de Wagner (PT), nada mais natural do que a manutenção da obra no planejamento federal dentro do PNLTE.

Os interesses econômicos atrelados à exportação do minério de Caetité, reflexo da valorização significativa dessa *commodity* no Comércio Internacional, resultou na viabilidade da mina que possui baixo teor de ferro por metro cúbico extraído. Esses interesses convergiram com a ambição de consolidação do PT, via Governo Wagner (PT), frente a quase 30 anos de governos carlistas⁹. Logo, uma grande obra para marcar o governo inédito do PT no jogo político se fez necessária (OLIVEIRA, 2011).

Além desses interesses políticos e econômicos, há um ponto geopolítico sensível ao Estado da Bahia: a possibilidade da segmentação do Estado com a criação do Estado de São Francisco. Bem como a intenção da descentralização econômica do estado, bandeira levantada pela Secretaria do Planejamento do Estado (SEPLAN). Somam-se a essas duas condições geopolíticas significativas: a necessidade de gerar uma solução mais apropriada para o escoamento dos grãos, ponto levantado pela Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (AIBA) ao longo dos anos 1990 e 2000 em conformidade à

ascensão da produção de grãos no Oeste baiano. Portanto, a partir desses interesses econômicos e objetivos geopolíticos estratégicos fechou um projeto para a construção da FIOLE, a qual pretende interligar à Ferrovia Norte Sul e assim inserir a Bahia no cenário logístico nacional e, quiçá, internacional (OLIVEIRA, 2011).

De acordo com o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA) - documentos elaborados como condição necessária para obtenção do licenciamento ambiental da obra junto ao IBAMA - é possível apontar as seguintes vantagens almejadas com a FIOLE: i) redução nos custos do transporte da base produtiva da região de influência direta; ii) desoneração do modal rodoviário; iii) redução de acidentes e sinistros das cargas como consequência da segunda vantagem; iv) integração física estadual e nacional; v) maior atração de investimentos; vi) dinamização das atividades agrícolas.

O principal interesse econômico indutor para a obra, a exportação do minério, é uma orientação similar a do governo militar, quando as ferrovias eram pensadas quase exclusivamente para a transferência de minério. O planejamento dava prioridade aos recursos para os corredores de exportação, ficando a dimensão local limitada a essa infraestrutura disponível para os grandes centros industriais, o que acabou por gerar concentrações econômicas espaciais no território. Regiões Metropolitanas litorâneas, principais pólos de escoamento da

produção no corredor de exportação, ficaram guarnecidas de dispositivos logísticos tais como portos ferrovias e aeroportos, enquanto o interior do país se integrava prioritariamente pelo rodoviário¹⁰. Sem contar a pouca preocupação com políticas sociais e urbanas adjacentes às obras.

Embora ainda não tenha se distanciado tanto do paradigma presente no governo militar de planejamento do transporte ferroviário como um modal exclusivo para exportação de minério, o projeto da FIOLE, segundo os estudos apresentados ao IBAMA em audiência pública, guarda algumas características distintas dessa lógica predominante nos governos militares em relação ao planejamento do modal ferroviário no Brasil. Os programas e planos do governo federal adjacentes à construção da ferrovia são sinais da intenção da mudança de curso no planejamento. Convergente com esse intuito pode-se apontar as seguintes ações: i) o programa de Fortalecimento da Agricultura Familiar (PRONAF), com financiamentos; ii) projetos de irrigação, na Bahia, precisamente, nas regiões de Curral Novo e Fazenda Velha; iii) programas específicos de aprimoramento e ampliação da agricultura como o Programa São Francisco e o Programa Mata Verde; iv) a construção de estaleiros em Ilhéus; v) e o incentivo à produção de biodiesel. O resultado seria um planejamento do modal ferroviário mais orgânico com a região diretamente afetada.

Certamente a concretização desses programas e planos pode ser

⁹ Antonio Carlos Magalhães teve seu primeiro mandato como governador entre 1971 e 1975, no seu segundo mandato (1979-1983), período da transição política do regime autoritário para a democracia política, o "Carlismo" se consolida como força política baiano-nacional, porém sofre uma derrota eleitoral em 1986 e retorna ao comando do Estado em 1991, pelo voto direto, mantendo a hegemonia política e o controle do Estado até 2006 (DANTAS NETO, 2003).

¹⁰ Durante o governo militar, houve uma maior concentração de recursos na construção de rodovias. Além de obter um custo de implantação mais baixo, promoveu o consumo de automóveis, consequentemente, incentivou a indústria automobilística. Bem como, segundo a aposta dos governos militares, dessa forma, focando no modal rodoviário, era mais factível conseguir o objetivo de integração física nacional em um menor tempo com um menor custo, daí a opção em se concentrar no Rodoviário no período de 1960 a 1980.

questionada, mas ao estar inserido no EIA/RIMA do empreendimento abre precedentes para uma intervenção de órgãos de controle institucional, dentre outras diversas possibilidades por meio da representação funcional e ações coletivas asseguradas pela constituição. Sem contar que além de atrelar a obra a essas ações do governo, a Licença de Operação, emitida pelo IBAMA, fica condicionada às ações de mitigação e compensação também apontadas nos documentos exigidos pelo órgão ambiental¹¹. Essa competência institucional, relacionada com a regulação e a regulamentação na concepção ferroviária, será discutida com mais profundidade no próximo tópico.

Por ora, cabe destacar que não somente interesses e objetivos positivos em direção à consolidação do projeto habitam a dimensão organizacional-estratégica. São apontados tanto interesses de ordem geopolíticos, econômicos e ideológicos que contrariam a construção da FIOL. Pode-se começar pela pressão ambientalista contra a construção do Porto Sul que reverbera na FIOL. Pois a ferrovia fica condicionada a existência do porto que sofre significativa oposição de grupos ambientalistas. Portanto, surge a questão: como poderia construir uma ferrovia sem a certeza de um porto?

A contestação ao porto em Ilhéus pode ter sido arrefecida quanto a sua amplitude, principalmente, na dimensão local, no entanto o grupo de contestação é bem organizado, com atuação intensa e articulado com grupos de interesses nacionais e internacionais. Sem contar a ação junto aos órgãos de controle institucionais como o IBAMA e o Ministério Público Federal (OLIVEIRA, 2011). Ademais, não se pode desprezar a contestação de movimentos rurais pela luta da reforma agrária. De acordo com Almeida, Sousa e Santos (2010) a ferrovia irá desalojar e segregar assentamentos, ao ser construída sobre esses territórios sem passagem de nível dentre outras ações. Esse

“ *Especula-se, também, sobre o interesse da Vale pela mina de Caetité. Pouco se pode evidenciar sobre o envolvimento direto da ex-estatal no apoio a contestação frente ao empreendimento da BAMIN.* ”

argumento diverge das intenções e objetivos apontados pelo EIA/RIMA em relação a desenvolvimento da atividade agrícola familiar.

Correspondente aos interesses econômicos pode-se apontar para os interesses ligados ao eco-turismo de alto padrão, na região de Ilhéus, com atuações em conjunto com os grupos de contestação de ideologia preservacionista. Especula-se, também, sobre o interesse da Vale pela mina de Caetité. Pouco se pode evidenciar sobre o envolvimento direto da ex-estatal no apoio a contestação frente ao empreendimento da BAMIN. Todavia, corriqueiramente a Vale vincula na mídia as intenções em investir na Ferrovia Centro Atlântica (FCA) - a única ferrovia disponível no estado da Bahia sob monopólio de uso da mineradora desde a década de 1990 no processo de privatização da empresa - que passa na cidade de Brumado, próxima à Caetité. Portanto, a FCA, com os devidos investimentos, seria a rota alternativa à FIOL e um dos principais pontos de argumentação dos grupos de contestação para

fundamentar a falta de necessidade de construção de um novo porto na cidade de Ilhéus (OLIVEIRA, 2011).

Por fim, a respeito dos interesses geopolíticos negativos, destaca-se a corrida nacional dos estados pelo escoamento da carga gerada com o *agribusiness* no Centro-Oeste do país. Nesse sentido, há uma corrida entre as Unidades Federativas em busca da garantia de recursos e cargas para os seus empreendimentos infraestruturais.

Todavia, ao retomar a premissa da FIOL tal como está exposta no estudo IPEA (2010), observa-se que tantos os interesses a favor quanto os contra, tem condições de chegarem a um denominador comum com essa formação fragmentada e limitada da ferrovia na qual uma parte integraria somente Caetité ao porto em Ilhéus e a outra de Barreiras a Figueirópolis (TO), onde entroncaria com a Norte-Sul. Com essa disposição, os interesses ligados ao agronegócio seriam atendidos, da mesma sorte ocorre com o interesse vinculado à exploração do minério de Caetité, o qual terá sua via de escoamento disponibilizada com a construção em direção a Ilhéus. Bem como, essa formação segregada pouco interfere nos interesses da Vale ao verificar uma ferrovia limitada para atender a sua concorrente e gera pouco desconforto aos demais estados que contaram com as cargas do Oeste baiano para viabilizar seus empreendimentos logísticos.

Assim pode-se observar o seguinte paradoxo nesse contexto organizacional-estratégico: quanto mais limitada a obra, reduzem-se os custos políticos, mas compromete a capacidade da mesma promover uma Logística Territorial mais competitiva para o Estado da Bahia.

¹¹ Esse processo institucional é relativamente recente no País, resultante de resoluções aprovadas no CONAMA em consequência da constituição de 1988. No anuário de infraestrutura da revista *exame* há exemplo de obras que obtiveram Licença Prévia e de Instalação, mas não obtiveram a de Operação por conta das contra partidas, mitigações e compensatórias não serem cumpridas. (EXAME, 2012)

“ *A partir desse escopo analítico, aponta-se para problemas na coordenação de políticas de transporte corroborando com o entendimento de Goldberg (2009) sobre a fragmentação no planejamento das políticas de transportes* ”

Portanto, cabe ressaltar que a possibilidade do êxito na difusão das externalidades positivas, provenientes dessa obra, reside na integralidade do projeto e, ao mesmo tempo, essa integralidade se contrapõe aos interesses econômicos, geopolíticos e perspectivas ideológicas presentes tanto no nível local quanto nacional. Com a disposição desse interesse no tabuleiro do jogo político, recai-se maior peso sobre a importância da competência política e institucional do governo tanto no nível federal quanto estadual em fazer prevalecer o projeto integral. Sem contar com a capacidade dos grupos locais de se organizarem suficientemente para fazer valer a integralidade do projeto em contra ponto aos grupos de interesses apontados até aqui que se satisfazem com a FIOLE fragmentada.

4 A dimensão institucional: regulação e regulamentação.

Ainda em concordância com o conceito de Logística Territorial, a competência institucional corresponde a capacidade de regulamentação e regulação na intermediação de interesses na esfera pública de acordo com diretrizes apontadas na competência organizacional. A competência institucional recai sobre as agências reguladoras e aos processos de licenciamento ambiental e de concessão

de serviços públicos.

A respeito das agências reguladoras correspondentes ao transporte ferroviário, algumas críticas são apontadas pela literatura. Goldberg (2009) destaca a pouca autonomia dessas agências frente à interferência política evidenciada na criação específicas das agências de acordo com o modal. A ideia inicial seria uma agência única para dar conta, também, da exigência atual em direção ao multimodalismo. Portanto, ao invés de criarem a Agência Nacional dos Transportes, criaram a Agência Nacional do Transporte Terrestre (ANTT), a Agência Nacional do Transporte Aquático (ANTAQ) e, a mais atual, a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC). Sob esse preceito, foi necessária a criação de maior quantidade de cargos de confiança reduzindo o insulamento tecnoburocrático necessário, segundo Goldberg (2009), para o planejamento do transporte.

O estudo de De Paula e Avelar (2008) levantou as seguintes variáveis explicativas sobre as Agências Reguladoras: a concepção original e a ausência de coordenação; herança do corpo burocrático; influências política; orçamento; desempenho das empresas reguladas. A partir desse escopo analítico, aponta-se para problemas na coordenação de políticas de transporte corroborando com o entendimento de Goldberg (2009) sobre a fragmentação no planejamento das políticas de transportes. Bem como o orçamento das agências reguladoras de transportes apresentou declínio frente às demais agências reguladoras de infraestruturas econômicas tais quais as ligadas aos serviços de telecomunicação e eletricidade.

Em relação ao processo de licenciamento ambiental cabe a proeminência da participação do IBAMA. São exigidas três licenças: a Licença Prévia (LP), na qual são realizados o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA), que define

as medidas de mitigação e compensação; a seguinte é a Licença de Instalação (LI), na qual se observa se a construção está sendo seguida de acordo com o que foi proposto na LP; por fim, há a Licença de Operação (LO), que corresponde à adequação presente na LP e na LI para o Terminal de Uso Privativo (TUP) passar a funcionar. Segundo Goldberg (2009, p. 93), a primeira licença é a principal e a mais demorada para se obter.

Para se obter a LI, é imprescindível apontar mais de uma opção de construção e, então, compará-las quanto ao seu impacto ambiental. Para tanto foram analisadas quatro alternativas para a localização do traçado da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, sempre buscando equilibrar o custo de execução da obra com as demandas do setor produtivo e as características sociais e ambientais das regiões atravessadas. As quatro alternativas apresentaram o ponto final da FIOLE na região de Ilhéus, nas proximidades da margem direita do rio Almada, onde está prevista a construção de um pátio de recepção de cargas e de formação de trens.

Dentre elas, a escolhida foi a que reuniu as melhores condições técnicas para integrar as áreas produtivas das regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste do país a um porto em Ilhéus-BA e, consequentemente, aos mercados internacionais, conferindo grande vantagem competitiva para empresas brasileiras.

Além das Agências Reguladoras e do Processo de Licenciamento sob anuência do IBAMA, para uma melhor compreensão da dimensão institucional, referente à FIOLE, cabe destaque ao regimento nacional de concessão de Ferrovias e a criação da empresa pública VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A..

Até a década de 1990 as ferrovias eram de domínio e administrada pelo Estado compondo assim a Rede Ferroviária Federal S/A. De acordo com Silveira (2007, p. 103), com a crise internacional a partir da década de 1970 e com a pouca participação

“

A partir desse cenário no processo político de redemocratização, principalmente, nos governos Collor (1990-1992) e FHC (1995-2002), promoveu-se a desestatização da RFFSA.

”

das elites produtivas no controle da economia nacional repercutiu no agravamento da crise com a redução da poupança pública e o esgotamento da capacidade de endividamento do estado. A partir desse cenário no processo político de redemocratização, principalmente, nos governos Collor (1990-1992) e FHC (1995-2002), promoveu-se a desestatização da RFFSA. O grosso dessas ferrovias foi repartido entre duas empresas: a América Latina Logística (ALL) com a parte do sudeste e a maioria do sul; e a VALE, também privatizada, que ficou responsável por boa parte da malha ferroviária do Sudeste e quase integralmente com a do Norte e Nordeste.

Segundo, Alban (2002) e Silveira (2007), os contratos de concessão não foram suficientes para promover a melhoria nas ferrovias por não estabelecer metas e obrigações claras. A partir dessa relação institucional frágil, as empresas concentraram investimentos nas áreas nas quais já havia maior demanda. As ferrovias carentes de investimentos e sem uma utilidade rentável tiveram seu trilhos e equipamentos operacionais retirados para atender as vias com maior rentabilidade, o chamado processo de canibalismo das estradas de ferro.

Essa conjuntura institucional se alterou com o Governo Lula com a criação da VALEC e um cenário macroeconômico mais propício para a expansão dos gastos públicos. Nesse sentido retomou-se o papel do Estado como interventor na promoção de melhorias da infraestrutura ferroviária nacional, bem como também se abriu perspectiva para adoções de uma maior parceria com a iniciativa privada por meio das Parcerias Público-Privadas (PPP), sem contar a disponibilização de recursos oriundo do BNDES (SILERIA, 2009). No entanto, muito se questiona sobre a celeridade do processo de concessão e construção das vias férreas. Sem contar os processos de investigação do MPF sobre corrupção envolvendo a própria VALEC. Além de ações movidas contra o impacto gerado sobre patrimônio arqueológico, sobre a fauna e a flora. Além da argumentação do referido órgão acerca da construção de uma ferrovia sem a certeza da existência de um porto.

Portanto, esse tópico dedicado à discussão sobre a dimensão institucional aparenta uma grande sensibilidade frente ao processo de construção da FIOL. Tanto a perspectiva complexa do processo de licenciamento e a aparente incapacidade dos governos federais e estaduais para darem conta das exigências ambientais e ao paradoxo exposto no tópico anterior sobre o contexto organizacional-estratégico frente aos jogos de interesses que convergem para a construção de uma FIOL limitada e fragmentada. Bem como, as dificuldades institucionais frente a recente retomada do estado como provedor dos investimentos no modal ferroviário com a criação da ANTT e da VALEC em decorrência do fracasso da iniciativa privada como aponta a literatura.

5 Infraestrutura: a disposição dos dispositivos logísticos no território.

Como já foi destacada, a competência infraestrutural trata das

instalações físicas resultantes das ações provenientes das competências organizacionais e institucionais. São características avaliativas da competência infraestrutural na Logística Territorial: a disposição espacial da infraestrutura de transporte no território e a amplitude de sua área de influência; a tecnologia operacional utilizada, no caso do transporte ferroviário seria a tecnologia empregada nas locomotivas, os aparelhos utilizados para a carga e descarga dos vagões; e, por fim, o estado de conservação da infraestrutura e dos equipamentos operacionais.

Atualmente a infraestrutura ferroviária disponível no estado da Bahia se resume à FCA sob domínio da VALE conforme fica clara nas palavras do professor Silveira (2007, p. 101):

[...] no estado da Bahia, em crescente processo de modernização econômica, há poucos traçados férreos (1.593 km) e uma limitada integração com e entre os polos, centros, distritos e núcleos industriais do Estado. Apesar de unir-se ao Pólo Petroquímico de Camaçari (COPEC), ao Centro Industrial de Aratu (CIA), ao Centro Industrial do Subaé (CIS) e ao Distrito Industrial de Juazeiro, a ferrovia pouco transporta destas regiões industriais. A COPEC é a que mais utiliza as ferrovias. Outros focos de industrialização na Bahia, como o de Eunápolis, Vitória da Conquista, Itapetinga, Valença, Ilhéus, Itabuna, Jequié, Barreiras estão muito longe dos trilhos férreos. [...] na Bahia não existe uma “rede férrea compacta” e as interações espaciais de Salvador com as demais regiões do estado, através desse modal, é limitada.

Frente a essa infraestrutura disponível, a FIOL pretende interligar boa parte das regiões não atendidas pelo cenário atual disposto pela FCA, correspondendo a uma faixa horizontal da Região Oeste até a Região Litoral Sul, passando por regiões do semiárido. Para tanto as etapas de construção seguirão de acordo com a figura 3.

Figura 3 – Etapas, lotes de construção, valor e andamento da construção de cada lote da FIOI.

01ª ETAPA: Entre Ilhéus e Barreiras		
Lotes, extensão e cidades do trecho	Valor do contrato em R\$ milhões	Execução da obra até junho de 2013
Lote 01 125 km – Parte do terminal de Ilhéus, onde ficará o terminal de descarga geral com capacidade estimada entre 5 e 68 milhões de toneladas.	575	7,75%
Lote 02 117 km – Itagibá a Jequié;	650	18,7%
Lote 03 115 km – Jequié a Tanhaçu;	403	41,9%
Lote 04 178 km – Tanhaçu a Caetitê – Instalação de Pólo Industrial voltado para a indústria de mineração – produção estimada em 25 milhões de toneladas/ano. Em Brumado haverá um Pólo Industrial que vai transportar Magnetita, minério de ferro e cargas gerais, com capacidade para 29 milhões de toneladas/ano;	740	23%
Lote 05 164 km – Vai até as margens do Rio São Francisco;	720	Zero
Lote 05 A A – 2,9km – Ponte sobre o Rio São Francisco;	135	Zero
Lote 06 159 km – Até Correntina – Será instalado o terminal multimodal do sudeste da Bahia com interligação entre a ferrovia e outros modais e fará o carregamento de grãos, etanol, farelos;	576	Zero
Lote 07 161 km – Até São Desidério. Barreiras irá abrir o Terminal Intermodal do Oeste da Bahia que vai atuar no transporte de grãos, farelos, álcool e algodão;	536	Zero
2ª ETAPA: São Desidério a Figueirópolis onde a FIOI fará conexão com os trilhos da ferrovia Norte/Sul. Esta foi projetada para ser uma estrada de ferro central, tronco do modal no Brasil – 2.255,5 km. Fará a ligação das ferrovias do Sul, Sudeste e Centro-Oeste ao Norte e Nordeste do país. Sua primeira etapa estava prevista para Julho de 2011 – 1574 km – Cerrado ao Litoral do Maranhão.		

Fontes: (EIA/RIMA 2009; BORGES, 2013).

Os lotes 01, 02, 03 e 04 são os que se apresentam em estágio mais avançado de construção conforme pode ser observado na figura 3. Estes, também, são os lotes prioritários para viabilizar o escoamento do minério, a maior carga que, possivelmente, possibilitará a construção dos demais Lotes. Sem embargo, os lotes 05, 05 A e 06, são os que correspondem ao hiato presente no estudo do IPEA (2010). Esses lotes apresentam construção de ponte sobre o São Francisco (lote 05A) o que encarece significativamente o custo da obra, aderindo assim a sensibilidade política presente na construção desse trecho e exigindo uma maior participação de grupos locais de interesse para reivindicar a consolidação desse trecho.

A estimativa é de R\$ 6 bilhões (valor global) e de aproximadamente R\$ 4,2 bilhões no trecho baiano.

Quanto às características do projeto, ao longo do trecho existem diversos pontos de cruzamento da ferrovia com rodovias (vicinais, estaduais e federais) para solucionar esses problemas de acordo com o RIMA (2009, p. 12-13):

Nos cruzamentos com as rodovias mais movimentadas, a passagem da ferrovia será feita em nível diferente da rodovia (acima dela – viaduto ferroviário ou por baixo dela – passagem inferior), e nos demais cruzamentos serão implantados dispositivos de segurança e sinalização adequada.

As obras contemplarão a construção de, aproximadamente, 212 obras de grande porte entre pontes e viadutos, passagens inferiores, sistemas de proteção contra erosão e contra enchente, sinalização e dispositivos de segurança nos cruzamentos em nível com rodovias. Dentre as pontes destaca-se a ponte ferroviária sobre o Rio São Francisco, que será construída entre os municípios de Serra do Ramalho e Bom Jesus da Lapa. Para atender à demanda de carga e descarga de mercadoria, bem como a integração com outros modais de transporte, foram previstos os seguintes pontos de integração: a) pólo de Combinado, Terminal Intermodal Oeste da Bahia; b) Terminal Multimodal Sudoeste da Bahia; c) Pólo de Caetitê; d) Pólo de Tanhaçu; e) Pólo de Jequié; f) Terminal de Ilhéus.

É importante frisar que não foi verificada nenhuma solução para a integração da FIOLE com a FCA em Brumado, a cidade aonde as ferrovias irão se cruzar. Ademais, a FIOLE será construída em bitola larga de 1,60 m, correspondente as exigências técnicas atuais para comportar comboios de trens mais extensos. Já a FCA, construída sob o padrão da bitola métrica, o que representa um problema para a integração das duas. Não obstante, há tecnologia possível tanto para integrar as duas ferrovias como para integrar o modal ferroviário com o rodoviário com o mínimo de baldeação. O sistema de integração desses modais chama-se rododrilho, um equipamento que ao se acoplar aos automóveis permite a circulação dos mesmos em trilho conforme disposto em anexo. Esse procedimento já é adotado pela ALL no Sul do país (SILVEIRA, 2007). Além da possibilidade da construção do terceiro trilho na FCA, o que é uma alternativa controversa sobre a viabilidade técnica e eficiência econômica.

Diante do exposto nesse tópico, além da FIOLE significar uma rota até então inexistente para o escoamento do minério e uma alternativa ferroviária para o escoamento da soja já realizada pelo rodoviário. Pouco se pode afirmar que seja possível com a FIOLE dispor ao território baiano uma infraestrutura ferroviária que caminhe para um desfecho distinto do que já há disponível para as atividades agrícolas familiares e dinamização da base produtiva baiana.

Conforme estão alocados os recursos nas etapas de construção, a primeira etapa da ferrovia será o trecho que liga Brumado a Ilhéus para atender ao minério, isso se o porto for de fato construído frente à necessidade da cotação do minério permanecer favorável e da capacidade política dos grupos de contestação. Bem como, na parte que liga Brumado à Barreiras, há a necessidade de obras de arte especiais tais como uma ponte sobre o largo Rio São Francisco, mais precisamente

uma ponte ferroviária que ligue as cidades de Serra do Ramalho (BA) e Bom Jesus da Lapa (BA).

É nessa dimensão infraestrutural que reverbera as fragilidades proeminentes na dimensão organizacional referente aos conflitos de interesses e, principalmente, na dimensão institucional em relação a sua capacidade técnica, regulação, regulamentação e execução. A sensibilidade política e institucional se intensifica com a complexidade da obra no trecho que ligaria Brumado ao Oeste, intensificando as dificuldades para a execução integral do projeto.

Considerações Finais

Portanto, frente à questão guia desse trabalho: como se apresenta a FIOLE em relação à Logística Territorial baiana? Pouco se pode apontar como distinto ao que se encontra presente, atualmente, na Logística Territorial baiana: seletividade, fragmentação e integração física limitada. Sem desconsiderar a importância da obra, principalmente, para o escoamento de minério da região de Caetitê, ora sem via de escoamento disponível, as demais regiões que guardam certo dinamismo econômico não estão sendo diretamente atendidas pela obra tais como a região de Vitória da Conquista e parte do Sertão Baiano. A região Oeste ainda dependerá do êxito da primeira etapa para assim ser construído um ramal até a Ferrovia Norte-Sul. Bem como corre o risco dessa região não ser ligada ao Porto Sul, em Ilhéus. O que aumenta o risco da ampliação da fuga de carga dessa região para outros Estados do país, já existente.

Pode-se apontar como as dimensões mais sensíveis para um provável êxito desse projeto: a capacidade organizacional e institucional. A dimensão organizacional carece de uma estratégia mais apropriada da coordenação dos interesses, sobretudo, os geopolíticos. Os três trechos (Ilhéus-Brumado; Brumado-Barreiras; e Barreiras-Norte Sul) devem ser tomados como pontos

indissociáveis. Com isso os custos políticos internos seriam reduzidos e os externos ao estado podem ser minimizados com a busca por empreendedores nacionais e internacionais. Para tanto é importante, dentro da dimensão institucional, rever os processos de concessão e de Parceria Público Privada que forneçam maior segurança à iniciativa privada sem se abster das responsabilidades e obrigações dos mesmos, se isso for possível. Já no contexto específico sobre a competência infraestrutural, deve-se apontar para a sensibilidade da obra no trecho justamente do hiato apontado pelo IPEA (2010), entre Brumado e Barreiras, no qual as obras de arte especiais, tal com a ponte sobre o Rio São Francisco, convergem com os interesses geopolíticos e econômicos que comprometem a integralidade do projeto.

Não obstante, é possível observar alguma transformação na lógica de planejamento dessa ferrovia em comparação com o paradigma tradicional no país de construir ferrovias predominantemente para a exportação de minério sem políticas sócio-ambientais e economias adjacentes que dêem uma aderência orgânica das regiões diretamente afetadas. No entanto, esse fato aparenta ser consequência, principalmente, de transformações na competência institucional decorrente de uma maior participação de órgãos de controle institucional tais como o MPF e o IBAMA. O mesmo não pode ser estendido para as instituições diretamente associadas à Logística Territorial, como as agências reguladoras, nem para as esferas governamentais responsáveis por tais políticas, como o Ministério do Transporte, na esfera subnacional, as Secretarias Estaduais de Infraestrutura e Planejamento. Estas por sua vez aparentam estar presas a paradigmas anacrônicos. Enquanto demandas políticas e reivindicações externas puxam estas instituições para um pensamento mais progressista, grupos tradicionais ocupantes das pastas do transporte respondem com ações para dar vida longa ao seu *status quo*.

Ademais, cabe ressaltar as tecnologias disponíveis como o rodotrilho, uma alternativa para a bimodalidade, que não é citado no EIA/RIMA, para poder interligar a FIOIOL com as rodovias locais. Essa tecnologia permitiria também a ligação da FIOIOL com a FCA, mesmo havendo a incompatibilidade de bitolas dos trilhos. Assim essa alternativa tecnológica serviria para potencializar a abrangência da área de influência ao disseminar as vantagens competitivas de forma mais extensa no território, permitindo-as interligar centros dinâmicos de economia endógena tais como Vitória da Conquista, Itabuna, Bom Jesus da Lapa, Santo Antônio, o recôncavo Baiano, Ibotirama, dentre outras.

Para superar o quadro definido a partir de uma FIOIOL fragmentada e limitada - tendência comum nas obras de infraestrutura na realidade brasileira - no contexto institucional, além da necessidade de reformar na administração do estado, principalmente no nível estadual e nos setores correspondentes ao planejamento dos transportes, no contexto organizacional-estratégico é vital a formação de grupos de coalizões locais que reivindiquem a interdependência dos trechos para se obter a viabilidade do projeto. Ademais, se faz necessário aprofundar os estudos sobre o tema aqui discutido. É importante desenvolver pesquisas e estudos compreensivos sobre o processo decisórios e a intermediação de interesses na formulação e implementação de políticas públicas de transporte no país. Além da demanda por estudos funcionalistas e avaliativos quanto à efetividade técnica de soluções como o rodotrilho e a viabilidade econômica e política em torno da busca por parcerias no cenário nacional e internacional. Sem contar, também, com a necessidade de aprimorar os estudos acerca das comunidades diretamente afetadas, como aponta o estudo de Almeida, Sousa e Santos (2011) há ainda lacunas e contradições do EIA/RIMA a serem sanadas.

Referências

BORGES, André. **Ferrovia baiana ainda espera pelos trilhos**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3216956/ferrovia-baiana-ainda-espera-pelos-trilhos>>. Acesso em: 30 ago. 2013.

DANTAS NETO, Paulo Fábio Surf nas ondas do tempo: do carlismo histórico ao carlismo pós-carlista. **Caderno CRH**, Salvador, Centro de Recursos Humanos da UFBA, n. 39, jul./dez, 2003.

FLEM. **Transportes e Logística**: os modos e os desafios da multimodalidade/ Fundação Luís Eduardo Magalhães. Salvador: FLEM, 2002. 124 p.

FROMM, Gary. **Transporte e Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

IPEA. Comunicação n. 50. Brasília – DF. 2010.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, Fundação Getulio Vargas, v. 40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006.

NUNES, Maribel Carvalho. **História portuária de Ilhéus 1915 - 1942**. 1999. 54 f. Monografia (Graduação) - Curso de História, Departamento de Filosofia e Ciências Humanas, UESC, Ilhéus, 1999.

OLIVEIRA, H. C. de. **A Relação da Infraestrutura de Transporte da Região Litoral Sul da Bahia com o Comércio Internacional e o Desenvolvimento Econômico Regional**. In: CONGRES DE L'INSTITUT FRANCO-BRASILIEN ADMINISTRATIO DES ENTERPRISES - IFBAE, 5., 2009, Grenoble. **Anais... Pôles territoriaux, innovation et internationalisation**, 2009.

OLIVEIRA, Henrique Campos de. **O processo decisório de incorporação do Porto Sul à Agenda do Governo do Estado da Bahia**. 2011. 130 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

PEDRÃO, Fernando. **Economia, Política e Poder**: Na periferia da globalização. Salvador: Podivm, 2009.

SANTOS, Joêmia da Conceição. **Maraú Ilhéus**: o conflito das elites em torno de um novo porto (1950 - 1970). 2001. 54 f. Monografia (Graduação) - Curso de História, Departamento de Filosofia e Ciências Humanas, UESC, Ilhéus, 2001.

SANTOS, Milton. **Economia espacial**: críticas e alternativas. São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, Paulo Rodrigues Dos. **Ilhéus, o porto e a crise regional**. 2001. 199 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Geografia, UESC - UFBA, Salvador, 2001.

VASCO NETO. Portos e Ferrovias: Projeção para o III milênio. **Bahia Análise & Dados**: Logística, Salvador, p.161172, set. 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil**. Das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SLACK, B., STARR, J.T. **Ports as gateways**: a traditional concept revisited. In: 5 ÈME CONFÉRENCE INTERNATIONALE VILLES ET PORTS, AIVP, Dakar. nov.1999.

VALEC ENGENHARIA CONSTRUÇÃO E FERROVIAS (Brasil). **Mapa da FIOIOL**. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/FerroviasFiol.php>>. Acesso em: 30 ago. 2013.

YAGO, Glenn. **The Decline of Transit**: Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970. New York: Cambridge University Press, 1984.