

Infraestrutura Conclusão da Fiol teria impacto profundo no Nordeste

Sem ferrovia, caminhão leva produção até porto de Santos

André Borges
De Luís Eduardo Magalhães, Barreiras, São Desidério e Correntina (BA)

São campos de algodão a perder de vista. Vive-se a plena safra da pluma no oeste da Bahia. O Cerrado está coberto pela fibra branca. Da porteira para dentro, dizem os fazendeiros, não há do que reclamar. No oeste baiano é hoje o segundo maior produtor de algodão do país, só atrás do Mato Grosso. Da porteira para fora, as coisas se complicam. Durante a noite, os produtores baianos sonham com a data em que a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) vai partir de Ilhéus, varar o sertão e chegar até a porta das suas propriedades. Durante o dia, sofrem com a precariedade da logística nacional.

Hoje, nada menos que 90% do todo algodão produzido na Bahia tem como destino os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Diariamente, milhares de caminhoneiros pegam a estrada e seguem rumo ao Sul e Sudeste do país pela BR-020, em viagens superiores a 2 mil quilômetros. Seguir por estrada até Salvador não é uma alternativa, por conta da concentração de soja nesse porto. “Como lidar com isso? É uma situação inaceitável, não tem o menor sentido, diz o prefeito de Luís Eduardo Magalhães, Humberto Santa Cruz (PP). “O nosso produto é imbatível, tem um preço extremamente competitivo, mas o problema é que também somos os líderes quando se trata de ter o preço de transporte mais caro.”

No trecho de 500 km da Fiol que

liga a região de Caetité a Ilhéus, a vocação da ferrovia é mineral. Os três blocos principais de ferro já mapeados na região têm reservas de quase 4 bilhões de toneladas. Projetos de empresas como Bahia Mineração e Bahmex foram forjados sobre o plano de construção da ferrovia. A capacidade de produção mineral estimada para a região de Caetité é de 40 milhões de toneladas por ano. Do lado oeste, porém, nos 500 km que ligam Caetité e Barreiras, a razão de ser da Fiol é o agronegócio.

O governo promete entregar esse trecho da ferrovia até dezembro de 2015. As complicações para cumprir essa promessa, no entanto, são muitas. Dos quatro lotes de obra que compõe essa etapa da Fiol, apenas dois — lote 5 e a ponte sobre o rio São Francisco (5A) — têm licença de instalação concedida pelo Ibama. Os lotes 6 e 7, onde há grande incidência de cavernas, ainda dependem do aval do órgão ambiental para serem liberados para obra. Paralelamente, todo traçado de 500 km ainda está paralisado por medida cautelar do Tribunal de Contas da União (TCU), que impediu o início das obras por conta de falhas dos projetos.

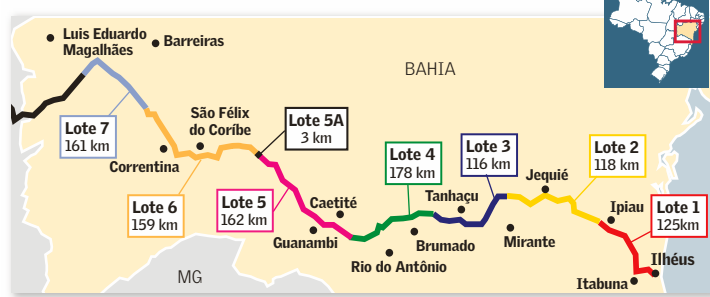
O efeito que a ferrovia teria sobre a competitividade da produção agrícola do oeste baiano seria enorme. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) estima que a conclusão da Fiol entre Barreiras e Ilhéus pode gerar uma economia anual de R\$ 1,19 bilhão com transporte em 2020. O empreendimento é um dos nove eixos logísticos que, segundo a CNI, precisam ser priorizados na região Nordeste.



Região é segunda maior produtora de algodão do país, mas 90% do escoamento tem que ser feito por caminhões, até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR)

O traçado da Fiol

Ferrovia corta o Estado da Bahia



A comparação entre os custos de frete praticados hoje na região dá uma ideia precisa da relevância da ferrovia. Hoje, o preço médio do frete rodoviário praticado entre Luís Eduardo Magalhães e Ilhéus é de R\$ 126 para cada tonelada transportada, enquanto a tarifa prevista para o transporte de minério da Bamin sobre os trilhos da Fiol é de R\$ 26,88 por tonelada. O preço é ainda inferior à média praticada, por exemplo, na malha ferroviária da empresa América Latina Logística (ALL), onde o custo por tonelada transportada oscila entre R\$ 67 e R\$ 78 na malha Sul, entre os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

“Não há nenhuma dúvida sobre a importância que essa ferrovia tem para o Nordeste e para o

país. É lamentável que uma obra dessa relevância esteja vivendo uma execução tão penosa”, diz José de Freitas Mascarenhas, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

A demora em ver os trilhos da Fiol despejou uma boa dose de ceticismo sobre o agricultor baiano. “Nós sentimos que o governo do Estado demonstra algum interesse em ver a ferrovia chegar até aqui, mas a verdade é que esse trecho não é prioridade, então fica muito difícil para o produtor contar com isso”, comenta Ivanir Maia, diretor de relações institucionais da Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba).

Na safra 2012/2013, a região oeste da Bahia produziu 473 mil

toneladas de pluma. Dessa produção, 74% foi enviado para o exterior. Só a China comprou 37% do algodão, com movimentação de US\$ 712 milhões.

Os grãos também têm relevância. A soja, que é a principal cultura da região, ocupa uma área de 1,285 milhão de hectares, com negócios avaliados em R\$ 2,1 bilhões. No caso do milho, o volume total estimado é de 1,9 milhão de tonelada, gerando negócios de R\$ 820 milhões. Mesmo sob o efeito da pior seca dos últimos 50 anos e a proliferação de uma lagarta que ajudou a prejudicar a produção, o resultado da safra 2012/2013 chegou a 5,3 milhões de toneladas e gerou receita total de R\$ 5,3 bilhões.

“Nossa região tem toda a possibilidade de dobrar o volume de produção em uma década, em função da área que ainda temos para expandir e de novas tecnologias, mas para que isso aconteça, dependemos de logística. Se não tem como escoar, não tem por que expandir”, diz Ivanir, da Aiba. “Nosso medo é ver a Fiol se transformar em uma Ferrovia Norte-Sul, que está em construção há mais de 25 anos e até hoje não foi concluída.”

Apesar da desconfiança do produtor em relação à chegada da Fiol, o governo baiano garan-

te que o projeto vai sair. Do lado federal, o ministro dos Transportes, César Borges, também diz esperar uma resposta imediata do TCU, liberando o início das obras no trecho oeste da ferrovia. As empreiteiras responsáveis pela construção da estrada de ferro estão contratadas há três anos, mas até hoje não houve nenhuma execução de obra física nesses 500 km do traçado. O governo diz ter atendido todas determinações feitas pelo TCU e espera que ao menos dois lotes entre Barreiras e Caetité sejam liberados nos próximos dias.

“A Bahia é um Estado enorme, do tamanho da França. Não é possível desenvolver um território dessas proporções sem projetos que integrem o agronegócio, a indústria e a produção mineral”, diz Rui Costa, secretário da Casa Civil do governo baiano. “Nós sempre carecemos de uma infraestrutura logística que permitisse desenvolver o nosso interior. Hoje cerca de 30% da população vive no litoral e 70% no interior. A Fiol é a obra que viabiliza essa integração.” **(Colaborou Ruy Baron)**

Confira a reportagem em vídeo no link abaixo
www.valor.com.br/videos

Traçado ainda não é consenso entre a estatal Valec e o governo da Bahia

De Brumado, Contendas do Sincorá, Itapitanga e Ilhéus

Não é de hoje que se discute a construção de uma ferrovia na Bahia. Há 50 anos, o engenheiro e professor emérito da Faculdade Politécnica da Bahia, Vasco Neto, já defendia o plano de instalar uma estrada de ferro que cortasse o sertão baiano e avançasse sentido leste do país. A “Ferrovia Transulamericana” teria alcance continental ealaria a integração da América do Sul. Vasco Neto morreu em 2010, ano em que obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste tiveram início. De certo, não aprovaria a situação em que o projeto se encontra atualmente.

Depois de quase quatro anos de obra, a Fiol ainda é objeto de discussões intermináveis sobre onde, afinal, seus trilhos devem ser instalados. Pelo projeto do governo, o marco zero da ferrovia deve ser a cidade de Figueirópolis, em Tocantins. O plano é que, a partir de Barreiras (BA), o traçado da ferrovia siga sentido oeste e entre no Estado vizinho, totalizando 1,5 mil km de malha. Em Fi-

gueirópolis, a Fiol encontraria os trilhos da Ferrovia Norte-Sul, abrindo nova possibilidade de escoamento. Esse projeto, no entanto, não é consenso.

Para o vice-governador e secretário de infraestrutura da Bahia, Otto Alencar, o ponto de partida que a Valec desenhou para a Fiol está errado. Ele passou a defender que a largada da ferrovia deve ser construída mais ao sul, no município de Campinorte, em Goiás. A distância entre uma opção e outra é pequena, de apenas 200 quilômetros. Para o vice-governador baiano, no entanto, essa mudança pode fazer toda a diferença. Campinorte, que é cortada pela Norte-Sul, também será o ponto final da prometida Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), projeto que seria construído pela Valec, mas que acabou sendo incluído no pacote de concessões ferroviárias que o governo pretende fazer nos próximos meses.

A tese de Alencar tem um propósito muito claro: criar uma rota direta e sem escalas para o escoamento das safras do Mato Grosso, que um dia poderá con-

tar com a Fico para despachar seus grãos. A mudança no traçado poderia evitar o “desastroso efeito para a Bahia e o Nordeste” que o projeto atual, afirma ele, vai gerar. Dentro do próprio governo baiano, porém, há divergências sobre a proposta.

“O vice-governador defendeu uma opinião dele, mas o Estado da Bahia não pode se dar ao luxo de ficar fazendo alterações a essa altura do campeonato. O governador [Jaques Wagner] defende que o traçado até Figueirópolis seja mantido”, diz Eracy Lafuente, coordenador de acompanhamento de políticas de infraestrutura do governo da Bahia. “Nós já estamos muito preocupados com o prazo. O Estado da Bahia não quer rever traçado nenhum.”

O presidente da Valec, Josias Cavalcante, diz que a estatal recebeu o pedido para que a nova rota seja avaliada, mas garante que, até segunda ordem, nada muda. “Quanto mais o traçado ruma para o sul, maior a incidência de cavernas, é um traçado mais complicado. O projeto atual está mantido”, diz Cavalcante.



Praia de Aritaguá, em Ilhéus: projeto de construção de porto no local enfrenta resistência por causa do impacto ambiental

Da mesma forma que as coisas não estão bem resolvidas no ponto de partida da Fiol, também pesam dúvidas sobre o seu destino final. Em Ilhéus, na praia de Aritaguá, a placa que o governo mandou instalar para indicar o local de construção do Porto Sul da Bahia foi arrancada e jogada no mato. Há anos, o projeto enfrenta uma forte resistência por conta do impacto ambiental, situação que já obrigou

o governo a mudar o local inicialmente previsto para construção do porto (Ponta da Tulha). Apesar de estar a apenas cinco quilômetros do centro de Ilhéus, Aritaguá é uma praia isolada. Próximo de sua orla, o rio Almada espalha uma enorme faixa de mangue.

Em novembro do ano passado, o Ibama concedeu a licença prévia para a construção de um complexo portuário no local. O projeto de

R\$ 4 bilhões prevê a ocupação de uma área total de 1,8 mil hectares, para instalação de um terminal público e outro privado, que será erguido pela empresa Bahia Mineração (Bamin). A licença de instalação do empreendimento, no entanto, que vai autorizar o início efetivo das obras, ainda não tem data para sair. Sem o porto concluído, a Fiol não tem nenhum sentido. **(AB)**

Ministro anuncia edital de trilhos e vai visitar as obras

De São Félix do Coribe, Serra do Ramalho e Brasília

O ministro dos Transportes, César Borges, promete aumentar a pressão sobre as empreiteiras e a Valec, para que a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) tenha as obras destravadas de uma vez por todas. Em entrevista ao **Valor** concedida ontem, Borges afirmou que, amanhã, vai visitar alguns trechos da Fiol.

Será a segunda viagem até os canteiros de obra desde que assumiu o cargo, em abril. O ministro também informou que o edital para compra de trilhos da ferrovia será publicado amanhã.

“Não tenho feito outra coisa desde que cheguei aqui, além de cobrar. Como a reportagem mostrou, há realmente um passado ruim nas obras, os projetos eram inconsistentes, houve problemas de licenciamento. Não podemos

mais ficar mastigando problemas. Temos que resolvê-los”, disse.

A situação vexatória da Fiol está tirando o sono do ministro desde que assumiu o comando da pasta. Ex-governador da Bahia, Borges passou a ser ostensivamente cobrado para que a obra ganhe ritmo de uma vez por todas.

Borges resolveu bater forte. Na semana passada, a diretoria da Valec reuniu os gestores responsáveis por cada um dos oito

lotes que compõem o traçado de mil quilômetros Fiol, entre Barreiras e Ilhéus. O encontro aconteceu na sede da Valec, em Brasília. Os engenheiros se surpreenderam quando o ministro chegou e disse que iria participar da reunião. O **Valor** conversou com alguns gestores que participaram do encontro. “Foi uma reunião bem difícil”, diz um engenheiro da Valec.

O ministro cobrou a conclusão

do trecho de 500 quilômetros, entre Caetité e Ilhéus, até dezembro do ano que vem. No cronograma original, essa parte da ferrovia já deveria estar em operação desde junho do ano passado. Borges demonstrou irritação, disparou perguntas técnicas e disse que tem passado por incompetente por conta do atraso das obras.

Numa crítica à Valec, disse que seus diretores tinham obrigação de decorar tudo o que acontece

em cada 20 metros de suas ferrovias. O ministro lembrou que a Valec tem apenas dois empreendimentos para administrar (Fiol e Norte-Sul), enquanto o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) é responsável por mais de 900 obras em rodovias. “Nosso compromisso é entregar o primeiro trecho de 500 km entre Caetité e Ilhéus até dezembro, e vamos perseguir esse prazo”, disse. **(AB)**