

2º Rodada de Discussão do tema “Sistemas estruturantes de logísticas de transportes”, em 07/06/2022.

Convidado: Rafael Vasconcellos - Associação dos Engenheiros Ferroviários (AENFER)

O convidado Rafael Vasconcellos fez sua exposição construindo seus argumentos com base em algumas premissas principais:

1. A Bahia está dentro do que ele chamou de “quadrilátero de isolamento”
2. Cabe à sociedade civil organizada focar numa lógica de desenvolvimento socioeconômico que vá além da lógica imediatista - do lucro, do retorno financeiro de curto prazo -, reivindicando-a.
3. Mesmo nos casos em que esse retorno financeiro apenas se dá num prazo mais alongado, o capitalista vai sempre investir onde a taxa de lucro é maior, independente dos efeitos dinâmicos na sociedade, no ambiente e na própria economia. Cabe ao Estado, por meio do planejamento estratégico, intervir nesses interesses em prol de resultados mais abrangentes, além do lucro.

O quadrilátero o qual Rafael se refere é formado pela insuficiência ou ausência de conexões com o centro oeste, com o sudeste e com o próprio nordeste.

VLI e conflitos com os interesses baianos

Um tema recorrente nessa rodada foi a iminente antecipação da renovação da concessão da FCA, almejada pela VLI / Vale. Rafael está em diálogo com a empresa, apresentando alternativas para investimentos no trecho da Bahia. Os investimentos que a VLI estão planejando para a Bahia são suficientes? Ajudam do ponto de vista estratégico de longo prazo? Segundo Rafael, essas são as perguntas norteadoras de qualquer discussão sobre o assunto. Rafael apresenta algumas das propostas que estão sendo discutidas com a VLI.

Por um lado, a Bahia tem uma posição vulnerável em relação à VLI porque depende muito da FCA. A malha ferroviária baiana se conecta com a nacional por meio da FCA e somente dela. A FIOB ainda não está construída. Por outro, no entanto, a VLI precisa

do governo para avançar em suas ideias – o que reforça o papel da sociedade civil para pressionar, apresentar demandas.

Ameaças

Nesta Rodada, foram discutidas algumas ameaças aos planos baianos no tocante ao desenvolvimento ferroviário baiano. A principal delas tem como atriz principal a própria VLI. Essa ameaça seria a proposta ligação BSB - São Mateus. A ligação BSB - São Mateus visa alcançar a FICO e tá sendo promovida via autorização. Com ela, aumentar-se-ia a centralização do transporte de cargas em torno da Cia Vale do Rio Doce. O poderio da companhia permite uma atuação política e de lobby muito fortes.

Tal ferrovia também reforça a concentração no Centro Sul. Rafael considera que essa centralização de investimentos é prejudicial até mesmo para os estados da região. Com problemas de estrangulamento, produtores são forçados a procurar alternativas, como os portos do arco norte.

Os agentes políticos e econômicos não consideram a Bahia, segundo Rafael, porque ela tem potencial para competir com eles em termos de logística e não ser apenas mais uma alternativa de escoamento. Chega-se a dizer, teorias da conspiração a parte, que a FCA está aqui "sentada" na Bahia apenas para não deixar as ferrovias baianas competirem com as do Sudeste.

Dizia-se há 30 anos que essa ligação centro oeste - ES, passando pelos trechos mineiros da FCA, era mais promissora que a própria estrada de Ferro Carajás. Mas ela é muito mais distante do litoral brasileiro do que a alternativa da FIOL (300 km a mais). Com a construção da BSB-São Mateus, a FIOL perde considerável espaço. Na visão de Rafael, é preciso ação política, governamental, por parte da Bahia, para defender os interesses do estado contra esse tipo de atuação. Recorda que a VLI só começou a olhar um pouco para as reivindicações da Bahia após audiência pública realizada pela ANTT e a forte manifestação de agentes da sociedade civil, notadamente usuários, como Tramm, da Cia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM). Contudo, a pressão de Minas Gerais se mostrou mais forte.

Todos os estados do Sudeste – além de vários estados de diversas regiões - fizeram ou estão confeccionando um PEEF (programa estadual estratégico ferroviário). É um movimento que ganhou força especialmente com o novo regime de concessões ferroviárias (via autorização) e os projetos de shortlines. Essas shortlines, articuladas tanto com os grandes corredores ferroviários quanto com outros modais contribuem para a capilaridade do sistema. Essa articulação é planejada a partir desses instrumentos de planejamento estratégico, que também servem como impulsionador para pressões e pedidos para inclusão de estados em planos nacionais. Quem não tem um PEEF pronto e aprovado, tende a ir para o fim da fila.

Desse modo, a pressão e organização dos estados do Sudeste - destacadamente Minas Gerais – somado a uma tendência de concentração dos investimentos nas áreas de maior dinamismo econômico – que costumam promover mais oportunidades de grandes lucros – possivelmente viabilizará a construção da Brasília – São Mateus, ainda que a Bahia tenha melhores condições de distância e relevo para escoamento da produção do Centro Oeste.

Rafael, Valença e Gilson comentam sobre algumas falsas justificativas para a ausência de investimentos em ferrovias na Bahia. Uma delas é a afirmação que a bitola métrica é superada. A própria FCA é em bitola métrica e possui trechos bastante eficientes em Minas Gerais. O Japão usa bitola de 1,067m em diversas ferrovias de alta velocidade. Outra falsa justificativa é que muito se fala que a Bahia não tem ferrovia porque não tem carga, ao mesmo tempo em que se fala que não se tem carga porque não há ferrovias.

Como a BA pode sair do quadrilátero de isolamento?

Rafael apresenta uma série de propostas, tanto gerais quanto mais ligadas à FCA, que é o seu atual objeto de trabalho.

Iniciando pelas alternativas de curto prazo:

- Implantar o terceiro trilho da FIOLE, entre Caetité (BAMIN) e Tanhaçu, com vista à criação de opção de acesso portuário à BTS, especialmente para dar maior escala de carregamento à Linha Sul, aproveitando o potencial de retorno de cargas no sentido importação saídas dessa região enquanto se mantém a

bitola métrica, até a total transição para linha em Bitola Larga (proposta do PIL), garantindo assim a continuidade da operação ferroviária e elevação da escala de carregamento, ou seja, crescimento da demanda de cargas.

- Implantar o Terminal Multimodal de Concentração de Carga (TMCC) de Brumado / Tanhaçu. Terminal deverá ser transferido posteriormente do final do corredor do Paramirim para o meio ou final do corredor deste vale, passando a constituir-se em pólo concentrador de cargas, minérios em especial, além de cimenteiras e grãos do Oeste da Bahia, distando este 300km do centro de gravidade da produção de grãos do Oeste Baiano e 600km do MATOPIBA.
- Variante de Transposição do Vale do Paraguassu via Nagé, Projeto Diretriz, com 50km. Permite a opção de criação de acesso portuário à BTS Sul. Esta variante reduz percurso de cargas oriundas da Linha Sul e Vale do Paramirim ao Porto de Aratu em mais de 30km diminuindo trecho de geometria extremamente sinuosa e infraestrutura instável (solo massapê). Evita uma variante cara de 18km com custo por km 100% superior. Permite, ainda, a implantação de Trens regionais de Passageiros para o Recôncavo e criação de envoltória rodoferroviária no entorno da Bahia de Todos os Santos (BTS). Portanto, uma plataforma de desenvolvimento sócio econômico.
- Canal de Tráfego Polo Petroquímico de Camaçari - Porto de Aratu.
- Remodelamento da Linha Sul e Centro, retificações de traçados e pequenas variantes.

Essas intervenções visam recuperar ou melhorar a estrutura já existente, aumentando a eficiência.

Foi lembrado que Vasco Neto, em sua ideia de ligação transoceânica, já vislumbrava a Bahia de Todos os Santos (com um porto em Salinas ou em Ponta do Dourado) como saída para o Oceano Atlântico. Rafael argumenta que não se trata de bairrismo algum, mas da distância para o centro oeste e das condições naturais (especialmente o grande calado natural) da região.

Em consultas com usuários e especialistas, foi verificado um complexo portuário em Salinas seria muito barato e com alto potencial de movimentação. A fundação Belov possui um projeto (Kirimurê) em volta da ideia do porto de Salinas/Ponta do Dourado.

Rafael apresenta ainda outras possibilidades. Caso se concretizasse uma ligação entre FIOLE e FCA, haveria uma carga potencial de 25 MTPA. Somado a mais 25 MTPA do Vale do Paramirim ligado à BTS por uma possível Ferrovia do Vale do Paramirim (FVA) e mais 30 MTPA da Colomy Iron, também sendo ligada à BTS por uma ferrovia construída pela empresa, se teria uma carga equivalente à de Carajás. Havendo na BTS um hub port e grande capacidade de importação, como o de Salinas/Ponta do Dourado e a ligação da FIOLE com a FCA, nem seria necessário o trecho até Ilhéus e o Porto Sul.

A ideia não é irreal, pois hoje já se fala muito sobre o minério da Brazil Iron, que solicitou a construção de um ramal ferroviário até Tanhaçu. O ramal passa pelo Rio de Contas e Vale do Paramirim. A Brazil Iron pretende construir uma ligação de Abaíra até o entroncamento entre FCA e FIOLE, sendo escoada a produção pelo Porto Sul. Rafael acredita que levar a carga até o Porto Sul e não até a BTS decorre de certo “preconceito” com a bitola métrica (lembrando que a da FCA é métrica e a da FIOLE é larga). Ainda haveria uma alternativa para o ramal de ligação da FCA com a FIOLE, mas indo em direção a Jequié, onde há conexão intermodal.

Outra ideia interessante e que impulsionaria a intermodalidade é a ligação de Muquém do São Francisco. Lá há um porto fluvial logo, ela pode fazer ligação com hidrovias - São Francisco e Sobradinho - até a BTS. Essa ligação seria um ramal da FVP. Rafael apresenta outras propostas para recuperação da FCA, para contorno de trechos sinuosos, conexão com Feira de Santana, conexão com a ferrovia a ser construída pela Colomy Iron e até conexão com um trem de passageiros Salvador- Feira de Santana, já idealizado pelo governo. Além de, como não poderia deixar de ser, conexão com o porto de Salinas. Pensa que, para a concretização de quaisquer desses projetos de ramais e variantes da FCA, é necessária intervenção governamental, pois está a cargo da VLI. Lembra que São Paulo e Minas Gerais largaram na frente, encaminhando a construção de suas agências reguladoras estaduais.

Diz que movimentos em defesa do trem o procuram com frequência com projetos, mas falta quem organize a proposta e defenda os interesses deles na esfera política / governamental. Dá como exemplo a ferrovia Senhor do Bonfim - Juazeiro (shortline). É possível, viável, pois é a maior tangente ferroviária, mas a FCA deixou deteriorar e desativou.

Rafael e Gilson fizeram fortes defesas do trem de passageiros. Dão exemplos de trechos potenciais e lembram que há diversos percursos, especialmente turísticos, no Sul e Sudeste. Gilson lembra que a Ferrovia Vitória - Minas (da Vale) usa o trem de passageiros como vitrine. A Vale, na época de sua privatização, iria exterminar o trem de passageiros, mas a comunidade pressionou para isso não acontecer e ele foi modernizado recentemente, inclusive.

Síntese dos comentários dos convidados

Houve participação ativa de convidados, com destaque das intervenções de Paulo Villa (Usuport), Valença (Seplan) e Gilson (Verdetrem). Os principais pontos destacados foram o grande déficit de infraestrutura que sofre o estado, fazendo com que carga produzida no estado seja escoada em portos distantes como Ceará e Natal (a exemplo de 67% das frutas do Vale do São Francisco); o potencial da BTS para exploração, possivelmente o maior do Brasil, e não só para granéis, mas também para carga geral, inclusive containerizada; a necessidade de recuperação de todos os modais, especialmente os eixos rodoviários Feira de Santana-Juazeiro e Luiz Eduardo-BR116, que precisam de um aumento de capacidade.

Foram feitas duras críticas à ausência de atuação do governo e de parlamentares baianos na questão ferroviária. Foi feita a lembrança que em Pernambuco e Ceará políticos de ideologias antagônicas lutaram juntos em prol de programas de desenvolvimento regional. A Bahia está largando muito atrás em relação ao PEEF e à criação de uma agência reguladora estadual – por enquanto, apenas intenções, enquanto diversos estados já estão em estágio de aprovação.

Gilson ainda critica descumprimento de determinações judiciais e “atropelos” à consulta pública em projetos de grande porte, porém mal justificados. Vê o monotrilho do subúrbio como “um equívoco”.