

CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS CAUSADOS PELA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE – FIOL NA COMUNIDADE DE CURRAL VELHO NO MUNICÍPIO DE CAETITÉ – BA

Ronimar dos Santos[1]
Lucas Zenha Antonino[2]
Maya Constance Manzi Delaporte[3]
Shanti Nitya Marengo[4]

Palavras-chave: Impactos Socioambientais; Mineração; Logística

INTRODUÇÃO

No município de Caetité, situado no sudoeste da Bahia, está implantada a mina de exploração de minério de ferro de propriedade da empresa Bahia Mineração Ltda. (Bamin), pertencente à Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão, que atua na região na gestão da Bamin desde 2010. De acordo com a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz, 2024) o Projeto Pedra de Ferro, nome dado para a descoberta da mina, é o eixo central de dois megaempreendimentos, um trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e o Complexo Logístico Intermodal Porto Sul, sendo o último de responsabilidade da Bamin.

De acordo com Gonçalves et al. (2011), a FIOL terá cerca de 1.527 km de extensão, ligando a Bahia ao Tocantins, atravessando 32 municípios e três biomas: Mata Atlântica, Cerrado e Caatinga. A ferrovia também cortará duas importantes bacias hidrográficas

[1] Bacharelado em Geografia, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Discente.
[2] Doutor em Geografia, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Docente.
[3] Doutor(a) em Geografia, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Docente.
[4] Doutor em Geografia, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Docente.

baianas, a do Rio São Francisco e a do Atlântico Leste.

É notório que grandes obras geram uma série de impactos ambientais e sociais onde estão sendo implantadas, além de possíveis conflitos entre as partes envolvidas. Almeida et al. (2011) pontuam que a FIOL gera impactos que são observados desde a desapropriação de pequenas propriedades até a operação da ferrovia, criando barreiras tanto para a população quanto para a fauna, como discutido por Silva Júnior e Ferreiro (2008).

Ao analisar a modernização do território por meio da implantação do modal ferroviário, esta pesquisa adota uma abordagem integrada, fundamentada nas contribuições da geografia econômica, política e da circulação de transportes. A obra de integração Oeste-Leste é analisada principalmente sob a ótica da geografia econômica, sendo também central para a geografia da circulação. Já seus desdobramentos socioterritoriais são abordados pela geografia política, especialmente no que se refere aos conflitos emergentes.

Destacam-se, nesse contexto, as contradições entre os modais de transporte. Por um lado, o modal rodoviário é visto como um dos principais responsáveis por acidentes, poluição atmosférica, congestionamentos e altos custos de manutenção de rodovias. Em contrapartida, o modal ferroviário é apontado como alternativa mais eficiente, por sua maior capacidade de carga, redução de veículos nas rodovias e menor custo relativo de transporte e manutenção, sendo, portanto, considerado o menor dos males entre os dois modais.

Ainda assim, a implantação de qualquer modal acarreta impactos ambientais e sociais. No caso das ferrovias, sua construção e operação podem gerar conflitos nas comunidades e territórios que são cortadas por esta infraestrutura, como ocorre com a comunidade de Curral Velho, em Caetité.

Diante disso, esta pesquisa tem como objetivo levantar informações sobre os impactos sociais, econômicos e ambientais da construção da FIOL na Bahia, com foco na comunidade de Curral Velho no município de Caetité. Busca-se analisar as dinâmicas territoriais e os conflitos gerados, integrando as perspectivas da geografia econômica, política e da circulação de transportes, a fim de compreender como a modernização territorial promovida por esse megaprojeto afeta populações rurais e tradicionais.

Para tanto, adotou-se uma abordagem qualitativa. Segundo Godoy (1995), essa abordagem contempla três possibilidades metodológicas: pesquisa documental, estudo de caso e etnografia. Neste trabalho, optou-se pela pesquisa documental, complementada por levantamento bibliográfico. Foram consultados estudos e documentos sobre os impactos e conflitos socioambientais associados à implantação da FIOL, incluindo relatórios e matérias jornalísticas. A revisão bibliográfica foi realizada com base em artigos científicos disponíveis nas plataformas Google Acadêmico e SciELO.

Por fim, serão apresentados os principais conflitos enfrentados pela comunidade de Curral Velho no município de Caetité, visando preencher lacunas e dar visibilidade às adversidades e os problemas reais, relacionadas ao empreendimento da FIOL.

DISCUSSÕES E RESULTADOS

A modernização do território está, em grande parte, vinculada à formação de redes que conectam lugares aos interesses e projetos de grandes empresas. Como destaca Pereira (2006), esses investimentos ocorrem de forma seletiva, priorizando locais que oferecem condições mais favoráveis às suas demandas e implementação de seus projetos.

A análise da implantação da FIOL demonstra os interesses entre o governo, a iniciativa privada e os habitantes do território. De um lado, o governo federal, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), financiou o primeiro trecho da obra entre

Caetité e Ilhéus. Em entrevista à agência Intercept Brasil, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou: "*É pela soberania nacional que precisamos construir a Ferrovia de Integração Oeste-Leste e outras ferrovias pelo país. É pelo crescimento do Brasil"* (Intercept Brasil, 2023).

Por outro lado, ainda de acordo a Intercept Brasil, o principal interesse da Bamin é utilizar a FIOL para escoar o minério extraído da mina Pedra de Ferro, em Caetité. Com previsão de exploração entre 15 e 20 anos, a empresa planeja transportar anualmente cerca de 18 milhões de toneladas de minério de ferro pela ferrovia.

Em contrapartida, a população local, que constrói socialmente o território e possui seus próprios interesses, são pressionadas pelos agentes hegemônicos da economia. Essas comunidades são obrigadas a modificar suas formas de vida para se adequarem aos projetos de modernização territorial, muitas vezes sem que suas necessidades e perspectivas sejam devidamente consideradas.

Nesse sentido, observa-se que essa infraestrutura constitui um exemplo da integração de territórios aos fluxos globais de capital e mercadorias, capitaneado pelo Estado brasileiro. O projeto está inserido no modelo econômico exportador estruturado e consolidado por diversos governos ao longo da história, desde o período colonial. Esse modelo é visivelmente projetado para atender os interesses externos, priorizando o escoamento de recursos naturais nacionais.

Como de costume, a chegada de um empreendimento em determinada região ou território sempre vai ser vista como algo positivo por parte das pessoas envolvidas, sendo disseminados, nas mídias e nos veículos de comunicação, os impactos positivos, como a geração de emprego, o desenvolvimento local, a influência do empreendimento sobre o PIB de alguns municípios e a melhoria nas infraestruturas locais.

No entanto, a implantação de obras de grande porte, como a FIOL, que atravessa o estado da Bahia de oeste a leste, também gera uma série de impactos negativos. Esses efeitos adversos podem ser percebidos desde as etapas iniciais, como o processo de desapropriação de pequenas propriedades familiares ao longo do traçado da ferrovia, afetando diretamente as histórias de vida, e suas relações com o território, até a fase de implantação e operação da ferrovia, onde surge o chamado "efeito barreira", que interfere diretamente nas dinâmicas locais e no acesso a recursos essenciais (JESUS et al., 2023).

Conforme pontuado por Souza (2024), a comunidade de Curral Velho é uma área rural composta, em sua maioria, por uma população de baixa renda que depende, principalmente, do cultivo de hortaliças e da criação de animais para sua subsistência. Com a implantação da ferrovia, essa comunidade viu seu território praticamente ser dividido ao meio, para a instalação de trilhos destinados ao transporte de minério e grãos.

Aqueles que permaneceram no território enfrentaram, os impactos da construção, como as explosões de dinamite utilizadas para abrir o terreno. Essas explosões provocaram tremores no solo, levantaram nuvens de poeira e lançaram fragmentos de rocha em direção às residências, danificando paredes e telhados (Intercept Brasil, 2023).

Em entrevistas apresentadas ao trabalho de Souza (2024), moradores de Curral velho relatam os conflitos que vem enfrentando com a construção da Fiol em seus territórios, deixando evidente que a obra não trouxe benefício nenhum para a comunidade, conforme pode ser evidenciado na fala de Dona Ana, residente na comunidade há mais de 62 anos:

> Não trouxe benefício nenhum às pessoas daqui, ao redor onde ela passou foi só quem conseguiu arrumar um empregozinho da maneira que a empresa quis dar. E o pessoal... eles pagou alguma pessoa que estava mais prejudicado, mas não pagaram por valor. Eles não determinaram uma quantidade, eu vou pagar todo

> mundo x. Eles foram passando o pessoal pra trás, alguns eles pagavam menos, alguns não pagava nada e sempre ameaçando o pessoal, sempre ameaçando o pessoal. **(Dona Ana, entrevista concedida à pesquisa de SOUZA, 2024, p 33).** 20/07/2022.

Dona Ana relata que os reparos dos prejuízos ocorreram de forma desigual, alguns empregos foram liberados, somente para poucos, os que eram donos do terreno, na qual a linha férrea precisou atravessar, e os demais não podiam questionar. Além disso, muitas pessoas não foram indenizadas e, nos casos em que as indenizações ocorreram, o valor das propriedades não foi avaliado de maneira justa. Os pagamentos, segundo ela, foram feitos de forma aleatória, sendo descritos como um "cala boca".

A revolta pelo empreendimento também fica evidente em outras falas, como a do morador Ademilson, que relatou que os conflitos se intensificaram pois houve interferências diretamente no modo de sobrevivência dos moradores, que utilizavam o plantio de hortaliças para o sustento de seus familiares.

> Teve muitos conflitos, os moradores chegavam e paravam a empresa, às vezes conversavam, tentava combinar com a empresa pedindo ajuda "pra mode", que não estavam conseguindo produzir. A empresa falava que infelizmente ela não podia fazer nada por isso, ela tava dentro do que era dela, que indenizou esse trecho aí que hoje é dela, é do governo. [...] eu acredito que foi uma coisa muito difícil e tá sendo difícil pros moradores, porque os moradores sobrevivem da lavoura, são todos lavradores, não tem nem emprego. Hoje eles não tão produzindo que nem como produzia antigamente, por causa da poeira. **(Sr. Ademilson, entrevista concedida a SOUZA, 2024, p 33 - 34).** 20/07/2022.

Outra grande preocupação dos moradores da comunidade Curral Velho estava relacionada às detonações de explosivos realizadas nas proximidades para abrir estrada para a implantação dos trilhos. Essas operações causaram diversos prejuízos e transtornos, uma vez que as pedras lançadas pelos explosivos acabavam atingindo as residências, colocando em risco a segurança dos moradores. Essa situação pode ser evidenciada pelo relato de seu Edemilson, que descreveu:

> Tem muitas famílias, que saiu daqui da região, por causa do impacto da empresa. Eu conheço, Joaquim saiu, Jane saiu, Chico saiu que é o pai deles, aquele Antônio de Doza que hoje é falecido, os filhos dele saiu também. No momento da detonação eles passavam com a sirene avisando que ia detonar e o pessoal, todo saía de suas casas e tinham que ficar distante, porque se ficasse de junto da detonação era perigoso demais, aí todo mundo saia de suas casas. Idoso que saía pro mato e às vezes ocorria de dá um fogo errado, retardar o fogo, aquele idoso ficava duas ou três horas lá no mato, esperando ajeitar aquele fogo para detonar, várias vezes aconteceu isso. Aconteceu com uma tia minha, mesmo, uma parte do fogo detonou e outra parte não detonou, eles não avisaram, ela voltou pra dentro de casa, foi Deus que ajudou não ter matado ela, porque eles detonou sem avisar a ela, caiu pedra dentro de casa com ela lá dentro de casa. (**Edemilson, entrevista concedida a SOUZA, 2024, p 35).** 20/07/2022.

Diante do exposto, fica evidente que diante das demandas do capital, as comunidades locais raramente ocupam uma posição de prioridade. Esse cenário nos faz refletir quem, de fato, são os verdadeiros beneficiários desse projeto? E quem arca com os prejuízos? Será que a priorização desse modelo de infraestrutura atende, de fato, aos interesses das comunidades impactadas e ao bem-estar coletivo, ou estamos perpetuando um modelo que privilegia a exploração de recursos naturais em prol do avanço do capitalismo? Fica evidente a distribuição desigual dos custos econômicos, sociais e ambientais associados à sua implementação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização de uma obra, independentemente de seu porte, inevitavelmente afeta a dinâmica de uma comunidade. Quando essa intervenção divide um território ao meio, os impactos e transtornos na vida dos moradores tendem a ser ainda mais intensos. Em comunidades rurais, como a de Curral Velho, onde a agricultura é a principal fonte de sustento, qualquer impacto negativo nessa atividade pode trazer sérios problemas econômicos e sociais. No caso da FIOL, as perdas financeiras geradas pela obra não apenas dificultaram a subsistência econômica dos moradores, mas também provocaram desgastes emocionais, intensificando os conflitos entre a comunidade e a empresa responsável, a Bamin.

Embora os conflitos relacionados à implantação dos trilhos estejam diminuindo, considerando que a obra já alcançou mais de 80% de sua execução nessa área, os moradores continuam a enfrentar os impactos e prejuízos deixados pelo empreendimento. Entre os problemas persistentes estão danos às propriedades, perdas econômicas significativas e consequências ambientais ainda não resolvidas.

Ainda assim, há uma crescente preocupação de que novos conflitos possam surgir na fase de operação da ferrovia. A expectativa é de que a circulação constante de trens traga novos desafios, como o aumento da poluição sonora, exposição ao risco de acidentes, e possíveis restrições à mobilidade da população local, que pode enfrentar dificuldades em atravessar áreas cortadas pela ferrovia. Esses fatores indicam que, mesmo após a conclusão da obra, os impactos sociais e ambientais continuarão a demandar atenção e mediação.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Fundação Oswaldo Cruz. ENSP/Neepes. **Comunidades quilombolas e agricultores familiares lutam para garantir território e meios de subsistência contra mega empreendimento de mineração** In: Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/xxx. Acesso em: 12 out. 2024.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995.

GONÇALVES, N. M; TINOCO, S. M. A ferrovia e os corpos hídricos: Os potenciais impactos socioambientais no caso da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) no Estado da Bahia, Brasil**. Revista Eletrônica Casa de Makunaima** - ISSN 2595-5888 Vol. 4 - Nº 1 / Jan/Jun (2022).

INTERCEPT-BRASIL. **Explosões de dinamite em obra da Ferrovia de Integração Oeste-Leste esburacam casas de moradores na Bahia.** Caetité, 2023. Disponível em: https://www.intercept.com.br/2023/08/29/ferrovia-fiol-explosoes-em-obra-esburacam-casas-de-morad ores-comunidades-tradicionais-bahia/. Acesso 10 de Dez, 2024.

JESUS, C. A; PAULA, G. V; GUZMAN, S. J. M. Impactos da implantação da Ferrovia de Integração Oeste Leste nas áreas urbanas dos municípios baianos. In: **Revista GeSec** ISSN: 2178-9010 v. 14, n.6, p. 10012-10032, São Paulo, 2023.

SOUZA, M. L. P. da S. **Conflitos ambientais em uma sequência didática: o caso da linha Ferroviária de Integração Oeste-Leste (FIOL) na comunidade de Curral Velho, Caetité - BA.** Dissertação (Mestrado em Ensino, Linguagem e Sociedade). Universidade do Estado da Bahia, 2024.