

Business – Université de Bourgogne Franche-Comté. 2019

APÊNDICES

Apêndice 1 – O momento presente da FIOL

Apêndice 2 – Imagens

APÊNDICE 1

A finalização do trabalho de tese foi concluída ao se estabelecer um critério de término, não apenas pela necessidade de estabelecer uma data final, mas se propôs a investigar a ferrovia em questão do ponto de vista de seu projeto, um aspecto que se encontra na sua origem, e não necessariamente depende da conclusão e análise à posteriori da obra. Como se diz no jargão da construção, não se dependeu da obtenção de um *as-built*, expressão que se refere à comparação de documentação dos desenhos do projeto, com o resultado final da edificação. Em algumas práticas, se tem mais uma etapa, que é de análise pós-ocupação, quando se avalia o sucesso do programa, das soluções, das técnicas e materiais utilizados; e mais importante, se avalia se o objetivo do projeto foi cumprido, e de que maneira experiências posteriores podem se beneficiar de dada experiência.

No momento presente, o Projeto FIOL, em comparação como o traçado originalmente proposto e que teve em parte, o início de sua implementação, sofre diante da possibilidade de alterações em relação ao traçado original. Desde o início de seus trabalhos, e mais acentuadamente nos meses de 2025, a quantidade de informação quanto a possíveis mudanças tem sido intensa, a ponto de, em discussões e em momentos de decisão, não se saber mais exatamente qual Projeto FIOL está sendo tratado.

A informação recebida sobre o estado atual das obras, seja da descrição de trechos concluídos, daqueles em andamento, ou sobre a alteração do traçado inicial proposto a partir do qual se obteve licenciamento necessário para aprovação do início das obras, conforme os relatórios ambientais descrevem, é escassa.

Circula em volume significativo, os comentários que apontam para discussões quanto a alteração do projeto, via redes sociais de variadas procedências, em jornais, alguns ainda impressos, e de forma mais esparsa por parte de veículos institucionais públicos que se comunicam em uma combinação de propaganda das metas obtidas, e de informações soltas quanto ao destino da FIOL. As empresas envolvidas também

atualizam o estado do trabalho, que é feito geralmente na forma ordenada de releases a imprensa, ou via redes sociais.

Uma notícia de peso foi o anúncio da paralisação das obras em abril de 2025³⁷. Com a chamativa manchete: “Obra da Ferrovia Oeste-Leste, primeira anunciada no Novo PAC, é suspensa na Bahia”. Conforme a notícia, justamente do trecho Caitité-Ilhéus, que havia avançado já, segundo esta nota, 75% das obras. Tendo se desmobilizado a empresa, após o valor de R\$ 784 milhões investidos.

Em julho deste mesmo ano de 2025, se anuncia pela Agência Brasil³⁸ em letras garrafais: “Brasil e China assinam acordo para estudar ferrovia até o Peru”, citando o corredor ferroviário que irá conectar os oceanos Atlântico e Pacífico. A notícia continua, desta vez se aponta para uma agenda mais complexa em relação ao programa da ferrovia, que incluirá: “Além do Rotas, o pacto reúne o Novo PAC, o Nova Indústria Brasil e o Plano de Transformação Ecológica.” (Idem).

Existe uma grande movimentação, provocada a partir do questionamento quanto à viabilidade financeira do projeto, e, em particular, da construção do Porto Sul. Isto leva à especulação sobre a possibilidade da definição de novos traçados, que possivelmente venham a favorecer outros portos, inclusive se pondera levar ao Porto em Salvador via a FCA (Ferrovia Centro Atlântica), que já existe na região e teria que sofrer algum tipo de modificação.³⁹

Dentre as possibilidades que têm estado em discussão, destacam-se:

A conexão entre a FIOLE e a FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste, a EF-354) tem sido referida como a “FICO-FIOLE”⁴⁰, enquanto a INFRA S.A. está a cargo da ferrovia FICO, e provavelmente à frente da junção de ambas. A FICO-FIOLE seria interligada através de um trecho que ligaria Correntina (BA) até Mara Rosa (GO). A

³⁷ Obra da Ferrovia Oeste-Leste, primeira anunciada no Novo PAC, é suspensa na Bahia
<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2025/04/01/obra-da-fiol-e-interrompida-na-bahia.ghtml>

³⁸ Brasil e China assinam acordo para estudar ferrovia até o Peru. In: Brasil e China assinam acordo para estudar ferrovia até o Peru. Agência Brasil.
[https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2025-07/brasil-e-china-assinam-acordo-para-estudar-ferrovia-ate-o-](https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2025-07/brasil-e-china-assinam-acordo-para-estudar-ferrovia-ate-o-peru#:~:text=O%20Brasil%20e%20a%20China,e%20inaugurado%20h%C3%A1%203%20meses.)

[peru#:~:text=O%20Brasil%20e%20a%20China,e%20inaugurado%20h%C3%A1%203%20meses.](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/03/ferrovias-fico-e-fiol-audiencias-publicas-tratam-da-concessao-de-ate-sexta-feira-14)
³⁹ Publicado em 10 de março, 2025. Ferrovias Fico e Fiol: audiências públicas tratam da concessão até sexta-feira. Acessado em junho de 2025: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/03/ferrovias-fico-e-fiol-audiencias-publicas-tratam-da-concessao-de-ate-sexta-feira-14>

⁴⁰ Publicado em 13 de março de 2025. Acessado em junho de 2025: “FICO-FIOLE tem risco elevado de incerteza sobre Porto em Ilhéus e trecho novo na Bahia. Link: <https://agenciainfra.com/blog/fico-fiol-tem-risco-elevado-por-incerteza-sobre-porto-em-ilheus-e-trecho-novo-na-bahia/>

extensão total do corredor ferroviário seria, aproximadamente, de 2.700 km. Segundo o site da PPI⁴¹:

O Corredor Ferroviário Leste-Oeste é um projeto para uma futura concessão que está sendo analisado pelo Ministério dos Transportes. O Corredor será composto pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLO (EF-334), nos trechos II e III, e pela Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO (EF-354), em seus trechos I e II. (Site da PPI em 2025)

O que está em questão é a possibilidade da venda da BAMIN, que é concessionária do Trecho 1 da FIOLO, a única leiloada, e que se conecta com o Porto Sul.

A inviabilidade financeira do Porto Sul. A ausência deste ponto final põe em xeque o Trecho 1 da FIOLO, e a ausência de investidores. Sabe-se que há interesse do governo chinês, mas não se tem o escopo das negociações.

O jornal Valor Econômico, de muito prestígio nos círculos financeiros brasileiros, publicou um artigo⁴² bastante duro, intitulado *Projeto do corredor FICO-FIOLO e o Porto Sul é inviável e falho*. O texto aponta para uma estimativa que gira em torno de mais 44 bilhões de reais para a conclusão do projeto. E aponta:

Vale sublinhar a magnitude dos recursos públicos despendidos na Fiol, o tamanho da brecha para viabilizar o empreendimento e a falta de racionalidade econômica frente aos custos de implantação. No período 2010-24, os gastos de capital do setor público com a Fiol 1 e a Fiol 2, a preços de dezembro de 2024, somaram cerca de R\$11 bilhões (respectivamente R\$5,98 bilhões e R\$5,04 bilhões), enquanto o setor privado investiu estimados R\$ 0,7 bilhões com a Fiol 1 e o Porto Sul; e ainda seriam necessários ao menos mais de R\$ 44 bilhões para finalizar o corredor (R\$3,76 bilhões com a Fiol 1, R\$ 7,21 bilhões com a Fiol 2, R\$ 23,46 bilhões com a Fiol 3 e R\$9,70 bilhões com o Porto Sul). Não há qualquer justificativa para gastos dessa magnitude. (Jornal Valor Econômico, 10 de março, 2025)

⁴¹ Atualização de projeto 2025. In: https://ppi.gov.br/projetos/corredor-ferroviario-leste-oeste/?TSPD_101_R0=086567d05fab2000cfb3168df09cb6fe43b074e64834cce93cc31e0b98a406283cd3428b4be73fef081da20f26143000311ce0e9dc029cdd8e78823cae80b655b705d6de41a1215f73f905d69179525a5c809dd0f33b9bad0299058087f5e5b0

⁴² Publicado em 16 de abril de 2025 no Jornal Valor Econômico: “Projeto do corredor FICO-FIOLO e o Porto Sul é inviável e falho.” Acessado em maio de 2025: https://valor.globo.com/opiniao/coluna/projeto-do-corredor-fico-fiolo-e-o-porto-sul-e-inviavel-e-falho.ghtml?giftId=1c59bcb7220eb5a&utm_source=Whatsapp&utm_medium=Social&utm_campaign=compartilharmateria

A inconsistência, flutuação e nervosismo relativos à condução do projeto FIOL, agora mais referido como FICO-FIOL, na eventual mudança do traçado, demonstra o que esta pesquisa vem a discutir, que é a falta de um plano nacional, de planejamento, onde o projeto ferroviário deva estar inserido.

Esta sequência de eventos indica, com gravidade, a necessidade que o país tem de repensar a forma de conduzir propostas de infraestrutura e empreendimentos de grande porte.

APÊNDICE 2

LISTA DE MAPAS

Apêndice 2-Mapa 01 - Mapa Brasil Ferrovias Valec (hoje INFRA S.A.)	p. 175
Apêndice 2-Mapa 02 - Mapa FIOLE	p. 175
Apêndice 2-Mapa 03 – Contraposição da Bacia Hidrográfica do Rio Almada com a APA da Lagoa Encantada e Rio Almada	p. 177
Apêndice 2-Mapa 04 – Mapa de Fragilidade Ambiental da Bacia Hidrográfica do Rio Almada	p. 178
Apêndice 2-Mapa 05 - Capitania de Ilhéus	p. 178
Apêndice 2-Mapa 06 - Poligonal da APA e o traçado da FIOLE	p. 181
Apêndice 2-Mapa 07 - Mapa Zoneamento APA	p. 181
Apêndice 2-Mapa 08 – The State of Bahia South Western Railway Company ..	p.187

LISTA DE FOTOS

Apêndice 2-Foto 01 - Engenheiro Vasco Neto	p. 176
Apêndice 2-Foto 02 - Vista da Lagoa	p. 179
Apêndice 2-Foto 03 - Margem sul da Lagoa Encantada	p. 179
Apêndice 2-Foto 04 – Castelo Novo - Copas de árvores	p. 180
Apêndice 2-Foto 05 – Castelo Novo – Corredeira	p. 180
Apêndice 2-Foto 06 - Castelo Novo – parede de pedra	p.186
Apêndice 2- Foto 07 – Lagoa Encantada	p.189
Apêndice 2- Foto 08 – Lagoa Encantada	p.189
Apêndice 2- Foto 07 - Porto Sul em construção	p.190

LISTA DE FIGURAS

Apêndice 2-Figura 01 - Pátio FIOLE	p. 176
--	--------

Apêndice 2-Figura 02 - Diagrama sustentabilidade	p. 177
Apêndice 2-Figura 03 - Vue de la Ville et du port de Ilhéos	p. 182
Apêndice 2-Figura 04 - Halte au Forêt	p. 182
Apêndice 2-Figura 05 - Ripae Fluve Itahype	p. 183
Apêndice 2-Figura 06 - Imagens do EIA RIMA-rural	p. 183
Apêndice 2-Figura 07 - Imagens do EIA RIMA-rural	p. 184
Apêndice 2-Figura 08 – Imagens do EIA RIMA – urbanas	p. 184
Apêndice 2-Figura 09 - Diagrama Lagoa – distância	p.185
Apêndice 2-Figura 10 – Diagrama Castelo Novo	p. 185
Apêndice 2-Figura 11– Castelo Novo – diagrama altura	p. 186
Apêndice 2-Figura 12 – Banco do Pedro	p. 187
Apêndice 2-Figura 13 – Banco do Pedro	p. 188
Apêndice 2 -Figura 14– Uruçuca – diagrama	p. 188

Apêndice 2-Foto 01- Prof. Vasco Azevedo Neto, que procurou avançar a ideia da Ferrovia Transulamericana na década de 1950.



Fonte: Site da SENGE, acessado em 2024

Apêndice 2-Figura 01 - Pátio FIOL



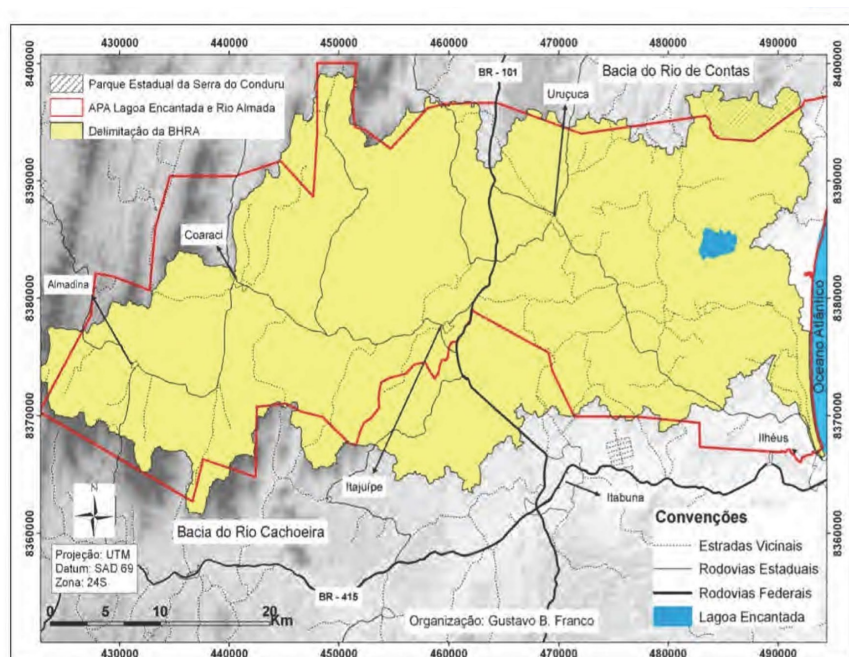
Fonte: EIA-RIMA, 2009, p. 33

Apêndice 2-Figura 02 - Diagrama dos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) - ONU



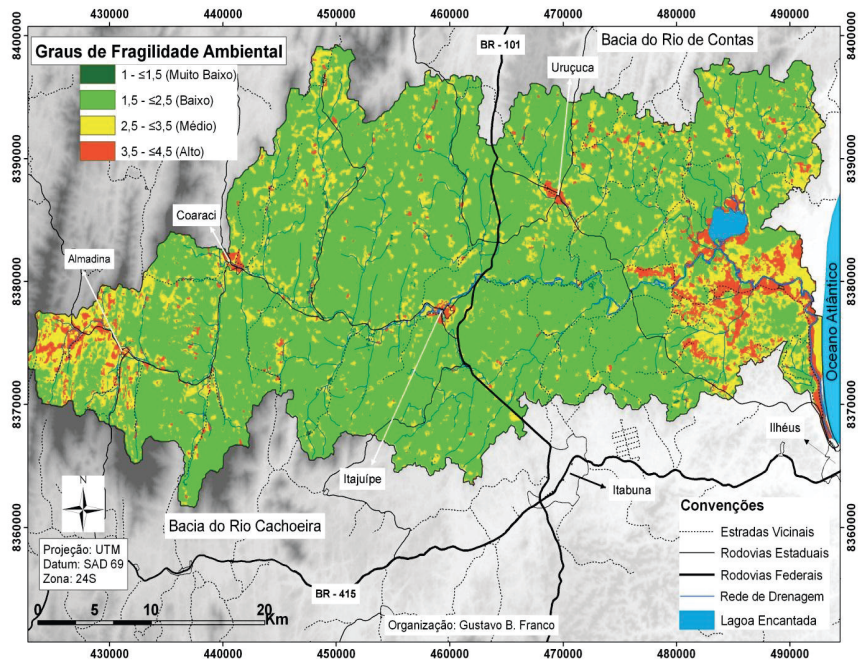
Fonte: UNESCO (2017)

Apêndice 2-Mapa 03 – Contraposição da Bacia Hidrográfica do Rio Almada com a APA da Lagoa Encantada e Rio Almada



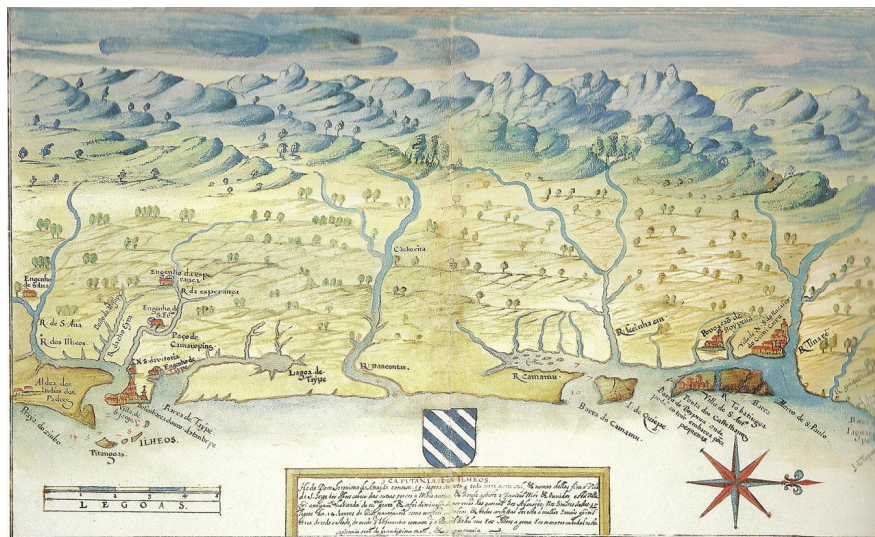
Fonte: (Franco et al, 2011, p.90)

Apêndice 2-Mapa 04 – Mapa de Fragilidade Ambiental da Bacia Hidrográfica do Rio Almada



Fonte:(Franco et al, 2011)

Apêndice 2-Mapa 05 - Mapa da Capitania de Ilhéus



Fonte: Catálogo da Exposição “Os Mapas do Descobrimento”
CCBB, Ministério das Relações Exteriores

Apêndice 2-Foto 02 - Vista da Lagoa Encantada



Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2-Foto 03 - Margem sul da Lagoa Encantada



Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2-Foto 04 – Castelo Novo



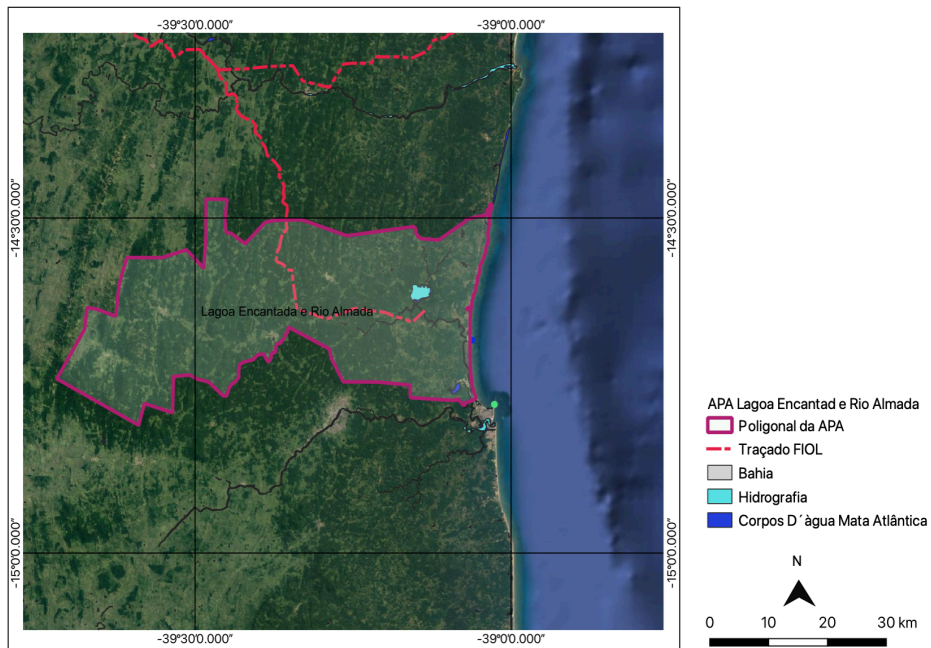
Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2-Foto 05 – Castelo Novo



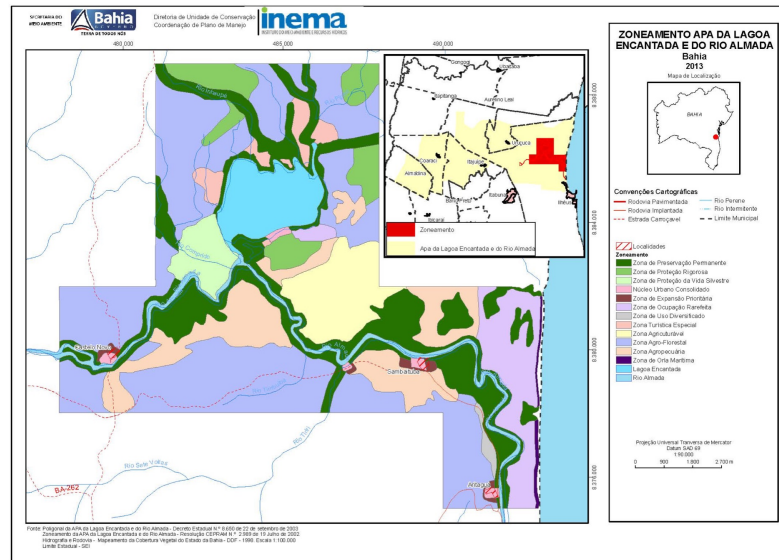
Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2-Mapa 06 - Poligonal da APA e o traçado da FIOL



Fonte: Elaborado pela autora.

Apêndice 2-Mapa 07 - Mapa Zoneamento APA



Fonte: INEMA, Governo da Bahia

Apêndice 2-Figura 03 - Vue de la Ville et du port de Ilhéos



Fonte: Pinacoteca do Estado de São Paulo / Brasiliana Iconográfica

Apêndice 2-Figura 04 - Halte au Forêt



Fonte: Pinacoteca do Estado de São Paulo / Brasiliana Iconográfica

Apêndice 2-Figura 05 - Ripae Fluve Itahype

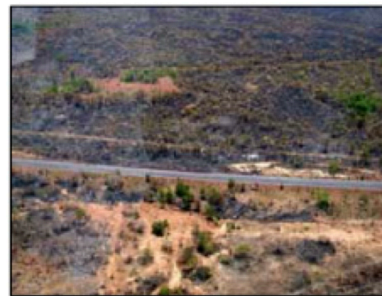


Fonte: Pinacoteca do Estado de São Paulo / Brasiliana Iconográfica

Apêndice 2-Figura 06 - Imagens do EIA RIMA-rural



TO-387/TO.



TO-364/TO.



BA-573/BA.



BR-020/BA.

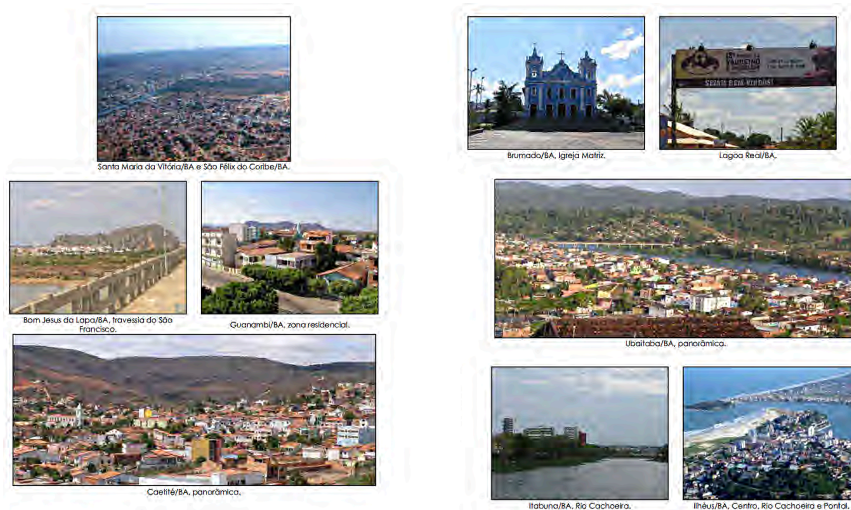
Fonte: EIA FIOLVALEC, 2009, p. 10

Apêndice 2-Figura 07 - Imagens do EIA RIMA-rural



Fonte: EIA FIOLVALEC, 2009, p. 10

Apêndice 2-Figura 08 – Imagens do EIA RIMA - urbanas



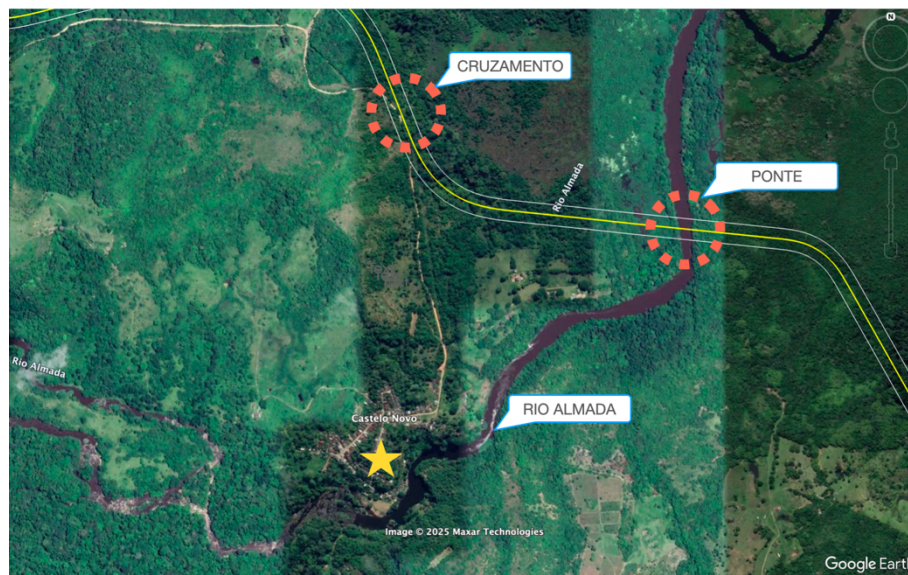
Fonte: EIA FIOL VALEC, 2009

Apêndice 2-Figura 09 - Diagrama Lagoa



Fonte: A autora, com uso de Google Earth Pro e recursos Gráficos

Apêndice 2-Figura 10 – Diagrama Castelo Novo



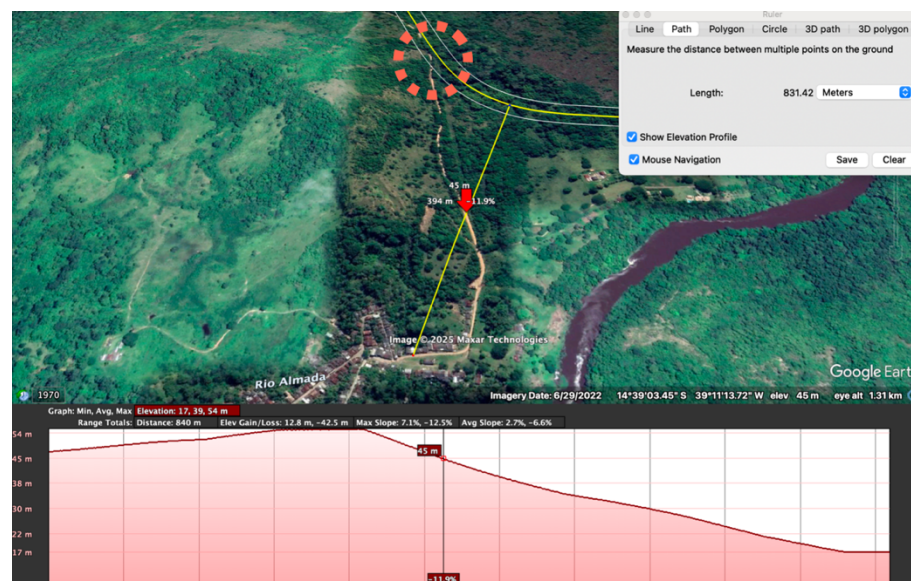
Fonte: A autora, com uso de Google Earth Pro e recursos Gráficos

Apêndice 2-Foto 06 - Castelo Novo



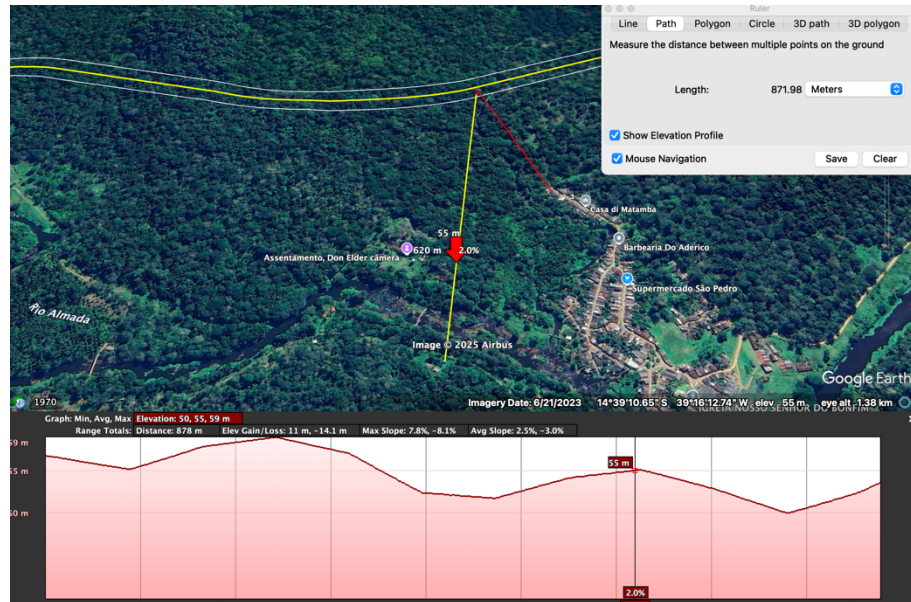
Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2-Figura 11– Castelo Novo

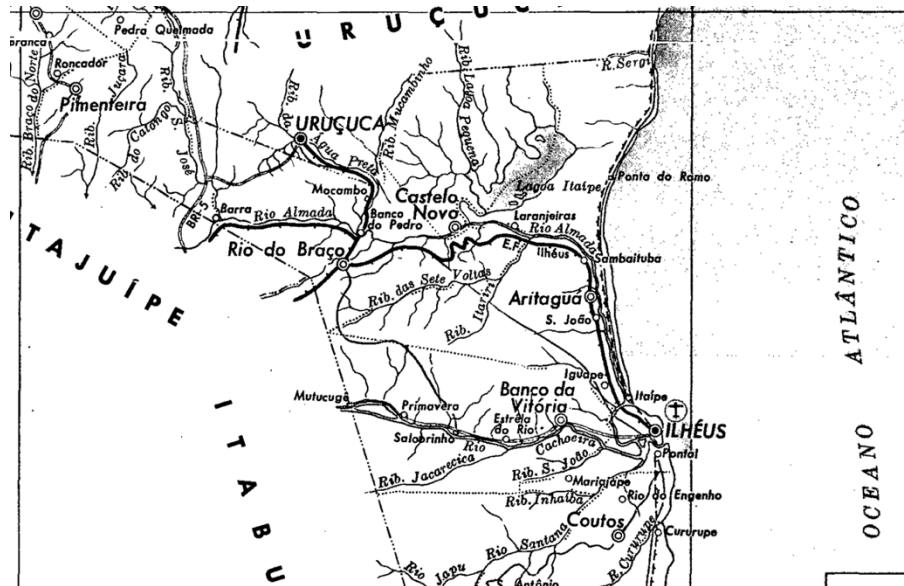


Fonte: A autora, com uso de Google Earth Pro e recursos Gráficos

Apêndice 2-Figura 12 – Banco do Pedro



Fonte: A autora, com uso de Google Earth Pro e recursos Gráficos

Apêndice 2-Mapa 08 – Detalhe de rotas do *The State of Bahia South Western Railway Company*

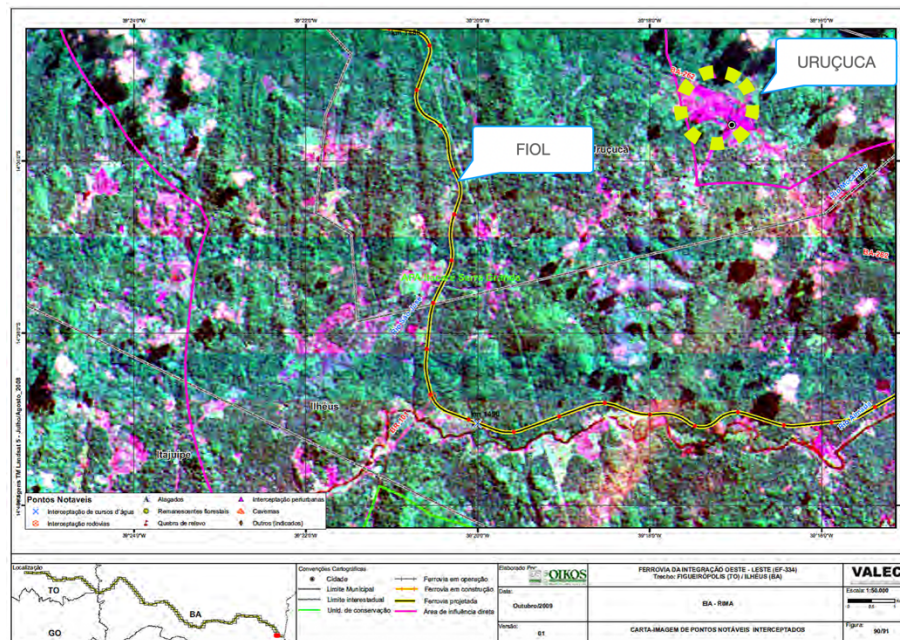
Fonte: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros 1957-1964 – 36 Volumes. Conselho Nacional de Estatística, Conselho Nacional de Geografia e IBGE

Apêndice 2-Figura 13 – Banco do Pedro



Fonte: A autora, com uso de Google Earth Pro e recursos Gráficos

Apêndice 2 -Figura 14– Uruçuca – mapa-imagem e diagrama



Fonte: EIA FIOL, VALEC, 2009

Apêndice 2- Foto 07 Foto detalhe sul da Lagoa Encantada



Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2- Foto 08 Foto detalhe norte da Lagoa Encantada



Fonte: Foto da autora, 2023

Apêndice 2- Foto 09 Foto Porto Sul em construção



Fonte: ASCOM/ Jornal Grande Bahia (JGB), 2025

FIM