

ENTRE O DISCURSO DESENVOLVIMENTISTA E A DESPOSSessão: UMA ANÁLISE CRÍTICO-DIALÉTICA DA FIOI¹

Washington de Jesus Caires², Jânio Roberto Diniz dos Santos³

RESUMO

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), com 1.527 km, constitui uma das expressões mais recentes do projeto neodesenvolvimentista brasileiro, estruturada como via estratégica para o escoamento de commodities minerais e agrícolas entre Figueirópolis–TO e o porto de Ilhéus–BA. Longe de representar apenas um empreendimento de “desenvolvimento regional”, a FIOL expressa a contradição entre a valorização do capital e a reprodução social dos trabalhadores e comunidades locais. Este estudo tem como objetivo analisar os impactos socioambientais e agrários da implantação da FIOL sob a perspectiva histórico-dialética, evidenciando como a ferrovia, ao mesmo tempo em que dinamiza fluxos de mercadorias, acentua processos de despossessão e intensifica conflitos no espaço agrário. Metodologicamente, a pesquisa fundamenta-se em revisão bibliográfica, com base em artigos, relatórios técnicos e documentos oficiais. Os resultados apontam que, se por um lado, a FIOL consolida interesses do agronegócio e da mineração, por outro, gera fragmentação territorial, expropriação camponesa e degradação ambiental, revelando-se mais como mecanismo de reprodução ampliada do capital do que como instrumento de justiça social ou sustentabilidade. Conclui-se que a ferrovia, financiada por recursos públicos e apropriada por grupos privados, materializa o avanço do capital sobre o campo brasileiro, reproduzindo desigualdades socioespaciais e reforçando a subordinação do território às lógicas do mercado mundial.

PALAVRAS-CHAVE: Campesinato, Commodities, Conflitos agrários, Desapropriação, Neodesenvolvimentismo.

BETWEEN DEVELOPMENTAL DISCOURSE AND DISPOSSION: A CRITICAL-DIALECTIC ANALYSIS OF FIOI

ABSTRACT

The 1,527-km West-East Integration Railway (FIOL) is one of the most recent expressions of Brazil's neo-developmental project, structured as a strategic route for the transport of mineral and agricultural commodities between Figueirópolis, Tocantins, and the port of Ilhéus, Bahia. Far from representing merely a "regional development" venture, the FIOL expresses the contradiction between capital valorization and the social reproduction of workers and local communities. This study aims to analyze the socio-environmental and agrarian impacts of the FIOL's implementation from a historical-dialectical perspective, highlighting how the railway, while simultaneously boosting the flow of goods, accentuates processes of dispossession and intensifies conflicts in agrarian space. Methodologically, the research is based on a literature review, drawing

¹ A presente pesquisa resulta de financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB), por meio da concessão de uma bolsa de iniciação científica.

² Graduando do Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), campus de Vitória da Conquista, Bahia, Brasil. *E-mail:* 202020728@uesb.edu.br.

³ Professor efetivo da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), vinculado ao Departamento de Geografia (DG), campus de Vitória da Conquista. *E-mail:* jrdsantos@uesb.edu.br.

on articles, technical reports, and official documents. The results indicate that, while the FIOI consolidates agribusiness and mining interests, it also generates territorial fragmentation, peasant expropriation, and environmental degradation, proving to be more of a mechanism for the expanded reproduction of capital than an instrument of social justice or sustainability. The conclusion is that the railway, financed by public resources and appropriated by private groups, materializes the advance of capital into the Brazilian countryside, reproducing socio-spatial inequalities and reinforcing the subordination of the territory to the logic of the global market.

KEYWORDS: Peasantry, Commodities, Agrarian conflicts, Expropriation, Neodevelopmentalism.

INTRODUÇÃO

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), com 1.527 km de extensão, ligando Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO), é apresentada oficialmente como obra de “integração nacional” e de promoção do desenvolvimento regional. Contudo, sua materialidade expressa sobretudo a lógica da reprodução ampliada do capital, direcionada ao escoamento de minérios e grãos em favor do agronegócio e da mineração (Santos *et al.*, 2022; Souza *et al.*, 2024). Mais do que infraestrutura logística, a FIOI deve ser compreendida como parte do projeto neodesenvolvimentista implementado pelo Estado brasileiro, especialmente no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e posteriormente retomado em outros arranjos políticos, sempre assegurando a realização do valor para setores hegemônicos do capital.

A ferrovia traduz a contradição entre a promessa de dinamização econômica e a expropriação de agricultores familiares, comunidades quilombolas e povos tradicionais, que veem suas condições de reprodução social comprometidas (Jesus *et al.*, 2023). Não se trata, portanto, de contrapor benefícios e prejuízos, mas de reconhecer que a FIOI reconfigura o espaço agrário ao subordiná-lo às exigências do mercado mundial e ao controle territorial de grandes corporações.

Além disso, a ferrovia atravessa bacias hidrográficas e biomas de grande relevância — Cerrado, Caatinga e Mata Atlântica —, provocando desmatamento, fragmentação territorial e riscos aos recursos hídricos (Gonçalves; Tinoco, 2022). Embora mecanismos de licenciamento e compensação ambiental estejam formalmente previstos (Angarten *et al.*, 2017), sua eficácia é limitada, pois não enfrentam a essência do problema: a subordinação da natureza e da vida social à lógica da acumulação de capital.

Diante desse quadro, o objetivo deste estudo é analisar os impactos socioambientais e agrários decorrentes da implantação da FIOL sob a perspectiva histórico-dialética, evidenciando como a obra expressa as contradições entre capital, trabalho e natureza. A relevância da pesquisa reside em demonstrar que a FIOL não constitui apenas uma intervenção logística, mas um processo de reorganização territorial que aprofunda desigualdades, amplia conflitos no campo e intensifica a questão agrária no Brasil contemporâneo.

MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo adota uma abordagem qualitativa de descrição e análise da realidade, fundamentada no método materialista histórico-dialético, que permite compreender a FIOL não apenas como obra de infraestrutura logística, mas como expressão de contradições sociais, econômicas e ambientais vinculadas ao processo de reprodução ampliada do capital. A análise parte da concepção de que o espaço é produto histórico-social, sendo sua transformação resultado das disputas entre diferentes classes e grupos sociais.

Os procedimentos metodológicos consistiram em levantamento e revisão bibliográfica em artigos acadêmicos, livros, teses e dissertações que tratam das temáticas de ferrovias, neodesenvolvimentismo, impactos socioambientais e questão agrária. Foram consultados, ainda, relatórios técnicos, documentos oficiais e materiais de domínio público relacionados à implantação da FIOL, com destaque para estudos de licenciamento ambiental e registros de órgãos governamentais.

As referências mobilizadas incluem contribuições de autores que discutem a questão territorial e ambiental no Brasil, como Moraes (1994), além de análises sobre a lógica do capital e suas crises (Harvey, 2011), associadas a pesquisas recentes que abordam especificamente a FIOL e seus efeitos (Santos *et al.*, 2022; Souza *et al.*, 2024; Jesus *et al.*, 2023; Gonçalves; Tinoco, 2022; Oliveira *et al.*, 2017; Angarten *et al.*, 2017; Sobral Neto; Baiardi, 2024).

A análise dos materiais foi orientada pela identificação de categorias centrais, tais como: reprodução ampliada do capital, acumulação por despossessão, questão agrária, impactos socioambientais e neodesenvolvimentismo. Com base nessas categorias, buscou-se interpretar a FIOL como elemento de reestruturação do espaço agrário brasileiro, enfatizando seus efeitos sobre comunidades rurais, povos tradicionais e sobre os biomas atravessados pela ferrovia.

Dessa forma, os métodos empregados não se limitaram à descrição de dados, mas buscaram revelar as contradições estruturais que atravessam a implantação da FIOI, compreendendo-a como parte do processo de expansão capitalista no Brasil contemporâneo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O transporte ferroviário, desde sua origem na Revolução Industrial, esteve vinculado à necessidade de acelerar a circulação de mercadorias e, portanto, de viabilizar a valorização do capital (Sobral Neto; Baiardi, 2024). A difusão dessa tecnologia para países periféricos como o Brasil não ocorreu de modo neutro, mas como parte da inserção subordinada na divisão internacional do trabalho, voltada ao escoamento de produtos primários e sustentada por capitais externos.

No Brasil, a primeira ferrovia, inaugurada em 1854, expressava essa lógica: articulada aos interesses das exportações e ao poder da burguesia comercial e financeira (Jesus *et al.*, 2023). A expansão ferroviária posterior, embora limitada, também esteve vinculada à integração de áreas de produção agrícola e mineral aos portos, reafirmando a dependência externa. Com a ascensão da indústria automobilística e o fortalecimento de seus interesses mercantis, o Estado brasileiro deslocou sua política de transportes para a rodovia, abandonando e desestruturando boa parte da malha ferroviária. A privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), nos anos 1990, representou não apenas a redução de trechos ferroviários, mas também a transferência de infraestrutura estratégica para a lógica do capital privado (Santos *et al.*, 2022).

Segundo Harvey (2011), o capital reorganiza-se geograficamente para superar suas próprias crises, deslocando contradições de um setor a outro ou de uma região a outra. A retomada recente de projetos ferroviários no Brasil — como a FIOI — não rompe com essa lógica histórica. Ao contrário, reafirma a utilização de recursos públicos para garantir a circulação de commodities agrícolas e minerais, atendendo ao agronegócio e à mineração, sem responder às demandas sociais de mobilidade ou de integração efetiva da população.

A proposta de uma ferrovia ligando o interior da Bahia ao litoral remonta ao início do século 20, quando articulava-se a necessidade de escoar a produção agrícola — sobretudo o cacau — em direção ao porto de Ilhéus (Jesus *et al.*, 2023). A retomada dessa proposta, no contexto do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), inscreve a FIOI no projeto neodesenvolvimentista, no qual o Estado mobiliza recursos

públicos para garantir infraestrutura ao capital privado. Sua função central é conectar áreas de mineração (como Caetité) e de produção agrícola (como o Oeste baiano) ao Porto Sul, em Ilhéus, e, posteriormente, à Ferrovia Norte-Sul (Souza et al., 2024). Trata-se, portanto, da materialização de uma estratégia de valorização do capital, financiada pelo fundo público e apropriada por corporações como a BAMIN, que em 2021 obteve a subconcessão do Trecho I.

O licenciamento ambiental, estruturado em programas como o Plano Básico Ambiental Espeleológico (PBAE), elaborado pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S/A em 2013, configura-se como uma tentativa de mitigar impactos sobre cavidades naturais e áreas ambientalmente sensíveis (Angarten *et al.*, 2017). Contudo, tais medidas não alteram a essência do empreendimento: assegurar a circulação de mercadorias, ainda que à custa da fragmentação territorial, da expropriação de comunidades rurais e da degradação de ecossistemas. A trajetória da FIOI, marcada por paralisações, retomadas e concessões, revela a instabilidade do capitalismo em sua fase neoliberal. Como lembra Harvey (2011), as crises atuam como “racionalizadores irracionais” que redefinem os rumos da acumulação.

A FIOI é apresentada oficialmente como obra estratégica para dinamizar a logística nacional, gerar empregos e estimular o crescimento econômico. Contudo, esses elementos não configuram benefícios universais, mas resultados que respondem às necessidades da acumulação de capital. Os ganhos associados à exportação de minérios e grãos concentram-se nas mãos do agronegócio e da mineração, enquanto os custos recaem sobre comunidades camponesas, quilombolas e povos tradicionais, submetidos a desapropriações, perda de território e precarização das condições de reprodução social (Souza *et al.*, 2024). A valorização fundiária reforça a concentração de terras e amplia os conflitos agrários, revelando que a lógica de fundo público para benefício privado estrutura o processo de produção do espaço.

Do ponto de vista ambiental, a ferrovia atravessa ecossistemas estratégicos como o Cerrado, a Caatinga e a Mata Atlântica, provocando desmatamento, erosão, assoreamento de rios e fragmentação de habitats (Gonçalves; Tinoco, 2022). Reduzir esses efeitos a falhas de compensação ambiental — como o ICMS Ecológico — obscurece a questão central: a natureza é transformada em suporte da acumulação, e os chamados “impactos ambientais” não são acidentes, mas parte estrutural do processo. Moraes (1994) enfatiza que o meio ambiente deve ser compreendido como construção social e histórica, inseparável das relações de poder. Nesse sentido, a degradação associada à FIOI decorre da forma como o capital organiza o território e subordina os ecossistemas à valorização.

Estudos que projetam crescimento do PIB regional ou aumento da arrecadação fiscal (Sobral Neto; Baiardi, 2024) ignoram que esses efeitos concentram-se em setores hegemônicos, enquanto a maioria da população permanece segregada. Da mesma forma, os empregos temporários gerados na construção não compensam a precarização e a perda das condições de vida das comunidades rurais (Jesus *et al.*, 2023). O discurso de desenvolvimento inclusivo revela-se, assim, contraditório frente a uma realidade de aprofundamento das desigualdades socioespaciais.

A FIOIOL incide diretamente sobre o espaço agrário, reorganizando-o em função da valorização do capital. A ferrovia não é apenas infraestrutura logística, mas instrumento de reconfiguração territorial que subordina áreas rurais, comunidades camponesas e ecossistemas às exigências do agronegócio e da mineração. Em municípios como Ibiassucê, famílias agricultoras foram desapropriadas e obrigadas a abandonar suas terras, comprometendo a produção local e a reprodução social do campesinato (Oliveira *et al.*, 2017). Esse processo não é um “impacto negativo”, mas a própria essência da FIOIOL: deslocar populações e transformar territórios de vida em corredores de exportação.

Além disso, os biomas atravessados sofrem desmatamento, fragmentação de habitats e alterações nos cursos d’água, com erosão, assoreamento e perda da qualidade da água (Gonçalves; Tinoco, 2022). Os planos de mitigação e instrumentos fiscais como o ICMS Ecológico (Sobral Neto; Baiardi, 2024) não enfrentam a raiz do problema: a degradação ambiental é inseparável da lógica de acumulação. Somam-se a isso os efeitos sociais: a FIOIOL opera como barreira física, dificultando a circulação de pessoas e a integração de municípios vizinhos (Jesus *et al.*, 2023). Esse “efeito barreira” reforça a exclusão estrutural das populações locais, ao separar áreas produtivas voltadas ao mercado externo de territórios de vida camponesa.

Portanto, os resultados demonstram que a FIOIOL deve ser compreendida como parte de um movimento mais amplo de avanço do capital sobre o campo brasileiro. A ferrovia assegura a realização do valor para o agronegócio e a mineração, mas ao mesmo tempo produz expropriação, degradação ambiental e intensificação da questão agrária. Em perspectiva histórico-dialética, evidencia-se que, no capitalismo, o chamado “desenvolvimento” é sempre desigual, contraditório e segregador (Harvey, 2011; Moraes, 1994).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOIOL) constitui uma obra que, em sua materialidade, evidencia as contradições estruturais do capitalismo. Apresentada pelo

discurso oficial como vetor de “integração nacional” e de “desenvolvimento regional”, sua função central é garantir o escoamento de commodities minerais e agrícolas, financiada por recursos públicos e apropriada por grandes corporações como a BAMIN e setores do agronegócio (Souza *et al.*, 2024). A promessa de crescimento econômico e geração de empregos não se traduz em melhorias estruturais para as populações locais, mas resulta em maior concentração fundiária, expropriação camponesa e intensificação dos conflitos agrários (Oliveira *et al.*, 2017; Jesus *et al.*, 2023).

No campo ambiental, os processos de desmatamento, fragmentação de habitats e degradação hídrica (Gonçalves; Tinoco, 2022) não podem ser entendidos como efeitos colaterais passíveis de compensação, mas como expressão direta da lógica de valorização do capital que subordina a natureza à circulação de mercadorias. Como ressalta Moraes (1994), a questão ambiental não se resume a problemas técnicos de mitigação, mas deve ser interpretada como dimensão de relações sociais e de poder. O discurso de “sustentabilidade” associado à FIOL cumpre papel ideológico, pois, em vez de enfrentar as causas estruturais da degradação, busca conciliá-las com a continuidade da acumulação capitalista.

Assim, a FIOL não pode ser lida como empreendimento que gera simultaneamente benefícios e prejuízos. Trata-se de um projeto que organiza o território de acordo com os interesses de frações hegemônicas do capital, transferindo os custos sociais e ambientais para os trabalhadores do campo, comunidades tradicionais e quilombolas. As contradições reveladas pela ferrovia extrapolam os impactos locais e expressam a forma como o capitalismo se expande no Brasil contemporâneo: aprofundando desigualdades, reforçando a dependência externa e agravando a questão agrária.

A análise histórico-dialética permite compreender que o chamado “desenvolvimento” promovido pela FIOL não é universal nem neutro, mas seletivo e segregador, servindo prioritariamente aos interesses da acumulação privada enquanto precariza e despossui amplas parcelas da população rural.

REFERÊNCIAS

ANGARTEN, N. B. O.; ANASTÁCIO, E. M. F.; RAMOS, A. M.; TAGLIARI, P. D. Licenciamento ambiental: os conhecimentos obtidos da execução do plano básico espeleológico da Ferrovia de Integração Oeste-Leste. *In*: RASTEIRO, M. A.; TEIXEIRA-SILVA, C. M.; LACERDA, S. G. (orgs.). Congresso Brasileiro de Espeleologia, 34., 2017, Ouro Preto. **Anais [...]**. Campinas: Sociedade Brasileira de Espeleologia, 2017. p. 503-513. Disponível em: http://www.cavernas.org.br/anais34cbe/34cbe_503-513.pdf. Acesso em: 22 set. 2025.

GONÇALVES, Marina Nóbrega; TINOCO, Moacir Santos. 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**, Boa Vista, v. 4, n. 1, p. 87-94, jan./jun. 2022. DOI: <https://doi.org/10.24979/makunaima.v4i1.1097>. Disponível em: https://periodicos.uerr.edu.br/index.php/casa_de_makunaima/article/view/1097. Acesso em: 22 set. 2025.

JESUS, Claudemiro Almeida de; PAULA, Gustavo Vergilio de; GUZMAN, Sócrates Jacobo Moquete. Impactos da implantação da Ferrovia de Integração Oeste Leste nas áreas urbanas dos municípios baianos. **Revista Gestão e Secretariado (GeSec)**, São Paulo, v. 14, n. 6, p. 10012-10032, 2023. DOI: <http://doi.org/10.7769/gesec.v14i6.2353>. Disponível em: <https://revistagesec.org.br/secretariado/article/view/2353>. Acesso em: 22 set. 2025.

OLIVEIRA, Luzia Barbosa de; SANTOS, Niuslane Alves dos; CASTRO, Jane Mary Lima. A relação sociedade/natureza e os impactos socioespaciais da instalação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) no município de Ibiassucê – BA. **Revista GeoPauta**, Vitória da Conquista, v. 1, n. 3, p. 22–37, 2017. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/geo/article/view/2019/1946>. Acesso em: 22 set. 2025.

SANTOS, Giovanna Gomes dos; NASCIMENTO, Lavínia do; VALES, Juliana Ferreira de. Malha ferroviária no Brasil: estudo de caso da FIOL (Ferrovia de Integração Oeste-Leste). *In: ENCONTRO DE GESTÃO E TECNOLOGIA – ENGETEC*, 30., 2022, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: Fatec Zona Leste, 2022. p. 1-16. Disponível em: https://www.fateczl.edu.br/engetec/engetec_2022/5_EnGeTec_paper_174.pdf. Acesso em: 22 set. 2025.

SOBRAL NETO, Rivaldo Ribeiro; BAIARDI, Amilcar. Acertos e desacertos no planejamento e implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL): contribuições para o desenvolvimento sustentável local pela via fiscal. **Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana**, Curitiba, v. 22, n. 6, p. 1-38, 2024. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/381599656_Acertos_e_desacertos_no_planejamento_e_implantacao_da_Ferrovia_de_Integracao_Oeste-Leste_FIOL_contribuicoes_para_o_desenvolvimeto_sustentavel_local_pela_via_fiscal. Acesso em: 22 set. 2025.

SOUZA, Suzane Tosta; SANTOS, Jânio Roberto Diniz dos; ALMEIDA, Tiê Santos de. Concentração da estrutura fundiária e conflitos por terra em municípios baianos cortados pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). **Revista Binacional Brasil Argentina: diálogo entre as ciências**, Vitória da Conquista; Santa Fe, v. 14, n. 2, p. 218-238, dez. 2024. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/rbba/article/view/15978>. Acesso em: 22 set. 2025.