

CAMINHOS PARA O OESTE: PERSPECTIVAS PARA A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES DA BAHIA

André Silva Pomponet*¹

RESUMO

A constituição da infra-estrutura em transportes da Bahia obedeceu à lógica das atividades econômicas desenvolvidas no território do estado. Pouco atraente a investimentos desde o período colonial, o semi-árido conta com uma estrutura viária pouco densa e em condições precárias de conservação, o que contribui para manter o baixo dinamismo econômico da região. Porém, o cultivo de oleaginosas para a produção de biodiesel e o compromisso do novo governo estadual de fortalecer a agricultura familiar nas regiões mais pobres do estado – entre as quais se destaca o semi-árido – lançam perspectivas promissoras para 2008. A esperança é que essas iniciativas favoreçam a melhoria da infra-estrutura de transportes, estimulando o desenvolvimento econômico do semi-árido.

Palavras-Chave: Infra-estrutura, transportes, semi-árido, desenvolvimento

ABSTRACT

The constitution of the infrastructure in transports of the Bahia always obeyed the logic of the developed economic activities in the territory of the state. Little attractive the investments since the colonial period, the half-barren account with little dense a road structure and in precarious conditions of conservation, what it contributes to keep the low economic dynamism of the region. However, the culture of oleaginosas for the production of biodiesel and the commitment of the new state government to fortify familiar agriculture in the regions poor of the state - among which if it detaches the half-barren one - launch promising perspectives for the region in 2008. The hope is that these initiatives favor the improvement of the infrastructure of transports, stimulating the economic development of the semi-arid one.

Words Key: Infrastructure, transports, semi-arid, development

INTRODUÇÃO

A infra-estrutura de transportes da Bahia retrata muito dos cinco séculos de atividade econômica no território do estado. Mais densa no litoral, principalmente no Recôncavo – cenário da produção na etapa primário-exportadora e, muito tempo depois, do processo de industrialização – a infra-estrutura de transportes avançou pouco em

¹ Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental na Secretaria do Planejamento da Bahia e-mail: andrepomponet@hotmail.com

direção ao interior, principalmente para o semi-árido, já que a região inicialmente foi pouco povoada e desde sempre teve escasso nível de atividade econômica.

Num país em que a escassez de recursos para investimentos sempre foi um problema crônico e a ausência de planejamento um mal recorrente, é até compreensível que se tenha optado sempre em ofertar infra-estrutura às regiões mais dinâmicas ou mais acessíveis. Essa lógica contribuiu para aprofundar as grandes desigualdades inter-regionais que afligem a Bahia e que constituem um desafio permanente ao planejamento. Parte dessas disparidades pode ser atribuída à desigual distribuição da infra-estrutura de transportes, o que contribui para reduzir a competitividade das regiões menos desenvolvidas.

Nos últimos anos, porém, tem-se resgatado a necessidade de crescer integrando as distintas regiões da Bahia ao circuito produtivo. E, mais recentemente, busca-se o crescimento combinado à inclusão social. A promoção do desenvolvimento passa pela existência de uma infra-estrutura adequada para a circulação de mercadorias produzidas nas regiões menos dinâmicas do estado. Mas para que haja infra-estrutura e desenvolvimento, contudo, é necessário que as atividades sejam economicamente sustentáveis para justificar investimentos.

Na Bahia contemporânea essa sustentabilidade potencialmente desenha no semi-árido com o cultivo de oleaginosas para a produção do biodiesel e com o impulso que se pretende dar à agricultura familiar, sempre negligenciada na formulação de políticas públicas. Organizada em pequenas unidades produtivas (o que explica o caráter familiar) e dispersa no território do estado, a atividade não pode prescindir de uma infra-estrutura adequada de transportes para tornar-se sustentável.

O objetivo do presente artigo é apresentar essas perspectivas promissoras, evidenciando as diferenças entre o momento atual e etapas históricas anteriores. Para tanto, busca-se reconstituir os ciclos do sistema de transportes, sempre considerando o papel crucial desempenhado pelos processos produtivos na configuração desse sistema e mantendo a dimensão espacial como pano de fundo.

Além dessa introdução, o artigo é composto da seção seguinte, que discorre brevemente sobre os três primeiros ciclos de transportes na Bahia. Em seguida trata-se da introdução do automóvel e do modal rodoviário, já no século XX, que modelou a atual estrutura de transportes do estado. Na seção seguinte discutem-se aspectos relevantes da atualidade, como a adoção da multimodalidade e a necessidade se constituir uma estrutura que contemple atividades dispersas no território, desiguais em escala e necessidades de integração regional para, também, incluir socialmente. Por fim, arremata-se com um balanço dos argumentos e informações apresentados.

OS TRÊS PRIMEIROS CICLOS

O surgimento e a consolidação da infra-estrutura de transportes na Bahia foram determinados pela dinâmica das atividades econômicas desenvolvidas no estado, como se disse acima. O ILPES (198?) identifica três ciclos que marcaram a configuração do sistema de transportes da Bahia: o primeiro é o de exportações do açúcar, que se estendeu de 1530 a 1650, espacialmente concentrado na Baía de Todos os Santos e no Recôncavo. O segundo, o da mineração, vai de 1700 a 1780 e marca as investidas iniciais em direção aos sertões e ao Oeste. É quando começam a surgir as primeiras vias de acesso ao interior, abertas pelos bandeirantes. O terceiro ciclo estende-se de 1840 a 1930 e promove a integração dos modais ferroviário e de navegação de cabotagem, articulados pela lógica primário-exportadora da economia cafeeira hegemônica, mas que teve na Bahia sua expressão através do cacau.

O primeiro ciclo da economia baiana é o da cana-de-açúcar, voltada para a produção do açúcar destinado aos mercados europeus. Os fluxos de transporte, então, se dão pela via aquática, pois boa parte dos engenhos localizava-se na Baía de Todos os Santos ou próximos de cursos d'água (IDEM, 198?). As incursões para o interior eram desencorajadas pela ausência de vias de acesso, pela hostilidade dos indígenas e pela ausência de qualquer atividade produtiva. O impulso para a ocupação, porém, partiu dos bandeirantes, que entraram nos sertões em busca de metais preciosos. Começava o século XVIII e o ciclo da mineração. As primeiras estradas, no entanto, começaram a surgir ainda no século XVII. A primeira de que se tem notícia partia de Cachoeira, passava por João Amaro, Rio de Contas e alcançava Caetité, bifurcando-se para o Rio São Francisco e o Rio das Velhas (IBIDEM, 198?).

Esse vaivém pelos sertões foi favorecendo o surgimento de diversas vias. Para tanto, a pecuária bovina teve papel de destaque. Do Recôncavo Baiano, por exemplo, partiram expedições que alcançaram os sertões do Piauí e de Goiás, ao longo das quais foram se consolidando criatórios extensivos de gado. Essa atividade articulava-se à mineração e à indústria açucareira, fornecendo os animais consumidos nos núcleos de povoamento e estimulando, com o fluxo contínuo, a consolidação das vias de tráfego. A pecuária, porém, era incapaz de provocar o povoamento mais intenso do interior, que permaneceu pouco habitado. A economia baiana continuava vinculada aos mercados externos, concentrando seu dinamismo no Recôncavo e na Baía de Todos os Santos. Mudanças políticas, porém, precipitariam transformações econômicas que se refletiriam na matriz de transportes da Bahia. Chegava ao fim a hegemonia da navegação.

A Independência do Brasil rompeu o monopólio comercial mantido pela Coroa Portuguesa e permitiu uma maior abertura à economia baiana. O estado à época até ampliou sua pauta de exportações, remetendo para o exterior açúcar, fumo, café, algodão, diamantes e couro e importando artigos manufaturados e gêneros de utilidade (TAVARES, 1974, p. 200). Mas, em termos de contribuições para a ocupação do território e para o surgimento de novas vias, a pecuária bovina preservou sua relevância até o início do século XX. Sampaio (1925) registra que a atividade, fornecedora do couro exportado pela Bahia, dispersava-se muito pelo território do estado, listando que as mais importantes áreas de criação alcançavam Vitória da Conquista e Condeúba, mas irradiavam-se também por Mundo Novo, Itaberaba e Orobó, entre os rios Jacuípe e Paraguaçu (1925, p. 38). Todavia, a principal atividade econômica da Bahia, já a partir de meados do século XIX, foi o cultivo do cacau. O fruto dourado espalhou-se rapidamente pela região do eixo Ilhéus-Itabuna e, durante décadas, foi a principal fonte de divisas do estado. Como as áreas de cultivo eram próximas ao litoral e ao porto de Ilhéus, não representou impacto notável no sistema de transportes, nem no adensamento dos fluxos para o interior.

A pecuária, consorciada com os vários cultivos primário-exportadores, contribuiu para a diversificação de atividades produtivas no território baiano desde a segunda metade do século XIX. Mostrava-se, então, que era necessária uma ruptura modernizadora no modal de transportes, pois a economia local também se inseria no circuito de

acumulação capitalista como fornecedora de matérias-primas e as precárias estradas de terra constituíam um obstáculo à circulação da produção. Estavam, portanto, maduras as condições para a adoção da estrada de ferro articulada à navegação de cabotagem como modal de transportes, subordinando o traçado à dinâmica primário-exportadora.

A construção das ferrovias para o escoamento de produtos primários também representou progresso para a economia das áreas limítrofes às estradas de ferro. As regiões de Mundo Novo e Orobó, por exemplo, foram beneficiadas na pecuária pela proximidade em relação, respectivamente, às ferrovias Bahia-São Francisco (que ligava a capital a Juazeiro) e a Centro-Oeste (ligando o Recôncavo Baiano ao sudoeste até a fronteira com Minas Gerais), conforme aponta Sampaio (1925, p. 38). Entre 1899 e 1930 a extensão total das ferrovias baianas pulou de 1.248 quilômetros para 2.669 km. Embora se estendesse em direção ao norte e ao sudoeste, era mais densa nos limites do Recôncavo (TAVARES, 1974, p. 231). O eixo cacauero também foi beneficiado, ganhando uma estrada de ferro entre Ilhéus e Vitória da Conquista, com extensão total de 32 km (IDEM, 1974, p. 231).

Essa matriz de transportes da Bahia no início do século XX reflete a influência de um conjunto de forças. A principal delas é que o traçado do sistema viário retrata a lógica primário-exportadora, constituindo-se em função da necessidade de escoamento de produtos agrícolas para os mercados externos. E a forma que adota, a ferrovia, por sua vez, combina-se com a extraordinária expansão que a indústria do setor experimentava na Inglaterra, pressionando os países periféricos pela adoção do modal ferroviário.

O desenvolvimento capitalista, porém, arquitetava novas transformações. Foi quando a rodovia e o automóvel substituíram de maneira irreversível no século XX a estrada de ferro e a navegação de cabotagem.

CONSTRUINDO ESTRADAS

Em 1897 o ex-governador Luís Vianna revelava a necessidade de construir estradas para que as riquezas naturais da Bahia fossem melhor aproveitadas. Trinta anos depois a questão ainda inquietava o então governador Vital Soares (IBIDEM, 1974, p. 231), mas alguns passos haviam sido dados. O primeiro deles foi o 1º Ato Normativo da Bahia, de

1917, determinando a construção de rodovias que ligassem Salvador a Feira de Santana e Ilhéus a Itabuna. Reproduzia-se, aqui, a lógica econômica presente nas etapas anteriores, quando se tentava interligar os centros polarizadores do interior com os portos de exportação (ILPES, 198?).

Em 1925 surge na estrutura do Estado a Seção de Estradas e Rodagem e o primeiro Plano Rodoviário. A idéia da convergência da malha viária baiana para algumas cidades nasce nessa época. Pensava-se em constituir linhas-tronco, ligando a capital às principais cidades do interior; Os sub-troncos ligariam as cidades secundárias aos troncos e as conexões promoveriam as interligações entre os troncos (IDEM, 198?). Entre 1930 e 1933 houve um primeiro grande impulso, quando as estradas saltaram de uma extensão total de apenas 270 km para 7.500 km. Datam do período estradas importantes hoje existentes, como a Cipó-Paulo Afonso, a Tanquinho-Jacobina e a São José-Camacã (esta última embrião da BR 101), embora não fossem pavimentadas.

Já nos anos 1940 surgia o Departamento de Estradas e Rodagem da Bahia (Derba) e o Brasil ganhava o Plano Rodoviário Nacional. Começa a construção de rodovias importantes, como a Rio-Bahia (BR 116), a então BR 028, ligando Salvador e Feira de Santana a Lençóis e Porto Nacional (no então estado de Goiás, atual Tocantins) e rodovias domésticas relevantes, como a Salvador-Paulo Afonso (BR 110) e a Feira de Santana-Euclides da Cunha (a Transnordestina). Na década de 1950 construía-se uma nova ligação da Bahia com o Rio de Janeiro, esta através do litoral (a BR 101). Mais retardatário é o desenvolvimento do Oeste da Bahia, cujo isolamento só foi efetivamente quebrado já na década de 1960, quando se concluiu a BR 242 (Bahia-Brasília) e a BR 135, ligando Barreiras ao Piauí.

O impulso dado às rodovias foi fruto das transformações políticas e econômicas e produziu efeitos sobre a configuração dos transportes na Bahia. Uma dessas transformações foi o esgotamento do modelo primário-exportador, em função das turbulências que se abateram sobre a economia mundial, como guerras e a crise de 1929 (ILPES, 198?). Com mercados externos deprimidos, a atividade monocultora no Nordeste tornou-se menos atraente, o que para Pedrosa (1970) contribuiu para a fragmentação da estrutura fundiária e a pulverização das atividades econômicas. Era

uma dinâmica que a estrada de ferro já não contemplava e que exigia a presença do caminhão, sempre ágil e capaz de suprir as limitações das ferrovias (PEDROSA, 1970).

A construção de rodovias federais, como as Brs 116 e 101, foi uma estratégia para promover a interligação das diversas regiões do país, com o propósito de facilitar os fluxos de cargas e passageiros e integrar o comércio interestadual. Servia também para estimular o acelerado processo de industrialização, interligando o Sudeste industrial aos mercados regionais. Alguns problemas, contudo, eram evidentes. A BR 116, por exemplo, começou a ser construída em 1939 e a conclusão se deu somente dez anos depois, mas mesmo assim sem asfaltamento. E até a mais importante rodovia da Bahia, a ligação entre Salvador e Feira de Santana, em 1946 era ainda uma estrada de terra. Posteriormente, o quadro precário de manutenção das rodovias foi explicado, principalmente, por dois fatores: um deles foi a hipertrofia do sistema rodoviário, impulsionada pela indústria automobilística que expandia suas atividades no país, principalmente a partir da década de 1950 (ILPES, 198?). O outro fator era a escassez de recursos para a construção e conservação de rodovias, já que o setor dependia exclusivamente dos recursos públicos, pois os investidores privados desinteressavam-se, dado o longo prazo de maturação dos investimentos (PEDROSA, 1970).

O mais grave, porém, é que o traçado das rodovias aprofundou as desigualdades regionais, beneficiando somente a faixa litorânea e isolando ainda mais o interior do estado. Em parte o problema se deve à interpretação de que o Brasil se urbanizava de forma acelerada (o que os dados censitários confirmavam) e que o país tendia para a industrialização e o comércio pelo Atlântico, o que justificaria a opção por investimentos concentrados na faixa litorânea do estado. Outra constatação aponta que o traçado das rodovias obedeceu aos fluxos dos núcleos urbanos já existentes, o que novamente fortalecia o adensamento da malha viária pelo litoral. Esse adensamento se tornava ainda maior à medida que se aproximava de Salvador (ILPES, 198?).

As mudanças por que passou a Bahia a partir de 1950 contribuíram também para acentuar o problema, porque o dinamismo da economia concentrou-se mais fortemente no entorno da Região Metropolitana de Salvador e em algumas poucas cidades do interior. Entre as mudanças está o início da exploração do petróleo na capital do estado, ainda nos anos 50. Seguiu-se à instalação da Refinaria Landolfo Alves (RLAM), o

Centro Industrial de Aratu (CIA), que iniciou suas operações em 1966 e, na década seguinte, o Pólo Petroquímico de Camaçari. Esses investimentos subverteram a estrutura do PIB estadual: o setor primário encolheu de 40% para apenas 16% entre 1960 e 1980 e a indústria saltou de 12% para 31,6% no mesmo período (TEIXEIRA E GUERRA, 2000).

No início da década de 1980 era bastante visível que o dinamismo da economia baiana reconcentrara-se na Região Metropolitana de Salvador, mesmo com o esforço de se consolidar pólos industriais no interior do estado. Esses pólos surgiram em Feira de Santana, Itabuna, Ilhéus, Juazeiro, Jequié, Alagoinhas, Vitória da Conquista, Barreiras, Santo Antônio de Jesus, Itapetinga, Eunápolis e Teixeira de Freitas, mas na maior parte dos casos fracassou em função da precária infra-estrutura e da ausência de articulação com potenciais mercados consumidores.

O esforço para se promover a diversificação econômica do estado, consolidando a estrutura industrial, acabou aprofundando as desigualdades inter-regionais. Além do grande impulso dado à Região Metropolitana de Salvador, as cidades contempladas com unidades industriais localizavam-se próximas à capital (como Feira de Santana e Alagoinhas), na larga faixa litorânea (exemplos de Ilhéus, Itabuna e Teixeira de Freitas) ou nos extremos do território baiano (como Barreiras, Vitória da Conquista e Juazeiro). Note-se que eram municípios já favorecidos pela infra-estrutura de transportes surgida nas décadas anteriores.

Deve se observar que o acelerado crescimento econômico até 1980 aprofundou o problema já citado das precárias condições de manutenção da infra-estrutura de transportes. No período ficou mais evidente o erro de se abandonar as alternativas complementares às rodovias, como as ferrovias e a navegação de cabotagem, que foram sucateadas. Além disso, a partir do diagnóstico de Pedrosa (1970), pode-se deduzir que a distribuição irregular da atividade econômica pelo território baiano contribuiu para inibir investimentos em infra-estrutura de transportes: além da escassez de cargas em determinadas regiões, havia o agravante dos fluxos serem unidirecionais (não havia carga para retorno), a precariedade das instalações e o custo elevado dos fretes, principalmente no setor ferroviário, inibiam a utilização desses modais.

Assim, pelo fato do crescimento econômico da Bahia a partir de 1950 ser espacialmente concentrado na Região Metropolitana de Salvador e, em menor escala, na faixa litorânea do estado, os investimentos em infra-estrutura de transportes se concentraram nesses espaços e limitaram as oportunidades de desenvolvimento das regiões mais afastadas do litoral.

A partir de 1980 as dificuldades se acentuaram, já que o Brasil começou a crescer a taxas muito mais modestas. Uma das razões foi o esgotamento da capacidade de investimento do Estado, principal financiador da infra-estrutura no país, em função da “Crise da Dívida”, que começou a produzir seus efeitos no período. A Bahia, obviamente, foi afetada pelo problema e as obras de construção e conservação se reduziram. Alban (2002) aponta que somente em meados da década de 1990, com o Plano Nacional de Desestatização (PND), os investimentos em infra-estrutura foram retomados.

No âmbito da distribuição espacial das atividades econômicas, a Bahia viveu dois momentos bastante distintos desde então. Foi dito acima que os investimentos na indústria petroquímica reconcentraram o dinamismo no entorno da Região Metropolitana de Salvador. Na década de 80 essa tendência se acentuou basicamente em função de dois fatores: o bom desempenho do setor petroquímico, que cresceu de forma robusta mesmo durante as crises do período e os resultados ruins apresentados pela agricultura, influenciados por fortes secas e o declínio do cultivo do cacau no Sul da Bahia (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS, 2006).

Na década seguinte houve expansão de atividades econômicas em outras regiões do estado, como o cultivo de grãos no Oeste, a fruticultura irrigada e a agroindústria no Vale do São Francisco e a indústria de papel e celulose no Extremo Sul. O Estado buscou também estimular a desconcentração, atraindo empresas do setor calçadista (que se distribuíram por diversas cidades do interior) e incentivando o turismo e os já citados agronegócios de grãos e da fruticultura irrigada. A diversificação das atividades produtivas naturalmente provoca pressões sobre a malha viária, o que foi constatado por Alban para o caso baiano (2002). Essa dispersão evidentemente não foi acompanhada pelos necessários investimentos em infra-estrutura de transportes.

Em síntese, percebe-se que a reconfiguração das atividades econômicas na Bahia expõe os gargalos no setor de transportes, principalmente nas regiões anteriormente não contempladas com investimentos. A diversificação de modais, como a utilização das ferrovias existentes e dos rios navegáveis, constitui uma alternativa moderna à rodovia. Esta, que transporta cerca de 90% das cargas e dos passageiros na Bahia, apresenta condições precárias e saturação por estar hipertrofiada (BAHIA, 2004).

A necessidade é ainda mais imperiosa quando se considera que o novo governo estadual tem a dinamização da economia do semi-árido como um dos seus principais objetivos e quando se consideram os avanços verificados nos sistemas de transportes nas últimas décadas, principalmente em relação à logística, que ainda não constituem uma realidade na Bahia. É o que será discutido na seção seguinte.

NOVOS DESAFIOS DOS TRANSPORTES

Quando o Estado brasileiro perdia sua capacidade de promover investimentos na infraestrutura de transportes, em meados da década de 1970, a logística começava a ganhar importância. Alban (2002) afirma que o esgotamento do padrão *fordista* de produção, em que os ganhos de produtividade se relacionam a escalas crescentes, contribuiu para a emergência da logística. A manutenção de grandes estoques, característica do *fordismo*, implicava em custos elevados que comprometiam a lucratividade das empresas. O enxugamento dos estoques e a conseqüente necessidade de entregar produtos no momento aprazado com os clientes, o conhecido *just in time*, alavancou a importância da atividade.

A redução do volume de cargas transportadas, a necessidade de se empregar modais diversos e a crescente especialização da logística – inclusive com o desenvolvimento de uma tecnologia própria – estimularam as empresas a terceirizar a atividade. Um fator também importante é que a homogeneização dos custos de produção em inúmeras atividades tende a deslocar os diferenciais de preços para a esfera da circulação de mercadorias, o que reforça a importância da logística e da disponibilidade de uma infraestrutura de transportes adequada (POMPONET, 2007).

Essa mudança de mentalidade em relação aos transportes, porém, só começa a chegar ao Brasil em meados da década de 1990. Na Bahia o primeiro passo foi dado em 1998, com o Plano de Integração Logística, elaborado através de uma parceria entre a Secretaria de Planejamento e a Federação das Indústria do Estado da Bahia. O documento realçava a necessidade de investimentos em infra-estrutura – portos, rodovias, ferrovias e hidrovias – mas também preocupava-se com os serviços de concentração e distribuição de cargas (ALBAN, 2002). Em 2004 foi concluído o Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT) que fazia projeções sobre o desenvolvimento de atividades econômicas no estado e apresentava sugestões relativas à integração dos diversos modais viários. O Programa de Restauração e Manutenção das Rodovias da Bahia, elaborado pelo Banco Mundial, em parceria com a SEINFRA, também acompanha a tendência, ressaltando que o objetivo da proposta é fortalecer a atividade econômica na Bahia, através da recuperação de rodovias e promover a integração intermodal, principalmente com ferrovias e hidrovias (BAHIA, 2005).

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado no início do ano pelo governo federal, converge com a filosofia da multimodalidade. Os investimentos previstos para a Bahia em transportes, porém, contemplam apenas as regiões mais dinâmicas: Salvador e Região Metropolitana (como a via expressa para o porto de Aratu e a variante ferroviária Camaçari-Aratu), o Recôncavo (contorno ferroviário de São Félix) ou as cidades cortadas pelas Brs 116 e 324, cuja recuperação está prevista. A única obra prevista no semi-árido é a dragagem e derrocagem do Rio São Francisco. O propósito é interligar a bacia do São Francisco à BR 242, a Juazeiro e ao Porto de Aratu. O que há de inovador no programa são as formas de financiamento: as parcerias público-privadas são estimuladas, assim como formas de concessão simples à iniciativa privada com a cobrança de pedágio. Assim que foi lançado, o programa despertou polêmica: a ferrovia Transnordestina, anunciada há tempos, não cortará o território baiano: começa no município de Eliseu Martins, no Piauí, estendendo-se em direção ao leste até Pernambuco. Neste estado, bifurca-se, ligando-se aos portos de Suape (PE) e Pecém (CE).

Polêmicas à parte, porém, o fato é que boa parte das soluções logísticas apresentadas no debate atual contemplam as regiões com maior dinamismo econômico, o que não constitui nenhuma novidade em relação à Bahia. O próprio PAC, que prevê

investimentos de R\$ 7,3 bilhões em infra-estrutura de transportes no Nordeste para os próximos quatro anos, é claro: um dos critérios para a aplicação de recursos do programa é a capacidade de retorno econômico, priorizando áreas de expansão de fronteiras agrícolas. A aplicação de uma lógica estritamente de mercado aos investimentos em infra-estrutura de transportes tende a acentuar as desigualdades inter-regionais, inibindo o desenvolvimento de espaços deprimidos como o semi-árido.

O novo governo estadual, todavia, assumiu o compromisso de estimular o desenvolvimento das regiões menos dinâmicas do estado. Um dos caminhos apontados é a construção da ferrovia Bahia-Oeste, que além de permitir o escoamento de grãos da região Oeste com custos menores, vai favorecer o semi-árido e dotar o interior da Bahia de uma alternativa modal além da BR 242, que hoje constitui a única opção (BAHIA, 2007). Em visita recente do presidente da República à Bahia, foi anunciada oficialmente a construção da ferrovia, que começará no município de Luís Eduardo Magalhães, estendendo-se até Brumado, no Sudoeste da Bahia, ligando-se à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que por sua vez liga o Sudoeste ao Recôncavo e a Salvador. Os investimentos previstos alcançam R\$ 2,5 bilhões, com extensão total de 1,2 mil quilômetros (LULA anuncia..., 2007). A idéia é que a ferrovia permita o escoamento dos grãos produzidos no Oeste e também do minério de ferro extraído na região de Caetité.

Outra alternativa é a recuperação das rodovias estaduais que estão hoje em situação muito precária, já que 85% delas são consideradas ruins ou péssimas. A recuperação de dois mil quilômetros de estradas inclui trechos localizados no semi-árido como a ligação Ipuiara – Brotas de Macaúbas – BR 242, e a rodovia entre as cidades de Baixa Grande, Macajuba e Ruy Barbosa. Um terceiro trecho contemplado é o que liga os municípios de Senhor do Bonfim, Jacobina e Morro do Chapéu. A novidade em relação à recuperação dessas rodovias é que as construtoras vencedoras das licitações ficarão responsáveis não só pela recuperação, mas também pela conservação das vias nos cinco anos seguintes. A remuneração dependerá de fiscalização do Derba, com base em indicadores de desempenho. Essa forma, sugerida pelo Banco Mundial, é considerada a mais adequada para o gerenciamento de rodovias com fluxo pouco intenso de veículos (BAHIA, 2005).

Diagnóstico apresentado no mesmo trabalho aponta que a Bahia possui 20 mil quilômetros de estradas. Desse total, 50% não possuem pavimentação e, nos trechos pavimentados, somente 25% contam com concreto asfáltico e os 75% restantes têm tratamento superficial (IDEM, 2005). O mesmo estudo aponta que apenas 41% das vias atende às condições de conforto de tráfego. Curioso é que apesar da má conservação, o volume de veículos que trafegam por essas rodovias também não pode ser considerado elevado. Em mais da metade das estradas o número é inferior a 1.500 por dia, havendo tráfego inferior a 500 veículos em 27% delas (IBIDEM, 2005). Pode-se deduzir que o volume é mais intenso apenas nas rodovias federais e nas rodovias estaduais próximas às cidades polarizadoras do interior baiano (como Feira de Santana e Vitória da Conquista), havendo um fluxo mais intenso no Recôncavo e na Região Metropolitana de Salvador.

Os problemas do sistema rodoviário poderiam ser atenuados caso a Bahia dispusesse de outras alternativas viárias. Em seção anterior foi apontado o declínio que o modal ferroviário experimentou com a expansão das rodovias e da indústria automobilística no Brasil. À época o setor apresentava deficiências no funcionamento, mas o quadro se agravou ainda mais quando o país mergulhou na “Crise da Dívida” e o Estado não dispunha de recursos para mantê-lo operando, a partir de 1980. Em meados dos anos 1990, quando as ferrovias estavam praticamente paralisadas (na Bahia já não existia o transporte de passageiros havia anos e o transporte de cargas se limitava a produtos com baixo valor agregado, como minério de ferro) o governo Fernando Henrique Cardoso anunciou que a privatização da rede ferroviária federal daria um novo fôlego ao setor. Mas, passados dez anos das privatizações, os resultados não vieram.

A preocupação com a infra-estrutura de transportes do semi-árido tem justificativas estratégicas. Uma delas é que uma das principais diretrizes do novo governo estadual é o fortalecimento da agricultura familiar, principalmente nas regiões mais carentes do estado. O semi-árido é a região mais carente e boa parte da população, estimada em 6,5 milhões de pessoas, têm a agricultura familiar como uma das principais fontes de subsistência. Dinamizando a atividade, cresce a parcela excedente da produção destinada à comercialização e não ao autoconsumo. Para atingir os mercados regionais, os produtos dos agricultores familiares precisam ser transportados através de rodovias

secundárias e essas rodovias precisam estar em bom estado de conservação para evitar a elevação dos custos e manter os produtos competitivos.

O plantio de oleaginosas no semi-árido para a produção de biodiesel, por agricultores familiares, é uma outra atividade que vem sendo incentivada e que exigirá investimentos em infra-estrutura de transportes. Disperso pelo território do estado, principalmente pelo semi-árido, o cultivo de sementes – principalmente a mamona, cujo plantio é apropriado para quase 200 municípios baianos – dependerá também de boas condições das rodovias. Essas condições ganham importância ainda maior quando se considera que existe uma tendência de crescimento da produção de oleaginosas nos próximos anos, já que o petróleo é um recurso finito e há o imperativo de se promover a gradual substituição do produto na matriz energética brasileira.

Os desafios que se colocam para a configuração dos transportes na Bahia, porém, não se referem apenas ao escoamento de produtos do interior baiano. Uma proposta é que seja aproveitada para incrementar as importações do estado e que se desenvolva a capacidade de oferecer serviços que transcendam as fronteiras baianas, qualificando o estado para atrair riquezas externas (LOBATO, 2003). O desenvolvimento desse potencial habilitaria a Bahia a fortalecer o intercâmbio comercial com estados do Centro-Oeste e do Nordeste, recuperando o papel de entreposto comercial. Para tanto, os investimentos em infra-estrutura, inclusive a portuária, são considerados imprescindíveis, já que o sucesso da atividade está diretamente relacionado à disponibilidade de condições adequadas para o fluxo de produtos e serviços.

O fato é que o estado dispõe de condições bastante favoráveis para a adoção do sistema multimodal: possui um rio navegável que corta boa parte do território baiano (o São Francisco) e que constitui uma alternativa para o transporte de cargas e até de passageiros em alguns trechos, conta com uma malha ferroviária que - embora em precário estado de conservação e pouco utilizada – oferece soluções logísticas em potencial, possui portos em operação – mesmo necessitando de ampliação e padecendo com as condições de conservação – e dispõe de uma razoável malha rodoviária, ainda que mal-conservada e pouco densa na região semi-árida.

Em suma, pode-se concluir a reconfiguração que se desenha do sistema de transportes da Bahia exigirá que se contemplem dois fatores. Um deles é o uso de modais diversificados com o propósito de otimizar o sistema, reduzir custos e atender aos padrões logísticos modernos. Apesar da já citada má conservação, a Bahia desfruta de uma condição confortável, pois dispõe de modais diversos que precisam apenas de conexão entre si.

Outro fator que se impõe é a potencial emergência do semi-árido como novo espaço dinâmico da economia baiana, exigindo investimentos que jamais foram realizados justamente porque a região apresentava poucos atrativos. A ascensão da biomassa como alternativa energética aponta nessa direção, assim como a valorização da agricultura familiar. Considere-se que os agricultores familiares dispersos pelo território são protagonistas nos dois processos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A adoção da multimodalidade não deixa de representar também apenas mais uma reconfiguração do sistema de transportes, o que ocorreu em etapas anteriores da História da Bahia. É o caso da construção de ferrovias no século no início do século XX para acelerar o transporte de produtos primários exportados através do porto de Salvador ou a adoção do modal rodoviário que atingia com maior eficiência as regiões onde se pulverizavam as atividades econômicas no interior a partir de 1930.

A necessidade de combinação dos diversos modais é uma demonstração de que a economia baiana se diversifica e se dispersa no território do estado, exigindo modais distintos que contemplem a variedade de escalas de produção, que vai das ferrovias e portos para o agronegócio de grãos até rodovias em condições trafegáveis que façam circular no semi-árido a produção dos pequenos agricultores que serão consumidas nos mercados próximos.

O que existe de inovador é a preocupação em combinar crescimento econômico com inclusão social sob uma abordagem espacial, que implica em incorporar a região semi-árida no circuito produtivo baiano. É o que se propõe com o plantio de oleaginosas por agricultores familiares residentes no semi-árido para a produção do biodiesel, entre

outras iniciativas. A compreensão de que o êxito da atividade depende da existência de uma infra-estrutura adequada, com rodovias combinando-se a outros modais é um avanço em relação ao planejamento do estado.

Colocada há décadas, a necessidade de integrar o semi-árido e os extremos do território baiano sempre esbarraram na baixa densidade econômica da região. Novidades como a emergência do plantio de oleaginosas e o interesse político de integrar a agricultura familiar à economia do estado lançam perspectivas promissoras para o futuro que recomeça em 2008.

REFERÊNCIAS

BAHIA. Mensagem apresentada pelo governador Jaques Wagner à Assembléia Legislativa do Estado. Salvador, 15 fev. 2007.

BAHIA. Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias: Avaliação Ambiental do Programa. Salvador: SEINFRA, nov. 2005. 86 p.

BAHIA. Secretaria de Infra-Estrutura. Programa Estadual de Logística de Transportes. Salvador: SEINFRA, 2004.

ILPES (Santiago); **BAHIA. Secretaria de Planejamento Ciência e Tecnologia. Diagnóstico do desenvolvimento regional e da organização do espaço no Estado da Bahia.** Salvador: SEPLANTEC, 198?. 164 p. Convênio ILPES/SEPLANTEC.

LOBATO, Ronald. A logística e a estratégia de desenvolvimento da Bahia. Bahia Análise e Dados. Salvador, v. 13 n. 2, p. 187-201, set. 2003.

LULA anuncia obras e inaugura Cimatec. Diário Oficial da Bahia. Salvador, 30 de out. 2007. Disponível em: <<http://www.egba.ba.gov.br/diario/DoDia/fr0htm>> Acesso em: 30 out. 2007.

PEDROSA, Erasto Neves. Panorama dos transportes no Nordeste Brasileiro. 2ª ed. Recife: SUDENE, 1970. 44 p.

POMPONET, André. Importância da logística no desenvolvimento da agricultura familiar no semi-árido baiano. **Conjuntura e Planejamento**. Salvador: SEI, n. 153, p. 16-20, fev. 2007.

SAMPAIO, Theodoro. **O Estado da Bahia**. 1ª ed. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1925. 71 p.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. PIB da Bahia: 30 anos em análise. **Série Estudos e Pesquisas**. Salvador: SEI, 2006. 180 p.

TAVARES, Luís Henrique. **História da Bahia**. 2ª ed. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1974. 257 p.

TEIXEIRA, Francisco; GUERRA, Oswaldo. 50 anos da industrialização baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. **Bahia Análise & Dados-Leituras da Bahia II**, Salvador: SEI, v. 10, n. 1, p. 87-98, jun. 2000.

[
CAMINHOS PARA O OESTE: PERSPECTIVAS PARA A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES DA BAHIA by André Silva Pomponet is licensed under a Creative Commons Atribui o-Usos Não-Comercial 2.5 Brasil License](http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/br/)