

EFEITOS DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) NA ECONOMIA BAIANA (2007-2010)

ALIGER DOS SANTOS PEREIRA



**EFEITOS DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO
DO CRESCIMENTO (PAC) NA ECONOMIA
BAIANA (2007-2010)**



Universidade do Estado da Bahia - UNEB

José Bites de Carvalho
Reitor

Carla Liane N. dos Santos
Vice-Reitora



Editora da Universidade do Estado da Bahia - EDUNEB

Diretora
Sandra Regina Soares

Conselho Editorial

Atson Carlos de Souza Fernandes
Liege Maria Sitja Fornari
Luiz Carlos dos Santos
Maria Neuma Mascarenhas Paes
Tânia Maria Hetkowski

Suplentes

Edil Silva Costa
Gilmar Ferreira Alves
Leliana Santos de Sousa
Mariângela Vieira Lopes
Miguel Cerqueira dos Santos

ALIGER DOS SANTOS PEREIRA

**EFEITOS DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO
DO CRESCIMENTO (PAC) NA ECONOMIA
BAIANA (2007-2010)**

Salvador
EDUNEB
2016

© 2016 Autora
Direitos para esta edição cedidos à Editora da Universidade do Estado da Bahia.
Proibida a reprodução total ou parcial por qualquer meio de impressão, em forma
idêntica, resumida ou modificada, em Língua Portuguesa ou qualquer outro idioma.
Depósito Legal na Biblioteca Nacional
Impresso no Brasil em 2016.

Coordenação Editorial

Ricardo Baroud

Coordenação de Design

Sidney Silva

Revisão, Normalização, Projeto Gráfico, Diagramação e Capa

Cian Gráfica e Editora

Apoio financeiro



Ficha Catalográfica - Sistema de Bibliotecas da UNEB

Pereira, Aliger dos Santos

Efeitos do Programa de aceleração do crescimento (PAC) na economia
baiana (2007-2010) /. – Salvador: EDUNEB, 2016.

374 p.: il.

Contém referências.

ISBN: 978-85-7887-305-9

1. Economia - Bahia. 2. Economia – crescimento na Bahia (2007-
2010). I. Título.

CDD: 330.98142

Editora da Universidade do Estado da Bahia – EDUNEB
Rua Silveira Martins, 2555 – Cabula
41150-000 – Salvador – BA
editora@listas.uneb.br
www.uneb.br



A minha mãe Alice (*in memoriam*) e a meu pai
Geraldo Pereira que sempre me ensinaram o
quanto é importante adquirir conhecimento.
Ao Fabiano (meu marido), Miguel (meu
filho), Bruno (meu irmão), Juliana (cunhada),
Alice (sobrinha) e Edna (segunda mãe) por
acompanharem com paciência minha vida
acadêmica e profissional.

Agradecimentos

São muitas as pessoas que me ajudaram e me deram forças para a elaboração deste livro, em especial a minha família por estar sempre presente nos momentos mais necessários, que foram muitos.

Quero agradecer à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB) pelo apoio ao financiamento desta obra.

Gostaria de agradecer aos Professores Doutores Barbara-Christine Nentwig Silva e Sylvio Bandeira de Mello e Silva por auxiliarem no meu aprendizado acadêmico, essencial para a minha trajetória como profissional e docente.

Ao prof. Dr. Noelio Dantaslé Spinola, que foi meu professor na graduação e orientador do tema da minha tese, que se transformou neste livro.

Aos amigos da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), do Instituto Federal da Bahia (IFBA) e do Instituto Baiano de Ensino Superior (IBES).

Quero agradecer a todos aqueles que, apesar de não estarem nomeados, me auxiliaram com seu apoio em diferentes momentos. Na realidade, todos são coautores deste trabalho e a eles, meu reconhecimento e estima.

Muito obrigada!

SUMÁRIO

PREFÁCIO	11
INTRODUÇÃO	19
Capítulo 1 – O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC)	45
Capítulo 2 – O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) NA BAHIA (2007-2010)	61
PROGRAMAS NA ÁREA DA LOGÍSTICA	65
Rodovias	66
Ferrovias	101
Portos	124
Aeroportos	148
PROGRAMAS NA ÁREA ENERGÉTICA	156
Geração de energia elétrica	157
Usinas termoelétricas	164
Transmissão de energia elétrica	171
Petróleo e gás	189
PROGRAMAS NA ÁREA SOCIAL E URBANA	208
Luz para Todos	208
Saneamento	211
Metrô	224
Recursos hídricos	229

Capítulo 3 – UM OLHAR DA POPULAÇÃO BAIANA SOBRE O PAC (2007-2010)	241
Avaliação dos resultados na área da logística	247
Avaliação dos resultados na área energética	268
Avaliação dos resultados na área social e urbana	274
Avaliação dos resultados de aspectos comuns às três áreas	284
CONCLUSÃO	315
REFERÊNCIAS	327
ANEXO A – Endereço virtual da 1ª etapa do <i>e-survey</i> , com a sua respectiva pergunta, 2007	355
ANEXO B – Endereço virtual da 2ª etapa do <i>e-survey</i> , com sua respectiva pergunta, 2009	356
ANEXO C – Modelo do formulário aplicado nas duas etapas do <i>e-survey</i> , 2007-2009	357
ANEXO D – Programa de Aceleração do Crescimento - PAC (OGU - Ano 2007)	358
ANEXO E – Programa de Aceleração do Crescimento - PAC (OGU - Ano 2008)	359
LISTA DE DESENHOS	360
LISTA DE FOTOGRAFIAS	361
LISTA DE GRÁFICOS	362
LISTA DE MAPAS	363
LISTA DE TABELAS	367
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	370

PREFÁCIO

Aliger dos Santos Pereira nos brinda com um estudo que se intitula Efeitos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) sobre a economia baiana (2007-2010).

Trata-se de um trabalho extenso, meticoloso, que discorre sobre um programa de governo analisando-o com a lupa do pesquisador e um olhar técnico sem os vieses ideológicos, tão comuns em trabalhos acadêmicos.

O seu suporte teórico é a macroeconomia keynesiana e suas derivações com uma associação à economia da regulação e a história econômica do Brasil.

Sou suspeito para falar porque a autora que foi duas vezes minha aluna me distinguiu com a sua confiança convidando-me para ser seu orientador de tese. Ao final nem sei quem orientava quem. O certo é que tenho orgulho deste trabalho pela sua qualidade, importância, propriedade e mérito.

Se alguém me pedisse para definir Aliger, em poucas palavras, eu utilizaria o adjetivo guerreira, pois ele expressa o espírito de luta e a tenacidade que ela encarna à perfeição.

Conheci Aliger no curso de graduação em Administração de Empresas onde foi minha aluna. Era uma mocinha tímida, recatada, que não participava do bulício tão comum aos jovens da sua geração. Boa aluna, ela passou por mim, silenciosamente, quase sem se fazer notar.

Anos mais tarde, chega às minhas mãos na Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS um processo volumoso onde solicitavam um parecer para a decisão final pelo Colegiado de Curso. A requerente era Aliger, confesso que não a reconheci. Ela pedia transferência de um doutorado que a UNIFACS mantinha em convênio com a Universidade Complutense de Madrid, no qual, ela já havia cumprido toda a creditação teórica e se habilitava na redação da tese, quando, por problemas institucionais, as atividades foram encerradas, deixando ela e outros colegas ao desamparo. Diga-se de passagem, que era uma questão de responsabilidade exclusiva da conveniente espanhola, sendo, portanto, muito difícil à solução por outras vias. Solucionei o problema, tendo o colegiado aprovado meu parecer que recomendava que ela cursasse algumas disciplinas complementares no nosso programa, visto que, havia concluído um mestrado em desenvolvimento regional na Universidade Católica de Salvador onde fora orientada por uma das mais competentes geógrafas do Brasil, a alemã-baiana Dra. Bárbara Nentwig Silva, e percorrido um longo caminho em disciplinas relacionadas com a administração pública no curso da Complutense. Como se diria no jargão popular ela “tirou de letra” todos os desafios, concluindo a sua tese e a defendendo com brilhantismo.

Como seu orientador, me senti profundamente gratificado, porque contribuí para corrigir uma injustiça provocada pela prepotência e insensibilidade burocrática e, porque, via habilitada no mundo acadêmico uma profissional que enriqueceria sobremaneira o nosso estoque de capital humano.

O ponto de partida da pesquisa, sua hipótese, foi a de que, se as obras programadas pelo PAC para a Bahia fossem efetivamente realizadas, contribuiriam para o crescimento econômico do estado. Aqui já está implícita uma divergência teórica estrutural da qual,

muitos fogem. A diferença entre desenvolvimento e crescimento econômico que se sabe serem tão desiguais quanto o óleo e a água.

A tese de Aliger não é simpática ao regime. Morde seus calcanhares em um dos seus programas anunciados com grande estardalhaço pelo então presidente Luís Inácio Lula da Silva, o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Ela questiona até que ponto esse projeto contribuiu para o crescimento da economia baiana e mesmo para o seu desenvolvimento econômico, tendo em vista que partes substanciais dele ficaram no papel ou, à época do estudo, estavam com atrasos significativos.

A análise reportou-se ao período compreendido entre 2007 e 2010 (PAC-1), examinando aqueles projetos de infraestrutura (logística, energética e social e urbana) que foram planejados e executados.

Um aspecto singular deste trabalho consiste na sua estrutura metodológica que partiu de uma abordagem dedutiva qualitativa através de uma pesquisa exploratória descritiva, com o auxílio de pesquisa bibliográfica e documental. O principal instrumento utilizado para a análise foi a estatística descritiva e o questionário de *e-survey*, aplicado a 101 cidadãos baianos entre os anos de 2007 e 2010. A partir das respostas, foram levantadas 12 características que definem o PAC do ponto de vista de sua execução no território, conforme a percepção dos entrevistados. No final da pesquisa, conclui-se que em média 76,93% das obras do PAC-1 não foram realizadas, em virtude da interferência de alguns fatores que atrasaram (ou mesmo impediram) seu andamento, tais como desatenção às questões ambientais, a desistência de participação na licitação pelos entes privados, intervenções do Tribunal de Contas da União (TCU), greves do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da construção civil, burocracia e lentidão

dos processos, corrupção e desvios de verbas, falta de recursos, falta de qualificação e de perícia dos gestores envolvidos e interferência política no planejamento e na execução de obras de infraestrutura.

Aliger constatou que o PAC não se constituiu efetivamente em um planejamento territorial, uma vez que os empreendimentos previstos foram, em sua maioria, continuações de obras de governos passados (como o Programa de Logística de Transportes no Estado da Bahia - PELTBAHIA), mirando apenas interesses econômicos e políticos localizados e, desprezando o cuidado com a preservação do ambiente. Por outro lado, suas ações foram promovidas no estilo *top down*, com pouca ou nenhuma participação da população.

Segundo Aliger o PAC Bahia buscou promover maior integração territorial, através da melhoria da infraestrutura logística, energética, social e urbana, o que no máximo, contribuiria para um processo de acumulação de capital pela oligarquia econômica estadual deixando intocadas as ações que propiciassem as transformações políticas, econômicas ou sociais com vistas à solução dos problemas de disparidade de renda no estado e, conseqüentemente, a promoção do seu efetivo desenvolvimento econômico.

A afirmação precedente foi construída pela aplicação ao fenômeno pesquisado de um referencial teórico, sobre o qual repousa a orientação metodológica e epistemológica do estudo realizado, cujo escopo buscava elementos que consubstanciassem um processo de promoção do desenvolvimento, sendo frustrado pela evidência de que os investimentos em infraestrutura beneficiaram a eficiência produtiva e o crescimento econômico da Bahia, em suas diversas áreas e municípios sem, contudo, reduzir o grande passivo social de miséria e de pobreza.

Aliger afirma que ao viabilizar as condições de infraestrutura nos diferentes municípios baianos, o impacto do PAC sobre as

economias locais será bastante heterogêneo e atuará no sentido de concentrar renda e recursos econômicos, acentuando o problema da desigualdade e disparidades locais e regionais.

As carências, a insuficiência e a ineficiência na provisão de serviços de infraestrutura não realizados pelo PAC imporão a médio e longo prazo, sérias restrições para o alcance do desenvolvimento econômico e social da Bahia.

A leitura deste trabalho não causará surpresa ao leitor medianamente informado quanto ao quadro de absoluta podridão moral que gangrena generalizadamente as estruturas governamentais do país. Mas é admirável pela fria e metódica objetividade com que desmonta e desmistifica o *marketing* governamental, reunindo em suas páginas lições de economia da regulação, de história e de geografia muito oportunas, para os estudiosos da Bahia.

Em seu balanço do PAC ao quantificar a finalização das suas obras na Bahia percebe-se que, em média, 23,07% dos empreendimentos foram concluídos (22,22% na área logística, 23,00% na área social e urbana, e 24,00% na área energética).

Segundo Aliger, na programação do PAC para a Bahia não foram considerados setores, inclusive de infraestrutura, que deveriam ser contemplados e que eram essenciais para a promoção do crescimento endógeno do estado. O que significa na prática, que faltou um diagnóstico efetivo da realidade socioeconômica local que possibilitasse um planejamento consistente e lógico.

Para a autora, políticas públicas como o PAC, que atuam nas infraestruturas logística, energética, social e urbana, que se encontram inter-relacionadas, repercutem e promovem desdobramentos nas questões territoriais, estimulando e modificando o aspecto geográfico e econômico das localidades contempladas, por mais que não ocorra desenvolvimento no sentido estrito. A seu ver, e com razão, isto

retira qualquer mérito do programa por não gerar a melhoria de recursos humanos qualificados e de infraestrutura apropriada para instalação e desenvolvimento de negócios e de equipamentos que, efetivamente, contribuam para a melhoria da qualidade de vida da população como um todo.

O que qualifica e respalda as suas conclusões consta da ampla e exaustiva pesquisa realizada seguindo rigorosos padrões metodológicos. Assim, por exemplo, no *e-survey* aplicado à população ela consegue captar significativas opiniões que expressam ceticismo com relação ao programa traduzido por afirmações espontâneas tais como: “não serão concretizados no prazo previsto de quatro anos (2007-2010), constituindo apenas promessas ou mentiras que poderão se tornar verdadeiras a depender da vontade política”; “favorece políticos e empresas privadas, sendo necessário o maior controle e fiscalização dos cidadãos e do governo para assim diminuir a corrupção”; “tem caráter eleitoral, seja em nível federal, estadual ou municipal”; “não são finalizadas devido à burocracia”; “não será concretizado devido à falta de preparo e do interesse dos gestores em nível federal, estadual e municipal”; “tem caráter publicitário para melhorar a imagem do governo, seja este em nível federal, estadual ou municipal”; “não possui acompanhamento e fiscalização governamental adequada”; “é desconhecido pela população em relação a sua execução”; “tem obras/empreendimentos inacabados ou parados, que promovem transtorno para a população”.

Nenhum dos atributos apresentados pela população baiana mostra que o PAC promoveu qualquer transformação profunda na estrutura social, política e econômica da sua região e/ou mesmo do estado, até porque não houve uma participação da população, confirmando que o PAC é um instrumento para o crescimento e não para o desenvolvimento.

Ao redigir este texto introdutório recordo o que disse Otto Maria Carpeaux sobre os prefácios: “Existem prefácios-justificativas, prefácios-pedidos de desculpa, prefácios-desafios, prefácios-manifestos, prefácios-críticas, prefácios-sentenças. O prefácio é prólogo e pode ser epílogo [...]” (CARPEAUX, 2011). Aqui é certamente um prólogo, pois o estou concluindo com a sensação de que abro as páginas de um excelente trabalho acadêmico.

Noelio D. Spinola
Doutor em Análise Geográfica regional
(Universitat Autònoma de Barcelona) e
Professor Titular da Pós-Graduação da
Universidade Salvador (Unifacs).

INTRODUÇÃO

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) precisa do apoio de uma ampla coalizão política que defende uma ideia de nação justa e independente. Tenho certeza que teremos o apoio livre e soberano do Legislativo na construção de um novo Brasil. Sei também que contaremos com a compreensão dos governadores que apoiarão um programa que tem como objetivo a redução das desigualdades regionais e que prevê obras e ações em todo o território nacional. (SILVA, L. I. L. da, 2007).

O Brasil, para dar continuidade ao processo de crescimento de forma adequada, deve identificar e instrumentalizar os setores que possam conduzi-lo a isso. Neste sentido, destaca-se a infraestrutura física e urbano social composta por inúmeros setores que se encontram atrofiados, formando, assim, significativos gargalos que impedem a consecução de uma significativa redução no Custo Brasil. Tal redução deverá aumentar a competitividade dos produtos nacionais no exterior, favorecendo e estimulando novos investimentos internos, além de atrair o capital estrangeiro. Afinal, nos últimos anos o país tem obtido um pequeno crescimento médio de 3% a.a. e se esforça para romper a tendência *stop-and-go* que se manifesta há décadas. Para isto necessita dobrar esta taxa em curto prazo, objetivando um novo ciclo de expansão econômica (SILVA, S., 1999).

Na Bahia, o investimento público em infraestrutura, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), quando concluído, poderá atrair e expandir o investimento privado real, e incrementar o Produto Interno Bruto (PIB) produzindo um ‘efeito de atração’ no estilo *crowding-in* (DOMINGUES, 2008, p. 6). Porém, a economia somente poderá crescer a taxas mais elevadas, se uma série de condições estruturais, entre as quais as de ‘infraestruturação’, ocorrerem. Isto, porém, leva tempo. Estas condições, como aponta Sicsú (2008, p. 285), não podem ser alteradas no curto prazo. Ou seja, o PIB potencial está dado pelas condições passadas que são tratadas como perenes. O crescimento econômico ocorre, a partir de impulsos exógenos ou endógenos, ou de ambos, pelo concurso da poupança externa ou interna convertida em investimento e, pela ação do estoque de capital físico que, associado ao capital social, são capazes de criar externalidades e economias de aglomeração.

Assim, os gastos governamentais decorrentes das ações do PAC, contemplando a ampliação do estoque de capital físico e de capital social, promoverão condições que favorecerão novos investimentos privados em infraestrutura e, conseqüentemente, maiores incrementos nas atividades econômicas do país o que implica na aceleração gradual do processo de crescimento econômico do país.

É sobre este processo que se debruça este trabalho, cujo tema é a análise da contribuição do PAC para o crescimento econômico da Bahia entre 2007 e 2010 (PAC-1). Este programa é derivado de uma política pública elaborada e realizada pelo governo federal, subdividindo-se em cinco blocos de atuação:

1. Medidas de infraestrutura;
2. Medidas para estimular crédito e financiamento;
3. Melhoria do marco regulatório na área ambiental;
4. Desoneração tributária;
5. Medidas fiscais de longo prazo. (RELATÓRIO do Programa, 2009, p. 3-4).

O programa está sendo realizado em duas etapas. A primeira, denominada abreviadamente de PAC-1 transcorreu no governo Lula da Silva (2007-2010) tendo como coordenadora a então ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, responsável pela articulação e pelo monitoramento dos projetos estratégicos. A segunda etapa, denominada PAC-2, apenas teve início no ano de 2011.

Esta nova etapa se estrutura em seis eixos: Transporte; Energia; Cidade Melhor - Comunidade Cidadã; Minha Casa Minha Vida e Água e Luz para Todos.

Pretende-se consolidar os investimentos já realizados nos últimos quatro anos (2007-2010) solucionando problemas nas áreas de logística, energética, social e urbana do país.

Na primeira etapa do programa, a participação do investimento total no PIB passou de 16,4%, em 2006 para 18,4%, em 2010. Na geração de emprego, o Brasil também quebrou recorde, com um total de 8,9 milhões de empregos formais gerados entre janeiro de 2007 e junho de 2011. E, nos setores diretamente ligados às obras do PAC o crescimento foi ainda maior. Entre dezembro de 2006 e março de 2011, o crescimento no setor de geração de energia e no de construção de edifícios foi 1,5 e 3 vezes maior que a média nacional, respectivamente. Por meio de investimentos em infraestrutura, o PAC tem tornado possível acelerar o desenvolvimento sustentável do País, superando gargalos econômicos, estimulando a produtividade e reduzindo as desigualdades regionais e sociais. (PAC-2, 2012).

De acordo com o Banco Mundial (1994), a infraestrutura corresponde à parte do capital global das economias regionais e nacionais que, normalmente, é administrada politicamente.

Sua importância é reforçada, pois representa um instrumento direto da política pública de ataque às disparidades regionais de desenvolvimento.

Para Benitez (1998, p. 144), a infraestrutura é a parte do capital global que combina e associa a simbologia do “capital” e do “público”, com o objetivo de fornecer transporte, abastecimento de energia, sistema de comunicações, redes de água e esgoto, instituições de ensino, órgãos de saúde, instalações de segurança, entre outros.

O PAC constitui um programa baseado no estabelecimento de parcerias público-privadas, tendo em vista que o governo, incapaz de realizar todas as obras requeridas pela sociedade, repassa para o setor privado a responsabilidade por muitos investimentos, assim como a melhoria da infraestrutura segundo seus critérios de prioridade. Evidente que este processo está condicionado ao estoque existente de capital fixo, social e humano e a motivação empresarial e política dos atores envolvidos.

Na literatura orientada para a definição de políticas e, segundo diferentes autores de diferentes correntes de pensamento, têm sido disseminados conceitos do capital que se transformam numa verdadeira babel. No plano macroeconômico ou propriamente da economia política, que é o que nos interessa desde os tempos de Adam Smith (1993), o capital foi entendido como um fator de produção, junto com o trabalho e os recursos naturais. Marx (1843) o dividia em capital constante (meios de produção) e variável (o fator trabalho). Na segunda metade do século passado, derivada da revolução tecnológica, a assunção do conhecimento como sendo a principal força produtiva deu forma no mundo capitalista a novos conceitos, como o de capital social e capital humano. Verdade se diga que este último conceito foi bastante discutido, tendo a sua importância ressaltada por Alfred Marshal na sua obra seminal *Principles of economics*, cujo primeiro volume foi publicado em 1890

(FONSECA, 1992). Porém, como disse Portes (2000, p.133-158), em relação ao capital social, a utilização desse conceito evoluiu para algo como uma panaceia para todas as enfermidades que afetam a sociedade capitalista. Tal como outros conceitos que percorreram um caminho semelhante, o sentido original do termo e o seu valor heurístico têm sido severamente postos à prova por estas aplicações cada vez mais diversificadas. Para fins deste trabalho assume-se a posição de Bourdieu (1986, p. 248) que definiu o capital social como sendo “o agregado dos recursos efetivos ou potenciais ligados à posse de uma rede durável de relações mais ou menos institucionalizadas de conhecimento ou reconhecimento mútuo.”

Assim sendo,

[...] o capital social não deve ser confundido com o capital humano, nem com infraestrutura. O capital humano engloba as habilidades e conhecimentos dos indivíduos que, em conjunto com outras características pessoais e o esforço despendido, aumentam as possibilidades de produção e de bem-estar pessoal, social e econômico. Parte desse capital está associada ao processo, formal ou informal, de aprendizagem pelo qual todos passam, mas tanto a sua aquisição quanto o seu uso são processos afetos ao indivíduo. A infraestrutura refere-se ao conjunto fundamental de instalações e meios para que a produção se realize e se distribua. O capital social, por sua vez, é definido como as normas, valores, instituições e relacionamentos compartilhados que permitem a cooperação dentro ou entre os diferentes grupos sociais. (MARTELETO; SILVA, 2004, p. 43-44).

Em outras palavras, enquanto o capital econômico constitui o estoque de bens e serviços disponíveis na economia em um momento dado, o capital humano se encontra dentro da cabeça das pessoas e

o capital social reside na estrutura das suas relações. Para possuir capital social, um indivíduo precisa se relacionar com outros, e são estes – não o próprio – a verdadeira fonte dos seus benefícios. Como diz a sabedoria popular: “mais vale amigo na praça do que dinheiro no caixa”.

O capital social incorpora características multidimensionais (micro e macroeconômicos) e multiformes (civil, governamental, estrutural e cultural) (BOURDIEU, 1980, p. 31; BOURDIEU, 1986; COLEMAN, 1994). Conforme tais características, o desenvolvimento das regiões dependerá da existência de redes entre as organizações sociais e institucionais de forma a coordenar e a cooperar na busca de benefícios mútuos. Como os empreendimentos de infraestrutura do PAC, pois, essas redes constituem condições “[...] necessárias tanto ao desenvolvimento econômico quanto à eficácia dos governos” (PUTNAM, 1983, p. 37).

A infraestrutura é a materialização da representação e da reação do capital social no território. Sua qualidade tem relação direta com a densidade do capital social, bem como com a coesão e a sinergia existente entre os atores que fazem parte do processo (MULS, 2008, p. 1-21). De acordo com Aschauer (1989a,b,c) há uma relação entre diminuição dos investimentos em infraestrutura e redução nas taxas de crescimento da produtividade em um estado ou território, pois infraestrutura é denominada como “capital social fixo” e possui uma influência nas disparidades regionais existentes entre as regiões.

O conceito de infraestrutura econômica, de uma forma mais ampla, incorpora não apenas aqueles serviços tradicionais, como por exemplo: telecomunicações, transporte, sistemas de energia, serviços de saneamento, mas também fazem parte, atividades adicionais importantes para a existência e a operação de funções globais nos centros urbanos. Assim, a infraestrutura é um insumo básico que

deve ser ofertado como uma condição necessária para o crescimento econômico e social de um centro urbano (ANDRADE; SERRA, 1999, p. 2-3).

Na sua concepção inicial, o PAC projetou para o período de 2007 a 2010, a realização de investimentos orçados em R\$ 503,9 bilhões, sendo R\$ 67,8 bilhões do governo federal e R\$ 436,1 bilhões das empresas estatais federais e do setor privado. Entretanto, tais metas não se concretizaram (pelo menos na sua integridade).

Para o período de 2011 a 2014 (PAC-2), estão previstos investimentos de R\$ 958,9 bilhões. Após o ano de 2014, a estimativa é a de injetar mais R\$ 631,6 bilhões em obras, totalizando R\$ 1,59 trilhão.

Estes investimentos em infraestrutura são importantes para a retomada do crescimento, pois o Brasil ficou um longo período (a chamada “década perdida”) sem grandes investimentos na área de infraestrutura, que atua fortemente em rede (transporte, energia e comunicações). Estas modificações estruturais pretendem atingir a integração territorial para “[...] definir os espaços prioritários que se formam em torno dos centros e das redes de integração e redirecionar o processo de urbanização e modificar os padrões de regionalização” (VASCONCELOS; SILVA, 1999, p. 75).

A Bahia foi contemplada na primeira etapa do PAC com recursos de R\$ 41,9 bilhões para obras de infraestrutura, estando projetados, para a segunda etapa, mais R\$ 9,3 bilhões, totalizando o valor de R\$ 51,2 bilhões (RELATÓRIO do Programa..., 2009; RELATÓRIO do 11º Balanço..., 2011).

Em 2010 de acordo com o *ranking* de infraestrutura dos estados brasileiros (ANUÁRIO EXAME 2009-2010) a Bahia encontrava-se no sexto lugar entre os principais estados, do país, ultrapassando o estado do Espírito Santo (conforme Tabela 1).

Tabela 1 – *Ranking* da infraestrutura por estado

POSIÇÃO EM 2010	POSIÇÃO EM 2009	ESTADO	TOTAL DE PONTOS
1º	1º	São Paulo	440
2º	2º	Minas Gerais	265
3º	3º	Rio de Janeiro	221
4º	4º	Paraná	218
5º	6º	Distrito Federal	194
6º	7º	Bahia	158
7º	9º	Rio Grande do Norte	140
8º	5º	Espírito Santo	131
9º	8º	Rio Grande do Sul	111
10º	10º	Goiás	64

Fonte: Anuário Exame, 2009-2010.

De acordo com o Anuário Exame (2009-2010), a área logística da Bahia relacionada aos portos é a mais deficitária do estado, se constituindo como grande empecilho para o escoamento dos produtos exportáveis.

No âmbito do transporte, por exemplo, possui o 5º maior aeroporto do país em volume de passageiros, tem a 6ª maior malha de estradas concessionadas e os investimentos em ferrovia (a ordem de serviço da Ferrovia Oeste Leste já foi assinada) e rodovias, (BR 324, sistema BA 093 começaram obras) parecem que vão deslanchar. Embora nesse aspecto, seja imperioso agilizar a duplicação da BR 101, no trecho da Bahia. No âmbito da energia a Bahia,

além de ter a 7^a maior distribuidora de energia elétrica, destaca-se como o 3^o maior produtor de gás, o 5^o maior produtor de petróleo e de biodiesel. Na verdade, a grande deficiência de infraestrutura na Bahia dá-se no âmbito portuário e, mesmo assim, a publicação da Exame coloca o Porto de Salvador como o 4^o melhor terminal arrendado do país. (AVENA, 2010).

Segundo o Banco Mundial (1994), os governos, ao elaborarem e executarem programas de infraestrutura, como o PAC, buscam realizar a correção das falhas do mercado e também estabelecer políticas para coordenar interações setoriais, com vistas a melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura e, para promover decisões de investimentos regionais pelo capital privado. Desta forma, espera-se que haja uma integração entre o capital privado e o público, em escala tanto nacional como regional.

Pelo visto, o PAC 1 e o 2 estão bem distantes das previsões de Bielschowsky (2002, p. 15) e Rangel (2005, p. 48) que, em obras diferentes, estimavam a necessidade de investimento do Brasil em pelo menos 70 trilhões de dólares, até 2010, na área de infraestrutura (principalmente energética e rodoviária), para poder crescer 3% a.a. em cada exercício.

Uma vez que, tanto o setor público quanto o privado, sozinhos, não possuem condições de investir uma cifra estratosférica como a orçada pelos autores citados, tornou-se necessário à criação de gestões participativas entre os dois setores para facilitar o crescimento e o desenvolvimento do país e de suas diversas regiões.

O histórico e as estatísticas das rodovias no Brasil são exemplos que atestam a carência de infraestrutura, avalizando as conclusões do relatório da CEPAL.

Em 1954, o País tinha apenas 1,2 mil quilômetros de estradas asfaltadas. Em 1970, eram 50 mil quilômetros e, em 1990, 148 mil. Hoje, a população mais do que dobrou em relação a 1970 (passando de 90 milhões para 190 milhões de habitantes), mas temos apenas 150 mil quilômetros de rodovias pavimentadas, em cerca de 8 milhões de quilômetros quadrados de território. O minúsculo Japão tem 790 mil quilômetros; a Itália, 300 mil; a Austrália, 250 mil. No Brasil, há 19 quilômetros de rodovias por mil quilômetros quadrados de território. Nos Estados Unidos, a proporção é de 373 quilômetros e na África do Sul, 44. Mesmo que se desconte a Amazônia, onde ainda é muito escassa a presença de estradas, o índice de cobertura rodoviária brasileira continua ínfimo, apesar do significado imenso do transporte rodoviário na movimentação de pessoas e cargas. Dada a importância e a premência dos investimentos em infraestrutura, além das parcerias entre governos e companhias privadas, é fundamental o apoio de organismos multilaterais de crédito. (RANGEL, 2005, p. 56).

Com base nesta afirmativa de Rangel (2005), percebe-se que o país possui um sistema de transporte precário, além de locais reduzidos de estocagem e armazenagem agrícola, assim como, a incerteza de oferta de energia.

A precariedade da infraestrutura representa 5% dos entraves ao crescimento brasileiro, segundo o estudo da *McKinsey*. O peso é relativamente pequeno, mas seu impacto é muito maior em setores vitais para a economia nacional. É o caso dos segmentos voltados para a exportação, como o agronegócio, que têm sido fundamentais para o equilíbrio das contas do país. A remoção dos entraves de infraestrutura permitiria

um avanço espetacular nos setores econômicos brasileiros que já atuam em pé de igualdade com a competição externa. Na lavoura, os produtores brasileiros de soja são muito eficientes. Produzem 2.800 quilos em média por hectare, superando em 10% americanos e argentinos. Mas, por causa de todos os gargalos de infraestrutura, o país deixa de ganhar 17 dólares por tonelada exportada, em comparação com os argentinos, e até 25 dólares, em relação aos americanos. Os empecilhos começam pelo tipo de sistema de transporte predominantemente adotado. O estudo da *McKinsey* ressalta que o Brasil só tem 29.000 quilômetros de ferrovias, contra 239.000 quilômetros nos Estados Unidos. O pior é que essas não são as únicas dificuldades enfrentadas pelos empreendedores do campo. Os recordes nas exportações ainda continuam, mas a redução do ritmo do crescimento é brutal. Entre janeiro e outubro de 2005, as exportações de produtos agrícolas cresceram 9,6%. Em 2004, o avanço nos mesmos meses havia sido de 30% (SILVA, R. O., 2005).

O Brasil perde anualmente, por deficiência de infraestrutura, aproximadamente 12% da produção de arroz, 8,5% da de milho, 8% da de trigo, 7% da de soja e 3% da de feijão (SILVA, R. O., 2005).

Constata-se, a partir destas sintéticas informações, que a deficiência do suporte logístico brasileiro constitui-se em um obstáculo para o seu crescimento e conseqüente desenvolvimento econômico. Cabe, no caso específico, questionar: até que ponto estes projetos contribuíram para o crescimento da economia baiana e, mesmo, para o seu desenvolvimento econômico? Para responder a este problema - tarefa central deste trabalho - é que se realizou a investigação, cujos resultados, fundamentam a discussão e a conclusão que se apresentam no trabalho.

O ponto de partida da pesquisa, sua hipótese, foi a de que, se as obras programadas pelo PAC para a Bahia fossem efetivamente realizadas, contribuiriam para o crescimento econômico do estado. Assim, constitui objetivo geral da pesquisa, a análise dos projetos de infraestrutura do PAC (logística, energética e social e urbana) que foram planejados e executados no território baiano nos anos de 2007 até 2010, objetivando o desenvolvimento regional do estado.

Para a concretização deste objetivo geral foi necessário definir os principais objetivos específicos da pesquisa, que foram:

- a) analisar a execução das obras de infraestrutura do PAC baiano entre os anos de 2007 até 2010, a partir de seu planejamento em nível federal e estadual;
- b) mapear as principais obras de infraestrutura concluídas pelo PAC na Bahia entre os anos de 2007 até 2010, com o objetivo de identificar as principais contribuições para a coletividade;
- c) identificar as características da realização dos empreendimentos de infraestrutura do PAC a partir da opinião/percepção dos cidadãos entre os anos de 2007 até 2010.

Um dos motivos que levou ao estudo deste tema foi a sua originalidade, pois não existem trabalhos publicados dentro desta perspectiva, ou seja, a de analisar a dinâmica do desenvolvimento brasileiro a partir da infraestrutura para detectar se o que foi proposto no projeto foi realizado pelas obras do PAC, por região e por estado, mais especificamente no território baiano. Ademais, deve ser levado em consideração, que o PAC é considerado um dos mais importantes programas de políticas públicas do governo federal para promover o desenvolvimento regional.

Para que haja a realização bem sucedida deste programa, é necessário o uso de parcerias em todos os níveis do governo, além do apoio de empresas privadas tanto para sua execução quanto no que se refere aos investimentos financeiros necessários. Afinal, uma parte do dinheiro do PAC é oriunda de instituições privadas e, outra parte, dos órgãos públicos. Assim, existem dois principais desafios para a administração pública brasileira: o primeiro é o de gerir, acompanhar, fiscalizar e controlar todos os recursos para a implementação do PAC em um país com a extensão territorial do Brasil que enfrenta um quadro crônico de corrupção; o segundo é o de atrair o capital privado para a execução de obras e serviços públicos.

Bernareggi e Lodovici (1992, p. 127) observam que: “[...] tanto o governo federal quanto os governos locais estão cada vez mais conscientes da enorme carência/decadência das infraestruturas”. É para fazer frente a elas que surge a parceria público-privada, através da qual se obtém parte dos recursos para construção e/ou recuperação de rodovias, ferrovias, metrô, hospitais, presídios, saneamento básico, entre outras necessidades públicas.

Para o Ministério do Planejamento (BRASIL, 2009c) as parcerias foram instituídas para ajudar o Brasil a solucionar problemas na infraestrutura que, se não forem equacionados, impedirão a continuidade do desenvolvimento econômico e social do país. Ainda para o Ministério do Planejamento, o novo papel do Estado brasileiro como indutor e coparticipante do crescimento, bem como da alocação de recursos públicos prioritariamente em políticas sociais, passa pela criação de mecanismos de desenvolvimento e por certas necessidades de investimento em infraestrutura, fundamentais para o crescimento econômico sustentável.

A partir do momento em que há investimento em infraestrutura, existe também um fortalecimento no mercado

interno brasileiro e o país sentirá menos a atual crise mundial, pois o Brasil pode até diminuir as suas exportações, se mantiver o mercado interno sólido.

Neste momento em que o mundo vive essa crise causada pelos países ricos, é importante que a gente gaste o que tiver que gastar em investimentos para que a gente possa fazer fluir os recursos, gerar empregos, gerar distribuição de renda e gerar crescimento econômico para este país (SILVA, L. I. L. da, 2007).

O estudo se justifica, em segundo lugar, em virtude do fato de que, a experiência de apoio e parcerias entre as esferas federais, estaduais e municipais e, a iniciativa privada, é relativamente nova no Brasil. Bernareggi e Lodovici (1992, p. 7) confirmam esta observação afirmando que “[...] a cooperação entre o setor privado e as administrações públicas brasileiras na promoção do desenvolvimento, realização de obras e prestação de serviços de interesse da coletividade encontra-se em fase embrionária de implementação em nosso meio”.

Em terceiro lugar, sua condição de novo modelo ou novo arranjo institucional, no âmbito da gestão pública, para a promoção do crescimento do país, no qual se busca associar a suposta eficiência das empresas privadas com a visão pública de longo prazo, tornando imperativa sua compreensão como fenômeno que afeta diretamente o setor público e a sociedade civil. Estudos que permitam investigar as repercussões políticas e econômicas para a sociedade brasileira e a transparência na utilização de recursos públicos são indispensáveis para analisar os reais impactos dessa parceria e os benefícios para a população.

Em quarto lugar, justifica-se, também, por tratar de um tema que envolve questões estratégicas para a administração pública e para

o desenvolvimento nacional e setorial do país, pois a execução do PAC tem o apoio e a participação dos órgãos públicos (nível federal, estadual e municipal), das empresas privadas e, principalmente, da sociedade. O próprio Presidente Lula confirmou isso ao afirmar:

A minha intenção é estimular todos os setores do país a participarem deste esforço de aceleração do crescimento, pois uma tarefa dessas não pode ser uma atitude isolada de um governo – mas de toda a sociedade. Um governo pode tomar a iniciativa, pode criar os meios, mas para que qualquer projeto amplo tenha sucesso é preciso o engajamento de todos. (PAC, 2007, p. 3).

Através da pesquisa, foi possível identificar os fatores relacionados à área de infraestrutura que afetam o desenvolvimento regional e que são de suma importância para a economia nacional. A identificação de tais atributos permitirá aos formuladores de políticas públicas econômicas, a capacidade de aperfeiçoar e encaminhar as políticas, visando ao melhor direcionamento dos recursos públicos, cada vez mais escassos para essas áreas de maior impacto. Ou seja, os dados deste estudo poderão ser utilizados pelo poder público para melhorar as políticas públicas na área de infraestrutura do território brasileiro, tão necessárias para promover o desenvolvimento socioterritorial, ou mesmo, como um dos instrumentos de pesquisa para a comunidade empresarial, acadêmica e científica interessada no assunto exposto.

A metodologia utilizada na pesquisa foi a de um estudo de caso, isto é, o da execução do PAC de infraestrutura (logística, energética e social e urbana) no Brasil, para depois identificar os empreendimentos da Bahia entre os anos de 2007 até 2010 (PAC-1), existindo assim uma abordagem qualitativa do tema em estudo.

Foram também empregadas outras técnicas de pesquisa para a coleta de dados, como: a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental, a entrevista informal (*e-survey*) e a estatística, assim sendo, esta, pode ser considerada uma pesquisa exploratória descritiva.

A pesquisa bibliográfica foi a responsável, principalmente, pela construção do referencial teórico presente no capítulo 1, denominado “O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)”. O Quadro 1 mostra de forma sintética, os autores utilizados para a elaboração do referencial teórico e suas contribuições para este trabalho, na construção da qual se destacam três palavras-chave: planejamento, regulação e desenvolvimento. Afinal, o PAC é um programa e uma política pública de cunho federal, que se projeta também regionalmente e localmente.

(continua)

PALAVRAS-CHAVE	CONTRIBUIÇÃO PARA O TRABALHO	AUTOR
Planejamento	Breve histórico do planejamento do Brasil e sua interferência na projeção do PAC no Brasil e na Bahia	Accarini, 2003; Albagli, 2004; Arrighi, 1997; Brindley et al, 1989; Castells, 1999; Castoriadis, 1983; Chias, 1998; Corrêa, 1987; Dagnino, 2009; Friedmann, 1987; Gracioso, 2001; Haesbaert, 2002; Harvey, 2005; Leite Júnior, 2009; Oliveira, F, 1981; Pedrão, 2000; Perroux, 1967; Santos, M., 1996; Santos, R. C., 2010; Santos, Souza e Silveira 2002; Souza, L., 2004; Souza, M. M., 2010; Spinola, 2003; Ribeiro, J., 2006a,b.
Desenvolvimento	Breve histórico do desenvolvimento do Brasil e sua interferência no planejamento e execução do PAC no Brasil e na Bahia	Baumfeld e Lemos, 1979; Becker, 1977; Benko e Lipietz, 1994; Bielschowsky, 1988; Boudeville, 1970; Boisier, 1989; Boyer, 2009; Castells, 1977; Castoriadis, 1983; Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - CPDOC, 2010; Costa, 2006; Diniz e Crocco, 2006; Domingues, 2008; Fausto, 1995, 2006; Feijó, 2001; Filgueiras e Gonçalves, 2007; Fischer, 2002; Fundação do Desenvolvimento Administrativo - Fundap, 1999; Furtado, 1968; Furtado, 1986, 1995, 1996; Gottdiener, 1997; Hirschman, 1958; Lafer, 1975; Lefebvre, 1979; Leite Júnior, 2009; Lima Andrade, 1997; Loureiro, 1977; Mantega e Rego, 2011; Martins, 2007; Mendes, 2009; Muls, 2008; Myrdal, 1965; Oliveira, 2002b; Oliveira e Lima, 2003; Paulani, 2003; Pedrão, 2002; Perroux, 1967; Pietro, 2005; Prado Júnior, 1994, 2006; Lima e Simões, 2009; Schumpeter, 1982; Souza, N. J., 2005; Rego e Marques, 2003; Rossetti, 2001; Silva, R., 2000; Stöhr e Taylor, 1981; Sundfeld, 2005; Ultramari e Duarte, 2009; Vasconcellos, 2001.

(conclusão)

PALAVRAS-CHAVE	CONTRIBUIÇÃO PARA O TRABALHO	AUTOR
Regulamentação	O Estado, a sociedade e as empresas como principais reguladores do PAC no Brasil e na Bahia.	Accelrad, 2000; Balbinotto Neto, 2010; Braudel, 1998; Bonbright, 1961; Boyer, 2009; Brennan e Buchanan, 1980; Buchanan e Tullock, 1962; Cerqueira, 2007; Church e Ware, 2000; Dromi, 1995; Faoro e Souza, 1999; Fisher, 2002; Gifoni Neto, 2002; Granjeiro, 2002; Kahn, 1970; Kenneth; Pierce, 1958; Limoncic, 2003; Olson, 1965; Parada, 1998; Peltzman, 1976; Pedrão, 2002; Pietro, 2005; Pinho, 1998; Posner, 1971; Ricchetti, 2000; Salgado, 2003; Santos, R. S., 2004; Saraiva, 2000; Silva, R. O., 2001; Silva, C., 2004; Soares e Campos Neto, 2002; Sousa, 2010; Sousa Santos, 2005; Stigler, 1961; Sundefeld, 1999; Torres, 2004; Troster e Mochón, 1999; Uhlmann, 1997; Vasconcellos, 2001; Viscusi, Vernon e Harrington Junior, 2000; Weber, 1994; West, 1962; Winkler, 2009.

Quadro 1 - Resumo da contribuição dos principais autores consultados para a elaboração do referencial teórico segundo os assuntos do capítulo I

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

A pesquisa documental foi realizada em consultas aos documentos originais e à legislação relacionada ao PAC, encontrando-se material das três esferas de governo: federal, estadual e municipal. Através dela foi possível construir especialmente o capítulo 2, intitulado O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010). Este capítulo apresenta o que realmente foi feito de cada obra de infraestrutura do PAC na Bahia. Sua elaboração teve como base, inicialmente o planejamento federal do PAC, que foi comparado com o planejamento estadual do PAC. Em seguida, verifica-se a sua execução no estado a partir de dados obtidos na pesquisa bibliográfica e documental. Consequentemente, os capítulos 1 e 2 estão inter-relacionadas.

A maior dificuldade encontrada para a elaboração dos capítulos 1 e 2 é que, muitas das informações divulgadas pelo governo em relação à concretização das obras do PAC não coincidiam com os dados evidenciados pelas pesquisas bibliográfica e documental. Diante deste fato, houve a necessidade de construir o capítulo 2 utilizando fontes bibliográficas, oriundas de revistas e jornais, que relatavam o andamento e a execução dos empreendimentos, enquanto a capítulo 3 utilizou, na íntegra, o depoimento e a opinião dos baianos coletados através do *e-survey*.

O conteúdo do capítulo 3 – Um olhar da população baiana sobre o PAC (2007-2010) – foi, integralmente, construído com os dados colhidos nos depoimentos dos baianos e coletados através da técnica do *e-survey*. A pesquisa foi realizada em duas etapas, ambas feitas paralelamente com a pesquisa bibliográfica e documental (capítulos 1 e 2). O instrumento de coleta de dados, deste estudo, foi o formulário eletrônico postado pelo UOL em seu *website* (PESQUISA..., 2007). O formulário eletrônico foi o meio escolhido por se tratar de um método seguro para a obtenção de informações diretamente do entrevistado, a partir de um questionário, cujo

preenchimento é feito pelo próprio entrevistado na *internet* (MARCONI; LAKATOS, 1999, p. 114).

Este tipo de pesquisa interrogou diretamente as pessoas/cidadãos em relação ao PAC, com a finalidade de obter sua avaliação sobre a realização e concretização dos empreendimentos em nível estadual.

Ao analisar as opiniões e os depoimentos dos cidadãos (capítulo 3), é possível comparar os fenômenos identificados nos seus comentários com aqueles apresentados pela mídia e pelo governo no capítulo 2, no mesmo período. O *e-survey* tem o propósito de verificar se a percepção dos fatos mencionados pelos cidadãos está, ou não, de acordo com a realidade retratada e obtida através das pesquisas bibliográfica e documental, minimizando as lacunas das fontes oriundas do governo em relação à finalização do PAC. Desta forma, o *e-survey* reparte-se entre a descrição e a explicação, buscando sempre medir as variáveis e depois associá-las.

Na fase da pesquisa, todos os comentários foram postados, identificando-se seu autor, a cidade em que reside, a data e o horário da postagem.

Para muitos teóricos, a pesquisa realizada com utilização da técnica do *e-survey* é semelhante ao censo, ainda que examine apenas uma amostra da população. Por causa desta semelhança, é muito utilizada em pesquisas políticas, enquanto que o censo, geralmente, implica em uma enumeração da população de forma total (BABBIE, 2001). De acordo com Milani et al. (2005):

[...] Um dos primeiros usos políticos do *survey* foi feito em 1880, quando Marx enviou pelo correio 25 mil questionários a trabalhadores franceses a fim de averiguar de que forma eram explorados pelos seus patrões. Weber também teria utilizado métodos de *survey* para o seu estudo sobre a ética protestante. No

século XX, o *US Bureau of Census* fez importantes contribuições aos campos de amostragem e coleta de dados. Firmas comerciais também desenvolveram pesquisas de opinião (Gallup, por exemplo). Algumas universidades norte-americanas também contribuíram para o desenvolvimento de *surveys* (sobretudo os professores Samuel Stouffer e Paul Lazarsfeld). Paul Lazarsfeld, por exemplo, projetou e realizou estudos de painéis, re-entrevistando um grupo de respondentes em ocasiões diferentes durante uma campanha política, acompanhando assim mudanças nas intenções de voto ao longo do tempo. Além disso, Paul Lazarsfeld ajudou a criar o *Bureau for Applied Social Research* na Universidade Columbia (Nova Iorque).

O *e-survey* foi utilizado por uma exigência da natureza do problema: trata-se de um levantamento com o qual se pretende descrever a situação atual – os dados são coletados em um ponto no tempo (2007-2010), conforme o seu acontecimento. Podem, portanto, perder sua validade se o levantamento for realizado em outro momento, apresentando resultados diferentes para a mesma população (local), que também pode ter uma visão do que foi testado e relacioná-la ao que foi experimentado ou sugerido (ALMEIDA et al., 2006).

Na verdade, a técnica de aplicação do *e-survey* é a mesma válida para o *survey*, alterando-se somente a forma da aplicação do formulário do estudo: em vez de entrevistas pessoais de aplicação dos questionários, utiliza-se a *internet* e, conseqüentemente, um número maior de sujeitos pode participar o que amplia sua abrangência (todo o país). Além disso, é também, incomparavelmente maior a rapidez com que as respostas são obtidas, inclusive quase no mesmo instante em que os fatos ocorrem. No caso da pesquisa que fundamenta este

trabalho, a delimitação espacial do estudo é a Bahia, foram filtrados e avaliados apenas os depoimentos relacionados com este estado, apesar da abrangência nacional do questionário.

A primeira etapa de aplicação do *e-survey* se iniciou no dia 4 de junho de 2007 as 7 horas (ano de implantação do PAC) e terminou no dia 27 de dezembro de 2010, as 23 horas. A segunda fase se iniciou no dia 4 de fevereiro de 2009 as 7 horas (ano em que o PAC completava dois anos) e estendeu-se até o dia 5 de fevereiro de 2010 as 23 horas. Nesta etapa, os sujeitos responderam a seguinte pergunta: “Conhece alguma obra do PAC na sua cidade? Faça uma avaliação dos projetos do programa.” As respostas foram postadas no endereço virtual (ANEXO A) <http://forum.noticias.blog.uol.com.br/arch2008-06-01_2008-06-07.html#2008_06-03_19_32_49-8953204-0>, tendo-se obtido 1.048 de todo o país; destas, 98 eram oriundas da Bahia e somente estas foram utilizadas na pesquisa.

Na segunda etapa de aplicação do *e-survey* (ANEXO B), os sujeitos participantes responderam a seguinte pergunta: “O PAC completa dois anos: qual é a sua avaliação?” As respostas foram postadas no endereço virtual <http://forum.noticias.blog.uol.com.br/arch2009-02-01_2009-02-07.html#2009_0204_12_4705-8953204-0>. Desta vez, foram obtidos 93 comentários, de todo o país, destes, três eram de municípios baianos, e apenas estes foram usados no estudo.

A opção inicial pela aplicação em duas etapas utilizou duas escalas como critério de avaliação do PAC baiano: a de sua origem (ano de 2007) e a do seu impacto (a partir do ano de 2009). Entretanto, diante da constatação de que as respostas dos internautas eram similares nos dois *e-surveys*, as respostas obtidas foram reunidas durante o processo das análises. Assim, foram obtidos, para constituir o *corpus* da análise, 101 comentários postados na Bahia.

Outro aspecto que levou ao uso do *e-survey*, foi que ele permite aos entrevistados a elaboração de depoimentos narrativos

e descritivos, sendo um meio de expressão da população em relação ao objeto do estudo (o PAC baiano). Os diversos textos postados possuem não apenas os registros formalizados do evento, escritos pelo próprio entrevistado, mas também valores, regras, normas, entretenimento, traços do conflito e do argumento existente entre os entrevistados em relação ao território em que vivem, mostrando a importância e a contribuição do PAC. Ao questionar aos internautas (cidadãos) através de pergunta aberta, busca-se:

- a) confirmar, ou não, os dados colhidos através de pesquisa bibliográfica e/ou documental, constatando, *in loco*, se o PAC está realmente realizando as obras de infraestrutura de caráter logístico, energético e social e urbano, necessárias para o setor produtivo baiano;
- b) avaliar a sua satisfação, percepção e importância dos empreendimentos do PAC baiano, e da estrutura pública, e se estes, realmente estão contemplando a coletividade.

Os formulários (ANEXO C) tanto da primeira etapa como o da segunda etapa do *e-survey* possuem apenas quatro espaços para o internauta escrever, constituindo-se em um instrumento estruturado e não disfarçado. No primeiro espaço, o entrevistado se identifica (nome), no segundo, registra seu *e-mail*, no terceiro, indica a cidade em que mora e o estado onde a cidade está localizada e, finalmente, expressa sua opinião em relação ao que foi perguntado, através de uma resposta aberta que não pode ultrapassar o número de mil caracteres.

A primeira mensagem da primeira etapa do *e-survey* foi postada pelos cidadãos às 7h52min do dia 4 de junho de 2008 e a última, no dia 27 de dezembro de 2010, às 20h10min. A segunda

etapa do *e-survey* foi postada pelos brasileiros e baianos do dia 4 de fevereiro de 2009 às 12h35min até o dia 5 de fevereiro de 2010 às 10h35min. Depois da postagem dos textos, iniciou-se a análise do discurso escrito das duas amostras obtidas, buscando identificar a opinião dos entrevistados em relação ao PAC.

À proporção que a pesquisadora lia e analisava os comentários/depoimentos dos cidadãos em ordem decrescente (do mais novo para o mais antigo) de postagem, buscava expressões únicas, com o objetivo de identificar e caracterizar o andamento e a execução das obras do PAC no estado. Logo depois, confrontava-os com a opinião de outros entrevistados, para assim, levantar as semelhanças ou as diferenças de significado entre os comentários postados. Os objetivos eram o de filtrar e o de identificar fatores que mais sintetizassem as ideias dos entrevistados presentes, na primeira e na segunda etapa de aplicação do *e-survey*, a respeito do PAC. Após a identificação, os fatores foram tabulados e computados conforme as características da infraestrutura do PAC. Alguns depoimentos se referiam a mais de uma característica do PAC, o que fez com que a avaliação tivesse um valor superior ao número de comentários postados nos formulários do *e-survey*.

Os procedimentos de análise dos comentários dos cidadãos tiveram como base a interpretação semântica, que não pode ser vista como algo fechado ou mecanicista e, que, deve ser empregada para se referir aos amplos parâmetros de interação existentes entre os entrevistados, nos dois fóruns dos *e-survey*, incluindo os tipos de ações que estão sendo realizadas entre os entrevistados e o objeto em análise (PAC), e que tipo de orientação possui o participante.

Em ambas as pesquisas do *e-survey*, na Bahia, foram encontradas 12 atributos, enumerados de “a” até “l”, conforme o Quadro 2. Estas características expressam, de forma resumida, a percepção e/ou o depoimento dos cidadãos baianos em relação às obras do PAC neste estado.

ITEM	CARACTERÍSTICAS DO PAC BAIANO EM RELAÇÃO À SUA POPULAÇÃO
a	não serão concretizados no prazo previsto de quatro anos (2007-2010), constituindo apenas promessas ou mentiras, que poderão se tornar verdadeiras a depender da vontade política
b	melhora a qualidade de vida da população
c	favorece políticos e empresas privadas, sendo necessário o maior controle e fiscalização dos cidadãos e do governo para assim diminuir a corrupção
d	tem caráter eleitoral em todas as esferas de governo (federal, estadual ou municipal)
e	não são finalizadas por causa da burocracia
f	não é concretizado por causa da falta de preparo e do interesse dos gestores dos três níveis de governo
g	tem caráter publicitário para melhorar a imagem dos governos federal, estadual ou municipal
h	não possui acompanhamento e fiscalização governamental adequada
i	é desconhecido pela população em relação a sua execução
j	tem obras/emprendimentos inacabadas ou paradas, que promovem transtorno para a população
k	possui obras e empreendimentos interditados por órgãos governamentais
l	está e será realizado

Quadro 2 – Síntese dos 12 atributos do PAC baiano a partir das duas pesquisas de *e-survey*, Bahia, 2007-2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

A coleta de dados através da técnica do *e-survey* ocorreu de forma longitudinal, ao longo do tempo, em períodos ou pontos especificados conforme seus acontecimentos. Depois, os depoimentos dos cidadãos foram confrontados com os dados obtidos nas pesquisas bibliográfica e documental, buscando estudar a evolução ou as mudanças de determinadas variáveis em relação ao PAC ou, ainda, as relações entre elas, para, assim descrever, explicar e explorar com maior precisão e profundidade o fato em estudo.

A estatística descritiva foi usada para trabalhar dados de frequência e de representações, que foram utilizados nos dois capítulos a seguir para auxiliar a quantificação.

Depois, os conteúdos dos quatro instrumentos de pesquisa foram confrontados, conforme os capítulos já explicados, de forma a avaliar sinteticamente as contribuições do PAC de infraestrutura (logística, energética e social e urbana) para o estado da Bahia e os fatores que dificultaram a sua concretização.

Capítulo 1

O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC)

O PAC é um programa de expansão do crescimento. Ele é um novo conceito de investimento em infraestrutura que, aliado a medidas econômicas, vai estimular os setores produtivos e, ao mesmo tempo, levar benefícios sociais para todas as regiões do país. (RELATÓRIO do Programa..., 2009, p. 6).

O PAC constitui um tipo de política macroeconômica de conotação intervencionista e reguladora que rompe com um longo ciclo neoliberal iniciado no país a partir da década de 1990, sob a égide do malfadado Consenso de Washington, gestado pelo Banco Mundial, sob as bênçãos do Fundo Monetário Internacional (FMI). É assim, porque constitui um conjunto de medidas governamentais destinadas a influir na marcha da economia no seu conjunto, em especial promovendo o crescimento, removendo pontos de estrangulamento, combatendo o desemprego, reduzindo o custo Brasil e, conseqüentemente, as causas estruturais da inflação de oferta e, tudo isto, com uma inédita preocupação pelo social.

O governo ao elaborar e executar o PAC retoma o paradigma keynesiano e o da regulação das ações econômicas, este último do qual nunca se distanciou em toda a história do Brasil. Nas palavras de Boyer (2009, p. 47, grifo nosso):

Dada à multiplicidade das formas institucionais de uma economia capitalista, quais são os mecanismos capazes de gerar sua coerência e sua viabilidade ao longo do tempo? Essa é a questão maior da teoria da regulação, para a qual nunca esteve garantido o surgimento do equivalente daquilo que a teoria neoclássica chama de equilíbrio. Dois mecanismos principais contribuem para a viabilidade de um modo de regulação. Em primeiro lugar, podemos observar *ex post* a compatibilidade de comportamentos econômicos associados às diversas formas institucionais. Em seguida, **quando surgem desequilíbrios e conflitos que não podem ser resolvidos na configuração presente, é necessária uma redefinição das regras do jogo que codificam as formas institucionais. A esfera política é diretamente mobilizada neste processo.**

Visto que o Estado é um agente coletivo que contrata ou se associa às unidades familiares, para proporcionar bens e/ou serviços úteis para a coletividade, ele, através do governo, transforma-se no centro de geração, execução e julgamento de regras básicas para a sociedade. Afinal,

[...] não seria possível conceber uma *economia pura*, isto é, desprovida de toda e qualquer instituição, de forma de direito e de ordem política. As instituições básicas de uma economia mercantil **pressupõem atores e estratégias para além dos atores e estratégias meramente econômicos.** Essas intervenções não têm

a priori o objetivo primeiro de estabilizar a economia, no entanto, **é da interação entre a esfera econômica e a esfera jurídico-política que resultam os modos de regulação.** Trata-se de reencontrar a mensagem da economia política, acrescida dos ensinamentos tirados do estudo da história do capitalismo. [...] **A ilusão de uma economia pura, isto é, totalmente independente do âmbito jurídico-político, deve, portanto, ser abandonada.** De fato, nas teorias do equilíbrio geral, no melhor dos casos, o Estado pode se tornar a expressão das escolhas coletivas que visam a fazer prevalecer um ótimo de Pareto. Qualquer outra ação, por exemplo, uma intervenção nos preços, só pode trazer ineficiências. A teoria da regulação dá uma importância determinante às relações *Estado/economia*. (BOYER, 2009, p. 48, grifo nosso).

O PAC se propõe a ser um dos instrumentos para o desenvolvimento econômico, pois contempla a estrutura social, política e econômica do país através de um conjunto de medidas com os objetivos de gerar empregos, aumentar a capacidade produtiva do país, qualificar a mão de obra através de programas educacionais e de melhoria tecnológica o que pode gerar maior eficiência nas organizações (VASCONCELLOS, 2001, p. 390).

O PAC é apenas uma ferramenta para o desenvolvimento regional e local, e sua forma de atuação no território não é inovadora e única, pois existiram outros programas de infraestrutura em outros países, e no próprio Brasil, que também buscavam regular a economia. Um exemplo clássico é o da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e Parnaíba (Codevasf), criada em 1948 – Lei n. 541 de 15 de dezembro de 1948 (BRASIL, 1948) – que, através de projetos de infraestrutura, principalmente na área de irrigação e de recursos hídricos, buscou promover o desenvolvimento e a

revitalização das bacias dos rios São Francisco e Parnaíba com a utilização sustentável dos recursos naturais.

Todas as iniciativas da Empresa (CODEVASF) visam à geração de emprego e renda, à redução dos fluxos migratórios e dos efeitos econômicos e sociais decorrentes de secas e inundações e, ainda, à preservação dos recursos naturais dessas bacias hidrográficas, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos habitantes das regiões. (CODEVASF, 2010).

O PAC (Brasil), a Codevasf, a construção das ferrovias no período monarquista brasileiro e inúmeras outras iniciativas contemporâneas constituem exemplos de ações econômicas que buscam a produção de novas riquezas. Afinal, os programas se voltam para a infraestrutura econômica e social de seus respectivos países, favorecendo suas regiões ou suas localidades. Entretanto, para que eles existam, é necessário que haja a ligação entre o capital humano e o capital físico, para assim constituir a capacidade tecnológica, que busca dar habilidades e conhecimento para a sustentação do processo de produção, desde que haja a participação dos agentes públicos e privados dotados da capacidade de elaborar e executar os empreendimentos, assumir riscos, enxergar oportunidades de negócios e orientar para as metas futuras. O Gráfico 1 sintetiza o sistema dos recursos, agentes e instituições necessários para concretizar o PAC no território brasileiro.

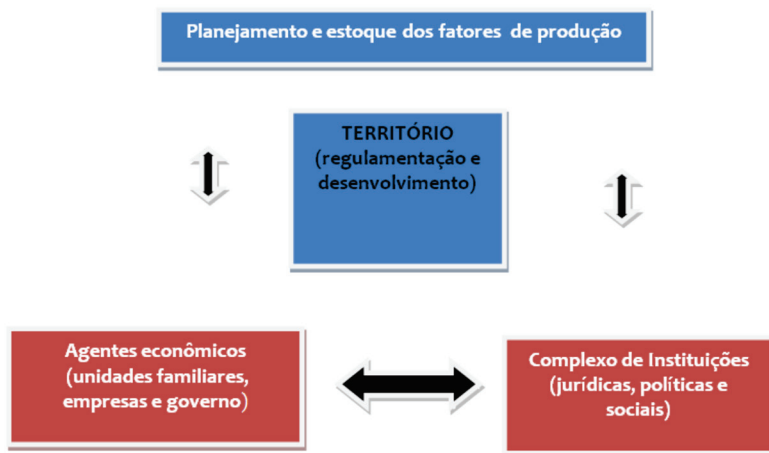


Gráfico 1 - Sistema dos recursos, agentes e instituições necessários para concretizar o PAC

Fonte: Rossetti, 2001, p. 159, adaptado pela autora.

A interação mostrada no Gráfico 1 somente será possível se o Estado for capaz de planejar e executar programas como o PAC, buscando o equilíbrio e a sinergia existente entre o seu papel nas diversas esferas públicas (federal, estadual e municipal) e os outros entes presentes na sociedade (empresas privadas, sociedade civil e os cidadãos). Afinal, cabem ao Estado, através dos três poderes republicanos, as funções de administrar, de legislar (traçar comandos genéricos para convivência social) e de julgar, de forma a prevenir o conflito de interesse. Para Jurvena e Souto (1988, p. 25) as principais atividades executivas do Estado são cinco:

Poder de polícia (limitação de atividades individuais em prol do interesse coletivo); interesses públicos (atendimento concreto das necessidades sociais); ordenamento econômico (disciplina e até substituição

das atividades de produção, circulação e consumo de riquezas); ordenamento social (disciplina do desenvolvimento social com sentido de amparo ao homem, fomento público, colocação de instrumentos para o desenvolvimento econômico e progresso sociocultural).

O ordenamento territorial também é outra função desempenhada pelo Estado, e não citada por Jurvena e Souto (1988). Ele busca a formação de planos e de políticas públicas que aproveitem racionalmente o território, com o objetivo de expandir as suas potencialidades, maximizar sua produção associada à proteção do ambiente, promover o desenvolvimento socioeconômico e melhorar a qualidade de vida da população, pois os recursos são limitados (OLIVEIRA, F., 2002a).

A finalidade do ordenamento territorial é o controle regulatório que contenha os efeitos da contradição da base espacial sobre os movimentos globais da sociedade e a mantenha funcionando nos parâmetros com que foi organizada. O ordenamento não é, pois, a estrutura espacial, mas a forma como esta estrutura espacial territorialmente se autorregula no todo das contradições da sociedade, de modo a manter a sociedade funcionando segundo sua realidade societária (MOREIRA, 2007, p. 77).

Assim, para que haja ordenamento territorial, é necessário avaliar e buscar harmonia entre as diversas escalas territoriais (nacional, regional e local), bem como entre as políticas econômicas, sociais, culturais e ecológicas existentes na sociedade.

O PAC é um dos instrumentos utilizados pelo Estado para a execução de suas seis funções, pois busca a efetivação de obras e serviços capazes de melhorar a qualidade de vida da sociedade

brasileira, em especial dos cidadãos mais humildes, pois, como tem sido reiterado, ele não possui, isoladamente, todos os recursos necessários para contemplar uma política de bem-estar social desejada pelo povo, em virtude das diferentes crises econômicas e financeiras que vem sofrendo durante as diversas décadas.

De acordo com o Presidente Luis Inácio Lula da Silva se o Estado não pode, vamos fazer parceria para a iniciativa privada fazer. Do ponto de vista do povo, ele não quer saber se foi dinheiro do estado ou dinheiro privado; quer saber se está vendo o filho brincar numa rua sem esgoto a céu aberto, ou com esgoto tratado, águas encanadas, potáveis, de boa qualidade. (SOLIANI; SCOLESE, 2004).

Para os teóricos como Max Stirner, Miguel Bakunin e Jean Grave, todo Estado possui uma finalidade; se há uma negação desta tarefa desempenhada por ele, significa que está se negando a própria existência. Afinal, o Estado é a instituição sociojurídica organizada para servir à nação, que é a responsável por traçar as diretrizes de suas atividades para manter a paz, a segurança e a prosperidade da comunidade nacional.

As escolas consideradas individualistas ou liberalistas afirmam que o Estado é um mal necessário que busca conservar o bem-estar do indivíduo. Por outro lado, os grupos das teorias totalitárias ou paraestatais que retomam a filosofia de Platão bem como os pensamentos de Hobbes, Maquiavel e Hegel veem o Estado como a concretização do absoluto que tem um fim em si mesmo e utiliza-se dos indivíduos como um meio para atingir sua finalidade própria, não existindo, conseqüentemente, a distinção entre Nação e Estado.

O Estado brasileiro busca, através do PAC, realizar o bem comum para seus cidadãos à medida que mantém a segurança interna

e externa de sua população em suas regiões, construindo um estado de direito democrático de forma a atender o bem-estar da sociedade, buscando assim, propiciar a todos os indivíduos, a cidadania.

Constata-se que o PAC tem origem em planos anteriores de cunho federal, estadual ou municipal, que não foram contemplados ou concretizados em gestões passadas. Não se pode esquecer que até os planos propostos pelas PPPs estão contidos no PAC. Assim, as obras do PAC, na área de infraestrutura, não são de exclusividade do governo Lula, constituindo um *path dependency* que segue uma regulamentação de procedimentos, como a Lei de Licitações.

A execução do PAC nas regiões brasileiras promoverá o desenvolvimento destas de forma diferenciada e irregular, além disso,

[...] deve ser encarado como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente, humana e social. Desenvolvimento nada mais é que o crescimento – incrementos positivos no produto e na renda – transformado para satisfazer as mais diversificadas necessidades do ser humano, tais como: saúde, educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras. (OLIVEIRA, G., 2002b, p. 40).

Assim, o PAC apenas promoverá o desenvolvimento regional, se buscar aproveitar de maneira sustentável os recursos humanos, ambientais e institucionais de cada região do país, observando suas particularidades locais. Afinal, o

[...] o processo de crescimento econômico regional pode ser considerado [...] como essencialmente originado em forças e mecanismos exógenos à região; depende principalmente (mas não exclusivamente) do esboço das políticas macroeconômicas, do critério

que guia a alocação de recursos entre as regiões e da demanda externa. Pelo contrário, o processo de desenvolvimento regional deve ser considerado, principalmente, como a internalização do crescimento e, em consequência, como de natureza essencialmente endógena (BOISIER, 1989, p. 616).

Desta forma, o PAC de infraestrutura, em longo prazo, deve ser capaz de promover, nas regiões brasileiras, a interligação de três aspectos básicos: a alocação inter-regional de recursos, a política econômica do governo de forma a estimular positivamente o crescimento e a ativação social da capacidade da região, com o objetivo de “[...] criar um conjunto de elementos políticos, institucionais e sociais, capazes de direcionar o crescimento, desencadeado por forças exógenas, para atingir o desenvolvimento no sentido estrito da palavra” (OLIVEIRA; LIMA, 2003, p. 29-30).

O PAC para ocorrer precisa também da regulamentação através da delegação das empresas privadas. O Gráfico 2 mostra os principais parceiros do investimento do PAC entre os anos de 2007 e 2010, até 31/10/2010, percebe-se que 36% foi oriundo do financiamento de pessoa física, 31% do próprio governo federal, 21 % veio da iniciativa privada, 9% do Orçamento Geral da União (Seguridade Social), 2% dos Estados e Municípios e 1% de financiamento do setor público.

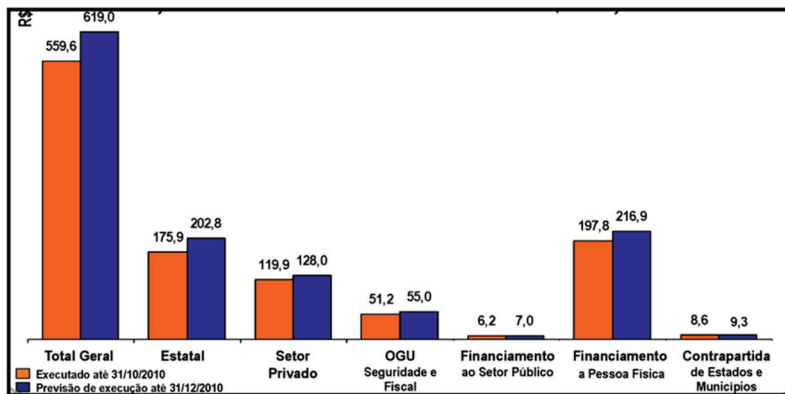


Gráfico 2 - Principais parceiros para execução financeira do PAC, Brasil, 2007-2010 (em bilhões R\$)

Fonte: Relatório do 11º balanço..., 2011.

Nos empreendimentos do PAC, o Estado deixa de ser empresário e passa a ser regulador dos serviços essenciais e de grande relevância para o Desenvolvimento Regional e para a concretização das Políticas Públicas (SUNDFELD, 1999, p. 161; DROMI, 1995, p. 529; PARADA, 1998, p. 483; GRANJEIRO, 2002, p. 385).

No Brasil, a necessidade de novos mecanismos para apoiar a autossustentabilidade sensibilizou analistas e legisladores, promovendo, conseqüentemente, a reorientação da emenda constitucional nº 3, de 1993, que desencadeou o processo de redução da presença do Estado na economia. Esta reorientação ajusta-se à parceria, já que transforma o Estado em

[...] regulador da atividade econômica e assegurando-lhe a possibilidade de transferir para o setor Privado parte de suas incumbências, a Constituição preparou o terreno para a colaboração da Esfera Privada no segmento dos serviços e obras públicas, buscando

imprimir às iniciativas públicas agilidade, presteza, competitividade e custos menores-enfim, níveis mais próximos à ideia de excelência que o Princípio da eficiência reivindica. (LEMBO; CAGGIANO, 2004).

A parceria presente no PAC constitui um compromisso entre as partes envolvidas no processo, pois é formada em locais onde há pequena circulação de capitais, sendo capaz de promover: a diminuição dos custos, o aumento da produtividade, a socialização entre os parceiros e o uso dos recursos de forma mais racional, com o objetivo de promover o desenvolvimento socioespacial (LOUREIRO, 1977, p. 19; PIETRO, 2005; SUNDFELD, 2005). Se há utilização de recursos de forma racional, conseqüentemente, a regulamentação de procedimento faz parte da regulamentação da delegação das empresas privadas.

O atual papel do Estado, dentro desta relação dinâmica no território e de parceria, é o de mobilizar recursos não governamentais e cooperar com atores não governamentais para construir coalizões capazes de superar a fragmentação de interesses econômicos e políticos, já que o mundo atualmente encontra-se na era da informação e da globalização, e os Estados, para competirem mundialmente e melhorarem o padrão de vida de sua sociedade, não podem ser mais analisados de forma isolada, mas sim como instâncias sinérgicas e sistêmicas, nas quais o setor público depende do privado e vice-versa (ACSELRAD, 2000). Afinal,

[...] o processo de desenvolvimento é mobilizado por organizações que trabalham juntas ou por interorganizações cuja principal característica é a hibridização ou complexidade. As interorganizações são constituídas por organizações diferenciadas, conectadas por propósitos comuns, isso é, integradas. A associação se faz pela complementaridade –

portanto, pela busca do diferente que possa cooperar para atingir um resultado. (FISCHER, 2002, p. 19).

A parceria público-privada, caso seja bem empregada no PAC, é capaz de gerir três fatores importantes dentro destas estruturas de lugares-globais, quais sejam: “[...] o dinheiro (investimento), o tempo (velocidade de giro capital) e o espaço (geoestratégia), que consubstanciam o sentido e a percepção de realidades conjugadas para as práticas econômicas no âmbito da globalização” (FISCHER, 2002, p. 49).

A partir daí, constata-se que o espaço urbano construído pelo PAC não seria constituído apenas de uma estrutura social, mas também de um espaço humano analisado em sua totalidade (SANTOS, R. S., 2004, p. 180). Quando o Estado realiza a parceria com o setor privado, busca reger a jurisdição formal sobre a movimentação de bens, a força de trabalho e a atitude empresarial dentro de suas fronteiras, de forma a defender os interesses públicos.

Desta maneira, as regiões brasileiras ao serem desenvolvidas pelo PAC não seriam apenas um espaço geográfico, mas um espaço social dinâmico e, fruto de um processo de planejamento, no qual o Estado estabelece e regula o que deve ser feito e a região é a parte negociadora e o local onde haverá o desenvolvimento sustentável. Assim o Estado é o responsável por tomar as decisões capazes de realizar transações e de transformar o impulso externo de crescimento econômico em desenvolvimento com inclusão social (STÖHR; TAYLOR, 1981; BOISIER, 1989; ANDRADE, J., 1997).

Por outro lado, as empresas privadas têm o papel de ser, simultaneamente, o capital e a força de trabalho escolhidos pelo parceiro governamental, através de processos licitatórios, para explorar os empreendimentos do PAC, dentro dos parâmetros estabelecidos pelo Estado e pela sociedade. Portanto, o território

brasileiro “[...] representa uma capacidade instalada de prestação de serviços de utilidade pública integrados com uma administração pública e com a estrutura institucional, além da capacidade de prestação de serviços de empresas e famílias” (PEDRÃO, 2002, p. 127).

Pietro (2005, p. 17) acredita que a parceria pode auxiliar o Estado em um novo ordenamento da sua estrutura para atuar no desenvolvimento regional, com o objetivo de propiciar uma reforma no Estado, de forma a utilizar procedimentos administrativos considerados realmente novos ou, simplesmente, modelos antigos aprimorados. Afinal, o principal papel do Estado, nos dias de hoje, é diminuir sua função e aumentar a eficiência na prestação de serviços para atender o interesse coletivo e diminuir as falhas no mercado.

O PAC, como plano de desenvolvimento nacional, é regido pela PPA, LDO e LOA. O Gráfico 3 mostra que o valor monetário autorizado, consignado (dotação) na Lei do Orçamento (LOA), para atender a uma determinada programação orçamentária para o ano de 2010 era de R\$ 25 bilhões no PAC. Entretanto, há R\$ 22,8 bilhões reservados para serem gastos (empenho) e R\$ 20 bilhões foram realmente pagos pelo PAC em 2010.

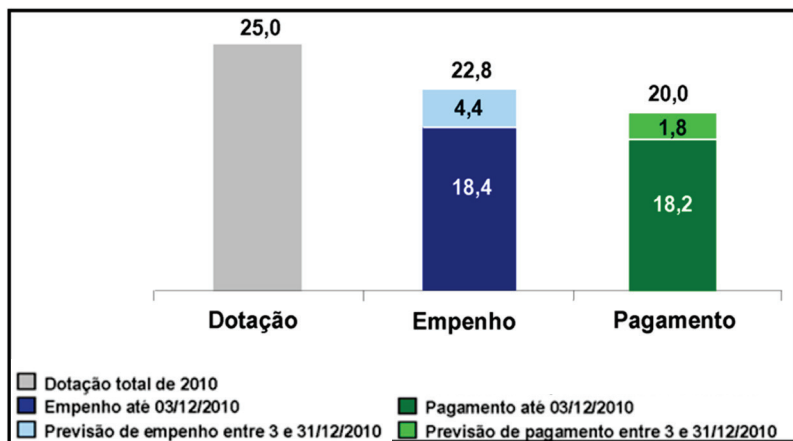


Gráfico 3 - Execução orçamentária do PAC, Brasil, 2010 (em bilhões de R\$)

Fonte: Relatório do 11º balanço..., 2011.

O PAC de infraestrutura atua em três áreas: a logística, a energética e a urbana e social. O eixo logístico inclui as obras de infraestrutura em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. O eixo de energia incorpora obras de hidrelétrica, termoeétrica, transmissão de energia elétrica, combustíveis renováveis e petróleo e gás. Já os investimentos na área social e urbana atendem às áreas de Luz para Todos, saneamento, habitação, metrô e recursos hídricos.

A concretização ou não do PAC, nas regiões brasileiras, como um programa de regulamentação de desenvolvimento regional será fruto da dinâmica das relações produtivas de uma dada formação social presente na região e de um contexto histórico, econômico e social existente no espaço (GOTTDIENER, 1997, p. 130; CASTELLS, 1977, p. 124; LEFEBVRE, 1979, p. 286-288).

Na economia, baiana, por exemplo, a partir da segunda metade do século XX, o Estado teve o papel de planejar e regular o seu desenvolvimento de forma mais concentrada. Entretanto, no

século XXI, o governo baiano tem diminuído a importância da Região Metropolitana de Salvador (RMS), em termos de participação relativa da produção, beneficiando mais outras regiões do estado (PORTO, 2002, p. 97-128).

Ao analisar o PIB da Bahia, entre 1997 e 2007 (início do PAC), percebe-se uma evolução do Produto Interno Bruto (PIB) dos seus municípios, confirmando esta tendência de desconcentração do estado (SEI, 2009). A análise baseou-se na variação relativa dos cinco maiores municípios na produção estadual. Foi analisado o PIB municipal e, complementarmente, o Valor Agregado Bruto (VAB), segundo os três grandes setores da atividade econômica dos municípios (agropecuária, serviço e indústria).

O planejamento, a regulamentação e a execução do PAC de infraestrutura pelos governos federal e baiano visam a manter e a atender esta desconcentração econômica, tornando o estado mais competitivo, pois a

[...] Infraestrutura pode apresentar efeitos diretos e indiretos sobre o emprego, sobre a renda, sobre critérios de localização das empresas, sobre o capital, sobre o processo técnico e outras variáveis econômicas. Desta forma, este recurso pode afetar o grau de desenvolvimento regional, ao estimular ou restringir as disparidades regionais e ao atuar como elemento de decisão na análise de investimentos públicos e privados. (BENITEZ, 1999, p. 282).

Deste modo, os setores de infraestrutura econômica têm reflexo sobre a atividade produtiva, pois seus serviços são usados como insumos de produção, de maneira que a ineficiência desta oferta compromete o crescimento econômico e a competitividade de todo o setor produtivo baiano.

Qualquer infraestrutura é manifestada no território através da atividade social e da produtiva. A primeira relaciona-se aos serviços de consumo final e atinge diretamente a qualidade de vida dos beneficiários dos serviços das infraestruturas logísticas, energéticas e sociais e urbanas. A segunda é representada por serviços de consumo intermediário, que influenciam as atividades produtivas, o emprego, a renda e a produção do estado, assim é o reflexo das infraestruturas logísticas, energéticas e sociais e urbanas (BENITEZ, 2003, p. 65-92).

Diante do exposto, o capítulo 2 visa analisar a execução das obras de infraestrutura do PAC baiano entre os anos de 2007 até 2010, a partir de seu planejamento em nível federal e estadual, mostrando a contribuição, a importância e alguns gargalos presentes na elaboração e implementação desta infraestrutura no território, e que são capazes de interferir no crescimento da Bahia.

Capítulo 2

O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) NA BAHIA (2007-2010)

O PAC representou a retomada dos investimentos em infraestrutura do país: priorizamos áreas que estavam, há muito, sem investimento. Este é um programa de absoluto sucesso a despeito de todas as desconfiças iniciais sobre ele (Miriam Belchior, coordenadora do PAC e futura ministra do Planejamento do governo Dilma Rousseff, 09 dez. 2010).

As obras de infraestrutura do PAC na Bahia compreendem três setores definidos pelo governo como logístico, energético e social e urbano.

De acordo com o resultado do Censo de 2010 (SEI, 2010), a Bahia tem uma população de aproximadamente 14 milhões de habitantes, dos quais 28% encontram-se na área rural e 72% na área urbana. O estado responde por 7,4% da população do Brasil e por 26,4% da nordestina. O PIB baiano corresponde a aproximadamente 4% do PIB brasileiro.

A Tabela 2 mostra os valores do PIB e do total de empregos formais criados no período de 2002 e 2009, que foram publicados no Anuário Estatístico da Bahia (2010).

Tabela 2 – Valores do PIB e número de trabalhadores formalizados, Bahia, 2007-2009

ANOS	POPULAÇÃO	PIB (Valores correntes em milhão - R\$)	PIB PER CAPITA (Valores correntes - R\$ 1,00)	ÍNDICE DO PIB PER CAPITA REAL (2002=100)	TAXA DO PIB PER CAPITA (%)	EMPREGO FORMAL (EM 1.000)
2002	13.409.108	60.672	4.525	100,00	0,50	6.096
2003	13.544.336	68.147	5.031	101,10	1,10	6.131
2004	13.682.074	79.083	5.780	109,90	8,60	6.339
2005	13.815.334	90.919	6.581	114,10	3,90	6.545
2006	13.950.146	96.521	6.919	116,00	1,70	6.576
2007	14.080.670	109.652	7.787	121,10	4,30	6.632
2008	14.502.575	121.508	8.378	134,00	2,20	6.962
2009	14.379.442	128.169	8.913	126,40	0,60	7.076

Fonte: SEI, 2011.

O investimento total no projeto do PAC-1 na Bahia (2007-2010), na área de infraestrutura, foi de R\$ 41,9 bilhões. O PAC-2, após 2010, acrescenta ao programa mais R\$ 9,3 bilhões, totalizando, no período, R\$ 51,2 bilhões (Tabela 3). O investimento planejado entre 2007 a 2010 foi de 82% e, para depois do ano de 2010, será de 18%.

Tabela 3 – Investimentos previstos no PAC (infraestrutura), Bahia, 2010

INVESTIMENTO TOTAL	VALOR EM R\$ (em bilhões)	%
Até 2010	41,9	82
Pós-2010	9,3	18
Total	51,2	100

Fonte: Bahia, 2010a, adaptado pela autora, 2011.

A Tabela 4 discrimina as obras do PAC na Bahia, por tipo de infraestrutura. Entre os anos de 2007 e 2010, o setor energético foi contemplado com 47% dos recursos totais projetados, seguido pela área social, com 33% e, finalmente, o eixo logístico, com 20%. Observa-se que a destinação dos investimentos do PAC baiano é diferente daquela do PAC nacional, em que prevalece a canalização dos recursos para a área de logística. Percebe-se que, na Bahia, 74 % do investimento total foram aplicados em empreendimentos concentrados no território estadual, somando, até 2010, o valor de R\$ 31,02 bilhões. As obras de caráter regional totalizaram, até final de 2010, o valor de R\$ 10,88 bilhões, o que corresponde ao restante dos 26%.

Tabela 4 – Investimentos projetados pelo PAC por tipo de área de infraestrutura, Bahia, 2010 (em R\$ bilhões)

EIXO	EMPREENHIMENTOS EXCLUSIVOS DA BAHIA		EMPREENHIMENTOS DE CARÁTER REGIONAL		TOTAL		INVESTIMENTO (%)	
	2007-2010	Após 2010	2007-2010	Após 2010	2007-2010	Após 2010	2007-2010	Após 2010
Logística	4.416,7	3.987,6	3.948,8	43,2	8.365,5	4.030,8	20	44
Energético	12.778,7	4.023,1	6.936,4	764	19.715,1	4.787,1	47	52
Social e Urbano	13.829	443,4			13.829	443,4	33	4
Total	31.024,4	8.454,1	10.885,2	807,2	41.909,6	9.261,3	100	100

Fonte: Bahia, 2010a, adaptado pela autora, 2011.

PROGRAMAS NA ÁREA DA LOGÍSTICA

Os investimentos logísticos baianos estão relacionados com as rodovias, ferrovias, aeroporto e portos, em consonância com a escala nacional. Entretanto, a área de hidrovias não foi contemplada, pois não houve investimento do PAC-1 nesta modalidade no estado, apesar de estar incluída no PAC-2. Os investimentos logísticos, segundo o Balanço de 4 anos do PAC (2007-2010), buscam ampliar a infraestrutura logística existente, com dois objetivos. O primeiro é o de “aumentar a competitividade regional” no que se refere: ao escoamento da produção pelos portos (de Aratu e de Salvador), por algumas rodovias (BR-324, BR-101, BR-135, BR-116, BR-030) e por ferrovia (a Ferrovia de Integração Oeste-Leste). O segundo objetivo está vinculado à expansão da infraestrutura de apoio ao turismo, beneficiando o Aeroporto de Salvador e algumas rodovias, as BR-324, BR-101, BR-116, BR-418 (BALANÇO..., 2010, p. 4).

O projeto logístico do PAC baiano teve a influência do Programa de Logística de Transportes no Estado da Bahia - PELTBAHIA.¹ Este programa buscou identificar os principais investimentos para a área de infraestrutura logística em um período

1 “A Bahia é um dos estados pioneiros na busca de soluções para os entraves logísticos. Antes mesmo da formação do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) ou do PNLT (Plano Nacional de Logística e Transportes), ambos os programas do Governo Federal, a Bahia já demonstrava sua preocupação sobre o assunto com a formação e divulgação do Pelt-BA (Programa Estadual de Logística e Transportes da Bahia), no ano de 2002. Tratava-se de um documento onde foram compilados os principais gargalos logísticos do estado e as possíveis intervenções para a resolução de cada caso, inclusive as propostas relacionadas ao transporte. Atualmente, o PAC engloba essas ações” (CARVALHO, 2010). Os principais produtos do Pelt Bahia são os portfólios de investimento e o Plano Prioritário. A organização do portfólio contempla 137 projetos (2008-2020), com investimento de R\$ 7,8 bilhões e o Plano prioritário, mais imediatista, contemplando 71 projetos (2004-2007) com investimentos de R\$ 1,9 bilhão. O Pelt Bahia pretende atuar em diferentes modalidades (rodovias, ferrovias, portos, hidrovias e aeroportos); além da criação de centros de distribuição de produtos no estado. Para a questão rodoviária existem sete grupos de intervenções. No total serão 58 projetos, numa extensão total de 5,065 km, com investimentos de R\$ 1,53 milhão (CERQUEIRA, 2007, p. 114-115).

entre 20 a 25 anos, de forma a promover intervenções públicas e/ou privadas, para reorganizar a cadeia logística da Bahia, com o objetivo de modificar a matriz de transporte, que em sua maioria é de caráter rodoviário, para os modais ferroviário, hidroviário e de cabotagem.

Rodovias

A Tabela 5 mostra o planejamento estadual em obras de infraestrutura rodoviária vinculadas ao PAC, a partir do planejamento do governo federal.

O projeto original do PAC, em nível nacional e, o seu replanejamento em nível Bahia, para a construção e a recuperação de trechos rodoviários da BR-116 para integrar Bahia, Pernambuco, Paraíba e Ceará, não contemplou as obras do período de 2007 a 2010 nem após o ano de 2010.

Já a construção e a recuperação de trechos rodoviários da BR-135 foram replanejadas e subdivididas em seis trechos, que estão sem data prevista de finalização, após terem extrapolado o prazo inicialmente estabelecido, que seria o final de 2010 (Tabela 5). Tal fato pode ser confirmado inclusive no próprio documento do PAC, pois a obra foi carimbada com a cor amarela, o que mostra que é necessário, a atenção para sua execução, pois o prazo já se extinguiu. Este empreendimento é importante, pois interligaria a Bahia com os estados do Piauí e de Minas Gerais.

Tabela 5 – Identificação e situação das obras de logística (rodovias) do PAC, Bahia, 2007-2010 (continua)

AÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO REALIZADO entre 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO PREVISTO após 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA⁽¹⁾	DATA PREVISTA DE FINALIZAÇÃO
Construção - rodovias	BR-030/BA - Ponte Carinhonha	26,7	-	Concluída	
Construção - rodovias	BR-418/ BA Caravelas Entroncamento - BR-101	57	29	Em obra	30/06/2012
Adequação - rodovias	BR-101/NE - Trecho BA - Divisa SE/BA - Feira de Santana ⁽²⁾	29,4	968,3	Em licitação da obra	30/4/2012
Construção - rodovias	BR-116/BA -Construção - ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/BA - Ibó	34,9	-	Concluída	
Construção-rodovia	Subtrecho Barreira -São Desidério ⁽²⁾	1	66,8	Ação preparatória	

(continuação)

AÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO REALIZADO entre 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO PREVISTO após 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA ⁽¹⁾	DATA PREVISTA DE FINALIZAÇÃO
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Cocos - divisa BA/MG ⁽²⁾	1	54,2	Em licitação da obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Coribe - Cocos ⁽²⁾	1	99,4	Em licitação da obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Correntina - Coribe ⁽²⁾	1	122	Em licitação da obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Divisa PI/BA - Monte Alegre ⁽²⁾	49	-	Concluído	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho km 267 - Correntina	66	20	Em obra	

(Continuação)

AÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO REALIZADO entre 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO PREVISTO após 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA⁽¹⁾	DATA PREVISTA DE FINALIZAÇÃO
Construção - rodovias	BR-135/BA ⁽²⁾ Subtrecho São Desidério - km 267 ⁽²⁾	30,7	38,7	Em obra	
Construção - rodovias	BR-324/BA - rótula do Abacaxi ⁽²⁾	129,5	-	Concluída	
Construção - rodovias	BR-324/BA Via expressa ao porto de Salvador ⁽²⁾	43,8	207,7	Em obra	30/12/2011
Concessão - rodovias	Concessão: BR-116-324/BA	1.900,00	-	Concluída	
Controle de velocidade	Controle de velocidade	1,60	0,8	Em obras	
Estudos e projetos contínuos - rodovias	Estudos e projetos	46	-	Concluídos	

AÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO REALIZADO entre 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO PREVISTO após 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA ⁽¹⁾	(conclusão)
					DATA PREVISTA DE FINALIZAÇÃO
Estudos e projetos contínuos - rodovias	Estudos e projetos	5,3	-	Concluídos	
Manutenção	Manutenção	102,1	-	Concluída	
Manutenção	Manutenção	851,9	-	Concluída	
Sinalização	Sinalização	3,5	-	Concluída	
Sinalização	Sinalização	32,3	-	Concluída	
Total		3.413,7	1.606,9		

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

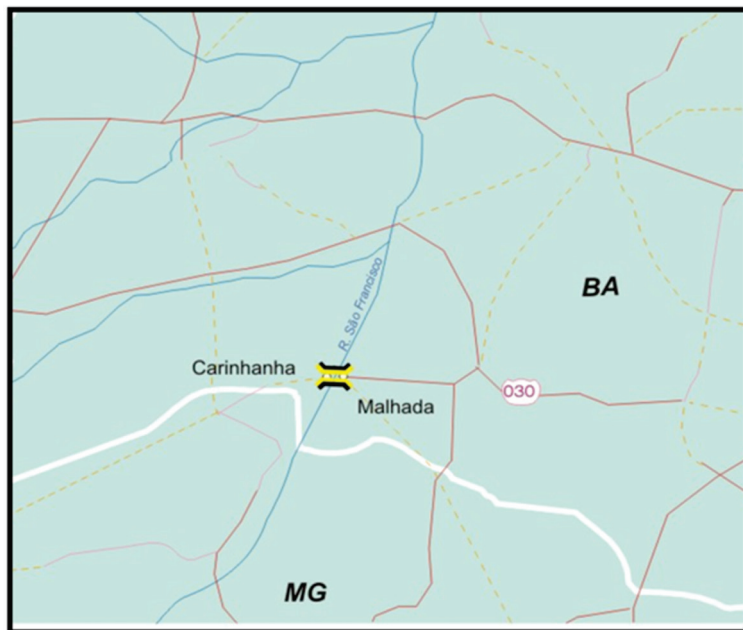
Também não foram contemplados no planejamento inicial do PAC-1 em nível nacional, custos com os itens identificados na Tabela 5 como estudos e projetos contínuos (R\$ 5,3 milhões), controle de velocidade² (R\$ 1,60 milhões), sinalização (R\$36 milhões) e manutenção (R\$ 954 milhões). Estes quatro custos juntos representam 30,5% dos recursos do PAC-1 da Bahia, entre os anos de 2007 e 2010, e foram considerados totalmente finalizados no final de 2010. No PAC-2, o governo teve a preocupação de colocá-los, e passou a defini-los no planejamento dos investimentos do PAC para o período entre 2011 e 2014 e, para o período posterior a 2014, conseqüentemente, replanejou os investimentos que não foram contemplados até 2010 no PAC-1, como o da BR- 135.

Além disso, cinco novas obras foram incluídas na parte de rodovias (Tabela 5), a saber: a construção da BR-030-BA (Ponte - Carinhanha com 1,1 km), a construção da BR-418/BA (Caravelas Entroncamento BR-101), a construção do subtrecho Barreira - São Desidério, a construção da BR-135/BA em seis vias e a construção da BR-324/BA - rótula do Abacaxi.

Nota-se que todas as obras rodoviárias presentes no PAC estavam previstas no PELTBAHIA (Tabela 5). Entretanto, as obras das BR-242, 110, 020, 235, 020, 122, 251 e 415 foram contempladas no PELTBAHIA e excluídas do PAC.

A construção da ponte Carinhanha - Malhada (1,1 km de extensão, na BR-030/BA) é uma obra que foi concluída até o final do ano de 2010 com investimento total previsto de R\$ 26,7 milhões (Mapa 1). O empreendimento propicia maior mobilidade à população local, pois antes a travessia era feita com uso de embarcações sobre o rio São Francisco, e a população gastava, em média, 30 minutos e pagava, também em média, o valor de R\$ 20,00 para a travessia de veículo pequeno.

2 O controle de velocidade rodoviário na área rural busca promover o controle ostensivo de velocidade (barreiras eletrônicas), já na área urbana busca fiscalizar o avanço de sinal vermelho e a parada sobre faixas de pedestres.



Mapa 1 - Localização da ponte sobre o rio São Francisco na BR-030 (Carinhanha - Malhada), Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

Através deste empreendimento (em amarelo no Mapa 1), a população que vive em locais adjacentes à ponte, pode chegar a Guanambi de forma mais rápida. Guanambi é o município próximo de Carinhanha e Malhada, onde a população busca os principais serviços públicos, como o hospitalar.

Além de propiciar a integração entre os municípios, a ponte proporcionou também o escoamento mais rápido dos produtos agropecuários da região, através da rodovia BR-030, em especial os oriundos da agricultura familiar. É bom registrar que o algodão é o produto mais cultivado na região. A BR-030 passa pela Bahia, por

Goiás, por Minas Gerais e pelo Distrito Federal. Desta maneira, a ponte proporcionou uma melhoria no crescimento de Carinhanha, de Malhada e do Oeste da Bahia.

Se a ferrovia Leste-Oeste ficar pronta, futuramente ampliará a integração da Bahia com essa região. Atualmente, a ponte é o único acesso direto do Planalto Central ao litoral brasileiro, concretizando o sonho de Juscelino Kubitschek, de ver os brasilienses saírem de Brasília para as praias do litoral baiano. Do mesmo modo, aumentará o fluxo de turistas que buscam o ecoturismo nos municípios adjacentes à ponte.

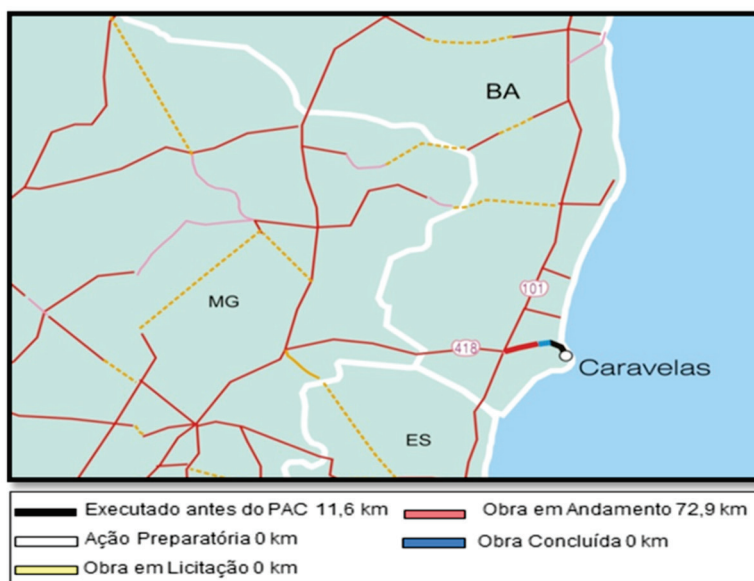
A obra foi concluída com um investimento total de R\$ 49,6 milhões para a construção da ponte, e R\$ 18,6 milhões para os cinco quilômetros de acesso à obra, ou seja, teve um investimento total de R\$ 68,2 milhões, um valor 2,5 vezes superior ao que foi planejado. A Fotografia 1 mostra a ponte concluída e a ligação entre os municípios de Malhada, do seu lado esquerdo, e Carinhanha, do lado direito.



Fotografia 1 - Ponte entre os municípios de Carinhanha e Malhada, Bahia, 2010

Fonte: Nova..., 2010.

Para a **construção da BR-418/BA (Caravelas-Entroncamento BR-101)**, o valor previsto era de R\$ 57 milhões até 2010 e, após este ano, pretendia-se gastar R\$ 29 milhões para a sua finalização, prevista para 30 de julho de 2011. Uma parte foi finalizada (em azul no Mapa 2) e a outra etapa está em andamento (em vermelho no Mapa 2). Há também uma parte que foi realizada antes do PAC (antes do ano de 2007 e está marcada na cor preta, no Mapa 2).



Mapa 2 – Localização da construção e pavimentação da BR- 418/BA (Caravelas - Entroncamento com a BR- 101/BA), Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

A construção visa à interligação da Bahia com Minas Gerais e o Espírito Santo, viabilizando o escoamento dos produtos enumerados

no Quadro 3, bem como à facilitação do trânsito de turistas na região, através da BR-101 e da BR-418, para o principal destino dos visitantes: a cidade de Porto Seguro.

ORIGEM DOS PRODUTOS	
Aglomerações produtivas	Cadeia agroindustrial e agrícola
Papel e gráfica, química, borracha, fumo e couro, mecânica, têxtil e calçado, extrativa mineral, mineral não metálico, metalúrgica, mecânica, elétrica e comunicação, transporte, alimentos e bebidas, mobiliário e madeira.	Mandioca, carne bovina, frutas, algodão, café, carne suína, carne de frango, leite, cana-de-açúcar, soja, milho e arroz.

Quadro 3 – Principais produtos transportados pela BR-418, Bahia, 2010

Fonte: Bastos et al., 2009, p. 65.

É bom ressaltar que, no Projeto Orçamentário do governo federal, referente ao **Relatório de Avaliação Anual** (2008-2011) do Ministério dos Transportes (BRASIL, 2011b, p. 154-157), no item 1.460 denominado **Vetor logístico Nordeste Meridional**, já havia a quantia de R\$ 29.767.000,00 para esta obra.

A Brigada do Exército (Fotografia 2) foi chamada para auxiliar as obras de asfaltamento da BR-418/BA. Ela iniciou suas atividades a partir do entroncamento do povoado de Taquari, no município de Caravelas. O asfalto foi reconstruído a partir do aeroporto da Base Aérea, entre a BA-001, em Caravelas, e a BR-101, no

distrito de Posto da Mata. A extensão da pista a ser asfaltada é de 58 km, uma vez que, antes da chegada da Brigada, 18 km já estavam prontos. O asfalto ainda precisa passar pelos distritos de Juerana e Nova Esperança em Caravelas, Helvécia e entroncamento de Candido Mariano em Nova Viçosa, até ligar com BR-101 em Posto da Mata. As obras desse trecho da BR-418, rodovia que liga Teófilo-Otoni a Caravelas, começaram há um ano e além da reconstrução da estrada e aplicação do asfaltamento, canalizações, pontes e bueiros também estão sendo reconstruídos ao longo da Rodovia Federal. (BORBOREMA, 2011).



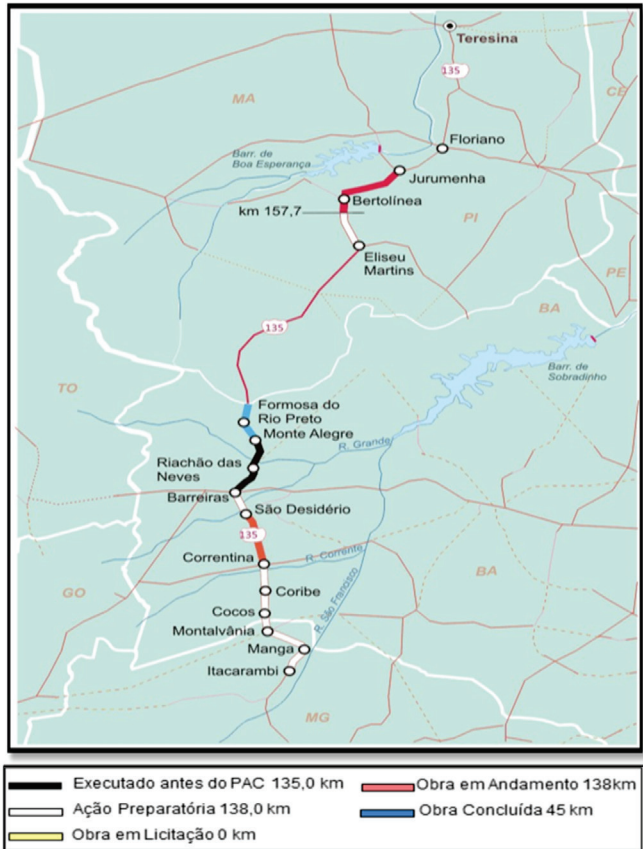
Fotografia 2 – Construção e pavimentação da BR- 418/BA (Caravelas - Entroncamento com a BR-101/BA) pelo Exército Brasileiro, Bahia, 2010

Fonte: Borborema, 2011.

A **construção da BR-135/BA** foi dividida em seis vias: o subtrecho Cocos (divisa BA/MG), o subtrecho Coribe - Cocos, o subtrecho Correntina - Coribe, o subtrecho divisa PI/BA - Monte Alegre, o subtrecho km 267 - Correntina e o subtrecho São Desidério - km 267.

De acordo com o planejamento do governo federal, foram gastos R\$ 247,5 milhões até 2010. Pretende-se investir, após o ano de 2010, mais R\$ 334,3 milhões. A maior parte da obra encontra-se em fase de licitação, fase em que se encontram as três primeiras vias. O

quarto subtrecho é o único em que as obras já foram concluídas e, os dois últimos subtrechos estão em andamento (Mapa 3).



Mapa 3 – Localização da construção da BR-135 (divisa PI/BA - divisa BA/MG), Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

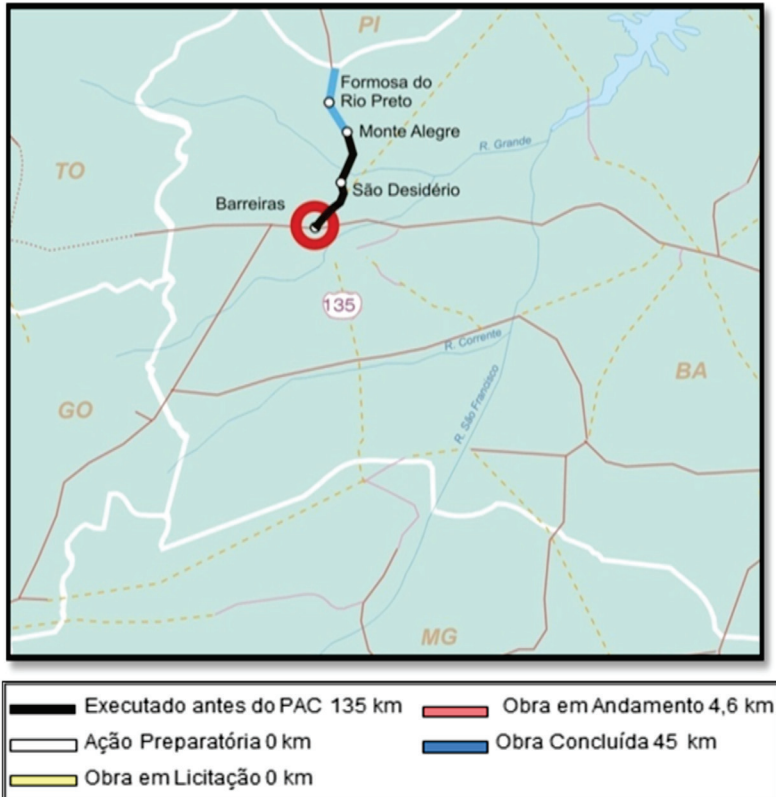
No Piauí, no subtrecho de Jerumenha a Bertolínea, com extensão de 83 km, a pavimentação foi concluída, faltando apenas o alargamento de uma ponte. O município de Jerumenha está

localizado na zona norte do Alto do Parnaíba. Nesta região, cultivam-se cana de açúcar, feijão, milho, arroz e mandioca. Já Bertolândia é um município que pertence ao estado do Piauí.

Em Minas Gerais, da divisa com a Bahia até a cidade de Manga (que possui uma população de caboclos, descendentes de escravos pernambucanos), as obras estão em estágio inicial, pois começaram no segundo semestre do ano de 2010. A Bahia faz divisa com Minas Gerais através do município de Montalvânia.

De uma forma geral, os investimentos da BR-135/BA visam à integração e à melhoria do trânsito de pessoas e produtos entre os municípios próximos a ela, a saber: Barreiras, Cocos, Coribe, Correntina, Feira da Mata, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, Santa Rita de Cássia e São Desidério.

A construção da BR-135 busca também a redução do custo de transporte. Busca a segurança e a interligação do Oeste da Bahia com o Nordeste e o Sudeste, pois se estende desde a divisa com o estado do Piauí até a divisa com o estado de Minas Gerais. Trata-se de uma importante rodovia para escoamento da grande produção agrícola daquela região (Mapa 4).



Mapa 4 – Construção do contorno rodoviário de Barreiras e ponte sobre o Rio Grande (BR-020/135/242/BA), Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

Antes e durante a construção da BR-135, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) assegurou que haveria preocupações com os impactos ambientais proporcionados pela obra.

Todo o espaço territorial por onde passará a rodovia é estudado e mapeado. É feita a identificação da flora e fauna de cada região, bem como um estudo e controle da qualidade da água antes, durante e após o término da obra. Conhecer bem a vegetação, o solo, e os animais locais garante aos profissionais da gestão ambiental planejar e executar ações que visam à preservação e a recuperação dos biomas existentes. Uma ameaça à estrada e ao meio ambiente é o processo erosivo. As empresas construtoras da obra são norteadas a fazer plantio de vegetação em encostas, nos aterros, nos terrenos inclinados, e nas áreas de extração de areia e brita ao longo da estrada visando impedir a erosão, perda de solo e o assoreamento. Outra orientação é adotar dispositivos de controle de processo erosivo, tais como cortina atirantada e muro de gabião. A prática de processos de educação ambiental é uma forma eficaz e economicamente viável de evitar e/ou diminuir os impactos ao meio ambiente causados pela ação humana. (BR-135, 2010).

Apesar do discurso acima do DNIT sobre a BR-135, no estado da Bahia, as obras foram paralisadas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a partir de setembro de 2010, e não se tinha um prazo para recomeçar, pois a construção da BR-135 estava danificando as cavernas da região. Um exemplo disso é a caverna denominada de Buraco do Inferno, localizada na lagoa do Cemitério; ela estava sofrendo desmanche do seu teto.

Um fato importante, é que as obras somente foram interrompidas devido à denúncia do Grupo Bambuí de Pesquisas Espeleológicas, mostrando a importância dos cidadãos e da sociedade civil em fiscalizar e controlar as obras e os serviços realizados pelo

órgão público ou pelo setor privado, fazendo assim a proteção do patrimônio nacional.

Para o DNIT,

[...] as obras estão estritamente dentro do que foi liberado pelo Ibama [entretanto, os representantes do grupo de Pesquisa Espeleológicas afirma que] ... as obras estão ocorrendo justamente sobre a caverna e que estudou variantes alternativas para a estrada, mapeando as grutas na área de influência da BR-135 e enfatizou que suspeita que os estudos foram alterados ou ignorados, pois a recomendação era para não asfaltar a estrada no traçado original porque a via está sobre as grutas. (HERMES, 2010).

Na BR-135, no subtrecho de 155 km de extensão que vai de São Desidério a Correntina, que é uma cidade da Bahia conhecida pela beleza de seus recursos hídricos, faltam à pavimentação de 20 km e o encabeçamento das pontes. Este trecho possui muitos sítios arqueológicos, importantes para o patrimônio e a cultura local e nacional.

Para a construção do subtrecho Barreiras - São Desidério, foi previsto um gasto R\$ 1 milhão até 2010. Pretende-se investir, após o ano de 2010, mais R\$ 66,8 milhões, pois a obra encontra-se em andamento (Mapa 4).

A cidade de Barreiras é um importante polo agropecuário e constitui-se como o principal centro urbano, educacional, tecnológico e econômico da região Oeste da Bahia. Já São Desidério possui o segundo PIB agropecuário do país, e sua comunidade se destaca por trabalhos artesanais produzidos com o uso da matéria-prima local. Assim, a obra do PAC, além de proporcionar o escoamento dessa produção, será essencial para integrar a rede rodoviária à ferrovia Leste-Oeste, se esta for finalizada.

O Mapa 4 mostra que o trecho de Formosa do Rio Preto tem 45 km e que já foi concluído durante as obras do PAC. Entretanto, o trecho de Monte Alegre até Barreiras, com 135 km, foi realizado antes do PAC-1.

Já a **construção da BR-324/BA na rótula do Abacaxi** é uma obra que já foi concluída a um custo de R\$129,5 milhões e que possui ligação direta com a Via Expressa. Nesta obra, foram realizadas vias elevadas sobre a antiga rótula do Abacaxi e a ladeira do Cabula; uma linha do Metrô, a interligação do largo ‘Dois Leões’ e o bairro da Cidade Nova; o túnel na ladeira da Soledade e, o elevador sobre a avenida Jequitaia e a rua Oscar Pontes, em Água de Meninos. Deste conjunto de obras, a interseção localizada na rótula do Abacaxi constitui-se o trecho onde há um conjunto de viadutos que levará à BR- 324.

A construção da BR-324/BA na rótula do Abacaxi teve o objetivo de facilitar o escoamento de produtos agrícolas como soja e manufaturados. Buscou-se, ainda, solucionar os grandes conflitos de tráfego existentes no local, com a ampliação do número de faixas da Avenida Heitor Dias e da Estrada da Rainha. Também, pretende-se diminuir o fluxo de caminhões transportadores de cargas pesadas dentro da cidade de Salvador, criando-se as condições para que, estes, sigam diretamente para a zona portuária e/ou BR-324. O empreendimento da BR-324/BA planeja também favorecer a mobilidade dos pedestres com a construção de calçadas e ciclovias e, com a ligação entre bairros por passarelas, potencializando a revitalização dos mesmos e do comércio do entorno.



Mapa 5 – Localização da construção da BR-324/BA na rótula do Abacaxi e suas interligações, Salvador, 2010

Fonte: JHSF, 2010.

O Mapa 5 mostra que a obra que, geograficamente, fica na parte central da Cidade de Salvador, além de estar próxima à BR-324, se constitui em via de ligação interestadual e regional, com sentido duplo de tráfego e três faixas de rolamento para cada lado. Esta, interligará o futuro complexo de integração de transporte urbano público (metrô e ônibus), pois fica localizada nas proximidades da estação de metrô na parte denominada Acesso Norte, que integra sete estações nas regiões centro e norte da cidade, com fluxo previsto de 80.000 passageiros/dia. A obra interligará as principais avenidas da cidade (Bonocô, Rodoviários, Barros Reis) de Salvador e, dará acesso a *shoppings* e à estação rodoviária e de transporte da cidade. De acordo com estudos (JHSF, 2010), o local tem uma população de área de influência de 2,3 milhões de habitantes.

As obras mantidas para execução conforme planejamentos iniciais do PAC em nível nacional foram: a construção da via portuária de Salvador (BR-324/BA - via expressa ao porto de Salvador); a concessão da BR-116-324/BA; a construção das rodovias da BR-116/BA (construção - ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/BA -

Ibó); e a adequação das rodovias BR-101/NE (trecho BA - divisa SE/BA - Feira de Santana) (Tabela 5).

A construção da via portuária de Salvador (BR-324/BA - via expressa ao porto de Salvador), que se encontra em obra, tinha uma previsão de gasto, até o ano de 2010, de R\$ 43,8 milhões e, para o período depois deste ano, estava previsto investir mais R\$ 207,7 milhões. Entretanto, no decorrer das obras, houve um replanejamento dos custos e ela passou a ter um investimento de R\$ 380 milhões, sendo R\$ 340 milhões do PAC e R\$ 40 milhões do governo do estado. Até o final de 2010, já foram gastos com a obra R\$ 274,4 milhões, distribuídos da seguinte forma:

- a) R\$ 154 milhões para a construção dos viadutos, abertura de túneis, desapropriação de imóveis e pequenas intervenções viárias, como asfaltamento, calçamento e sinalização;
- b) R\$ 120,4 milhões para o ente privado responsável pela construção, ou seja, a construtora OAS, que ficou em oitavo lugar no recebimento do dinheiro do PAC em nível nacional e contribuiu para a reeleição do candidato Jaques Wagner para governador da Bahia, quando doou 5,64% de todo o recurso de sua campanha.

Desta forma, restam ainda para serem pagos 27,77% do investimento total da obra, ou seja, R\$ 105,6 milhões. Entretanto, falta:

- a) pagar R\$ 120 milhões para a OAS;
- b) realizar as obras de infraestrutura, urbanismo e lazer;
- c) desapropriar 421 imóveis com o valor de R\$ 15 milhões; considerando-se que foram utilizados R\$ 34,2 milhões para desapropriar 350 imóveis e, que, entre o

montante que já foi pago com estas desapropriações e a quantidade de imóveis que falta para desapropriar, é simples constatar que o recurso é insuficiente.

Ainda há R\$ 158 milhões para serem gastos nesta obra, dinheiro oriundo de convênio entre a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado (Sedur) com o Departamento Nacional de Trânsito (DNIT).

Em relação ainda à desapropriação de imóveis nas proximidades da obra, percebe-se que

[...] do total de 771 imóveis a serem derrubados, 350 já foram desapropriados, representando um gasto com indenizações de R\$ 34,2 milhões, dos R\$ 49,5 milhões previstos. A expectativa é que as próximas indenizações comecem a partir de fevereiro deste ano. Um dos principais impasses é o fato de a maioria dos proprietários residentes não ter documentação de posse regularizada, e comerciantes apresentarem resistência em aceitar a indenização do Estado (Conder), sob a alegação de que os valores oferecidos estão abaixo do estipulado pelo mercado (VASCONCELOS, 2011).

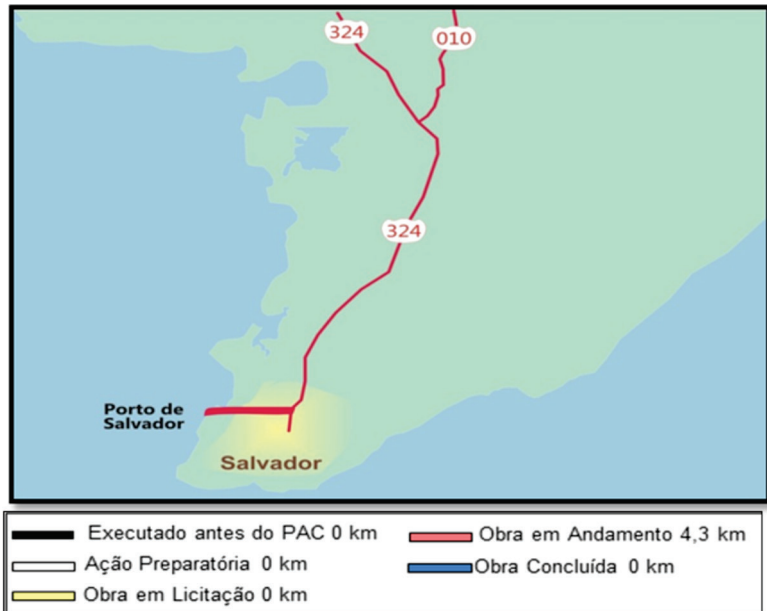
Apesar de as pessoas alegarem que as indenizações pagas têm valor abaixo do preço de mercado,³ em conversa informal com os negociantes da região, percebe-se que muitas casas estão para desabar ou não têm a documentação de posse, ou, seus proprietários estão resistindo para receber o pagamento das indenizações.

3 A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) fez uma pesquisa de mercado, e identificou, e registrou os 95% dos imóveis desta região, descrevendo suas características e estabelecendo o quanto valem a partir de uma comissão julgadora, cujo responsável pela avaliação, Nei Cardim, é também membro do Conselho Federal de Economia.

Os proprietários dos imóveis que estão para desabar estão loucos para receber o mais rápido possível a idenização da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder). Quanto aos imóveis sem documentação, as pessoas já vivem neles há aproximadamente 35 anos e nunca se preocuparam em regularizá-los, sendo necessário proceder a sua regularização no cartório, caso contrário, serão desapropriadas por ordem de um mandato judicial. Para aquelas pessoas que tiverem o documento regularizado, a Conder depositará, no Banco do Brasil, o dinheiro referente ao valor do respectivo imóvel. Afinal, na gestão territorial, os interesses individuais não podem sobrepor-se às necessidades coletivas.

Outro fato é que a Conder já foi visitar diversas vezes os imóveis desta região, mas não definiu como será a desapropriação de alguns deles nem se os alienará de forma total ou parcial. A Conder também não estipulou quanto será pago de idenização, e o valor total a ser pago a cada morador dos imóveis.

O Mapa 6 mostra a importância da via expressa portuária, pois ampliará a capacidade de escoamento da produção, ligando o porto de Salvador (seu principal portão) à BR-324 e à BR-010. Percebe-se que foi uma obra iniciada durante o PAC (2007-2010), mas que, continua em andamento, pois restam, após o ano de 2010, 4,3 km de pista e 2,3 km de pista de rolamento (representação em vermelho no Mapa 6). A finalização da obra com a pista de rolamento estava prevista para 30/5/2011, mas, houve um replanejamento do cronograma e a nova data é final do ano de 2011.



Mapa 6 – Localização da via expressa portuária de Salvador e sua interligação com o porto de Salvador e a BR-324, Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

Quando todas as obras da via expressa estiverem concluídas, ela terá 14 viadutos, quatro passarelas, três túneis e uma ciclovia. Entre os efeitos positivos, a obra viária irá desafogar o tráfego em áreas de grande congestionamento da cidade, por exemplo, o da rótula do Abacaxi, da ladeira do Cabula, das avenidas Bonocô e San Martin, do largo ‘Dois Leões’ e da Baixa de Quintas. Também haverá a criação de um novo acesso à cidade baixa da capital baiana e um encurtamento de 3,5 mil metros no percurso atual, que é de 7,4 mil metros.

Outro aspecto desta construção é que aproveitará a inacabada Via Portuária (Comércio), e passará pela ladeira do Canto da Cruz, a estrada da Rainha, avenidas Glauber Rocha, Heitor Dias, chegando à antiga rótula do Abacaxi, que fará a interligação com a BR-324. Estima-se que, quando estiver pronta, a via expressa passará a receber, diariamente, 62 mil carros, sendo três mil de carga e 59 mil comuns, três milhões de contêineres, haja vista que hoje suporta até 250 mil contêineres.

Outro fato observado é que, em meados de 2010 divulgou-se a construção da ponte Salvador - Itaparica, mas esta obra não faz parte do PAC-1 e sim, do PAC-2. A publicação de seu edital está prevista para o primeiro semestre de 2011. Caso este empreendimento seja executado, trará, para a baía de Todos os Santos, o início do km zero da BR-242. Esta rodovia cruzará o estado da Bahia até Brasília, e terminará próximo à ponte da BR-116, sobre o rio Paraguaçu. Assim, a obra da ponte Salvador – Itaparica promoveria a interligação com a via expressa a partir da localidade próxima ao porto de Salvador.

A obra do PAC busca uma integração entre o transporte rodoviário, através das diversas rodovias e, o transporte marítimo, através das ligações com o porto. Os principais produtos que são transportados na via portuária são os móveis, os metais, os produtos químicos, os alimentos, as bebidas, as borrachas e os derivados do petróleo.

Entretanto, até o final do ano de 2010, apenas cinco viadutos foram concluídos na Via Portuária, sendo que um deles continua interditado - o chamado Viaduto 12, que liga a BR-324 à Avenida Heitor Dias (USUPPORT, 2010).

Os três principais problemas que provocaram o atraso deste empreendimento foram: a greve dos funcionários da construção civil, que se estendeu entre março e maio de 2010; a desapropriação dos imóveis localizados na Avenida Heitor Dias, situados nos bairros

Sete Portas, no largo ‘Dois Leões’, na Baixa de Quintas e, também, na Estrada da Rainha e, as chuvas que ocorreram em Salvador no mesmo período da greve da construção civil.

O processo da **concessão da BR-116-324/BA** foi concluído em 21 de janeiro de 2009. O ganhador do leilão foi o consórcio RodoBahia, que é constituído pela parceria da IsolucCorsan, da Espanha, com as empresas Engevix e Encalso, do Brasil. O valor da concessão foi igual ao previsto no planejamento do PAC estadual, ou seja, R\$ 1.900 milhões. O consórcio ganhador terá a concessão durante 25 anos, com o valor da tarifa inicial para pagamento do pedágio de R\$ 2,21.

A Tabela 6 mostra o cronograma de investimento que deve ser seguido pela RodoBahia. De acordo com a regulamentação da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), os maiores gastos estão relacionados aos aspectos de melhoria da pista.

Tabela 6 - Cronograma de execução e investimentos financeiros das obras da BR 116-324/BA, regulado pela ANTT, Bahia, 2009

INVESTIMENTOS	(R\$ MIL)	PERÍODO	%
Trabalhos iniciais	68.069.303,91	Ano 1	3,57
Restauração até o quinto ano	272.701.853,91	Anos 2 a 5	14,30
Obras de melhorias e ampliações	653.844.199,76		34,29
- Duplicações	622.583.098,01	Até o fim do ano 2	32,65
- Rua lateral	8.547.205,42	Até o fim do ano 7	0,45
- Intercessões, retornos e trevos e acessos	22.713.896,33	Anos 1 a 5	1,19
- Passarelas	25.165.839,64	Anos 2 e 3	1,32
Edificações	47.714.223,28	Anos 1 a 7	2,50
Equipamentos e sistemas de operação	173.822.825,26	Anos 1 a 14	9,12
Manutenção periódica da pista	626.163.698,48	Anos 6 a 15	32,84
Desapropriação	1.219.689,82	Ano 1	0,06
Canteiro - mobilização e desmobilização	49.378.346,87	Anos 1 a 15	2,59
Projeto	14.023.732,21	Anos 1 a 15	0,74
Total	1.906.937.873,50		100,00

Fonte: ANTT, 2009b, p. 6, adaptado pela autora.

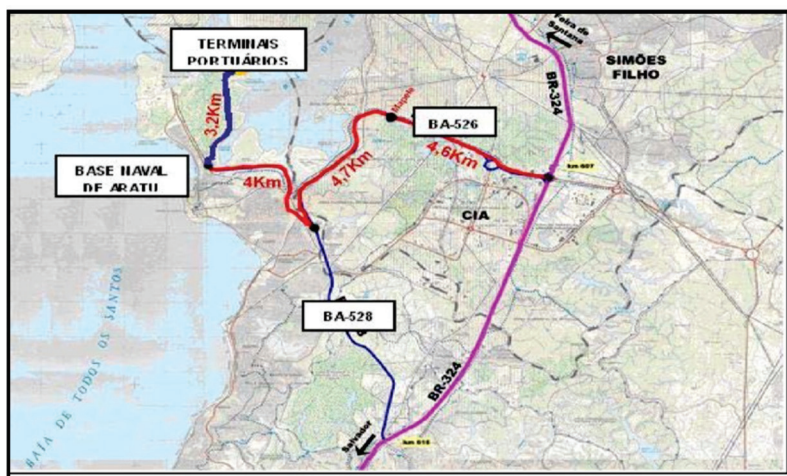
A BR-116 tem um percurso longitudinal no território brasileiro, inicia-se na cidade de Fortaleza (Ceará) e termina na cidade de Jaguarão (Rio Grande do Sul). Na Bahia passa pelos municípios de: Abaré, Chorrochó, Macururé, Canudos, Euclides da Cunha, Tucano, Araci, Teofilândia, Serrinha, Lamarão, Santa Bárbara, Feira de Santana, Santo Estevão, Itatim, Milagres, Jaguaquara, Jequié, Manoel Vitorino, Poções, Planalto, Vitória da Conquista e sai do estado por Cândido Sales. Cerca de cinco mil veículos circulam diariamente por ela, sendo que 75% destes são caminhões. Metade dos veículos (2,5 mil) que circulam diariamente não busca a Bahia como percurso de chegada ou saída, na realidade, são veículos que fazem a ligação entre o Sudeste e Nordeste do país (Mapa 7).



Mapa 7 – Representação rodoviária da concessão da BR-116-324/BA, Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

Por outro lado, a BR-324/BA (Mapas 7 e 8) liga Salvador a Feira de Santana, com um fluxo médio de tráfego de 18 mil veículos por dia, 65% dos quais são carros de passeio. Conforme se vê no Mapa 8, a BR-324/BA tem ligação com as rodovias estaduais BA-526 e BA-528, ambas seguindo um percurso que chega aos terminais portuários, à Base Naval de Aratu, com o Complexo Industrial de Aratu (CIA) - região com a presença de indústria.



Mapa 8 – Localização da ligação da BR-324/BA com rodovias estaduais e terminais portuários

Fonte: ANTT, 2009.

O Programa Federal de Concessão de Rodovias foi implantado entre 1994 e 1997, com início da operação das primeiras concessões em 1996. Atualmente, no Brasil, existem 13 concessões federais que somam 4.083,2 quilômetros (cerca de 8% da malha federal). Concluída a implantação da 2ª Etapa do programa, após o leilão das rodovias da Bahia, a quilometragem

de rodovias concedidas pela União sobe para 4.763,8, ao longo de 14 trechos rodoviários. (ANTT, 2008, p. 1-2).

A BR-116 foi construída, em sua maior parte, entre os anos de 1950 e 1965, constituindo uma rodovia de pista única, enquanto a BR-324 já é uma rodovia de pista dupla. A concessão de ambas as rodovias busca a segurança e o conforto dos cidadãos que por lá trafegam, tornando-as rodovias que promovem o escoamento da produção de forma mais competitiva. Diante do fato de que $\frac{2}{3}$ do pavimento dessas rodovias estão abaixo da qualidade desejável, há a necessidade de, não só, adequá-las à dimensão e ao peso dos caminhões atuais, como também, de restaurar sua sinalização e/ou barreiras de proteção e, realizar reformas e manutenção de suas pontes e viadutos já desgastados pelo uso.

A concessão da BR-116/324 visa à integração dos municípios de Amélia Rodrigues, Candeias, Conceição do Jacuípe, Feira de Santana, Salvador, Santo Amaro, São Sebastião do Passé e Simões Filho, melhorando assim a mobilidade entre eles. A rodovia BR-116 possui cinco pedágios, localizados nos municípios de Santo Estevão – BR-242, Milagres – Brejões, Jequié – Manuel Vitorino, Poções – Planalto e Veredinha – Cândido Sales. Já a rodovia BR- 324 possui dois pedágios situados em Simões Filho – acesso a Candeias e Jacuípe (BA-515), e Amélia Rodrigues.

Os pedágios também serão distintos. Quem quiser viajar de Salvador para Feira de Santana, terá que arcar com R\$ 3,40, sendo R\$ 1,70 em cada trecho médio de 60 km. Para percorrer entre Feira e a fronteira com Minas, serão mais R\$ 11,00 – R\$ 2,20, em cada trecho; nas praças de Santo Estevão, Milagres, Manoel Vitorino, Poções e Veredinha. Para veículos como

ônibus, caminhões e carretas, o valor ainda não está definido. (PITOMBO, 2009).

A concessão da BR-116-324 busca também o desenvolvimento econômico nos estados da Bahia e do Espírito Santo, bem como das indústrias locais e dos produtores agrícolas e de celulose. Facilitará ainda a integração regional, dada a importância da BR-116 para a ligação do transporte rodoviário entre o Nordeste e as regiões Sudeste e Sul do país. Além disto, a obra alavancará o desenvolvimento da área de influência da Região Metropolitana de Salvador (RMS), que detém 70% do PIB do estado.

A concessão busca um modelo de gestão da rodovia através de parcerias: federal, estadual e privada. O ente privado ficaria com os riscos de gestão, e os governos apenas com a fiscalização e o controle; de forma a reduzir os custos de manutenção, e logístico da rodovia para tornar os produtos regionais mais competitivos. Busca também promover a redução dos acidentes, através da melhoria das rodovias, devido à implantação de dispositivos de segurança.

A RodoBahia deve duplicar a BR-116 e a BR-324, de forma a propiciar segurança aos cidadãos. Conforme o edital da ANTT (2008), a BR-116 deve ter a capacidade mínima de 28.000 veículos por dia e a BR- 324, a capacidade de 70.000 veículos por dia.

No que diz respeito à **construção da ponte sobre o rio São Francisco, no trecho da BR-116/BA que vai da divisa PE/BA até Ibó**, a informação do governo federal é a de que esta obra foi concluída e, de que, tinha como previsão um gasto de R\$ 34,9 milhões.

A obra foi realizada pelo consórcio composto por duas empresas paulistas (a Serveng e a SA Paulista de Construções e Comércio), juntamente com uma organização carioca (Christiani-Nielsen).

A construção da ponte e a da estrada de Ibó têm dois objetivos básicos. O primeiro é o de unir as fronteiras da Bahia e de Pernambuco, através dos municípios de Feira de Santana e Belém do São Francisco, respectivamente. O segundo é o de encurtar em 220 km o trajeto entre o Sul e o Sudeste e o Nordeste do país, favorecendo a integração das BR-316, 116 e 428 (Mapa 9).



Mapa 9 – Localização da construção da ponte sobre o rio São Francisco (divisa PE/BA - Ibó), Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

A obra da construção da ponte sobre o rio São Francisco na BR-116/BA (divisa PE/BA - Ibó) ainda estava inacabada quando foi entregue. A partir de janeiro de 2011, a população fez diversas manifestações solicitando a finalização da obra (Fotografia 3). É bom

ressaltar que o empreendimento já estava em andamento há cinco anos (antes do início do PAC). No ano de 2008, a população tinha feito reivindicações, perante os governos federal e municipal, e criou o documento denominado de Termo de Ajuste de Conduta (TAC), o qual não foi cumprido pelo governo. Por este motivo, a população solicitou novamente os instrumentos capazes de proporcionar uma maior segurança na rodovia, tanto para os moradores da área, como para os usuários do trecho.



Fotografia 3 – Manifestação popular pela finalização da ponte sobre o rio São Francisco (divisa PE/BA - Ibó) na BR-116/BA

Fonte: Martins, O., 2011.

A obra foi entregue sem as lombadas, os sonorizadores, a iluminação, a grama do talude da rodovia na área urbana, as sinalizações horizontais, as sinalizações verticais, as passarelas, as indenizações às famílias e sem a desapropriação das moradias ao redor da rodovia, e, a última manifestação pedia a construção de uma segunda via. Afinal, na área adjacente à rodovia e à ponte,

existem diversas escolas públicas e casas que estão a menos de três metros de seu leito, por onde passam, em média, três mil caminhões/dia, ou seja, pode ser considerada uma área urbana.

Até o momento, a obra utilizou o valor de R\$ 21 milhões, restando R\$ 13,5 milhões do que foi planejado. Além disso, a rodovia é conhecida pelos diversos acidentes rodoviários, devido à péssima sinalização, além de diversos assaltos aos motoristas que transitam nesta região, em virtude da proximidade com o Polígono da Maconha.

A área denominada ‘Polígono da Maconha’ é conhecida por fornecer maconha para São Paulo, Rio de Janeiro e outras capitais do Sul e do Sudeste. O sertão de Pernambuco é hoje o maior produtor brasileiro de maconha, mas, a partir de 2009, outra droga tem dominado a região, o *crack* (FERREIRA, 2010).

O Polígono da Maconha é uma área de quase 70.000 quilômetros quadrados, que inclui uma dúzia de cidades no oeste de Pernambuco que são banhadas pelo rio São Francisco e as regiões que fazem divisa com a Bahia, e que compõem a área do trevo do Ibó, a confluência das rodovias BR-316, da BR-116 e da BR-428. Na estrada do trevo de Ibó há uma média de três assaltos por semana. A Fotografia 4 mostra os ônibus sendo escoltados pela polícia ao passarem no Polígono da Maconha no estado Pernambucano e a placa do trevo de Ibó, toda furada por balas, por causa dos constantes conflitos existentes na região.



Fotografia 4 – Condições da segurança na área do Polígono da Maconha

Fonte: Mari e Salgueiro, 1997.

No que se refere à **adequação da rodovia BR-101/NE, no trecho da BA (da divisa SE/BA até Feira de Santana)**, o empreendimento encontra-se em obra e foi previsto um gasto de 24,9 milhões até 2010. Após este ano, a previsão é investir mais R\$ 968,3 milhões.

O Mapa 10 representa a rodovia BR-101/NE, inclusive o trecho da Bahia (divisa SE/BA - Feira de Santana). A rodovia BR-101/NE é importante para a Bahia, pois, por percorrer grande parte do Nordeste do país, interliga os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, além de promover a integração do Norte com o Sul do país.



Mapa 10 – Localização da duplicação e da modernização de trecho da BR-101/NE (divisa SE/BA - Feira de Santana), Bahia, 2009

Fonte: DNIT, 2009.

De acordo com o projeto inicial do PAC, o poder público deveria iniciar a licitação do ente privado até 20 de dezembro de 2009, para que as obras fossem contratadas até 15 de março de 2010 e iniciadas até 15 de abril de 2010. Entretanto, houve atraso e, no final de 2010, ainda se estava iniciando o período de elaboração da licitação.

A obra visa à ligação da divisa de Sergipe com a rodovia estadual BA-084, que dá acesso à cidade de Conceição de Jacuípe através da

BR-324. A obra inclui a restauração da BR-101 e, a construção e o alargamento das suas pontes. O empreendimento pretende melhorar o acesso às rodovias estaduais que ligam a BR-101 aos municípios de Jandaíra, Esplanada, Entre Rios, Alagoinhas e Teodoro Sampaio.

Como a área tem muitos sítios arqueológicos, foi feito um convênio com a Universidade Federal de Pernambuco para registrar e catalogar todo o material existente antes do empreendimento e/ou encontrado durante as obras.

Em relação à adequação da rodovia BR-101/NE, há pequenos trechos da obra que já foram considerados finalizados pelo governo federal, como a parte do cabo de Santo Agostinho em Pernambuco (em azul no Mapa 10) e a ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/BA - Ibó (Mapa 9) - na BR-116. Entretanto, a maior parte das obras está em fase preparatória, em especial nos estados da Bahia, Sergipe e Alagoas (em branco no Mapa 10).

Durante a pesquisa, também foi detectado que o **complexo viário Dois de Julho** recebeu recursos oriundos do PAC e este empreendimento não está incluído na Tabela 3, e sim na Tabela 11 (obras aeroportuárias), divulgada pela Casa Civil da Bahia. Sua finalização ocorreu em 15 de dezembro de 2009. Talvez, esta obra tenha sido planejada e divulgada no PAC como aeroportuária, pois é uma via de ligação para o aeroporto. Entretanto, este estudo a considerou como uma obra da área rodoviária, pois é uma via de ligação para chegar ou sair do aeroporto. O início do empreendimento do complexo viário Dois de Julho ocorreu antes de 2007, mas foi finalizado graças aos recursos oriundos do PAC e, por isso foi considerado como uma das obras concluídas do PAC.

O complexo viário Dois de Julho é composto por quatro viadutos, além de alças e retornos que permitem as conexões entre diversos eixos rodoviários e desobstrui o intenso fluxo de veículos na região.

A obra buscou aumentar a capacidade operacional do sistema viário, oferecendo acesso rápido ao aeroporto de Salvador e teve um investimento total de R\$ 33 milhões e não R\$ 29,5 milhões conforme previsão inicial que consta nas obras aeroportuárias (Tabela 11), havendo um acréscimo de 3,5 milhões.

Hoje, o tráfego do local chega a 100 mil veículos por dia. Esta obra resolveu os problemas de congestionamento do tráfego no acesso ao aeroporto, ao Centro Industrial de Aratu (CIA) e à Linha Verde. Foram abolidos os cruzamentos e as sinaleiras, o que propiciou um fluxo contínuo de tráfego e maior mobilidade urbana. Ela foi considerada, no final do ano de 2010, a maior obra do PAC concluída na Bahia na área de infraestrutura rodoviária. A Fotografia 5 mostra como era a ligação entre Salvador e Lauro de Freitas e como está atualmente, depois da construção do complexo viário.



Fotografia 5 – Ligação Salvador - Lauro de Freitas antes e depois do complexo viário Dois de Julho, Bahia, 2010

Fonte: Elaboração da autora, 2010.

Ferrovias

Das três obras planejadas pelo PAC, no início de 2007, nenhuma foi concluída até o final de 2010. A previsão de investimento total para estas, até o final de 2010, era de R\$ 433,8 milhões (Tabela 7).

Tabela 7 – Identificação e situação das obras de logística (ferroviária) do PAC, Bahia, 2007-2010

ATUAÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA ⁽¹⁾	DATA PREVISTA DE FINALIZAÇÃO	% até 2010	% após 2010
Construção - ferrovias	Contorno ferroviário de Camaçari ⁽²⁾	21,4	118,6	Em obra	30/6/2011	5	3
Estudos e projetos - ferrovia	Contorno ferroviário de São Félix ⁽²⁾	2	0,1	Em execução	-	0	0
Construção - ferrovias	Ferrovia de integração Oeste-Leste - Ilhéus/BA - Barreiras/BA ⁽²⁾	410,4	4.439,60	Em obra	31/7/2013	95	97
Total		433,8	4.558,3				

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

O planejamento dos investimentos do PAC ferroviário favorece, tanto no período anterior como no posterior a 2010, a ferrovia de integração Oeste-Leste (Ilhéus/BA - Barreiras/BA). Esta obra tem um investimento projetado de 95% do total dos recursos entre 2007 e 2010 e de 97% do total do capital após o ano de 2010 (Tabela 5).

O estudo original da ferrovia Oeste-Leste foi proposto pelo PELTBAHIA em 2004 - antes da descoberta da mina em Caetité. Esta ferrovia

[...] permitiria aproveitar fertilizantes, utilizados na produção de grãos no oeste da Bahia, e combustíveis, ambos produzidos em Salvador e no Polo Petroquímico de Camaçari, como carga de retorno. [...] o Brasil sofre nesta questão com o transporte de carga, tanto ferroviário, quanto rodoviário. “Os caminhões e trens têm o que levar a um destino, mas não têm o que trazer de volta” (GUERRA, 2011, p. 2).

No plano do PAC de logística ferroviária, o contorno ferroviário de Camaçari e a integração Oeste ferrovia de integração Oeste-Leste (Ilhéus/BA - Barreiras/BA), possuem possíveis datas para finalização, respectivamente 30 de junho de 2011 e 31 de julho de 2013. Já para o contorno ferroviário de São Félix, não foi detectada uma data de finalização das obras. Todas as três obras planejadas pelo PAC já estavam previstas anteriormente no PELTBAHIA.

O Investimento do PAC baiano no setor ferroviário é importante, pois

[...] o transporte ferroviário apresenta como característica econômica alto custo fixo representado pelo arrendamento da malha e dos terminais – quando eles são operados pelo setor privado, como no Brasil

– e elevado volume de capital imobilizado, com a compra de material rodante. Por outro lado, os custos variáveis – mão de obra, combustível e energia – são relativamente baixos, tornando-o adequado para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado e com grande peso e volume específico. Assim, a escala no transporte ferroviário é fundamental para a diluição dos custos fixos e o aumento da margem de lucro das ferrovias, uma vez que os retornos são crescentes até que se atinja a capacidade máxima de operação. (CAMPOS NETO et al., 2010, p. 10).

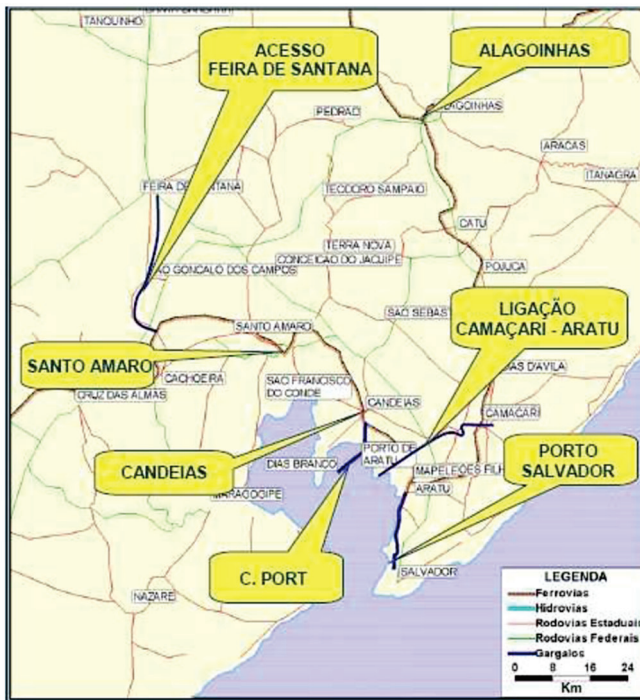
A **construção da ferrovia de Camaçari** busca a retirada da linha férrea do seu centro, desejo antigo da população local, por uma questão de segurança, uma vez que reduz o risco de acidentes com produtos químicos. A ferrovia existente transporta apenas do Polo Petroquímico de Camaçari, uma quantidade de 6,4 mil toneladas de mercadorias diariamente, sendo que, destas, quatro mil toneladas são de produtos tóxicos, ou seja, 62% dos produtos que passam por esta ferrovia, e, conseqüentemente, no centro da cidade de Camaçari, são considerados tóxicos.

A nova ferrovia também reduzirá em 29 quilômetros a distância entre o Polo Industrial e o Porto de Aratu, de maneira que o percurso que hoje é feito em aproximadamente uma hora, passará a ser feito em 19 minutos, diminuindo, portanto, o tempo de permanência de produtos tóxicos dentro do município de Camaçari.

O contorno ferroviário de Camaçari beneficiará ainda os municípios de Simões Filho e Candeias, que estão adjacentes à ferrovia, pois necessitará de trabalhadores para atuarem no empreendimento.

Os principais benefícios da ferrovia de Camaçari são o escoamento da produção do Polo Petroquímico de Camaçari para o Porto de Aratu e a diminuição do tempo de interrupção do sistema

viário e do tráfego urbano por causa das atividades da ferrovia (Mapa 11). Esta ferrovia tem conexão com as ferrovias de Alagoinhas, Feira de Santana, Santo Amaro, Cachoeira-São Félix, Candeias, além da já mencionada conexão com os Portos de Salvador e de Aratu. No Mapa 11, estão assinalados em azul os principais gargalos ferroviários. Estes estão presentes nos trechos Feira de Santana – São Gonçalo dos Campos - Santo Amaro, complexo portuário – Candeias, porto de Salvador - Aratu e porto de Aratu - Camaçari.



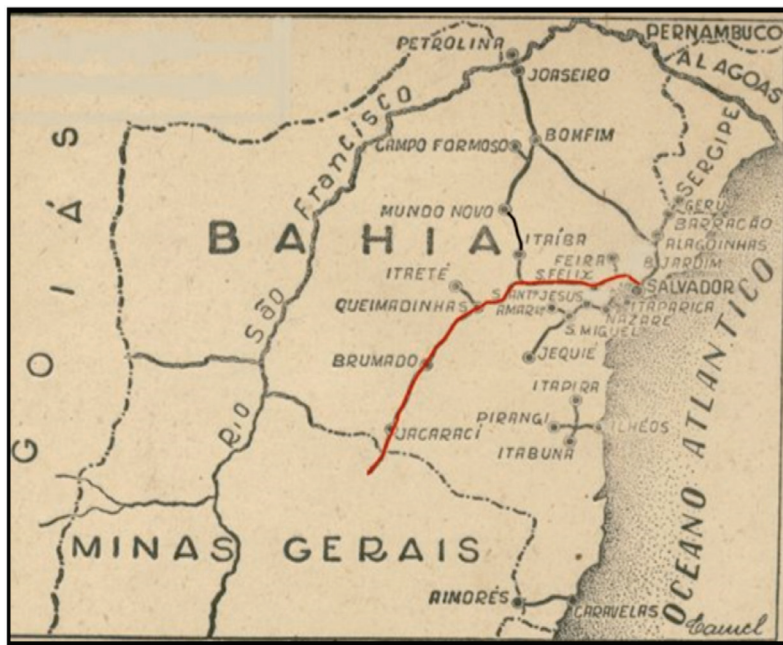
Mapa 11 – Principais interligações logísticas da ferrovia de Camaçari, Bahia, 2010

Fonte: PELTBÁHIA, 2009.

Até o dia 10 de novembro de 2010, o Ibama já havia dado a licença ambiental para a liberação da construção de 20 km do empreendimento, cabendo ao DNIT fazer a análise do parecer do Ibama para adequar a obra às exigências de preservação do ambiente. No dia 22 de novembro de 2010, o governador Jaques Wagner e o ministro dos Transportes autorizaram a construção do contorno ferroviário. Assim, a data de finalização da obra será fixada em até 18 meses a partir da liberação das verbas pelos governos federal e estadual. O investimento é de R\$ 140 milhões, no qual se somaram R\$ 21,4 milhões (planejado entre 2007-2010) com R\$ 118,6 milhões (após o ano de 2010), conforme se vê na Tabela 7.

O **contorno ferroviário de São Félix** teve um planejamento inicial do PAC-1 de 0,1 milhão (Tabela 7). Entretanto, o valor foi revisto para R\$ 110 milhões, de acordo com informações do Plano Plurianual - PPA 2008-2011 formulado pela Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia (BAHIA, 2010e, p. 426). Depois passou a fazer parte das obras do PAC-2, com o valor de R\$ 150 milhões. Com base no que nos foi apresentado, esta obra se constitui agora em uma das metas do PAC-2 e não mais do PAC-1, por não ter sido finalizada durante o período 2007-2010.

A atual ferrovia que liga Cachoeira a São Félix surgiu no século XIX e, em 1939, integrava a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB), ligando a Bahia a Minas Gerais (Mapa 12), fazendo, àquela época, transporte de carga e de passageiro. Atualmente está praticamente desativada e somente realiza transporte de cargas, tendo como principal gargalo a passagem pelo rio Paraguaçu.



Mapa 12 – Percurso da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) no século XIX, Bahia

Fonte: Giesbrecht, 2010.

Em 1940, a ferrovia de São Félix era uma das ferrovias que integravam o trecho da VFFLB (Mapa 13), na extensão do percurso onde as obras do PAC pretendem atuar, e que foi totalmente desativado até a década de 1980. O único trecho que não se ligava a ela, à época, era o da estrada ferroviária de Nazaré (parte sul). A cor vermelha (no Mapa 13) assinala a estrada ferroviária do Centro-Oeste da Bahia, e a estrada ferroviária Central da Bahia, ao sul do Paraguaçu (São Félix - Cachoeira). Esta última busca ser reativada com o PAC-1.



Mapa 13 – A interligação da ferrovia Cachoeira - São Félix com outras ferrovias no século XIX, Bahia

Fonte: Giesbrecht, 2010.

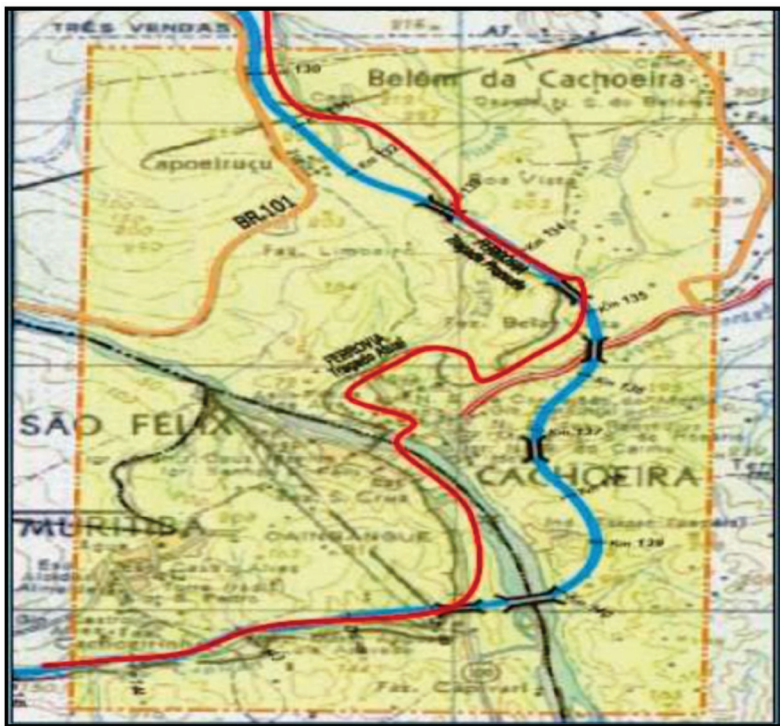
A obra do PAC, para o contorno ferroviário de São Félix visa minorar os problemas causados pelas manobras dos trens que são realizadas em pleno centro da cidade. Tais manobras interrompem o tráfego rodoviário e de pedestres da região, numa frequência de pelo menos dez vezes ao dia. A passagem contínua de seis trens ao dia consome cerca de uma hora. Neste período, não há trânsito de pedestre nem de automóveis, entre as duas cidades. Além disso, a

manobra é feita em pleno centro urbano, próximo a um posto de gasolina, casas comerciais e escolas, constituindo um risco para a população que ali circula, inclusive porque a maioria dos trens transporta cargas inflamáveis (gasolina e óleo diesel) e de minério, e não há qualquer sinalização referente a isso na área onde é feita a manobra ferroviária.

A Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que adquiriu a concessão da malha ferroviária desta região em 1997, cruza o centro de Cachoeira e São Félix pelo menos cinco vezes por dia, carregando produtos inflamáveis como gasolina e óleo diesel. O trecho é considerado um dos mais perigosos em todos os 7.080 km da malha férrea explorada pela FCA. (FCA, 2010).

A ponte D. Pedro II que liga São Félix a Cachoeira encontra-se em estado precário, impedindo que os vagões façam a travessia de uma única vez entre as duas cidades, pois algumas travessias chegam a ter até 45 vagões.

A obra pretende ter nove viadutos ferroviários e quatro rodoviários. Inicia-se na linha ferroviária atual da cidade de Conceição da Feira (próximo à BR-101, outra obra do PAC logístico-rodoviário) e, a partir desse ponto, segue em linha reta até cruzar a BA-026 (Santo Amaro/Cachoeira) e o rio Paraguaçu (ponte D. Pedro II), aproximadamente, 6 km após a ponte. Faz parte do projeto, a construção de uma ponte exclusivamente ferroviária, com 600 metros de extensão, que vai ligar Cachoeira a São Félix, na parte alta, próximo à estação Araújo Lima, em São Félix. Assim, a obra reduzirá o trajeto entre as cidades e melhorará a conexão com a BR-101 (Mapa 14).



Mapa 14 – Localização da ferrovia Cachoeira-São Félix em relação à BR-101, Bahia, 2009

Fonte: PELTBÁHIA, 2009.

O contorno ferroviário de São Félix foi incluído no Projeto Piloto de Investimento (PPI), acertado entre o governo brasileiro e o Fundo Monetário internacional (FMI). A linha será construída pelo governo e operada pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA). Em virtude de o projeto fazer parte do PPI, os recursos terão uma maior garantia, pois não há possibilidade de sofrer contingenciamento por parte do governo federal.

Esta ferrovia (Cachoeira-São Félix) visa, futuramente, integrar a malha que liga o estado de São Paulo (Região Sudeste) com a Região Metropolitana de Salvador, através do uso de trem expresso, para levar os produtos oriundos da produção do Polo Petroquímico de Camaçari e do Complexo Ford. Este último já realiza movimentação de carga automobilística com a cidade de Paulínia.

Já o **contorno da integração de Oeste-Leste (de Ilhéus/ BA a Barreiras/BA)** tem este nome (que alterna com integração Leste-Oeste) porque busca ligar o município de Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO), cortando toda a Bahia no sentido Leste-Oeste. A nova linha férrea interligará o porto Sul, a ser construído na ponta de Tulha (ao norte de Ilhéus) ao Brasil Central, podendo, futuramente, interligar-se com uma rede que chegará ao oceano Pacífico, promovendo uma maior integração dos países da América do Sul. Caso seja concluída, a ferrovia terá uma extensão total de 1.527 km e irá interligar o futuro porto de Ilhéus com a ferrovia Norte-Sul em Figueirópolis, no Tocantins.⁴

O Mapa 15 representa a conexão da ferrovia Oeste-Leste (linha hachurada), com a logística rodoviária e portuária baianas, mostrando os principais trechos para o escoamento da produção dos produtos deste estado. Assim, destacam-se as seguintes rodovias: BA-093, BR-116, BR-101, BR-030, BR-251/415 (liga a Bahia com o porto Sul), BR-122 (liga as cidades de Juazeiro, Seabra e Caetité), BA-001 (Canavieiras, Belmonte, Trancoso, Prado, Caravelas e Nova Viçosa), além dos portos de Salvador e de Aratu.

4 A partir do ano de 2012, devido a problemas com questões ambientais, o projeto do Porto Sul foi realocado para ser construído “no litoral norte de Ilhéus, entre as localidades de Aritaguá e Sambaituba. O sítio de Aritaguá está localizado próximo à margem esquerda do Rio Almada, a oeste da BA-001 (Rodovia Ilhéus/Itacaré), com a localidade da Ponta da Tulha ao norte e o Porto do Malhado ao sul”. (PORTO SUL, 2012).

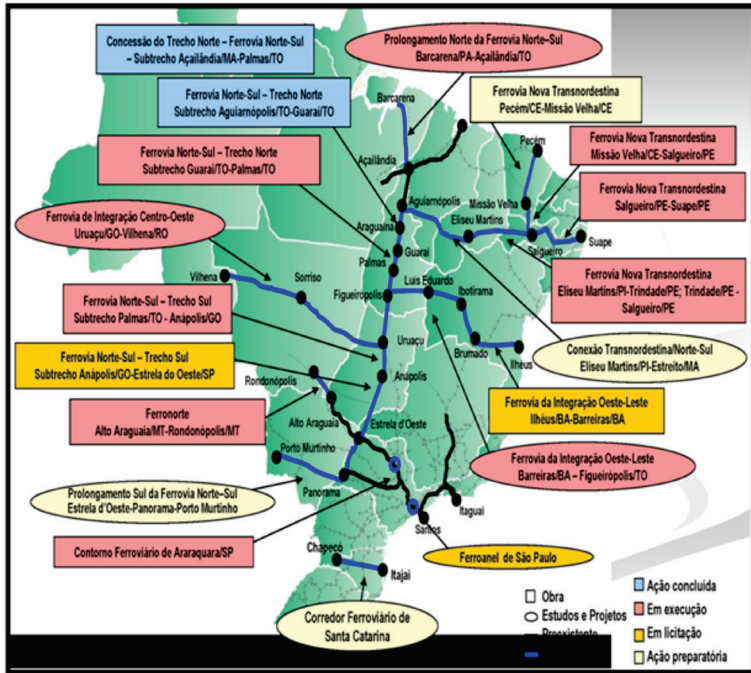


Mapa 15 – Localização da ferrovia Oeste-Leste e sua ligação com as principais rodovias de escoamento da produção, Bahia, 2010

Fonte: Bahia, 2011.

A ferrovia de Integração Oeste-Leste (Ilhéus/BA - Barreiras/BA) não constitui um projeto novo: foi idealizada desde a década de 1950 e já aparecia no PELTBÁHIA. Até o final de 2010, as obras dos trechos Ilhéus - Caetité, de 537 km, e Caetité - Barreiras, com 45 km, estavam em fase de licitação, com previsão para começar no início de 2011. O trecho Barreiras - Figuerópolis /TO (505 km), encontra-se em ação preparatória.

O Mapa 16 mostra a importância nacional desta obra, pois representa a interligação da ferrovia Leste-Oeste com as outras obras do PAC de logística ferroviária em nível nacional. O contorno ferroviário de Camaçari e o contorno ferroviário do município de São Félix visam integrar as regiões Oeste e Leste, através dos municípios de Ilhéus e de Barreiras.



A Ferrovia de Integração Oeste – Leste dinamizará o escoamento da produção do Estado da Bahia e

servirá de ligação com outros polos do país, por intermédio da Ferrovia Norte – Sul. Sua estrutura comporá um corredor de transporte que otimizará a operação do Porto de Ponta da Tulha, em Ilhéus (BA) e ainda abrirá nova alternativa de logística para portos no Norte do país atendidos pela Norte – Sul e EFC. A princípio, os principais produtos a serem transportados serão soja, farelo de soja e milho, além de fertilizantes, combustíveis e minério de ferro. Contudo a construção dessa ferrovia propiciará o aumento da competitividade dos produtos do agronegócio e a possibilidade de implantação de novos polos agroindustriais e de exploração de minérios, aproveitando sua conexão com a malha ferroviária nacional (CAMPOS NETO et al., 2010, p. 31).

Para que se compreenda melhor como se encontrava a obra da ferrovia Oeste-Leste, é preciso explicar que, em agosto de 2010, houve um processo licitatório, no qual havia 12 consórcios concorrendo à concessão da ferrovia. Destes, as empresas Queiroz Galvão, OAS, Andrade Gutierrez, Barbosa Mello, Camargo Correa, Serveng e Mendes Jr. estavam incluídas, em pelo menos quatro dos lotes apresentados na licitação, contemplando todos os 12 lotes presentes no processo licitatório. Neste projeto, o valor de investimento total para a construção foi revisto de R\$ 4.850 milhões, para R\$7,25 bilhões (VALEC, 2011).

A empresa estatal Valec (VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, vinculada ao Ministério dos Transportes) recebeu as propostas das 12 consorciadas, interessadas na concessão, da ferrovia Oeste-Leste em relação ao trecho Ilhéus - Caetitê. A execução da obra foi dividida em duas etapas. A primeira é subdividida em dois trechos: o primeiro vai de Ilhéus (BA) até Caetitê (BA). O segundo se inicia depois de Caetitê (BA), passando por Barreiras até São Desidério (BA) até chegar em Figueirópolis (TO).

Na primeira etapa, o primeiro trecho tem 537 km e deve ser finalizado em julho de 2012. O segundo trecho possui 485 km e deve ser finalizado em julho de 2013. Ambos os trechos já foram licitados, e o Ibama já deu a concessão ambiental em relação ao projeto apresentado pelas consorciadas até o final do ano de 2010. Assim, as obras começaram no início de 2011. Entretanto, a segunda etapa, que possui 505 km, ainda não tem prazo para ser finalizada.

O lote cinco foi o vencedor e estava composto pelas empresas: SPA/Delta/Vonvap, Galvão/OAS, Torc/Ivai/Cavan, Andrade Gutierrez/Barbosa Mello/Serveng. Estas empresas dividiram a execução da obra em subtrecho (Ilhéus - Catité), e cada percurso com valor financeiro diferenciado (Tabela 8). Conforme o edital trata-se de um único trecho que foi subdividido pelas empresas do consórcio para a realização da construção.

O valor financeiro (Tabela 8) foi diferenciado entre as consorciadas, e não há uma proporcionalidade entre o valor financeiro e a extensão da obra executada. O consórcio SPA/Delta/Vonvap receberá um valor de R\$ 574,5 milhões para a construção de 124,99 km de ferrovia. O consórcio Galvão/OAS receberá R\$650,4 milhões para a construção de 117,9 km de ferrovia. Assim, o último consórcio construirá 7,09 km a menos que o anterior, mas receberá R\$75,9 milhões a mais. Talvez isso ocorra em virtude das peculiaridades topográficas do terreno. Entretanto, o edital não esclarece os motivos que levaram às diferenças de investimento nas obras.

A Tabela 8 mostra também que as empresas OAS, Queiroz Galvão, Andrade Gutierrez, Barbosa Mello, Camargo Correa e Serveng venceram a concorrência da ferrovia Oeste-Leste no trecho Ilhéus - Caetité. Elas estavam presentes praticamente em todos os lotes apresentados na proposta de licitação desta ferrovia. Além disso, sempre colaboraram nas campanhas governamentais em nível federal, estadual e municipal. Todas as concessionárias vencedoras do lote cinco pretendem gastar no trecho Ilhéus-Caetité da ferrovia Oeste-Leste um total de R\$ 2.367,90 milhões.

Tabela 8 – Divisão da extensão e do custo do trecho Ilhéus - Caetité (ferrovia Oeste-Leste), Bahia, 2010

N. DO LOTE	LOCALIZAÇÃO DO LOTE	EXTENSÃO (em km)	CUSTO DE CONSTRUÇÃO (R\$ milhões)	CONSTRUTORA
1	entre o rio das Fêmeas e a estrada vicinal de acesso à BR-135	124,99	574,5	Consórcio SPA/Delta/Vonvap
2	entre o riacho Jacaré e o rio da Preguiça	117,9	650,4	Consórcio Galvão/OAS
3	do fim da ponte sobre o rio São Francisco até o riacho da Barroca	115,36	403,2	Consórcio Torc/Ivai/Cavan
4	riacho da Barroca até o rio de Contas	178,28	739,8	Consórcio Andrade Gutierrez/ Barbosa Mello/Serveng
Total		536,53	2.367,9	

Fonte: Valec, 2011, adaptado pela autora.

De acordo com o planejamento da Valec, a ferrovia terá como principais produtos (Tabela 9): o minério de ferro, seguido da soja, álcool, o milho, farelo e algodão. O potencial da ferrovia aumentará 522% na comparação entre 2011 a 2012, chegando em 2045 com o aumento de 1375% em relação ao ano de 2011.

Tabela 9 – Previsão da quantidade de produtos transportados pela ferrovia de Integração Oeste-Leste (Ilhéus/BA - Barreiras/BA), Bahia, 2011-2045

DEMANDA PREVISTA EM TONELADAS (10³) POR ANO						
Mercadoria	2011	2012	2018	2025	2035	2045
Soja		1.979	3.500	5.490	6.370	7.036
Farelo		682	896	1.140	1.323	1.462
Milho		471	900	1.409	1.636	1.807
Álcool		132	913	3.104	3.602	3.979
Açúcar		0	371	656	761	841
Algodão		72	81	110	127	141
Minério de Ferro	5.000	22.500	45.000	45.000	47.295	52.244
Demais Produtos		277	532	962	1.117	1.233
Total	5.000	26.113	52.193	57.871	62.231	68.743
Aumento em relação ao ano de 2011(%)	100	522	1.044	1.157	1.245	1.375

Fonte: Valec, 2011.

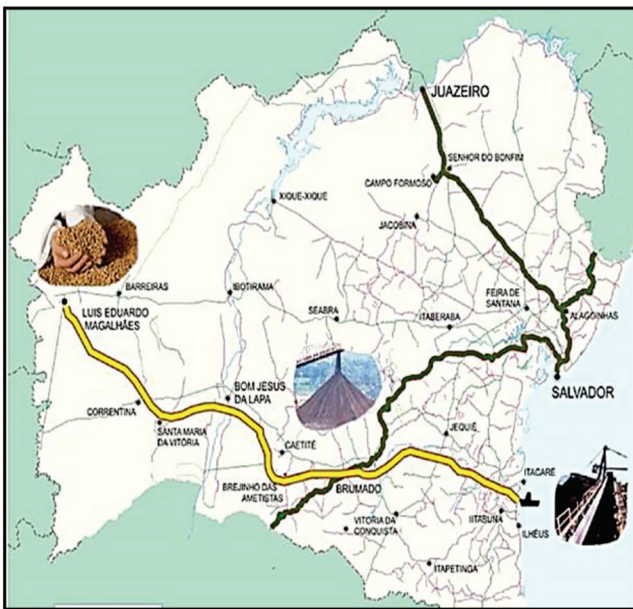
Na Bahia, a ferrovia de Integração Oeste-Leste terá uma influência de aproximadamente 1.100 km e contemplará 49 municípios: Barreiras, Correntina, Jaborandi, Luís Eduardo Magalhães, São Desidério, Bom Jesus da Lapa, Carinhanha, Coribe, Guanambi, Malhada, Palmas de Monte Alto, Riacho de Santana, Santa Maria da Vitória, Santana, São Félix do Coribe, Serra do Ramalho, Aracatu, Brumado, Caetité, Dom Basílio, Ibiassucê, Ituaçu, Lagoa Real, Livramento de Nossa Senhora, Pindaí, Rio do Antônio, Barra da Estiva, Contendas do Sincorá, Iramaia, Jequié, Manoel Vitorino, Maracás, Mirante, Tanhaçu, Aiquara, Aurelino Leal, Barra do Rocha, Gongogi, Ibirapitanga, Ilhéus, Ipiaú, Itabuna, Itacaré, Itagi, Itagiba, Jitaúna, Ubaitaba, Ubatã e Uruçuca. Assim, trará redução dos custos do transporte relativos à matéria-prima e/ou qualquer tipo de mercadoria transportada, melhorará a competitividade de produtos relacionados à área agropecuária e, também, poderá permitir a implantação futura de novos polos agroindustriais e de exploração de minérios através da conexão com a malha ferroviária nacional.

A ferrovia poderá dinamizar as economias locais, propiciando o surgimento de novos empreendimentos na região, a geração de empregos e a promoção do desenvolvimento agrícola do oeste da Bahia através do escoamento da produção do oeste, do sudoeste e do sul deste estado, que é constituída por grãos, minérios e biocombustíveis e, também, proporcionará a importação de produtos como fertilizantes e derivados do petróleo.

A Ferrovia Bahia-Oeste vai ligar o Estado de um extremo a outro, do litoral ao centro-oeste brasileiro, servindo de alternativa para o escoamento da produção graneleira do Oeste baiano e também de frutas vindas de Juazeiro pelo rio São Francisco. A implantação da ferrovia também será importante para escoar a produção de minérios de Caetité pelos portos baianos e integrar regiões. (BAHIA, 2010e, p. 425).

A ferrovia Oeste-Leste, no território da Bahia, visa também, integrar o Programa dos Corredores Rodoviários (PCR) através da BR-242 (Salvador - Barreiras), cuja execução proporcionará maior dinamismo comercial em cidades como Bom Jesus da Lapa, Ibotirama, Seabra e Barreiras.

O Mapa 17 mostra, em amarelo, o traçado da ferrovia Oeste-Leste na Bahia: ela se inicia no Terminal de Soja em Ilhéus (Bahia) e vai até a cidade de Luís Eduardo Magalhães (uma das grandes produtoras de soja). Ela também passa pelas BR-101,116 e 135 (obras do PAC). No meio do percurso desta ferrovia, nas adjacências da cidade de Caetité, há uma grande produção de minério, que será escoado por ela e que corresponderá ao seu produto principal.



Mapa 17 – Traçado da ferrovia Oeste-Leste, Bahia, 2010

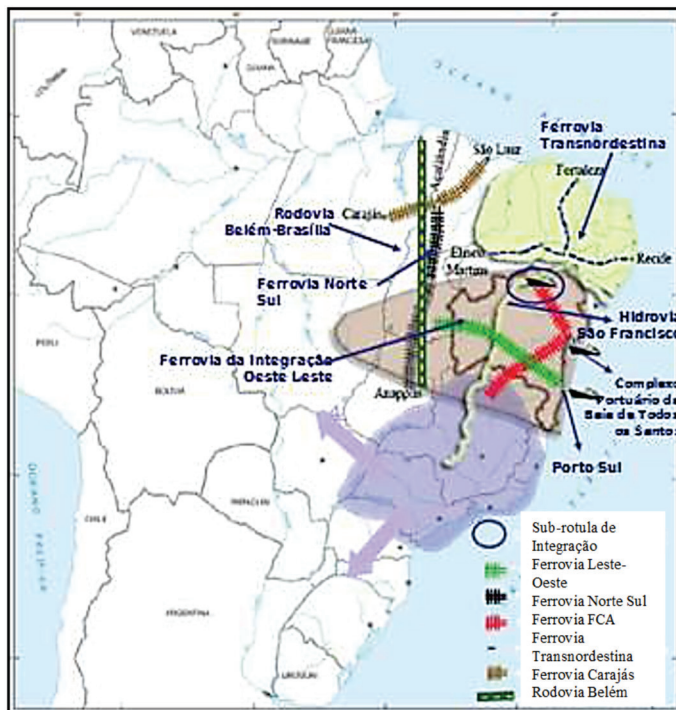
Fonte: Seinfra, 2010.

A jazida do município de Caetité foi descoberta pelo geólogo baiano João Cavalcanti. Ela produz 32 milhões de toneladas por ano de minério bruto, e será explorada pelo período máximo de 20 anos. A mina, inicialmente, foi explorada pelo seu descobridor, depois pela empresa Bahia Mineradora (Bamin) que, no final de 2005, concedeu os direitos de exploração à empresa Zamin Ferrous, do investidor indiano Pramod Agarwal. Em 2007, o investidor indiano esteve na Bahia e assinou, junto ao governo baiano, os projetos do porto Sul e da ferrovia de integração Leste-Oeste, além do projeto da Pedra de Ferro, que buscavam contemplar as estratégias da Bamin.

O projeto Pedra de Ferro compreende, em Caetité, a mina a céu aberto propriamente dita, um sistema de captação de grande volume de água, intensamente utilizada nos processos de mineração, e uma usina de concentração do minério. Na Ponta da Tulha, a 20 quilômetros ao norte de Ilhéus e a 530 km de Caetité, deverá ficar o terminal privativo da Bamin, construído em mar aberto a 2,3 quilômetros da costa, ligado por uma ponte ao retroporto situado em plena Mata Atlântica, uma área para estocagem, lavagem do minério e as outras operações industriais, além de um pátio ferroviário. A mina e o porto serão unidos pelo trecho final da ferrovia Oeste-Leste, do qual o empreendimento indiano-cazaque ocupará entre 75% e 85% da capacidade de transporte. Haverá também, para um e outro sítio, a necessidade de construir linhas de transmissão próprias, dado o alto nível de consumo de energia necessário tanto para a operação de extração do minério quanto na portuária. O projeto consumirá US\$ 2,5 bilhões em obras e equipamentos e o primeiro embarque deve acontecer em 2012. (FUNDAÇÃO VANZOLINI, 2010, p. 13).

Para que haja o primeiro embarque, é necessário autorização da licença ambiental. A atividade de mineração consumirá grande quantidade de água que virá do rio São Francisco, de acordo com a Agência Nacional de Águas (ANA). A Bamin pode retirar até 1.298 m³ por segundos, estabelecidos através de concessão.

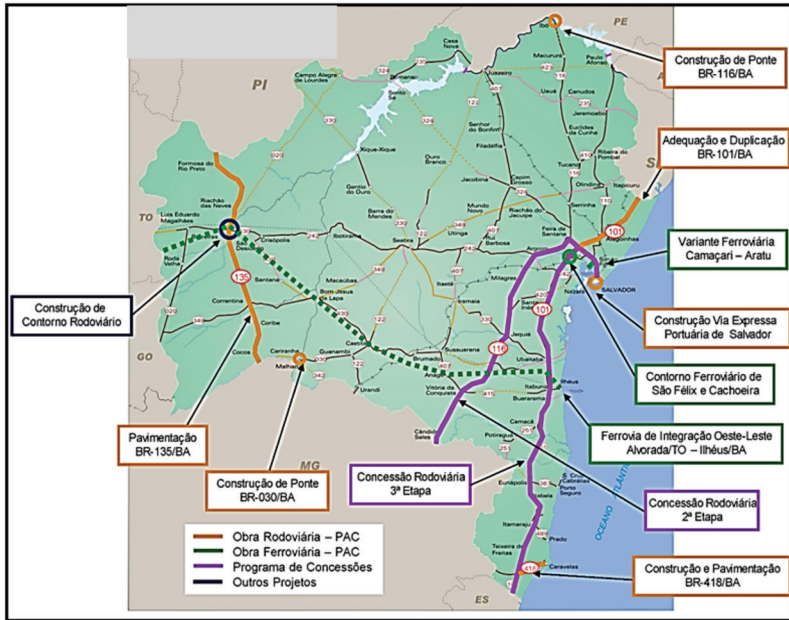
O Mapa 18 ilustra a importância da ferrovia Oeste-Leste para a Bahia e para o Brasil: mostra que a ferrovia da Integração Oeste-Leste (traçado na cor verde) se integra com a FCA (traçado em vermelho) e se aproxima da rodovia Belém-Brasília (traçado simples na cor preta) e da ferrovia Norte-Sul (traçado hachurado na cor preta). Também se liga com a hidrovia do rio São Francisco, com o complexo portuário da baía de Todos os Santos e com o complexo Sul. O mapa destaca através de seus contornos, as áreas que aparecem no planejamento de desenvolvimento econômico logístico brasileiro através do eixo Norte-Leste (demarcadas na cor verde); do eixo de Integração (delimitado com a cor marrom), onde a Bahia é o estado responsável pela integração do PAC e do eixo Sul-Leste (delineada com a cor roxa).



Mapa 18 – Localização dos eixos de desenvolvimento econômico logístico, Brasil, 2010

Fonte: Bahia, 2011.

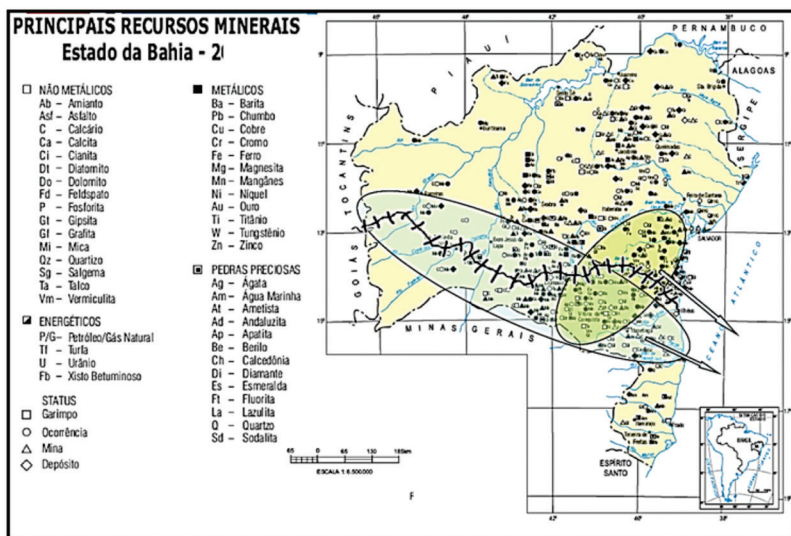
Já o Mapa 19 representa a integração das obras do PAC em relação ao eixo rodoviário e ferroviário na Bahia. Através dele, é possível visualizar a integração entre o transporte ferroviário e rodoviário no território baiano, tanto em relação aos empreendimentos do PAC como de outras obras do governo federal. No caso da BR-101, a primeira etapa e a segunda etapa serão realizadas entre os anos de 2007-2010, a terceira etapa está contemplada no PAC-2.



Mapa 19 – Integração dos eixos ferroviário e rodoviário através das obras do PAC, Bahia, 2009

Fonte: Passos, 2009.

Além disso, a obra tem proximidade com os principais recursos minerais do estado da Bahia, sejam estes não metálicos, metálicos, energéticos ou pedras preciosas (Mapa 20).



Mapa 20 – Principais recursos baianos e a ferrovia Oeste-Leste, Bahia, 2010

Fontes: Bahia, 2011; SEI, 2011.

Portos

No planejamento do PAC em nível nacional, somente constava, na escala da Bahia a drenagem e o derrocamento do porto de Aratu, com o investimento de R\$ 54,8 milhões. Entretanto, houve um replanejamento e a Bahia foi contemplada com mais duas obras: a drenagem e derrocamento do porto de Salvador, no valor de R\$ 58,7 milhões e, o financiamento para a construção de duas embarcações no valor de R\$ 16,6 milhões. Os três projetos (Tabela 10) já foram concluídos ao final do ano de 2010.

No projeto do Fundo da Marinha Mercante os recursos foram liberados, antecipadamente, para as empresas que ganharam a licitação. O governo considera este com o *status* de concluído, visto que já houve a liberação da verba pelo governo federal, apesar da obra ainda não ter sido finalizada.

Tabela 10 - Identificação e situação das obras de logística (portuária) do PAC, Bahia, 2007-2010

TIPO	AÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO após 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA
Marinha Mercante	Fundo da Marinha Mercante	Financiamento para construção de 2 embarcações	16,6	-	Concluído
Porto	Dragagem e derrocamento	Porto de Aratu - dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário	54,8	-	Concluído
Porto	Dragagem e derrocamento	Porto de Salvador - dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário	58,7	-	Concluído
Total			130,1		

Fonte: Balanço..., 2010.

A **construção de estaleiro na Bahia** visa contemplar, especialmente, os 28 projetos de sondas da Petrobras existentes em todo o território brasileiro. Os projetos serão geridos por entes privados que ganharam a licitação. Diferentemente do período entre 1970 e 1980, a construção dos atuais estaleiros busca maior sustentabilidade, pois as produções serão feitas com base na demanda de longo prazo.

Este estaleiro está sendo construído por três empresas consorciadas: Odebrecht, OAS e à UTC na foz do rio Paraguaçu. O estaleiro é denominado **São Roque** e fica no município de Maragogipe no Recôncavo baiano. A Odebrecht é responsável por 50% do projeto e, cada uma, das outras duas empresas, por 25%. Estas empresas privadas ganharam a licitação no ano de 2008 e, logo depois, apresentaram o projeto do Estaleiro São Roque que foi analisado pelo Ibama no ano de 2009. Houve também, neste ano, uma audiência pública com a população para que, esta, tomasse conhecimento e participasse dos possíveis benefícios da construção do estaleiro para a área, principalmente em relação à empregabilidade, tema principal da audiência.

De acordo com as empresas formadoras do consórcio, o estaleiro contribuirá para alavancar o desenvolvimento regional, gerando milhares de empregos diretos - a estimativa é de pelo menos 4.000 - na área adjacente ao rio Paraguaçu, nos municípios de Maragogipe, Nazaré das Farinhas, Itaparica, Saubara, Cachoeira, São Félix e Salinas de Margarida. O principal papel desse estaleiro é o de construir, para a Petrobras, as plataformas P-59 e P-60, com o objetivo de renovar a frota desta empresa. As empresas que ganharam o consórcio não escolheram o local para construir o estaleiro: escolheram-no os governos federal e estadual, com o objetivo de reativar um antigo estaleiro que estava desativado na região, estimulando, desta forma, o renascimento deste esquecido

polo da indústria naval no país. De acordo com a pesquisa, este polo se tornará, depois de pronto, o segundo maior polo da indústria naval no país, perdendo apenas para o do Amazonas.

A unidade terá capacidade de processar 60 mil toneladas de aço por ano e a previsão é de que as obras sejam executadas em 24 meses. Seis meses antes do término do empreendimento, porém, o estaleiro começaria a processar aço. A exemplo do que ocorreu no Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Suape, o desafio desta unidade, caso o consórcio ganhe a encomenda da Petrobras, será erguer suas instalações ao mesmo tempo em que constrói os navios sonda. (CINTRA, 2010).

As três consorciadas do estaleiro terão a capacidade de montar uma terceira plataforma, caso a Petrobras necessite, conforme a sua demanda de mercado. Este item já está presente no contrato realizado entre o grupo consorciado e a Petrobras, através da licitação que foi realizada no ano de 2008.

A área de aproximadamente 150 hectares do estaleiro de São Roque será utilizada também como área de transbordo de cargas e equipamentos, local de heliponto, local de armazenagem, tanto a céu aberto como para guardar óleo, almozarifados, estações de energia e vias de acesso para grandes veículos.

A localização do estaleiro (próximo à baía de Todos os Santos) é estratégica para as ações da Petrobras no Nordeste.

Na Bahia, a companhia pretende aplicar recursos em perfuração de poços, desenvolvimento da produção e implantação de instalações de produção nas Bacias Recôncavo, Tucano e Bahia Sul. Além disso, as operações do Campo de Manati devem ser ampliadas. (CINTRA, 2010).

Por se tratar de um contrato com grande retorno financeiro, as atuais consorciadas estão montando, em local próximo ao estaleiro, uma unidade própria (em um terreno de 160 hectares), para continuar atuando na área de construção naval. Afinal, o governo federal, através da Petrobras, pretende lançar entre 2011 e 2012, um novo processo licitatório bilionário para a construção de um conjunto de sondas de perfuração de poços de petróleo e, as atuais parceiras pretendem se candidatar.

Os ganhadores da futura licitação terão que apresentar uma proposta de construção de navios de sonda para a Petrobras e de um novo estaleiro, que vai situar-se próximo à foz do rio Paraguaçu, também no município de Maragogipe, ou seja, os governos federal e estadual já estipularam e regularam o processo da próxima construção.

Inicialmente, o projeto do PAC foi orçado em 16,6 milhões (Tabela 10) para a construção do estaleiro. Entretanto, até o final de 2010, o projeto já utilizou, aproximadamente, R\$ 2 bilhões, dos quais R\$ 1,7 bilhão provém do Fundo da Marinha Mercante (FMM). É bom esclarecer que todo o dinheiro investido pelas empresas privadas (parceiras) será devolvido pela Petrobras no final do empreendimento.

Outro aspecto constatado, durante a pesquisa, foi que o estaleiro não poderia ter sido construído na área definida pelos governos federal e estadual, pois estava dentro de uma reserva ambiental. Todavia, o governo da Bahia entrou com um pedido no Congresso Nacional, que reverteu à lei através da Medida Provisória nº 462 (BRASIL, 2009b), para retirar o canteiro de São Roque e a área onde estaria o estaleiro Enseada do Paraguaçu da condição de reserva ambiental. Realizou-se, então, uma revisão do perímetro

da área ambiental que resultou na inclusão de outras áreas no seu âmbito. Graças a essa medida, as obras do estaleiro foram aprovadas pelo Ibama no dia 28 de outubro de 2010, conforme o projeto apresentado pelas consorciadas.

A Medida Provisória nº 462 também fez com que a União pudesse aumentar seu investimento no Fundo de Garantia para Construção Naval (FGCN) de R\$ 1 bilhão para R\$ 5 bilhões. Assim, o risco do negócio por parte do ente privado diminuiu, pois o governo federal passa a cobrir 50% do valor das construções das embarcações, além de ser responsável em cobrir 10% dos riscos. De acordo com os órgãos federais, é necessário que o ente público assegure essa cobertura para contemplar, futuramente, as demandas do pré-sal, mas vai de encontro à Lei de Parceria Público-Privada (BRASIL, 2004b), que determina que os riscos maiores devam ser do ente privado.

A ampliação e o aumento da profundidade do porto de Salvador (situada anteriormente entre 8 e 12 metros, passou para 15 metros) de maneira a capacitá-lo para receber navios maiores e para melhorar sua capacidade e suas condições de operação e de movimentação de cargas e de passageiros, tornando-o mais competitivo. A obra, além disso, vai integrá-lo à via expressa (obra do PAC que consta da logística rodoviária).

O porto de Salvador era chamado Porto do Brasil durante o período colonial, em virtude de sua grande importância econômica para a Bahia e para o Brasil (período mercantilista). Os principais produtos transportados através deste porto eram o açúcar, o pau-brasil, o algodão, o fumo, o couro e a aguardente. Atualmente, o porto de Salvador não é o principal porto do país, perdeu sua competitividade durante os séculos, por falta de investimento.

A obra do PAC no porto de Salvador ampliou o terminal de contêineres no final de outubro de 2010. Ao se comparar a quantidade de contêineres no primeiro bimestre de 2011 (posterior à ampliação) em relação ao mesmo período de 2010 (quando ainda não havia ocorrido à ampliação), verifica-se que houve um aumento de 35% no aumento de contêineres movimentados. Os principais produtos movimentados nos contêineres do porto de Salvador são celulose, petroquímicos, químicos, cobre, frutas, trigo, produtos siderúrgicos e alimentos.

A obra contempla a ampliação do quebra-mar norte em 405 metros e contará também com a execução de dois berços de atracação, num total de 544 metros de cais de acostagem. O objetivo é proporcionar estrutura e modernidade tecnológica para a expansão do comércio marítimo no estado. O projeto do Porto de Salvador integra-se à construção do Polo Naval e do Porto Sul, transformando o atual cenário baiano. (SOUZA; ANDRADE, 2010).

No começo do ano de 2011, o Porto de Salvador precisava ainda adquirir novos equipamentos, ampliar o armazém e construir um terminal de passageiros, capaz de interligar o porto com a cidade através dos armazéns 1 e 2. A área do armazém possui 73.443,65 m² e, com a expansão e a reestruturação, passará para 117.914,97 m², aumentando o espaço destinado aos contêineres para preservação e conservação das mercadorias que lá chegam (Mapa 21 – setor hachurado em verde).



Mapa 21 – Local da construção do novo armazém do porto de Salvador, Bahia, 2010

Fonte: Bahia, 2011.

O PAC-2 planeja investimentos de R\$ 36 milhões para os empreendimentos de adaptação do armazém, para o terminal de embarque e de desembarque de passageiros, com o objetivo de melhorar as condições da cidade para receber os cruzeiros marítimos que chegarão durante a Copa de 2014. Esta obra envolverá a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), o Ministério do Esporte, o Governo do Estado, Prefeitura Municipal de Salvador e a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). O edital para esta obra está previsto para o mês de maio de 2011 e sua finalização, para 13 de maio de 2013, data em que o porto de Salvador completará 100 anos, e, também, é anterior ao período da Copa das Confederações. A iniciativa privada assumirá os espaços do terminal destinados ao lazer e à cultura (receptivo turístico) com investimentos no valor de R\$ 30 milhões. Todo o projeto visa à preservação da arquitetura original da primeira década do século passado (Fotografia 6).



Fotografia 6 – Planejamento e perspectiva do PAC em relação ao porto de Salvador, Bahia, 2010

Fonte: CODEBA, 2011b.

O empreendimento ocupará uma área de 7.350 m², mais 6.798 m² de faixa de cais, transformando o Armazém I em grande espaço de lazer com *mix* variado de uso. Foram projetadas áreas comerciais para a instalação de lojas, restaurantes e bares, áreas de lazer inerentes às atividades turísticas, que atenderão a demanda da população de Salvador e dos visitantes. Já no Armazém II será instalado o terminal de passageiros da Estação Marítima, com equipamentos que permitirão o embarque e desembarque de navios de turismo, atendendo às necessidades de qualidade e segurança de operações exigidas nos portos que originam e terminam seus roteiros de viagem. (CODEBA, 2011b).

O aumento do comprimento dos molhes do porto e a ampliação do quebra-mar para abrigo do segundo terminal de contêineres também estão previstos no planejamento do PAC-2, divulgado no início de 2011, e já estavam incluídos no PELTBAHIA (parte amarela da Fotografia 6).

O Instituto de Logística e *Supply Chain* (ILOS, 2011) colocou o porto de Salvador em penúltimo lugar (acima apenas do porto de Aratu, último colocado), em pesquisa realizada junto a 187 grandes empresas brasileiras que se manifestaram a respeito das principais dificuldades e gargalos encontrados nos portos brasileiros no que se refere à infraestrutura, ao desempenho da operação, à gestão portuária e aos custos.

Na referida pesquisa, os portos de Salvador e de Aratu obtiveram, respectivamente, as notas 5,4 e 4,5 (Gráfico 4), ficando na categoria 'deficiente'. Especificamente em relação ao porto de Salvador, os problemas apontados foram a dificuldade do acesso rodoviário, a infraestrutura de armazenagem e as tarifas praticadas pelo porto, pois 55% dos entrevistados acreditam que os custos operacionais, no porto de Salvador, são muito altos. Isso faz com que cerca de 35% dos produtos baianos, transportados em contêineres, sigam para outros portos brasileiros e destes para seus diferentes destinos. Além disso, o porto de Salvador somente busca exportar produtos para a Europa e América do Norte, não se interessando pelo mercado chinês. Isso traz um custo anual para os empresários baianos de R\$ 150 milhões, enquanto o governo baiano perde R\$ 300 milhões. Por isso, os projetos e as obras do PAC visam à melhoria dessas limitações do porto soteropolitano.

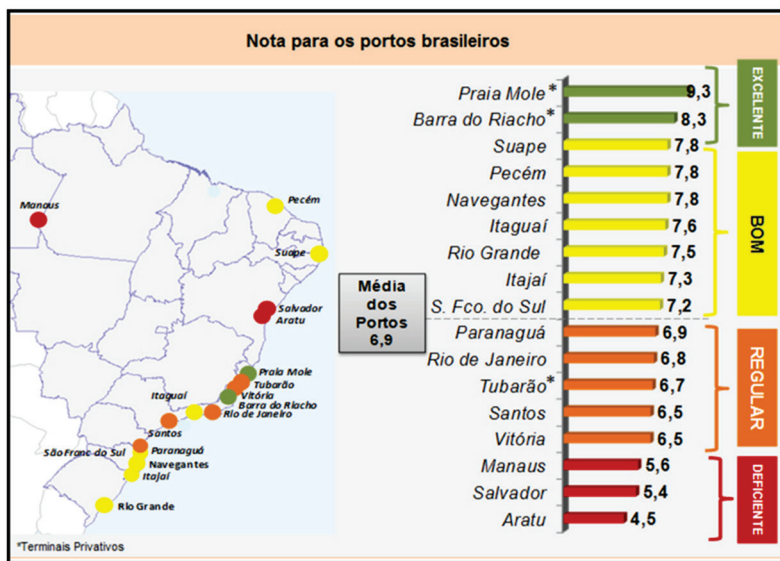


Gráfico 4 – Notas atribuídas por empresários aos portos brasileiros, Brasil, 2010

Fonte: ILOS, 2011.

O **Porto de Aratu** está localizado na baía de Todos os Santos, próximo à entrada do canal de Cotegipe, em frente à costa leste da ilha de Maré. Seu acesso rodoviário se faz através da rodovia federal BR-324, que tem interligação com as BR-101, 110 e 116. Além disso, chega-se lá através da ferrovia Centro Atlântico S/A. O porto foi construído na década de 1970, com o objetivo de proporcionar suporte portuário para o Centro Industrial de Aratu (CIA).

Atualmente, o porto de Aratu possui quatro terminais (Mapa 22): o Terminal de Granéis Sólidos (TGS), o Terminal de Produtos Gasosos (TPG), o Terminal de Granéis Líquidos (TGL) e os terminais privativos de cimento.



Mapa 22 – Localização dos terminais do porto de Aratu e da área de ampliação, Brasil, 2010

Fonte: Bahia, 2011.

O TGS é responsável pela importação e pela exportação de mercadorias. Os principais produtos para importação são: o cobre, alumina, carvão, enxofre, fertilizantes, manganês e rocha fosfática. Já os principais produtos para exportação são a magnesita e a ureia.

O TPG trabalha, principalmente, com os seguintes produtos: amônia, butadieno, propeno, e nafta para a Copene.

O TGL manuseia os seguintes produtos para os navios: soda cáustica, dicloreto, MEG, estireno, MTBE, benzeno.

Os terminais privativos pertencem a Usina Siderúrgica da Bahia S.A. (Usiba) e a Aratu, a primeira é da área siderúrgica, e a segunda atua com cimento.

O Terminal da Ford é denominado de Terminal Miguel de Oliveira⁵. Está localizado na margem esquerda no sentido de quem entra no canal de Cotegipe, no município de Candeias/BA, mais precisamente na localidade denominada ‘Ponta da Laje’, interior da baía de Aratu, entre o porto de Aratu e o terminal da Dow Química. Ele é o primeiro e único porto privado desta empresa automobilística, e foi construído pelo governo do estado.

O terminal da Ford será responsável por escoar a produção da Ford, localizada em Camaçari, e de importar veículos desta marca para os mercados brasileiro e estrangeiro. Atualmente, a Ford utiliza o porto de Salvador para escoar sua produção, localizado a 50 km da indústria. Com o novo terminal, não haverá necessidade de passar com caminhões cegonhas pelo centro de Salvador, além de diminuir a distância e o tempo de transporte entre a fábrica e o embarque. O trânsito de carretas será feito através do Canal de Tráfego, via expressa (uma das obras de logística rodoviária do PAC) que liga a zona portuária da baía de Aratu ao Polo Industrial de Camaçari, em um percurso de 35 km.

Com o novo terminal, não haverá mais a limitação de espaço encontrada no Porto de Salvador para embarque e desembarque de carros. O estacionamento de veículos chegava a ocupar a maior parte da área alfandegada do Porto de Salvador e dificultava a operação de exportação da montadora. [...] A Ford representa atualmente 15,11% das exportações de todo o Estado da Bahia, o que significou U\$ 800 milhões de divisas somente nos últimos 12 meses. Da fábrica de Camaçari, onde são produzidos 912 veículos por

5 O terminal portuário foi batizado com o nome de Miguel de Oliveira, ex-gerente de Assuntos Institucionais e Governamentais da Ford, morto em dezembro de 2004, que teve um papel importante na implantação do novo porto. Miguel de Oliveira trabalhou durante 25 anos na Ford Brasil e deixou um legado importante de relacionamentos para a empresa na área governamental em todo o Brasil.

dia, 40% vão para o mercado externo, principalmente para o México e demais países da América Central, para a Argentina, Chile e Venezuela, dentre outros mercados da América do Sul. (FORD, 2005).

A Fotografia 7 mostra que o terminal recebe navios de até 200 metros. Seu pátio tem 119 mil metros quadrados e capacidade para 6.024 veículos, um píer exclusivo com 195 metros de comprimento. Para o embarque e o desembarque dos veículos, há dez baias com rampas, onde é possível operar dez caminhões cegonhas simultaneamente. Todas as operações no terminal são gerenciadas por um moderno sistema de radiofrequência que pode localizar qualquer carro em segundos, por utilizar o sistema *roll-on-roll-off*.



Fotografia 7 – Localização do terminal da Ford, Bahia, 2010

Fonte: Salles, 2010.

Hoje, o Polo de Aratu é responsável por 60% das operações da Codeba, dando suporte ao CIA, ao Polo de Camaçari, à Ford e às atividades mineradoras do estado da Bahia.

As obras do PAC no porto de Aratu buscam também aumentar a profundidade para 15 metros, possibilitando a operação de grandes navios, tornando-o mais competitivo. De acordo com a Codeba (2011a) o empreendimento do PAC buscou também:

[...] a recuperação do sistema de movimentação do Terminal de Granéis Sólidos (TGS-I), estão previstas a ampliação do píer do Terminal de Granéis Líquidos com a criação de dois novos berços de atracação; a melhoria da acessibilidade terrestre com duplicação dos acessos rodoviários; e a construção de pátio de triagem/estacionamento de veículos de carga em área anexa ao porto.

O porto de Aratu investirá cerca de R\$ 60 milhões de seus recursos próprios no Terminal de Granéis Sólidos, pois não adiantava fazer a dragagem e o aumento da profundidade do porto, sem realizar uma manutenção corretiva e preventiva nos equipamentos que fazem o carregamento e o descarregamento dos navios. Além disso, vai substituir o maquinário existente com atualização tecnológica, visto que, a maioria dos equipamentos tem mais de 30 anos. Esta atualização vai ser necessária para aumentar a capacidade do porto não apenas de recebimento dos navios, mas também de suas operações de carga e descarga, de maneira que o porto fique mais eficiente em sua logística interna.

O porto de Aratu também precisará do investimento de empresas privadas para proporcionar a ampliação do seu armazém (parte da obra que se pretende estar finalizada em 2013) e a melhor distribuição das mercadorias que lá estejam estocadas. As empresas petroquímicas de Camaçari manifestaram interesse em investir cerca de R\$ 360 milhões na parte de armazenagem e distribuição. Afinal, seus produtos, como por exemplo: cobre e níquel (metais de forma geral), fertilizantes/adubos, solda cáustica, alumina, produtos químicos orgânicos e inorgânicos, combustíveis, óleos minerais, óleos químicos, derivados de petróleo, etanol combustível e industrial e biocombustíveis seriam os principais beneficiados desta reestruturação no Polo de Aratu.

Tanto as obras de dragagem e aprofundamento do porto de Salvador como as do porto de Aratu foram realizadas para favorecer o aumento da movimentação de cargas portuárias na Bahia. Estes empreendimentos aumentaram, em 2010, a receita portuária deste estado em mais 30% (CODEBA, 2011a).

No planejamento do PAC-2 apresentado pelo município de Camaçari, está previsto a construção do anel ferroviário que liga o Polo Industrial de Camaçari ao porto de Aratu, constituindo uma obra no valor de R\$ 150 milhões. Entretanto, em relação à infraestrutura portuária do Porto de Aratu não há obras previstas para o PAC-2.

As empresas privadas constituídas pelo consórcio formado pela Braskem, pela Log-in e pela M. Dias Branco, apresentaram um estudo econômico e ambiental ao poder público para obter a concessão do porto. A proposta está em análise pelos órgãos responsáveis e, até o final de 2010, o poder público dará uma resposta às empresas, visto que, atualmente, tanto o porto de Aratu como o de Salvador são administrados pela Codeba.

A proposta das consorciadas prevê: o aprofundamento do porto para algo entre 15 a 21 metros; a recuperação dos terminais de granéis sólidos; a construção de um novo berço de granéis líquidos e gases; de uma nova tracagem para granéis líquidos; a recuperação dos prédios e do acesso dos caminhões, inclusive, com um novo estacionamento; a implantação de um novo terminal de contêineres e a conclusão do terminal de minério de ferro. No primeiro semestre de 2011, o governador confirmou a concessão do porto de Aratu que será feito através da Lei de Parceria Público-Privada (BRASIL, 2004b).

O PAC-2 pretende também investimento no porto de Ilhéus, mas não houve nenhuma obra prevista no PAC-1 para ele. Trata-se de um porto que surgiu no século XX, com o objetivo de escoar a produção de cacau da região. Por isso, o investimento no porto de Ilhéus visa à ampliação da sua profundidade em 14 metros, com o

objetivo de receber embarcações maiores. Os principais produtos movimentados no porto de Ilhéus são: cacau, soja, minérios e escórias.

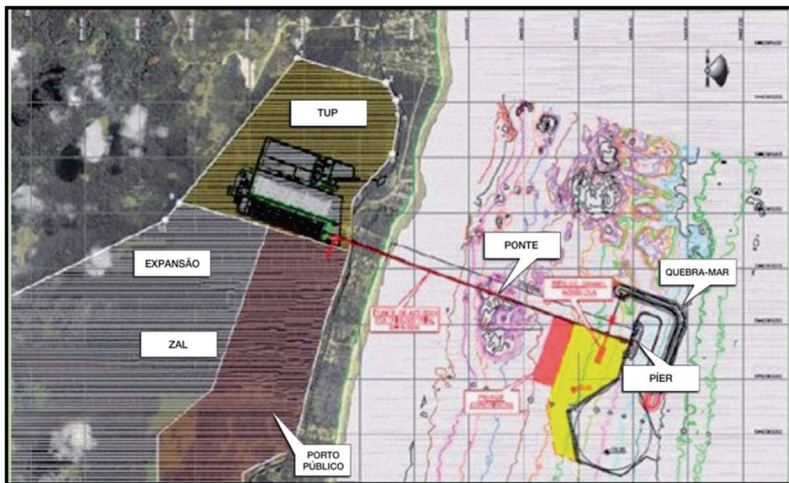
O complexo do porto Sul constitui um projeto de complexo intermodal em Ilhéus, onde se pretende a implantação de um porto público, de um terminal privado, da ferrovia da Integração Oeste-Leste (FIOL), de um aeroporto e uma base siderúrgica. Esta obra tem no planejamento um valor previsto de R\$ 6 milhões e será realizada por um consórcio privado, contratado pela Valec, que estima sua duração entre 15 a 20 anos, favorecendo apenas uma única empresa mineradora (Bahia Mineradora), que extrai o minério de Caetité.

O Complexo Porto Sul exigirá a construção de um quebra-mar de 1,5 km de extensão por 366 m de largura na base e 27 m de altura e uma esteira de 2,3 km, a 10 metros de altura, cortando a costa para transportar o minério de ferro do retroporto até o ponto de chegada dos navios. Todo o processo destruiria a vasta variedade de corais e vida marinha presentes nesta região, por conta também do afundamento médio de cerca de 5 metros do fundo do oceano. Além disso, um total de 2.400 hectares de Mata Atlântica e mangues a apenas 16 km do centro de Ilhéus, na região da Ponta da Tulha, serão devastados para receber um porto de escoamento do minério de ferro proveniente da BAMIN. A construção do Complexo Intermodal Porto Sul devastará parte do conjunto de florestas do Sul da Bahia que compõe 80% da Mata Atlântica remanescente no nordeste brasileiro, oferece risco às espécies ameaçadas de extinção (fauna e flora) e a ponte que liga o porto à terra danificará o leito de corais que jaz à linha da costa. O quebra-mar projetado para o empreendimento formará uma zona de sombra que, em longo prazo, vai modificar a conformação das praias, induzir a formação de bancos de areia, alterar a circulação das correntes e contribuir

para o fechamento da barra do rio do Mangue. Já o rebaixamento do lençol freático para drenar a região em que será implantado o retro porto é uma ameaça crítica à bacia do rio Almada. Faltam estudos que avaliem o impacto que a operação ferroviária causará à Mata Atlântica. (ONGS..., 2011).

Assim, o complexo do porto Sul (Desenho 1) promoverá um dano ambiental, pois não trabalha de forma sustentável, conforme o parecer técnico do Ibama (2010) confirma:

[...] a instalação do Terminal no local proposto acarretará na supressão de 70 hectares de Mata Atlântica em estado médio e avançado de regeneração; a área possui grande importância biológica, com muitas espécies ameaçadas, e, inclusive, *habitats* sensíveis, como estuários, manguezais e recifes.



Desenho 1 – Planta do complexo do porto Sul, Bahia, 2010

Fonte: Fundação Vanzolini, 2010, p. 15.

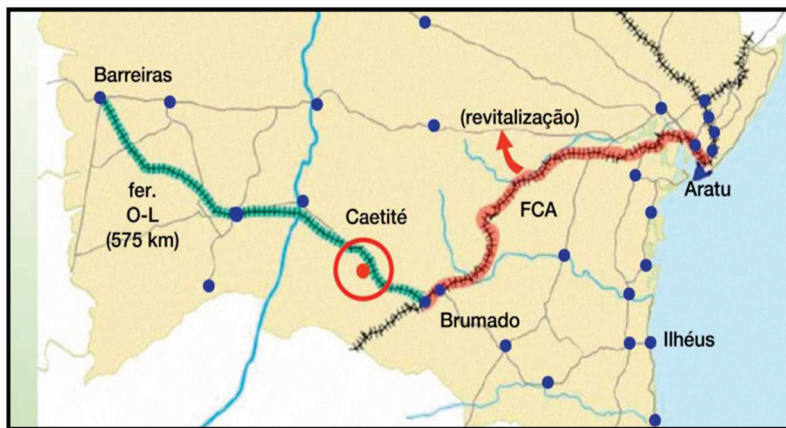
No Desenho 1, percebe-se que há um terminal para a movimentação de carga geral e de grãos, há também uma ponte, que será de uso do governo e da mineradora e que se liga ao píer, local de atracação de navios. No mar aberto, ficariam os equipamentos para a movimentação das cargas e dos grãos. Em terra percebe-se que haverá, conforme previsão do governo, a implantação da Zona de Atividade Logística (ZAL) e da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), que terão como apoio diversos armazéns, área alfandegária e estacionamento de veículos.

Outra solução seria utilizar e reformar a malha ferroviária (Ferrovia Centro-Atlântico (FCA)), a zona portuária (porto de Aratu) e o canal de Cotegipe, todos os três já existentes. Mas, também, se faria necessário, a instalação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), com o objetivo de incentivar a produtividade local, relacionada com a pesca e a silvicultura, e investimento na área tecnológica, o que permitiria às empresas instaladas neste distrito poder exportar 80% da produção para o mercado externo e importar 20% da produção para o mercado interno. Conforme a Fundação Vanzolini (2010),

[...] o uso dessas ferrovias e portos públicos já existentes pode reduzir o custo da obra em cerca de 60%, permitindo uma alocação mais eficiente e imediata de recursos para a população local. Tanto é relevante manter as vocações naturais da região, que foram feitos investimentos importantes nos últimos anos, inclusive pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) por meio do PRODETUR (Programa de Desenvolvimento do Turismo), focado na indústria do turismo e para o plantio / beneficiamento do cacau.

Desta forma, manter-se-ia o projeto inicial do Programa Estadual de Logística e Transporte no Estado da Bahia - PELTBÁHIA (Mapa 23), apresentado no ano de 2004 que defende:

[...] a construção da ferrovia Oeste-Leste e a dinamização da conexão com a FCA e Aratu região portuária consolidada com múltipla competência – carga geral, grãos, química e automóveis – e distante do centro metropolitano de Salvador, uma condição crítica para a recepção de um terminal de minério por conta não só da dimensão da operação como da dispersão, quase inevitável, nas condições tecnológicas atuais, de pó de minério no ar. A construção de um novo terminal e minério na baía de Aratu ou ao longo do canal de Cotegipe, porém, acrescenta uma especialização nova e valoriza a vocação logística e industrial daquela região. Um tal arranjo valoriza fortemente tanto o investimento público em logística realizado na época do milagre econômico dos anos 60 e 70, ou mesmo antes, quanto o privado, ligado à recuperação da economia da última década, sem que se induza a formação de um outro cluster portuário-industrial, a partir do polo mineros siderúrgico da Bamin. Este é incompatível com a economia de natureza e a preservação do bioma Mata Atlântica, que formam a dupla vocação do Sul da Bahia, e ignora um projeto de nação que olha para um futuro de longa duração. (FUNDAÇÃO VANZOLINI, 2010, p. 19).



Mapa 23 – Projeto inicial do Programa Estadual de Logística e Transporte no Estado da Bahia - PELTBAHIA, Bahia, 2010

Fonte: Fundação Vanzolini, 2010, p. 19.

O Mapa 23 mostra que a integração da FCA favoreceria as empresas de mineração de magnesita (proximidade de Brumado). Também se teria que revitalizar e reintegrar, através da implantação de bitola larga (1,60 m), a ferroviária já prevista no PAC no trecho Cachoeira - São Félix, com a ferrovia Oeste-Leste e a ferrovia Norte-Sul, promovendo o desenvolvimento das cidades adjacentes a ela. Entretanto, deixaria de lado, obras como o Complexo do Porto Sul, e, conseqüentemente, dificultaria o desenvolvimento da região do Sul da Bahia, especificamente a cidade de Ilhéus e adjacência.

Caso o PELTBAHIA fosse executado, promoveria a integração não apenas com o porto de Aratu, mas também da Bahia com outros estados. O PELTBAHIA também promoveria o transporte ferroviário de produtos produzidos no Polo Petroquímico de Camaçari e serviria à própria capital baiana, favorecendo em especial

a região Leste-Oeste da Bahia (Luís Eduardo e Barreiras, na Bahia, e o sul de Tocantins). A partir do que foi apresentado, constata-se que o governo está viabilizando a atividade da Bahia Mineradora, quando modificou seu projeto inicial de 2004 e deixou de lado a interligação da FCA, o porto de Aratu e o terminal de Cotegipe, que trariam maiores benefícios sociais e locais e implementariam o desenvolvimento regional, não contemplando assim os interesses coletivos.

Atualmente, o porto de Aratu trabalha com produtos oriundos do agronegócio, pois grandes empresas como Cargill, ADM e Bunge fizeram contratos de longo prazo para investirem neste porto, graças à presença do terminal de Cotegipe (Fotografia 8). Neste terminal, os caminhões chegam trazendo os grãos (em especial a soja) para os locais onde estão os silos de estocagem e existe atracação dos navios.



Fotografia 8 – Imagem do terminal de Cotegipe, Bahia, 2010

Fonte: Fundação Vanzolini, 2010, p. 20.

Assim, se para a Bamin investir R\$ 2,5 bilhões num terminal privado é inevitável, para o agronegócio não faz sentido construir, por preço equivalente, um novo terminal graneleiro no Porto Sul e reorientar-se para Ilhéus, como quer a propaganda pró-porto. Já a viagem por trilhos pela Oeste-Leste e FCA até Cotegipe aumentaria a competitividade da produção agrícola do interior baiano e do Tocantins. De resto, levar a primeira até Ilhéus, ignorando a interligação com os trilhos da segunda, contribui para a obsolescência de um importante sistema logístico. (FUNDAÇÃO VANZOLINI, 2010, p. 20).

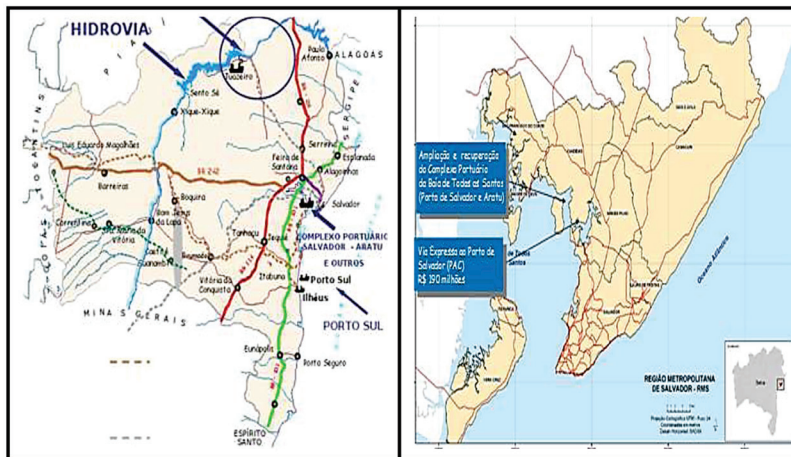
Todas as obras dos portos, em especial a de dragagem, necessitaram de licença ambiental concedida pelo Ibama. Assim, a Codeba fez uma parceria com a Universidade Federal da Bahia (UFBA), para que a universidade oferecesse apoio técnico, científico e financeiro para a realização do Plano de Compensação Ambiental, juntamente com a Secretaria de Política Econômica (SEP). O objetivo é o de cuidar das questões ambientais, de forma a não interromper as obras.

O empreendimento de ampliação do porto de Aratu no PAC-1, por exemplo, provocou a mortalidade de diversos peixes, causando um prejuízo ambiental, pois a draga puxava os peixes. Quando os jogava de volta à água do mar, eles estavam totalmente cortados.

O licenciamento para a obra do porto de Aratu foi conseguido apenas em nível estadual, através da Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMA), e não teve a licença do Ibama, como ocorreu com o porto de Salvador. Além da morte e da diminuição da quantidade de peixes na região, as pessoas que moravam nas comunidades próximas ao porto de Aratu foram contaminadas por produtos diversos durante a execução do empreendimento, o que aumentou o número de mortes, por câncer, na população de crianças e jovens de

2005 até 2010, de acordo com informações da Secretaria de Promoção da Igualdade Racial do Estado da Bahia (Sepromi) (BAHIA, 2010f). Os produtos mais comuns, responsáveis pela contaminação foram: amônia, ureia, cloro, gasolina, xilenos, butadieno, propeno, nafta petroquímica, concentrado de cobre, fertilizantes, soda cáustica, carvão e enxofre. Ao fazer a drenagem dos sedimentos no fundo do mar, mexe-se com os produtos que estavam sedimentados neste local há anos. Estes contaminaram a água e foram levados para as áreas próximas ao porto de Aratu (MOVIMENTO DOS PESCADORES E PESCADORAS DA BAHIA, 2010).

O Mapa 24 mostra a localização e a interligação dos portos de Aratu e de Salvador com as obras logísticas rodoviárias do PAC-1, além da interligação do porto de Ilhéus e do porto Sul, presentes no PAC-2, com as mesmas rodovias.



Mapa 24 – Interligação da logística rodoviária e ferroviária do PAC, Bahia, 2010

Fonte: Bahia, 2011.

Aeroportos

O PAC para a Bahia projetou duas obras aeroportuárias: a do aeroporto de Ilhéus e a do aeroporto de Salvador. Em relação ao aeroporto de Ilhéus, no projeto inicial do PAC (do ano de 2007), o valor do investimento era de R\$ 2,9 milhões. No final do ano de 2010, encontrava-se em estágio preparatório apenas o estudo do projeto para sua construção (Tabela 11).

Constata-se que as obras de ampliação e readequação do sistema viário de Salvador foram concluídas e custaram R\$ 29,5 milhões. Após o ano de 2010 haverá continuidade desta (PAC-2), com o objetivo de adequar o aeroporto aos padrões internacionais. Mas até o final do ano de 2010, somente a parte do estudo foi iniciada estando em fase preparatória e com um valor de R\$ 0,9 milhão (Tabela 11).

O acesso viário ao aeroporto de Salvador, denominado Dois de Julho, teve suas obras finalizadas em dezembro de 2009 e já foi contemplado no item Rodovias na Tabela 5.

Já o projeto de construção da segunda pista de 2,5 km no aeroporto de Salvador sofreu uma alteração no final de 2010 e, seu valor passou de R\$ 0,9 milhões para R\$ 1,5 bilhões, com recursos oriundos do PAC-2 e, deve ser totalmente finalizado no ano de 2013 (Fotografia 9). O lançamento dos editais e a contratação do vencedor para construção da nova pista ocorrerá no primeiro semestre do ano de 2011 (Desenho 2), conforme calendário do governo. A construção desta pista (Desenho 2) é viável para a economia do município, mas não atende a recomendações de sustentabilidade ambiental, pois a pista passará pela área de maior manancial brasileiro preservado em área urbana, que se integra ao sistema de dunas e restingas do Abaeté e é considerada como área de proteção ambiental (APA).

Tabela 11 – Identificação e situação das obras de logística (aeroporтуária) do PAC, Bahia, 2007-2010

ATUAÇÃO	EMPREENHIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA A OBRA
Estudos e projetos - aeroportos	Aeroporto Ilhéus - projeto novo aeroporto ⁽²⁾	-	2,9	Ação preparatória
Acesso viário	Aeroporto Salvador - ampliação e readequação do sistema viário de acesso	29,5	-	Concluído
Estudos e projetos - aeroportos	Aeroporto Salvador - projeto segunda pista ⁽¹⁾	-	0,9	Ação preparatória
Total		29,5	3,8	

Fonte: Balanço..., 2010.

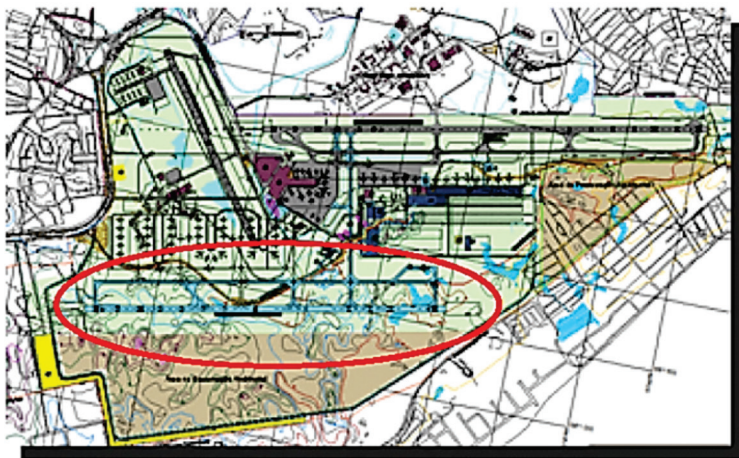
Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.



Fotografia 9 – Imagem do aeroporto Luís Eduardo Magalhães, Salvador, 2009

Fonte: Lopes, 2009.



Desenho 2 – Projeto de ampliação ao aeroporto de Salvador, Bahia, 2009

Fonte: Lopes, 2009.

A Tabela 12 mostra que a ampliação não alterará nem o tamanho e nem a capacidade do espaço de passageiros, mantendo a mesma metragem do pátio de aeronaves. A ampliação recairá sobre a demanda de 6 milhões de passageiros por ano, estendendo o atendimento para 10,5 milhões de passageiros por ano, um aumento de 75% entre o ano de 2009 e 2014. Além disso, haverá também aumento na capacidade do estacionamento de veículos.

A ampliação será feita, portanto, dentro do sítio aeroportuário e terá um custo total previsto de R\$ 45,1 milhões. Neste investimento, estão previstos os itens constantes da Tabela 12, prevendo-se sua finalização até o ano de 2013. Pretende-se também a construção de uma torre de controle no aeroporto de Salvador, que deverá ser concretizada até agosto de 2012.

Tabela 12 – Ampliação do aeroporto de Salvador entre os anos de 2009 e 2014, Bahia

DADOS OPERACIONAIS	ANOS	
	2009	2014
Terminal de passageiros (m ²)	69.750	69.750
Capacidade do terminal por passageiros/ano	10,5 milhões	10,5 milhões
Demanda de passageiros/ano	6 milhões	10,5 milhões
Pátio aeronave (m ²)	117.000	117.000
Estacionamento de veículo (m ²)	35.000	70.525
Capacidade estacionamento (unidade)	1.525	2.275
Demanda de estacionamento (unidade)	3.000	4.200

Fonte: Lopes, 2009.

A empresa responsável por fazer o estudo dos impactos ambientais, em relação à construção da nova pista de pouso e decolagem do aeroporto de Salvador, é a *Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental Ltda.* Ela terá um prazo de 395 dias, contados a partir de fevereiro de 2011, e o custo (no estudo) alcançará o valor de R\$ 1,2 milhão.

O aeroporto de Salvador é o primeiro do Nordeste em movimentação de passageiros, e o quinto em movimentação de cargas do Brasil. Há planos de torná-lo, com a ampliação, um aeroporto *hub*, ou seja, as operações de voo da região Nordeste ficariam mais centralizadas nele, mas isto está em estudo desde 2011.

Para interligar melhor o aeroporto à zona urbana de Salvador, os governos federal, estadual e municipal pretendem investir, através de Parcerias Públicas e Privadas (PPP), na construção de linhas de metrô. A obra deverá conectar o aeroporto de Salvador à zona oeste de Salvador, e os recursos serão provavelmente oriundos do PAC-2 e, principalmente, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

O Mapa 25 mostra a interligação do aeroporto de Salvador com a rede logística da Bahia nesta cidade. Nesta ligação, podem-se destacar: o complexo Dois de Julho; as rodovias BA-093, 512 (acesso a Camaçari), 524 (acesso ao tráfego), 526 (CIA - Aeroporto), 531, 535 (via Parafuso), 519 (acesso a Candeias), 528, 522, 523; a via Portuária; o porto de Aratu; o porto de Salvador, a ferrovia FCA e o futuro metrô de Salvador.



Mapa 25 – Interligação do aeroporto com a rede logística da Bahia a partir da cidade de Salvador, Bahia, 2010

Fonte: Bahia, 2011.

Em relação ao **aeroporto de Ilhéus**, em fevereiro de 2011, a Infraero começou os primeiros estudos e a elaboração do relatório de impacto ambiental, os quais indicavam um custo de R\$ 1,96 milhões, mas, faltava ser aprovado pelo Instituto do Meio Ambiente (IMA). Somente então, seriam iniciados os estudos preliminares na área de engenharia e arquitetura, que deveriam estar finalizados até o primeiro semestre de 2010. A partir daí, até o primeiro semestre

de 2012, haveria a solicitação de licença e a realização da licitação. Conforme o cronograma do PAC-2, as obras se iniciarão no final do primeiro semestre de 2012 e estarão prontas até o ano de 2015. Sua construção será realizada na área indicada na Fotografia 10, em que é possível observar a localização das comunidades rurais e da Mata Atlântica.



Fotografia 10 – Local onde será construído o novo aeroporto de Ilhéus, Bahia, 2010

Fonte: Infraero, 2010.

Também haverá, no aeroporto de Ilhéus, a elaboração do Plano Diretor que custará R\$ 258 mil. Neste plano, está contido o planejamento a curto, a médio e longo prazo. Desta maneira, ele busca contemplar as principais avaliações das possibilidades de desenvolvimento, capacidade operacional e a previsão de demanda

da localidade. O plano previa o cumprimento de um cronograma a ser finalizado no segundo semestre do ano de 2011, mas no início deste ano, ainda deveria ser apreciado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Toda a obra do aeroporto de Ilhéus somente ocorrerá quando houver a desapropriação e a indenização das terras próximas ao aeroporto, onde serão investidos R\$ 18,9 milhões (R\$ 6,5 milhões do Estado e R\$ 12,4 milhões da Infraero e da União).

As obras no aeroporto de Ilhéus são importantes, pois o atual não tem condições de suportar decolagem nem pouso de grandes aeronaves. Primeiramente, por não possuir instrumentos adequados e, em segundo lugar, porque a pista é pequena para as manobras de tais aeronaves (Fotografia 11).



Fotografia 11 – Pista atual do aeroporto de Ilhéus e o projeto do futuro aeroporto desenhado sobre o complexo do porto Sul, Bahia, 2010

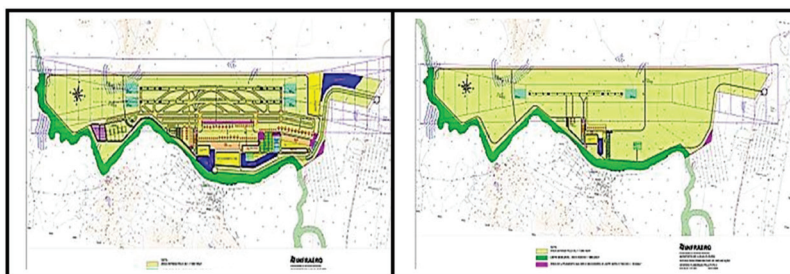
Fonte: Fundação Vanzolini, 2010, p. 16.

Ilhéus é uma cidade que faz parte da rota do turismo baiano, e seu aeroporto tem o nome do escritor Jorge Amado. O que está planejado é que o novo aeroporto seja construído na área denominada Complexo do Porto Sul. A Fotografia 10 mostra que ficará próximo

da zona portuária, nas adjacências do *Terminal de Uso Privativo (TUP)* e da Zona de Atividade Logística (ZAL).

A empresa responsável por fazer o estudo dos impactos ambientais da construção da nova pista de pouso e decolagem do aeroporto de Ilhéus é a **Hydros Engenharia e Planejamento Ltda**, o tempo estimado é de 425 dias, contados a partir de ferereiro, e o valor do estudo foi de R\$ 2 milhões.

O Desenho 3 mostra, em verde-claro, a área de construção do novo aeroporto (7.689.565 m²) e, em verde-escuro, seu limite, que se encontra próximo a um riacho. Do lado esquerdo, vê-se o projeto em sua totalidade. Do lado direito, há a representação desta primeira fase da obra.



Desenho 3 – Representação da obra do novo aeroporto de Ilhéus, Bahia, 2010

Fonte: Infraero, 2010.

PROGRAMAS NA ÁREA ENERGÉTICA

O conjunto de obras na área de infraestrutura energética da Bahia tem a mesma divisão estabelecida no PAC em nível nacional, ou seja: geração de energia elétrica, transmissão de energia elétrica, petróleo e gás e combustíveis renováveis. As medidas do PAC relativas

à infraestrutura energética da Bahia visam a assegurar à população o fornecimento de energia elétrica com tarifas módicas neste estado e no restante da região Nordeste, ampliar a malha de gasodutos para garantir suprimento de gás natural na Bahia, aumentar a produção de petróleo e ampliar e modernizar o parque de refino no mesmo estado (BALANÇO..., 2010, p. 8).

Na avaliação de Campos Neto e Pêgo (2008, p. 7), os investimentos do PAC em nível Brasil e, conseqüentemente, Bahia, não são suficientes para eliminar um possível risco de insuficiência da oferta de energia elétrica no país, mesmo sem atraso no cronograma de suas obras. Para os autores, a garantia de abastecimento de energia elétrica do mercado brasileiro até 2013 está correndo sério risco, tendo em vista o aumento crescente do *deficit* de geração, particularmente para os anos de 2010 e 2011, os quais são reconhecidos pelo próprio governo como anos críticos. Assim, o risco de *deficit* de 4,5% em 2010, e de 10% (o dobro do que o mercado de energia aceita como limite) em 2011.

Geração de energia elétrica

A geração de energia elétrica, segundo o PAC em nível federal, tinha inicialmente dois projetos: a construção da usina hidrelétrica de Riacho Seco (240 MW) e a construção da usina hidrelétrica de Pedra Branca (320 MW), ambas localizadas no rio São Francisco. Entretanto, em nível Bahia, o PAC foi replanejado e três novos projetos foram incluídos nele (Tabela 13), nenhum dos quais identificados no PAC em nível federal. Todos os três novos projetos foram finalizados no período do PAC-1 e utilizaram uma verba total inicial de R\$ 129,4 milhões. Entretanto, no final do ano de 2010, o montante de recursos foi revisto para R\$135,2 milhões, não havendo qualquer previsão de aumento de gastos para depois do ano de 2010.

Tabela 13 – Identificação e situação das obras de infraestrutura (geração de energia) do PAC, Bahia, 2010

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	%
Geração de energia elétrica - Proinfa	Pequena central hidrelétrica - Proinfa	Cachoeira da Lixa	42,2	-	Concluído	31
Geração de energia elétrica - Proinfa	Pequena central hidrelétrica - Proinfa	Colino 1	38,9	-	Concluído	29
Geração de energia elétrica - Proinfa	Pequena central hidrelétrica - Proinfa	Colino 2	54,1	-	Concluído	40
Total	3		135,2			

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Dos três empreendimentos de geração de energia elétrica relacionados às pequenas hidrelétricas, tem-se o da cachoeira da Lixa, que utilizou 31% do investimento do PAC, seguido do de Colino 2 (29% do investimento total do PAC) e depois o de Colino 1 (40% do investimento total do PAC).

Antes do primeiro governo de Lula, o Brasil fez racionamento de energia. Com o objetivo de solucionar tal dificuldade foi criado o Programa de Incentivo a Fontes Alternativas de Energia (Proinfa), através do decreto n. 5.025, de 2004 (BRASIL, 2004a) e da Lei n. 11.943 (BRASIL, 2009a).

O Proinfa busca incentivar, no território brasileiro, o uso de fontes eólicas, da biomassa e das pequenas centrais hidrelétricas (PCH) ao Sistema Elétrico Interligado Nacional (SIN). O prazo fixado para o início deste tipo de investimento deveria extinguir-se até dezembro de 2010 (data de finalização da primeira etapa do PAC-1).

A partir do Proinfa, o governo federal pretende diversificar a matriz energética brasileira, observando as peculiaridades regionais e locais, de forma a assegurar e aumentar a capacidade do abastecimento de energia no país. Por esta razão,

[...] o Ministério de Minas e Energia (MME) definiu as diretrizes, elaborou o planejamento do Programa e definiu o valor econômico de cada fonte e à Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobrás), o papel de agente executora, com a celebração de contratos de compra e venda de energia (CCVE). Para tanto, foi estabelecido que o valor pago pela energia elétrica adquirida, além dos custos administrativos, financeiros e encargos tributários incorridos pela Eletrobrás na contratação desses empreendimentos, fossem rateados entre todas as classes de consumidores finais atendidas pelo SIN, com exceção dos consumidores classificados na Subclasse Residencial Baixa Renda (consumo igual ou inferior a 80 KWh/mês). (PROINFA, 2011).

Há uma regulamentação do setor energético do governo para se incentivar principalmente, o uso da energia eólica, por se tratar de uma fonte de energia limpa. Além disso, o governo busca também incentivar a nacionalização de indústrias brasileiras relacionadas a esta atividade energética. O estado do Rio Grande do Sul foi o maior beneficiado pelo Proinfra, com 11,8% do total de empreendimentos energéticos. Neste programa, a Bahia foi contemplada com o percentual de 1,3% do total.

As Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) “[...] proporcionam o que se chama de geração distribuída, que reduz as perdas por transmissão em longa distância e dá mais estabilidade aos sistemas locais dos municípios de suas áreas de influência” (SANT’ANNA, 2007) e possuem baixo impacto ambiental. Entretanto as principais dificuldades encontradas pelo governo federal foram:

[...] a baixa qualidade técnica dos projetos de engenharia; a necessidade de Estudo Integrado de Bacia; a autorização para supressão de vegetação em área de preservação permanente; as dificuldades na obtenção de financiamento, devido às garantias exigidas; a alteração de Sociedade de Propósito Específico (SPE), para viabilização econômico-financeira do empreendimento. (ELETROBRAS, 2007).

As PCHs possuem potência instalada superior a 1 MW e igual ou inferior a 30 MW. O principal benefício é a redução das tarifas de distribuição e de transmissão dessa energia – Lei 9.427/1996 (BRASIL, 1996). Afinal, estão classificadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) como fontes alternativas, como por exemplo, as PCHs, a energia eólica e a solar. Elas têm direito a um desconto de, no mínimo, 50% nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão e distribuição dos seus associados e usuários, por se tratar de energia limpa.

As PCHs possuem uma instalação menos burocrática, pois a concessão é da competência direta da Aneel, sem necessidade de realização de leilão. Trata-se de um procedimento mais rápido, pelo qual o interessado faz o inventário do rio, indica o local onde a obra ocorrerá e depois pede o alvará do órgão regulador.

As três obras de geração de energia elétrica do PAC (Proinfa) constantes do Quadro 4, fazem parte do Complexo de Serra da Prata localizado no Extremo Sul da Bahia, nos municípios de Jucuruçu, Itamaraju e Vereda, situado aproximadamente a 350 km da cidade de Porto Seguro. A empresa privada responsável pelo projeto é a Renova Energia. Já a construção do empreendimento é da Odebrecht e a gestora da energia para o estado é a Coelba.

PCHs	QUEDA BRUTA (m)	CAPACIDADE
Cachoeira da Lixa	250	Duas turbinas e capacidade instalada de 14,80 MW
Colino 1	145	Turbinas e capacidade instalada de 11 MW
Colino 2	205	Duas turbinas e capacidade instalada de 16 MW

Quadro 4 – Capacidade das PCHs integrantes do complexo de Serra da Prata, Bahia, 2011

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

O principal benefício das três PCHs é o de gerar energia limpa e créditos de carbono para o país, além de estimular, na região, a criação da piscicultura e do agroturismo em nível regional. As três obras se iniciaram em janeiro de 2006, entretanto a obra de cachoeira da Lixa foi concluída no final de 2006, a de Colino 2, em meados de 2008 e a de Colino 1, no final de 2008.

Graças aos empreendimentos do PAC foram encontrados nos arredores das três PCHs, 21 sítios arqueológicos e, foram resgatadas, aproximadamente, 12 mil peças, comprovando que a região adjacente ao empreendimento foi povoada por seres humanos há mais de 7.700 anos. Na margem do rio Colino, por exemplo, foram encontradas amostras de carvão retiradas de uma fogueira, ferramentas de pedra lascada, restos da produção dessas ferramentas e fogueiras (pedras arranjadas com carvão em seu interior). Já nas proximidades de cachoeira da Lixa, foram encontradas garrafas de vidro e um tipo de forno desativado pelos moradores da época (BORBOREMA, 2008).

As PCHs, em comparação com as hidrelétricas, promovem um baixo impacto social e ambiental, pois geram energia utilizando fios de água presentes em rios de pequeno e de médio porte, indicados pela Aneel, sem qualquer represamento da água. Os rios onde estão instaladas possuem, em seu leito, desníveis significativos, que são capazes de gerar uma potência hidráulica suficiente para movimentar as turbinas e, sem mudar o fluxo de água, conseqüentemente, não retiram a população, nem a fauna e nem a flora existente em sua proximidade.

No complexo de Serra da Prata, uma área de 75 hectares foi desmatada, mas isto foi compensado com a implantação de uma área de preservação permanente (APP) de 110 hectares.

Antes da finalização do complexo de Serra da Prata, a Bahia se utilizava, para a produção de energia elétrica, de 37 empreendimentos subdivididos segundo quatro tipos de geradoras, que se discriminam na Tabela 14.

Tabela 14 – Identificação dos empreendimentos que promoviam a geração de energia elétrica antes do complexo de Serra da Prata (PAC), Bahia, 2008

TIPO DE EMPREENDIMENTO	QUANTIDADE	ENERGIA GERADA (KW)
Central geradora hidrelétrica (CGH)	2	458
Pequena central hidrelétrica (PCH)	4	24.619
Usina hidrelétrica de energia (UHE)	9	5.589.908
Usina termelétrica de energia (UTE)	22	1.419.571
Total	37	7.034.556

Fonte: ANEEL, 2008.

O complexo de Serra da Prata agregou mais 41.800 KW em relação aos 7.034.556 KW indicados na Tabela 14. Este valor é aproximadamente 56 vezes maior que o anterior. As três PCHs contribuíram da seguinte forma: a de cachoeira da Lixa, com 14.800 KW (35% do total de energia do complexo); a Usina de Colino1 adicionou mais 11.000 KW (27% do total de energia do complexo) e a Usina de Colino 2, acrescentou mais 16.000 KW (38% do total de energia do c). Todas as três obras das PCHs utilizaram a quantidade de recursos previstos para a sua concretização.

Usinas termoeletricas

As usinas termoeletricas são acionadas pelo operador, apenas quando há problema de transmissão de energia ou quando as usinas hidrelétricas não têm condições de atender a demanda. Na projeção inicial do PAC federal, deveria haver seis empreendimentos, as usinas Camaçari Muricy I, Camaçari Polo de Apoio I, Global I, Global II, Itapebi e Monte Pascoal. Entretanto, os governos federal e estadual refizeram o projeto, o que resultou em 17 empreendimentos geradores de energia através de usinas termoeletricas de óleo para o PAC da Bahia, conforme se vê na Tabela 15.

O valor do investimento aplicado entre 2007 até 2010, pelo PAC, para a ampliação da produção de energia termoeletrica, foi igual ao montante dos recursos projetados para após o ano de 2010. Aos investimentos, também foram acrescentadas 11 obras que não constavam do projeto original do governo federal: MC2 Camaçari 1; MC2 Camaçari 2; MC2 Camaçari 3; MC2 Catu; MC2 Dias d'Ávila 1; MC2 Dias d'Ávila 2, MC2 Feira de Santana, MC2 Governador Mangabeira, MC2 Santo Antônio de Jesus, MC2 Sapeçu e MC2 Senhor do Bonfim (Tabela 15).

Tabela 15 – Identificação e situação das obras de infraestrutura (termoelétrica) do PAC, Bahia, 2010

(continua)

EMPREENHIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ MILHÕES)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (R\$ MILHÕES)	ESTÁGIO⁽¹⁾	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (%)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (%)
Camaçari Muricy I	250	250	Concluído	6	6
Camaçari Polo de Apoio I	250	250	Concluído	6	6
Global I	203,4	203,4	Concluído	5	5
Global II	210,8	210,8	Concluído	5	5
Itapebi ⁽²⁾	202	202	Em licitação da obra	4	4
MC2 Camaçari 1 ⁽²⁾	348	348	Em obra	8	8
MC2 Camaçari 2 ⁽²⁾	182,8	182,8	Em licitação da obra	4	4
MC2 Camaçari 3 ⁽²⁾	182,8	182,8	Em licitação da obra	4	4
MC2 Catu ⁽²⁾	339,4	339,4	Em obra	8	8
MC2 Dias d'Ávila 1 ⁽²⁾	339,4	339,4	Em obra	8	8

(conclusão)

EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ MILHÕES)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (R\$ MILHÕES)	ESTÁGIO ⁽¹⁾	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (%)	INVESTIMENTO APÓS 2010 (%)
MC2 Dias d'Ávila 2 ⁽²⁾	348	348	Em obra	8	8
MC2 Feira de Santana ⁽²⁾	348	348	Em obra	8	8
MC2 Governador Mangabeira ⁽²⁾	252	252	Em licitação da obra	6	6
MC2 Santo Antônio de Jesus ⁽²⁾	252	252	Em licitação da obra	6	6
MC2 Sapeaçu ⁽²⁾	252	252	Em licitação da obra	6	6
MC2 Senhor do Bonfim	348	348	Em obra	8	8
Monte Pascoal ⁽²⁾	204,5	204,5	Em licitação da obra	5	5
Total	4.513,1	4.513,1		100	100

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

As obras de **Camaçari Muricy I** e **Camaçari Polo de Apoio I** estão localizadas no município de Camaçari e foram concluídas no final do ano de 2009. Ambas as termoeletricas produzem e transformam energia bruta, para depois enviar para uma subestação localizada perto das unidades. Desta subestação, a energia é transportada via linha de transmissão para o Sistema Interligado Nacional (SIN), que a distribui para a rede elétrica de todo o Brasil. Depois, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) define a região do país para onde a produção será destinada. A Tabela 16 mostra a capacidade das termoeletricas existentes em Camaçari. Através dela, verifica-se que a usina Camaçari Muricy I está em um terreno maior do que a de Camaçari Polo de Apoio I, apesar de ter uma capacidade menor.

Tabela 16 – Capacidade e localização das usinas termoeletricas de Camaçari, Bahia, 2010

TERMO-ELÉTRICA	ÁREA (em mil m ²)	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE (em MWh)	INVESTIMENTO ENTRE 2007- 2010 (R\$ milhões)
Camaçari Muricy I	100	Rodovia Parafuso, km 17, atrás da Ford	148	320
Camaçari Polo de Apoio I	50	Polo Petroquímico Leste	150	334

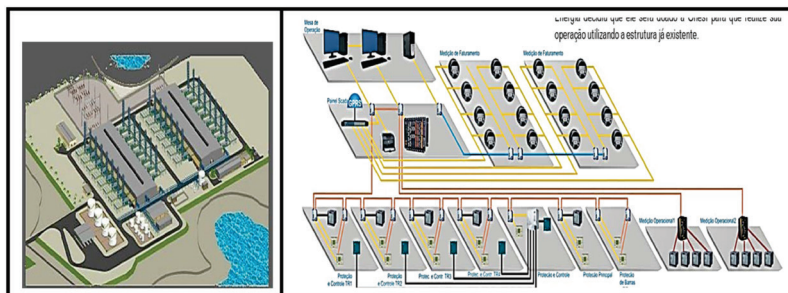
Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

A matéria-prima para o funcionamento de ambas as termoeletricas é o óleo, fornecido pela Petrobras, proveniente tanto do Polo Industrial de Camaçari, quanto da cidade de Mataripe.

A função da termoeétrica de Camaçari é fornecer energia elétrica para o setor industrial (Polo Petroquímico) e para outras regiões do país, caso o nível de água dos reservatórios das hidrelétricas diminua, reduzindo o risco de blecaute (ou apagão, como se diz no Brasil). Atualmente, o Polo Petroquímico é abastecido pela Companhia Hidrelétrica do Rio São Francisco (Chesf), pela Coelba e pela energia própria produzida pela Braskem.

A construção de ambas as termoeétricas de Camaçari foi possível graças à parceria entre a Petrobras e o consórcio de infraestrutura Bertin Equipav. Além disso, a região de Camaçari e adjacências possui mão de obra qualificada e também se localiza próximo à refinaria Landulpho Alves (fornecedora de matéria-prima). Os investimentos reais de duas termoeétricas de Camaçari ultrapassaram o valor estipulado no planejamento do PAC-1: a Camaçari Muricy I superou o valor projetado em 28% (R\$ 70 milhões) e a Camaçari Polo de Apoio I ultrapassou em 33,6% (R\$ 84 milhões). Entretanto, foram finalizadas antes de 2010, visto que, nos seus planejamentos também havia recursos com aplicação prevista para depois do ano de 2010.

As empresas termoeétricas instaladas em Candeias chamam-se **Global I** e **Global II** (Desenho 4). Serão responsáveis por gerar, juntas, **297,6 MW**, elas são geridas por um consórcio do setor privado denominado Global, constituído de nove empresas. Todas as duas empresas foram concluídas dentro do projeto estipulado pelo PAC.



Desenho 4 – Termoelétrica Global I e seu funcionamento para a geração de energia, Bahia, 2010

Fonte: Souza, L., 2010, p. 3.

As empresas **termoelétricas de Candeias** têm como principal fonte de combustível o óleo diesel, e, estas, estão localizadas no canal de tráfego, no CIA Norte, complexo para o qual funcionam como alternativa, caso haja algum problema no fornecimento de energia elétrica. Elas também podem gerar energia para injetar no Sistema Nacional Interligado (SIN) através da subestação (SE) Jacaracanga da Chesf, no nível de tensão de 230 kV.

A **termoelétrica Itapebi/ Monte Pascoal** se instalaria, conforme o planejamento do governo federal, no Extremo Sul da Bahia, nos municípios de Eunápolis e de Itapebi. Entretanto, o governo estadual a implantou no município de Sapeaçu.

Eunápolis e Itapebi foram escolhidos pelo governo federal para a construção desta termoelétrica, em virtude de sua proximidade com as fontes de linhas condutoras de energia e por possuírem terrenos disponíveis, afastados das sedes dos dois municípios. Estas termoelétricas emitem gases prejudiciais para a população e para o meio ambiente, pois sua principal matéria-prima é o óleo pesado. O combustível (óleo pesado) chegaria às termoelétricas de Eunápolis

e Itapebi através da BR-001 e, futuramente, através do terminal de Belmonte.

As projeções para a termoelétrica de Itapebi eram de um investimento de R\$ 404 milhões para a sua construção e de 137 mil KW de geração de energia. A partir do momento em que a concessão foi deslocada para o município de Sapeaçu, localizado na região do Recôncavo Sul, onde a obra custaria R\$ 435 milhões, instalou-se uma polêmica na localidade, com a intervenção da sociedade civil, representada pelo integrante do Núcleo Mata Atlântica (NUMA) e com a presença da Terceira Promotoria de Justiça do Meio Ambiente de Salvador. Na verdade, para a maior parte da população, o empreendimento gerará poucos dividendos econômicos e muitos passivos ambientais para a região. Considera esta maioria que, a instalação das usinas, chamadas de Sapeaçu I e II, seria imprópria por causa de sua proximidade do núcleo habitado, pois estarão apenas a 2 km de distância da sede do município e numa região contígua à vegetação de mata atlântica. A população denominou o manifesto de **Termoelétricas Jamais**, e o movimento já possui cerca de 10 mil integrantes que são moradores tanto de Sapeaçu como das regiões vizinhas, sua construção neste município somaria R\$ 435 milhões.

De acordo o PhD em química Sivanildo Borges, professor de química na Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB), em Cruz das Almas, os danos ao meio ambiente serão enormes. Ele alerta que com um consumo estimado em 50 toneladas/hora de óleo e funcionamento 24 horas, a unidade seria um risco para todo o Recôncavo, num raio de 40 km do empreendimento. (PITA, 2009).

Entretanto, o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Cepam) concedeu a licença para a implantação do empreendimento que terá

a capacidade de produção de 145,84 MWh e ficou localizado na fazenda Sítio Novo, Janico, no município de Sapeaçu – Resolução n°. 4.097 do Cepram (BAHIA, 2010b). A obra ainda não foi finalizada e, de acordo com o Diário Oficial de 25 de fevereiro de 2011, a usina gerará energia a partir de 25 de janeiro de 2012.

As **termoelétricas de MC2 de Camaçari, de Catu, de Feira de Santana, de Senhor do Bonfim e de Dias d'Ávila** foram concedidas em leilão, no ano de 2008. De acordo com o cronograma do governo federal já era para estarem gerando energia em janeiro de 2011. Entretanto, em janeiro de 2011, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aplicou uma multa ao consórcio da MC, na qual o maior representante é o grupo de Berlim. O valor da multa é de aproximadamente R\$ 1,2 milhão, pelo descumprimento do cronograma de instalação de seis usinas termelétricas (UTE) na Bahia. Diante, do não início da obra, não é possível dimensionar as contribuições promovidas na área.

Assim, apenas quatro termoelétricas foram realmente concluídas: Camaçari Muricy I, Camaçari Polo de Apoio I, Global I e Global II, enquanto seis termoelétricas não foram nem sequer iniciadas: MC2 de Camaçari, de Catu, de Feira de Santana, de Senhor do Bonfim, de Dias d'Ávila e de Itapebi, sendo que a última incorporou as termoelétricas do Monte Pascoal e MC2 Sapeaçu.

Transmissão de energia elétrica

No planejamento inicial do PAC, em nível federal, estava previsto a execução de três obras. Com o replanejamento do PAC estadual, foram incluídos cinco novos empreendimentos para o PAC em nível Bahia: a linha de transmissão de energia Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2, as três subestações (SE Camaçari IV 500/230 kV, SE Narandiba 230/69 kV, SE Polo 230/69 kV) e a usina

hidrelétrica de Riacho Seco, totalizando oito empreendimentos de transmissão de energia elétrica (Tabela 17).

Para as obras de linhas de transmissão de energia elétrica existia a projeção de quatro empreendimentos que buscam intercâmbio de energia da Bahia com os sistemas elétricos Norte-Nordeste e Sul-Sudeste-Centro-Oeste. Há duas obras (Ibicoara - Brumado II e a usina hidrelétrica de Riacho Seco) que são responsáveis por 93% do investimento do PAC baiano relacionado à transmissão de energia elétrica até o final do ano de 2010.

As obras das linhas de transmissão Ibicoara - Brumado II e de SE Narandiba, apesar de terem se iniciado antes do ano de 2010, não foram concretizadas até o final do PAC-1, que teve um gasto de R\$ 383,4 milhões, previsto para esta área. Todas as outras obras presentes na Tabela 17, somente serão finalizadas após o ano de 2010, ou seja, durante o PAC- 2, cuja previsão de gastos atinge o total de R\$ 558,8 milhões, conforme a projeção do governo baiano.

Tabela 17 – Identificação e situação das obras de infraestrutura de energia elétrica (transmissão) do PAC, Bahia, 2010

(continua)

TIPO	EMPREEN- DIMENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (%)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (%)
Linha de transmissão	Eunápolis - Teixeira de Freitas II ⁽²⁾	-	62,4	Em licitação da obra	0	9
Linha de transmissão	Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2 ⁽²⁾	-	45	Em licitação da obra	0	6
Linha de transmissão	Funil - Itapebi ⁽²⁾	-	48,6	Em obra	0	7
Linha de transmissão	Ibicoara - Brumado II ⁽¹⁾	82	-	Em obra	21	0
Subestação	SE Camaçari IV 500/230 kV ⁽²⁾	-	142,8	Em obra	0	20

TIPO	EMPREEN- DIMENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (%)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (%)
Subestação	SE Narendiba 230/69 kV ⁽¹⁾	25,4	111,2	Em obra	7	16
Subestação	SE Polo 230/69 kV ⁽²⁾	-	28,8	Em licitação da obra	0	4
Usina hidrelétrica	Riacho Seco ⁽²⁾	276	276	Ação preparatória	72	38
Total	8	383,4	714,8		100	100

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

As três subestações e a usina hidrelétrica de Riacho Seco buscam melhorar o suprimento de energia elétrica do estado, sendo que entre os anos de 2007 até 2010 houve investimento em apenas uma obra (a da SE-Narandiba 230/69 kV), que respondeu por 7% dos recursos do PAC-1 deste período, e que também não foi finalizada no final do ano de 2010. Por isso, as outras duas obras ficaram projetadas para o PAC-2. É bom salientar que a usina hidrelétrica de Riacho Seco, obra que, na área de transmissão de energia elétrica, absorverá mais investimentos, nem iniciou a fase de licitação, de modo que não há uma projeção do governo baiano para sua finalização.

Tabela 18 – Replanejamento do governo em relação a obras de infraestrutura de energia elétrica (transmissão) do PAC, Bahia, 2010

(continua)

TIPO	EMPREEN- DIMENTO	INÍCIO	FINALI- ZAÇÃO	VALOR ATÉ 2010 (em R\$ milhões)	EMPRESA GANHA- DORA DO LEILÃO
Linha de transmissão	Eunápolis - Teixeira de Freitas II (105 km)	2009	2011	4,9	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf)
Linha de transmissão	Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2 (152 km)	2008	2013	48,86	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf) e Eletrobras

TIPO	EMPREEN- DIMENTO	INÍCIO	FINALI- ZAÇÃO	VALOR ATÉ 2010 (em R\$ milhões)	EMPRESA GANHA- DORA DO LEILÃO
Linha de transmissão	Funil - Itapebi (198 km)	2006	2011	12,4	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf)
Linha de transmissão	Ibicoara - Brumado II (105 km) (95 km)	2006	2011	82	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf)
Subestação	SE Camaçari IV 500/230 kV	2009	2011	170	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf)
Subestação	SE Narandiba 230/69 kV	2008	2011	15	Neonergia (Coelba)
Subestação	SE Polo 230/69 kV	2010	2012	11	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf)
Total				344,16	

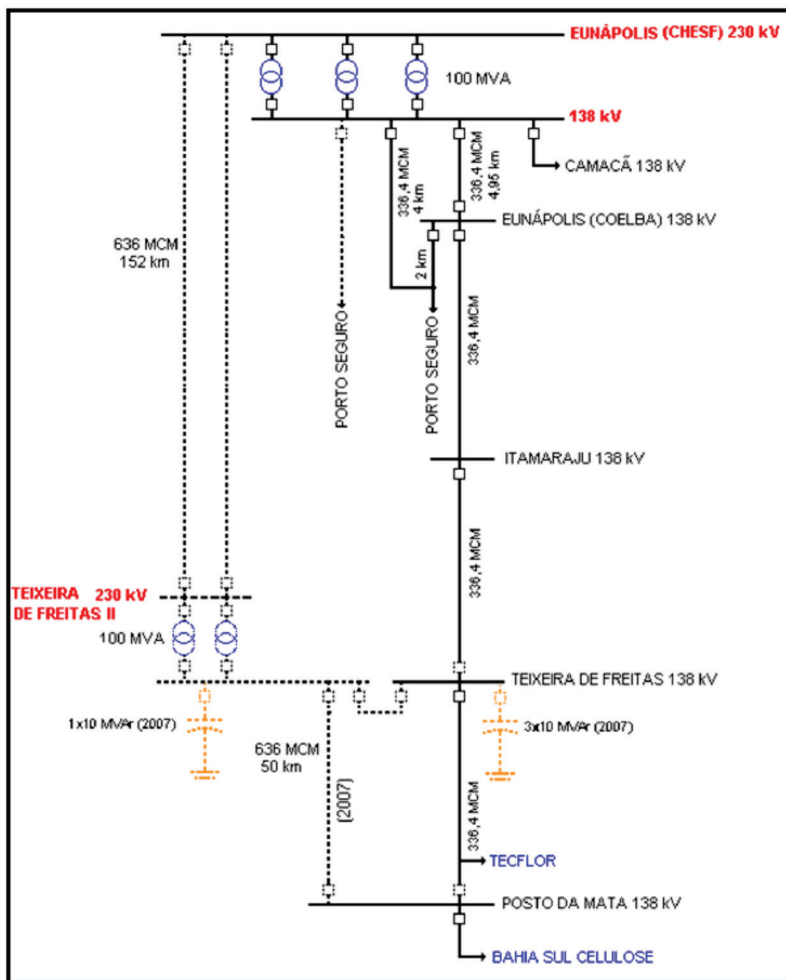
Fonte: ANEEL, 2008, adaptado pela autora.

Todas as obras deveriam ter sido acabadas em um prazo máximo de 20 meses após a sua concessão pelo ente público ou privado, com exceção do empreendimento da usina hidrelétrica de Riacho Seco. Entretanto, observa-se que nenhuma obra foi finalizada (Tabela 18). Há por exemplo, obras concedidas desde o ano de 2006, como o empreendimento de transmissão de energia do Funil - Itapebi, com 198 km, que deveria ter sido concretizado no ano de 2008. Agora, com o replanejamento, esperava-se que esta obra estivesse finalizada em 2011.

Constata-se, também, que o investimento até o ano de 2010 que deveria ser de R\$ 107,4 milhões, passou para R\$ 344,16 milhões, havendo um acréscimo de, aproximadamente, duas vezes o valor original.

A empresa que ganhou as seis obras foi a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf), apenas uma obra ficou com o grupo da Neenergia (Coelba). Então, o domínio nas obras do PAC em relação à vencedora do leilão de transmissão de energia elétrica ficou na mão de uma empresa estatal.

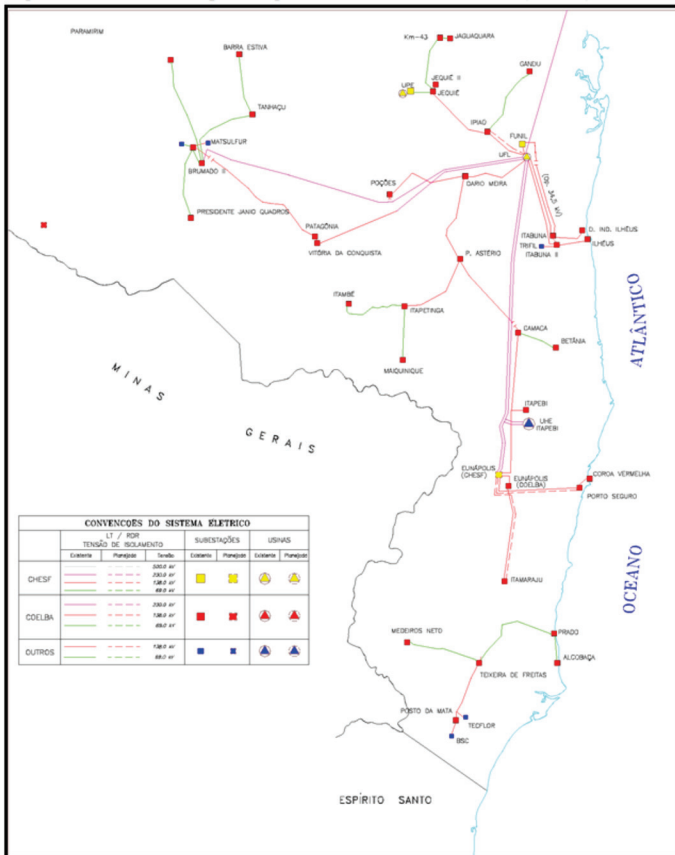
A **linha de transmissão de energia Eunápolis - Teixeira de Freitas II** passará pelos municípios baianos de Eunápolis, Porto Seguro, Itabela, Itamaraju, Vereda e Teixeira de Freitas. A implantação deste empreendimento será importante para o desenvolvimento agroindustrial e turístico da região Sul deste estado. Já a **linha de Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2**, de 152 km, complementará a linha anterior: sua abrangência incluirá Eunápolis, Camacã, Porto Seguro e Itamaraju. Ela auxiliará as atividades das empresas TECflor (empresa de paisagismos e venda de plantas e sementes, fornecedor da Bahia Sul Celulose) e da Bahia Sul Celulose (Desenho 5).



Desenho 5 – Sistema de transmissão de energia Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2 - (152 km) para atendimento do Extremo Sul da Bahia, Bahia, 2010

Fonte: ANEEL, 2010a, p. 949.

O Mapa 26 mostra que, ao associar as duas linhas de transmissão, sua abrangência vai além do Extremo Sul da Bahia, pois se liga a outras redes de transmissão e contempla outros municípios, como Poções, Brumado entre outros.

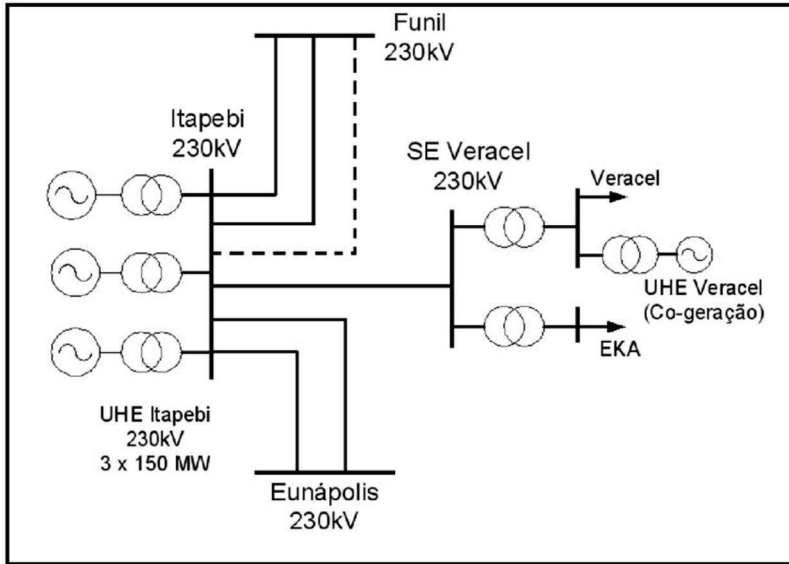


Mapa 26 – Sistema de energia Eunápolis - Teixeira de Freitas II-C2- (152 km), Bahia, 2009

Fonte: ANEEL, 2010a, p. 948.

A **linha de transmissão de energia denominada Funil – Itapebi**, quando estiver pronta, atenderá aos municípios baianos de Ubaitaba, Gongogi, Ilhéus, Itajuípe, Lomanto Jr., Ibicaraí, Itapé, Jussari, Arataca, Camacã, Mascote, Belmonte e Itapebi. Quando for instalado um terceiro circuito de 230 kV entre as subestações de Funil e Itapebi, contemplará os usuários nas proximidades da subestação de Itapebi, as empresas Veracel Celulose S.A. (trabalha com fibra de celulose) e a EKA Bahia S.A (indústria de produtos químicos, como dióxido de cloro, hidrogênio e oxigênio para a Veracel, além de estocar e distribuir outros produtos químicos consumidos na Veracel, tais como ácido sulfúrico, soda cáustica).

As empresas relacionadas direta ou indiretamente com o setor de celulose no Extremo Sul da Bahia serão as principais beneficiadas pela transmissão de energia das linhas Eunápolis - Teixeira de Freitas II, Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2 e Funil - Itapebi. O Desenho 6 representa a linha e transmissão de energia Funil - Itapebi, responsável por atender a cidade de Eunápolis e as empresas Veracel e EKA.



Desenho 6 – Sistema de energia Funil - Itapebi, Bahia, 2009

Fonte: ANEEL, 2010b, p. 304.

O Mapa 27 mostra a abrangência da transmissão energética do sistema Funil - Itapebi (traçado na cor verde), responsável por atender aos municípios de Santo Antônio de Jesus, Brumado e adjacências. Por ter ligação com a transmissão do município de Sapeaçu, distribuirá energia também para outras partes da Bahia.



Mapa 27 – Sistema de energia Funil - Itapebi, Bahia, 2009

Fonte: ANEEL, 2010b, p. 304.

A **linha de transmissão Ibicoara - Brumado** tem cerca de 95 km e ligará a subestação Ibicoara à subestação Brumado. Destina-se a melhorar a transmissão de energia da Bahia, da região Nordeste e da região Centro-Oeste, a partir da Bahia. Esta transmissão passa pelos municípios baianos de Ibicoara, Rio de Contas, Ituaçu, Barra da Estiva e Brumado.

O Mapa 28 mostra a linha de transmissão Ibicoara - Brumado através do traçado na cor verde. Ela se liga com a subestação de Bom Jesus da Lapa, que possui ligação com alguns municípios baianos, podendo-se destacar, conforme se observa no mesmo mapa, Eunápolis, Itapebi, Brumado, Funil e Sapeaçu. Neste percurso

da linha de transmissão Ibicoara - Brumado, do lado direito ficam as cidades de Santo Antônio de Jesus, Sapeaçu e Governador Mangabeira. A principal localidade do lado esquerdo é Rio das Éguas (proximidade com Correntina e Santa Maria da Vitória), que faz fronteira com o estado de Goiás, chegando assim à região Centro-Oeste do país. Esta linha também auxilia na transmissão de energia elétrica para os municípios de Barreiras, Irecê, Senhor do Bonfim e Juazeiro, chegando até o estado de Pernambuco, favorecendo a região Nordeste do país. Já o lado de Brumado se interliga com a estação do Funil, favorecendo a região do Extremo Sul da Bahia, bem como a Região Metropolitana de Salvador.



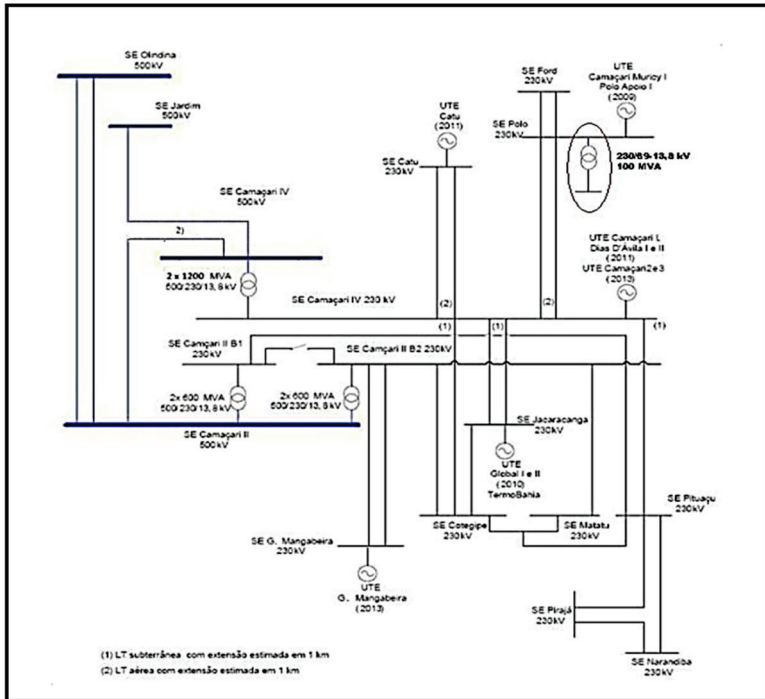
Mapa 28 – Sistema de transmissão de energia
Ibicoara - Brumado, Bahia, 2009

Fonte: Aneel, 2010c, p. 725.

As **subestações SE Camaçari IV e SE Polo** pretendem gerar energia para atender às empresas do Polo Petroquímico de Camaçari e o Complexo Industrial da Ford. Além disso, distribui energia para os estados da Bahia e de Sergipe, pois é responsável por escoar a energia elétrica da hidrelétrica Itapebi (BA).

Estas subestações estão relacionadas com algumas Unidades Termoelétricas da Bahia, relacionadas com o PAC, nos municípios de: Camaçari (Camaçari Muricy I, Camaçari Polo de Apoio, Candeias (Global I e II), Catu (MC2 Catu) e Governador Mangabeira. Também têm interligação com as linhas de transmissão de energia elétrica do município de Camaçari, na Bahia, e com os municípios de Jardim e Olindina, ambos em Sergipe (Desenho 7). A partir do momento que a subestação SE Camaçari IV e SE Polo interagem com o estado de Sergipe, ela está contribuindo para auxiliar a transmissão de energia elétrica na região Nordeste.

Outro aspecto observado é que a subestação SE Camaçari IV e SE Polo se ligam a subestação de Sapeçu, e esta distribui energia para a Região Metropolitana de Salvador. Desta forma, a subestação SE Camaçari e SE Polo terminam se ligando com as subestações presentes na cidade de Salvador, são elas: Jacaranga; SE Pituaçu; SE Matatu; SE Cotegipe; SE Pirajé e SE Narandiba (Desenho 7).



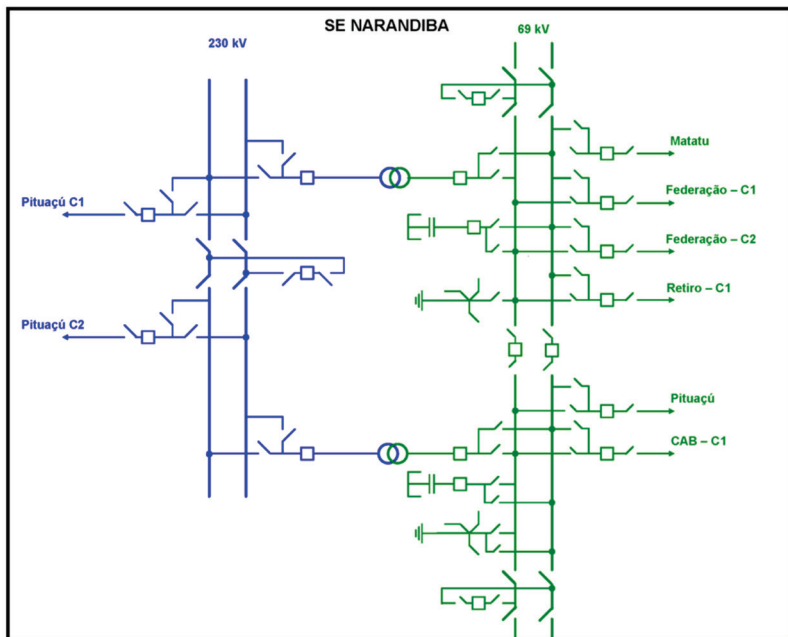
Desenho 7 - Diagrama da subestação SE Camaçari IV, Bahia, 2009

Fonte: ANEEL, 2010d, p. 587.

Na Bahia, a subestação SE Camaçari IV e SE Polo contemplarão os seguintes municípios: Rio Real, Acajutiba, Esplanada, Entre Rios, Araçás, Alagoinhas, Catu, Pojuca, Mata do São João, Dias d'Ávila e Camaçari. Já em Sergipe, os municípios são: Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão, Itaporanga d'Ajuda, Salgado, Boquim, Pedrinhas, Arauá, Itabaianinha e Tomar do Geru.

A **subestação de SE Naranhoba** (230/69 kV), localizada no município de Salvador, visa melhorar a integração de energia com

a subestação de Pituauçu, para assim auxiliar na transmissão de energia da Região Metropolitana de Salvador. O Desenho 8 mostra que a subestação está relacionada com alguns bairros de Salvador, nomeadamente Matatu, Federação, Retiro, Pituauçu e Centro Administrativo da Bahia (CAB).



Desenho 8 – Diagrama da subestação Narandiba IV, Salvador, 2009

Fonte: Aneel, 2010e, p. 364.

O Mapa 29 mostra, no traçado sobreposto, a interligação da subestação SE Narandiba com a Região Metropolitana de Salvador. Os retângulos preenchidos são as estações existentes e os retângulos sem preenchimento são as estações futuras. O PAC inclui a reforma de antigas estações e a construção de novas, para atender aos bairros

de Salvador (Águas Claras, Pirajá, Imbuí e Itapuã) e municípios adjacentes (como por exemplo, Lauro de Freitas). Diferentemente das outras obras de infraestrutura energética do PAC, este empreendimento vai contemplar a população residente na Região Metropolitana de Salvador e não simplesmente as empresas ou mesmo as indústrias existentes na Bahia.

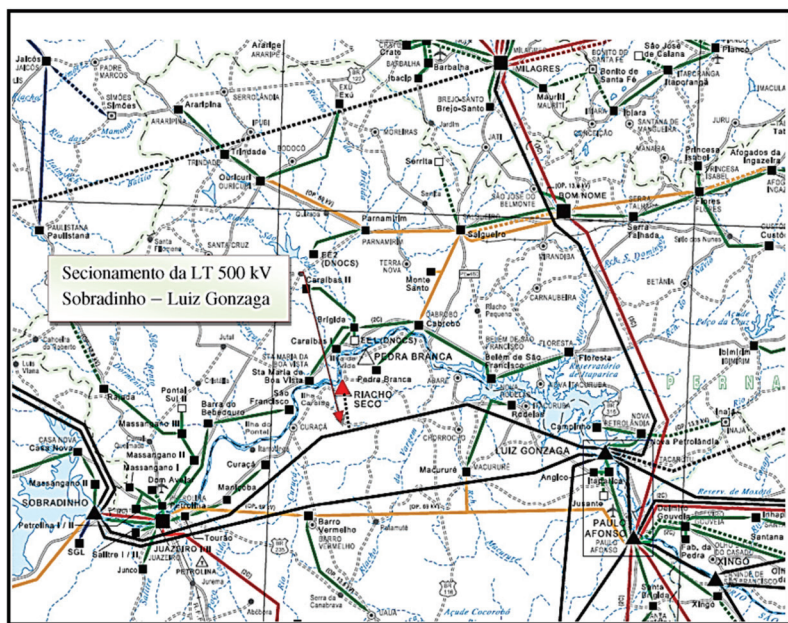


Mapa 29 – Interferência energética da subestação Narandiba IV, Bahia, 2009

Fonte: Aneel, 2010e, p. 363.

A usina hidrelétrica de Riacho Seco faz parte dos estados da Bahia e de Pernambuco. O investimento previsto até o ano de 2010 ficou no valor de R\$ 276 milhões; pretende-se investir o mesmo valor após o ano de 2010. Esta usina hidrelétrica gerará energia através da linha de transmissão Sobradinho - Luiz Gonzaga, e não foi concluída até o final de 2010.

A parte de Sobradinho que está no estado de Pernambuco tem ligação com as linhas de transmissões elétricas de Angelina, Olindina e Paulo Afonso, todas as três na Bahia. Já a parte de Sobradinho que fica na Bahia tem conexão com as transmissões elétricas de Xingó em Sergipe, São João do Piauí no estado do Piauí e Juazeiro na Bahia (Mapa 30).



Mapa 30 – Linha de transmissão Sobradinho - Luiz Gonzaga (hidrelétrica de Riacho Seco), Bahia, 2010

Fonte: Brasil, 2010, p. 17.

O ponto em comum de todas as linhas de transmissão do PAC, indicadas na Tabela 18, é o de atender ao estado da Bahia e seus municípios. Todas as linhas de transmissão e suas subestações não

portuária, bem como a construção do estaleiro em São Roque, já relatados anteriormente.

A modernização e a conversão da Refinaria Landulpho Alves (RLAM) foram replanejadas e contempladas em dois novos empreendimentos do PAC da Bahia: o da Refinaria Landulpho Alves (RLAM) - conversão/em operação e o da qualidade presente nesta refinaria. A operação da Malha Nordeste foi mantida tanto em nível federal como estadual. Já as obras dos campos Marlin Sul, de Plangos (Camarupim e Peroá) e Maroti foram retiradas do planejamento dos governos federal e estadual. Desta maneira, das dez obras previstas no planejamento original do PAC federal, apenas seis foram mantidas em nível estadual, e quatro foram retiradas. Entretanto, destas seis, apenas três foram mantidas na infraestrutura relacionada com petróleo e gás (Tabela 19).

Tabela 19 – Identificação e situação das obras de infraestrutura energética (petróleo e gás) do PAC, Bahia, 2010
(continua)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	UF
Petróleo e gás natural	Exploração e produção	Campo de Manati	378,8	-	Concluído	
Petróleo e gás natural	Exploração e produção	Desenvolvimento da produção - Bahia	2.848,20	15.912,50	Em obra	BA
Petróleo e gás natural	Exploração e produção	Plataformas P-59 ⁽¹⁾	520,3	91,6	Em obra	BA
Petróleo e gás natural	Exploração e produção	Plataforma P-60 ⁽²⁾	501,5	91,6	Em obra	BA
Petróleo e gás natural	Pesquisa exploratória	Bacia sedimentar do Jacuípe ⁽¹⁾	11,6	17,4	Em obra	BA

(continuação)						
TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	UF
Petróleo e gás natural	Pesquisa exploratória	Bacias sedimentares do Irecê-Lençóis ⁽²⁾	6,0	33,0	Ação preparatória	BA
Petróleo e gás natural	Refinarias	Refinaria Landulpho Alves (RLAM) - conversão - em operação ⁽²⁾	2.659,50	544,7	Concluído	BA
Petróleo e gás natural	Refinarias	Refinaria Landulpho Alves (RLAM) - qualidade ⁽²⁾	996,9	-	Em obras	BA
Geologia e mineração - CPRM	Gestão da informação - estudo	Gestão da informação geológica - Centro de Informações Geocientíficas (CIG) ⁽²⁾	25,0	22,0	Em execução	AM,BA, CE, DF, GO, MG, PA, PE, PI, RJ, RN, RO, RS, SP.

(continuação)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	UF
Geologia e mineração - CPRM	Levanta- mentos - estudo	Levanta-mento da geodiver- sidade ⁽²⁾	8,0	5,0	Em execução	AC, AL, AM, AP, BA, CE, DE, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO.
Geologia e mineração - CPRM	Levanta- mentos - estudo	Levantamentos geológicos ⁽²⁾	25,7	33,0	Em execução	AC, AL, AM, AP, BA, CE, DE, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO.

(continuação)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	UF
Geologia e mineração - CPRM	Levanta- mentos - estudo	Levantamentos geológicos - avaliação de recursos minerais ⁽²⁾	18,3	22,0	Em execução	AC, AL, AM, AP, BA, CE, DE, ES, GO, MA, MG, MS MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO.
Geologia e mineração - CPRM	Levanta- mentos - estudo	Levantamentos geológicos - geologia marinha ⁽²⁾	17,4	27,0	Em execução	AL, AP, BA, CE, ES, MA, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RS, SC, SE, SP.

(continuação)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	Estágio	UF
Geologia e mineração - CPRM	Levantamentos - estudo	Levantamentos geoquímicos ⁽²⁾	3,6	5,0	Em execução	AC, AL, AM, AP, BA, CE, DE, ES, GO, MA, MG, MS MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO.
Geologia e mineração - CPRM	Levantamentos - estudo	Levantamentos hidrogeológicos	29,6	33,0	Em execução	AC, AL, AM, AP, BA, CE, DE, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO, RR, RS, SC, SE, SP, TO.

(continuação)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	UF
Geologia e mineração - CPRM	Suporte laboratorial - estudo	Lamin - modernização da rede de laboratórios de apoio ⁽²⁾	2,8	-	Em execução	BA, CE, GO, PA, PE, PI, RO, RS.
Petróleo e gás natural	Gasodutos	Expansão da malha Nordeste - em operação ⁽²⁾	558,5	315,1	Concluído	AL, BA, CE, RN, SE.
Petróleo e gás natural	Gasodutos	Gasoduto Cacimbas - Catu	5.054,5	-	Concluído	BA, ES.
Petróleo e gás natural	Gasodutos	Gasoduto malha Nordeste	828,6	-	Concluído	AL, BA, RN, SE.
Petróleo e gás natural	Pesquisa exploratória	Bacia sedimentar de Cumuruxatiba (Mucuri e norte do Espírito Santo)	16,9	-	Concluído	BA, ES.

(conclusão)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDI- MENTO	INVESTI- MENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTI- MENTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO	UF
Petróleo e gás natural	Pesquisa exploratória	Bacia sedimentar do São Francisco ⁽²⁾	4,3	13,0	Em obra	BA, DF, GO, MG, TO,
Total		22	14.593,6	17.178,9		

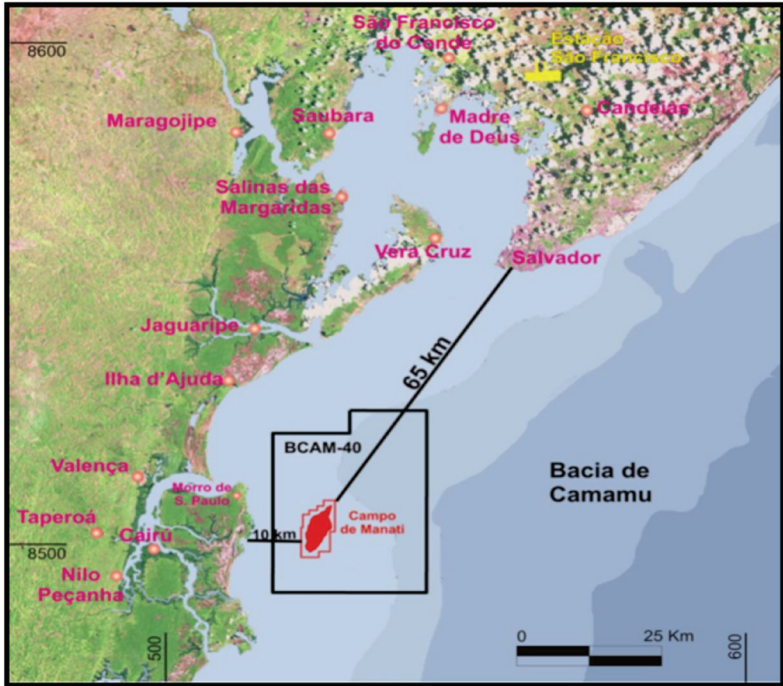
Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

No novo replanejamento do PAC estadual, foram inseridos os gastos referentes a levantamentos da geodiversidade, geológicos, geoquímicos e hidrogeológicos. Além de investimentos em gestão da informação geológica, desenvolvimento da produção e modernização da rede de laboratórios de apoio. Tais aspectos são importantes para avaliar e realizar os empreendimentos relacionados ao petróleo e ao gás no território. Esses novos itens agregados ao planejamento do PAC Bahia contribuíram com R\$ 2.978,6 milhões, ou seja, 20,4% dos investimentos na área de infraestrutura relacionada ao petróleo e a gás.

O **campo de Manati** está localizado na costa sul da Bahia, na bacia de Camamu, no município de Cairu. Seu gasoduto possui 125 km e passa por seis municípios, Cairu, Valença, Jaguaripe, Maragogipe, Salinas da Margarida e São Francisco do Conde (Mapa 32). Estes municípios se beneficiaram com os *royalties* e tributos resultantes da produção local de gás natural. A boa aplicação dos recursos no município dependerá de cada gestão municipal.



Mapa 32 – Gasoduto do campo de Manati, Bahia, 2010

Fonte: Brasil e Almeida, 2009.

O campo de Manati tornou-se o principal importador e exportador de gás da região Nordeste, graças às obras do PAC. Antes do empreendimento, a produção era de, em média, cerca de 4,56 milhões de metros cúbicos ao dia; depois, passou para 10 milhões de metros cúbicos ao dia, ou seja, teve um aumento de aproximadamente 219% em sua produção. Este novo volume produzido corresponde a 30% da necessidade nacional, fazendo de Manati o terceiro campo em produção de gás natural do Nordeste. As obras se iniciaram no ano de 2007 e, no final de 2010, o campo já estava em operação

total, fornecendo gás para a Bahia e para outros estados, através do gasoduto Bahia-Sergipe. Suas reservas terão um prazo de utilização de cerca de 20 anos.

A principal empresa privada responsável pela manutenção do campo de Manati é a Queiroz Galvão, juntamente com a Petrobras. A primeira responde por 45% da operação e a segunda por 65%.

Outro aspecto observado em relação à implantação desta obra foi a questão ambiental, pois o empreendimento é composto de seis poços localizados a aproximadamente 10 km da costa de Morro de São Paulo. Em virtude deste fato, a Petrobras fez o monitoramento e o resgate da fauna e da flora existentes em uma área de até 100 metros do empreendimento. Também executou programas de conscientização com a população de oito municípios: Cairu, Valença, Jaguaripe, Salinas da Margarida, Maragogipe, Santo Amaro, Saubara, São Francisco do Conde e Salvador.

Na Bahia, o gás natural é utilizado na matriz energética desde a década de 1950. Neste uso, pode-se destacar a empresa Gerdau, que o utiliza para reduzir o consumo de minério de ferro, afinal, já existiam poços na área do Recôncavo baiano. O campo de Manati fornece para a Refinaria Landulpho Alves (RLAM) e para o Polo Petroquímico de Camaçari –empresas Braskem e Fafen.

As **plataformas P-59 e P-60**, localizadas no estaleiro São Roque do Paraguaçu, em Maragogipe, na Bahia, estão sendo construídas pelo consórcio composto pelas empresas privadas Odebrecht Engenharia Industrial, UTC Engenharia e Queiroz Galvão, juntamente com o ente público (Petrobras). A finalização de ambas as plataformas estava prevista para o ano de 2011 e seus benefícios estão relacionados com a construção do estaleiro de São Roque, já mencionado anteriormente, pois se trata de outra obra do PAC. A P-59 estava orçada em R\$ 520,3 milhões e a P-60, em R\$

501,5 milhões (PAC, 2010). Entretanto, segundo Lima (2010, p. 40), cada obra custará R\$ 370 milhões.

Está previsto que as plataformas P-59 e P-60 forneçam petróleo a todo o país, além de capacitar 1.200 funcionários para exercer atividades diretas nelas.

Em relação aos estudos das bacias sedimentares baianas para a prospecção de petróleo e gás, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) irá complementar os investimentos do PAC com uma quantia total de R\$ 124 milhões, estando inclusive o planejamento incluído no Plano Plurianual de Estudos de Geologia e Geofísica da ANP (2007-2012) (PLANO..., 2012). As áreas beneficiadas são as bacias de São Francisco, Jacuípe, Irecê/Lençóis e Cumuruxatiba, todas incluídas no relatório de projeção do PAC (2007-2010).

A **bacia de Jacuípe** está localizada entre a cidade de Salvador e o limite dos estados da Bahia e de Sergipe. O seu estudo, finalizado no ano de 2009, pretendia identificar e caracterizar a presença de sistemas petrolíferos na bacia (BRASIL, [2010], p. 7). Já a licitação para adquirir os dados sísmicos desta bacia, fracassou pela segunda vez consecutiva. Na primeira vez, a única empresa que apresentou a proposta foi desqualificada. Na segunda, não apareceram candidatos. O governo estipulou um prazo de 306 dias após a assinatura do contrato para a entrega dos resultados. Por esta razão, a obra ficará para o PAC-2.

No que se refere às **bacias de Irecê/Lençóis, de Cumuruxatiba (Mucuri e Norte do Espírito Santo) e do São Francisco**, os estudos não foram finalizados até o final de 2010 e, por isso, foram incorporadas ao PAC-2. Para o governo baiano, a bacia de Irecê / Lençóis é a única entre todas as bacias baianas sem indício de novas reservas. À bacia do São Francisco é que se destinará a maior parte

dos investimentos, em comparação com as bacias sedimentares do Jacuípe, Irecê/Lençóis e Cumuruxatiba.

A **refinaria Landulpho Alves de Mataripe (RLAM)** está localizada em São Francisco do Conde. Historicamente, a RLAM entrou em operação em 1950, e constituiu os primeiros poços de Petróleo do país. As obras de modernização e ampliação se iniciaram em 2009, para atender às exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve) no que refere a três produtos específicos: a gasolina, o diesel e o vapor. Este projeto teve seu valor revisto, de R\$ 2,8 bilhões para R\$4,8 bilhões, estes correspondentes a uma quantia 71% superior em relação ao valor original. No que se relaciona ao gás, a obra do PAC visa ligar a RLAM ao Gasoduto de Integração Sudeste (Gasene).

O **levantamento geológico** da Bahia pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM, 2011) vai contemplar a bacia do Tucano Central (parte norte), que se situa nos municípios de Adustina, Antas, Canudos, Coronel João Sá, Euclides da Cunha, Jeremoabo, Novo Triunfo, Pedro Alexandre e Sítio do Quinto.

O projeto tem como objetivo a revisão/atualização da cartografia geológica da área, na escala 1:100.000, para subsidiar futuros estudos hidrogeológicos e avaliar o potencial metalogenético para mineralizações sedimentogênicas, principalmente de Cu, V, U e Ba, com apoio de prospecção geoquímica regional de sedimento de corrente. A presente proposta objetiva, também, dar continuidade às pesquisas desenvolvidas pela CPRM (projetos Bacia do Tucano Sul, concluído em 2002, e Bacia do Tucano Central - Parte Sul, ora em execução) sobre essa importante unidade tectônica definida pelo rifte Recôncavo-Tucano-Jatobá. (CPRM, 2011).

De acordo com o cronograma do PAC, esta obra estaria concluída, apenas, no final de 2011.

A rede de litotecas do serviço geológico visa

[...] organizar, armazenar, integrar e disponibilizar todo o conhecimento contido no acervo de materiais geológicos, coletados de maneira a abranger as cinco regiões do país. A Rede será composta pelas Litotecas de Araraquara (SP), Belém (PA), Caçapava do Sul (RS), Caeté (MG), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Goiânia (GO), Porto Velho (RO), Recife (PE) e Teresina (PI). (CPRM, 2011).

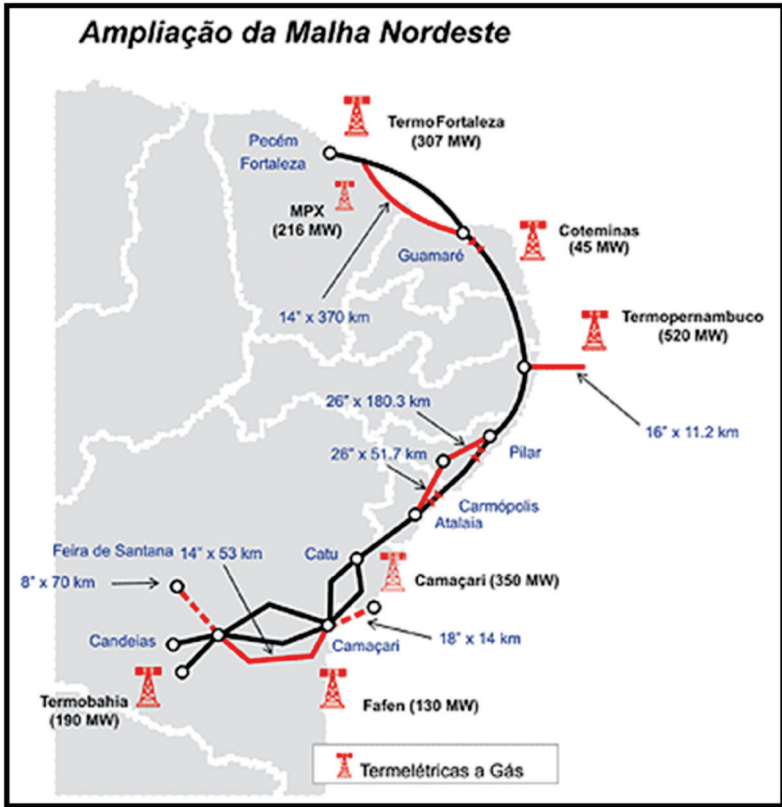
Através desta rede, o conhecimento será transmitido e consultado de forma padronizada com o uso da internet. Os dados e as informações também serão atualizados em tempo real, facilitando a pesquisa. Nestas redes haverá laboratórios e salas de pesquisa para atuarem em estudos na área geológica.

O **gasoduto da Malha Nordeste** cuja construção foi realizada pela Petrobras, terminou no final de 2010 e, destina-se a expandir e ampliar a capacidade de distribuição de gás natural às regiões Sudeste e Nordeste. Inicialmente o gasoduto buscava apenas atender as usinas termoelétricas; entretanto a Petrobras replanejou o projeto e viu a necessidade de contemplar também o segmento industrial destas regiões, bem como “[...] o aproveitamento do combustível em projetos de cogeração e geração distribuída, para processos de aquecimento e refrigeração, nos segmentos residencial e comercial” (BOSCO, 2003). Através deste gasoduto pretende-se inserir o gás natural na matriz energética brasileira e baiana, principalmente para as indústrias petroquímicas. O Mapa 32 mostra o projeto de expansão do gasoduto da Malha do Nordeste, que se estende da Bahia até o Ceará. A Bahia, inicialmente, receberá gás para alimentar

três termoeletricas, nas cidades que possuem atividade industrial, como Camaçari (Complexo Petroquímico), Catu (Polo de Aratu) e Itabuna (Nestlé, Trifil e Posto Universal).

O Mapa 33 mostra que existe integração da Bahia com a Região Nordeste, pois

[...] Cacimbas-Catu interliga a Estação de Tratamento de Gás de Cacimbas, em Linhares (ES), à Estação de Distribuição de Gás de Catu, em Pojuca (BA), local onde se configura o Hub 1 (ponto de encontro de diferentes gasodutos). Em Pojuca, o Gasene se interliga ao gasoduto Catu-Pilar. É por essa infraestrutura, agora integrada, que o gás natural é levado aos estados de Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Ao longo de seu traçado, o Gasene tem oito pontos de entrega (Itabuna, Eunápolis e Mucuri, na Bahia; Cachoeiro de Itapemirim, Anchieta, Viana e Vitória, no Espírito Santo; e Campos de Goytacazes, no Rio de Janeiro) e três estações de compressão (Piúma e Aracruz, no Espírito Santo, e Prado, na Bahia). Os pontos de entrega permitem que o gás natural chegue a novos mercados e promova a interiorização do uso do produto. Exemplo disso é o atendimento ao mercado de Itabuna. Um acordo comercial, assinado no último dia 1º de março entre Petrobras e Bahiagás – distribuidora de gás natural da Bahia –, permite antecipação da entrega do gás natural no sul da Bahia. (GASENE..., 2010).



Mapa 33 – Localização do gasoduto da Malha Nordeste, 2003

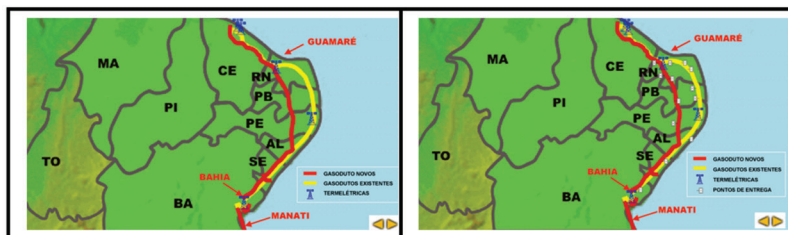
Fonte: Bosco, 2003.

Os outros gasodutos existentes na Bahia foram mantidos dentro do gasoduto da Malha Nordeste (Mapa 33), como o de Cacimbas - Catu e o de Manati (Mapa 32).

O gasoduto da Malha Nordeste contempla 46 municípios da Bahia: Mucuri, Nova Viçosa, Ipiaú, Ibirapuã, Ibirataia, Caravelas, Teixeira de Freitas, Alcobaça, Prado, Itamaraju, Porto Seguro,

Itabela, Eunápolis, Eulândia, Itagimirim, Itajuípe, Itapebi, Congogi, Belmonte, Itagibá, Mascote, Arataca, Camacan, Jussari, Itabuna, Ilhéus, Itapitanga, Aurelino Leal, Nova Ibiá, Gandu, Wenceslau Guimarães, Presidente Tancredo Neves, Valença, Lage, Jaguaripe, Aratuípe, Muniz Ferreira, Nazaré, Conceição do Jacuípe, Maragogipe, São Félix, Cachoeira, Santo Amaro, Barro Preto, São Sebastião do Passé, Catu e Pojuca.

Já o Mapa 34 mostra a relação do gasoduto da Malha Nordeste com o Sudeste do país, com a área nacional e também com a malha internacional.



Mapa 34 – Localização dos gasodutos, Bahia, 2005

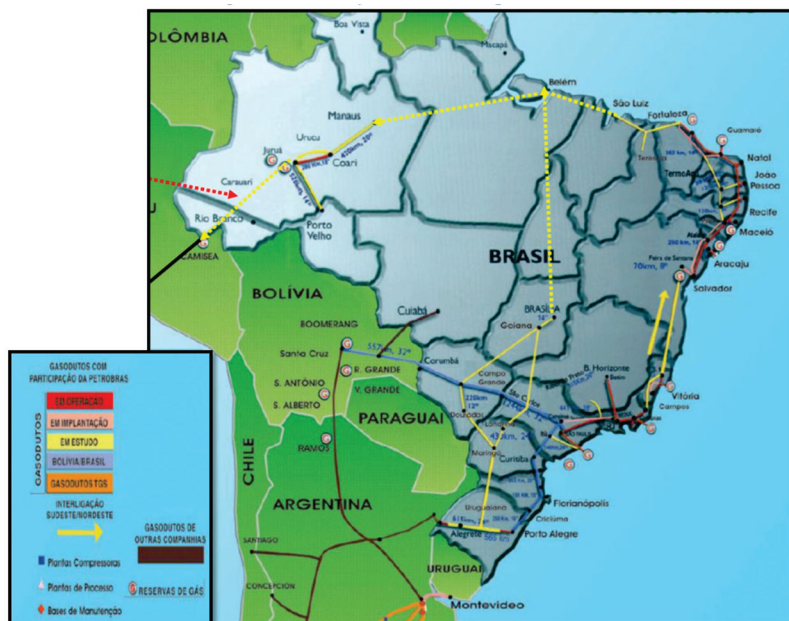
Fonte: Projeto Gasene, 2005.

O percurso traçado na cor vermelha (Mapa 34) mostra o trecho, que está em operação, responsável pela integração entre as regiões Nordeste e Sudeste do país (a Bahia é a área de integração entre as duas regiões) e a parte da ampliação da distribuição do gás para todos os estados nordestinos, além de São Paulo e Rio de Janeiro. Este gasoduto, na região Nordeste, é chamado de ‘Gasbode do sertão nordestino’ e, passa pelos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Considerada uma das principais obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, o Gasene tem 1.387 km, 28 polegadas e capacidade para transportar 20 milhões m³/dia de gás natural. É o principal empreendimento para expansão da malha de transporte de gás natural do País entre 2003 e 2010, período em que a rede de gasodutos de transporte brasileira passou de 5.451 km para 9.219 km. Acima de tudo isso, sua importância é estratégica: ele tem a função de romper uma fronteira gasífera existente no Brasil, onde se tinha, de um lado, o Sudeste, onde estão situados os principais campos produtores e o maior mercado consumidor, e, de outro, o Nordeste, que produz gás natural em quantidade insuficiente para permitir o crescimento do mercado. Agora, o gás natural produzido na região Sudeste (bacias de Campos, Santos e Espírito Santo), importado da Bolívia ou regaseificado no terminal de gás natural liquefeito (GNL) da Baía de Guanabara pode chegar aos estados do Nordeste. (GASENE... 2010).

O gasoduto da Malha Nordeste ligará futuramente a região Norte (amazônica, através da reserva de Urucu) com o gasoduto de unificação Brasil e Bolívia, passando por Brasília (Mapa 35, linha pontilhada na cor amarela), levando gás para a parte mais interna do país. Se todas as etapas forem terminadas, estes gasodutos poderão se interligar com o Peru e a Venezuela, criando um transporte de gás natural único, integrando a América do Sul.

No PAC de energia inicial, havia uma seção intitulada Combustíveis Renováveis, que destinaria a eles o valor de R\$ 205,1 milhões, e buscava duplicar a planta de Candeias, entre o ano de 2007 e 2010. Entretanto, este item foi retirado da reestruturação do PAC baiano.



Mapa 35 – Localização dos canais de gás natural, Brasil, 2004

Fonte: Andrade, R., 2010, p. 12-13.

PROGRAMAS NA ÁREA SOCIAL E URBANA

Os programas da área social e urbana do PAC buscam a melhoria das condições da vida da população da Bahia. Fazem parte desse conjunto o Luz para Todos, os planos de saneamento, de habitação, a construção do Metrô e a ampliação dos recursos hídricos (BALANÇO..., 2010, p. 18).

Luz para Todos

A Secretaria de Infraestrutura (Seinfra) buscou a universalização da energia elétrica – Decreto nº 4.873, de 11 de novembro de 2003

(BRASIL, 2003a) – para executar as políticas públicas em nível nacional e estadual. A Bahia, no seu planejamento do PAC, buscou atingir o total 360.707 domicílios. Entretanto, no final de 2010, havia 450.000 ligações que beneficiaram 2,2 milhões de baianos, em 413 municípios, ou seja, houve 89.293 ligações acima da meta. O investimento total do PAC foi de R\$1,5 bilhão (68 % do total de investimento deste programa), restando um investimento de R\$ 0,7 bilhão (32%) para depois do ano de 2010. Desta forma, o investimento total do Luz para Todos é de R\$ 2,2 bilhões (BAHIA, 2010d).

“A Bahia foi o estado brasileiro que mais contemplou as metas do programa Luz para Todos, seguido do Pará, com 1 milhão e 462 mil pessoas; depois veio Minas Gerais e Maranhão, com mais de 1,3 milhão de pessoas, cada.” (LUZ..., 2010, p. 1).

O programa Luz para Todos corresponde ao maior programa de eletrificação rural do país. A prioridade é o atendimento dos municípios onde o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) for inferior à média do estado baiano, ou que só alcancem níveis inferiores a 50% de disponibilidade de energia elétrica. O principal parceiro privado dos governos federal e estadual é a Coelba, concessionária que, no final do ano, já havia recebido todos os recursos do Luz para Todos.

Para o governo baiano, o Luz para Todos é um programa com gestão participativa, pois existe a união do Comitê Nacional de Universalização, do Comitê de Gestor Nacional, do Comitê de Gestor Estadual e dos Agentes Comunitários.

O Programa é coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, operacionalizado pela Eletrobras e desenvolvido em parceria com os governos estaduais, as concessionárias de energia elétrica e as cooperativas de eletrificação rural. Todo processo para instalação da energia é gratuito e toda casa recebe três pontos de

luz e uma tomada, sem nenhum custo ao morador. Com o acesso ao serviço de energia, não é apenas a luz que chega à casa dos brasileiros. A energia possibilita o desenvolvimento econômico das comunidades, ajudando na redução da pobreza e da fome. (BRASIL, 2011a).

A energia elétrica, ao chegar a municípios baianos que antes não tinham luz, promove modificações nas relações de trabalho, bem como nos costumes locais. Em Jeremoabo, por exemplo, a produção de artesanato que era realizada através de máquinas de costura de pedal, passou a usar máquinas elétricas. As peças produzidas neste município são exportadas para a Itália, e o incremento da produção fica agora na região para ser comercializado em feiras, algo que antes não ocorria.

O programa Luz para Todos busca uma ação integrada de órgãos públicos na área rural, em relação a políticas públicas de atendimento a educação, a saúde, ao abastecimento de água e ao incentivo da agricultura familiar com o uso de energia elétrica. Afinal, quando a luz chega à zona rural, promove o desenvolvimento local das famílias, que passam a utilizar a energia para atividades produtivas, melhorando a renda familiar e o emprego na localidade. Um exemplo disso é a compra de equipamentos para o aumento da produção local, ou mesmo a melhora nos serviços desempenhados pelos órgãos públicos na região através da incorporação da luz elétrica nas atividades. Os postos de saúde, por exemplo, passaram a estocar, em geladeiras, vacinas e alguns medicamentos de uso da população. As escolas podem aderir a um turno noturno ou mesmo utilizar computadores e televisões para o processo de ensino e aprendizado.

De acordo com o Ministério de Minas e Energia - MME (BRASIL, 2008b), após a implantação do Luz para Todos, 79% das famílias passaram a dispor, em primeiro lugar, de televisores

seguidos de geladeiras (73%), depois, de equipamentos de som (50%), liquidificadores (39%), ventiladores e bombas de água (35% cada). Os dados mostram que a população adquiriu novos produtos e, conseqüentemente, as empresas que os fabricam também são contempladas, pois passam a produzir mais.

Os dados do MME mostram também que 4,8% da população urbana retornaram para a sua cidade de origem na área rural. Então, houve um melhora na qualidade de vida e o fortalecimento da posição de ser cidadão. Este fato foi relatado por 89% dos entrevistados contemplados pelo programa Luz para Todos, pois suas moradias e seus trabalhos tornaram-se mais confortáveis.

O Luz para Todos contemplou mais a região Nordeste (6,3 milhões de ligações), seguida pelo Norte (2,4 milhões ligações), seguido do Sudeste (2,2 milhões de ligações), depois o Sul (997 mil ligações) e finalmente o Centro-Oeste (905,3 mil ligações).

Saneamento

Para fazer frente a problemas de saneamento, o PAC, em nível federal, planejava a despoluição da baía de Todos os Santos (BA) e a ampliação e melhoria dos sistemas de esgotamento sanitário em 12 municípios. Entretanto, o planejamento do PAC de saneamento em nível baiano foi revisto e foram contemplados 90 projetos, dos quais apenas três foram finalizados até o ano de 2010. Estes empreendimentos estão localizados nos municípios de Salvador, Lauro de Freitas e Valença (Tabela 20).

A partir da Tabela 19, constata-se que 87 empreendimentos continuaram em fase de preparação, em licitação ou em obras, ou seja, sem finalização. Assim, 3,33% da quantidade de obras foram concluídas, constituindo um valor de R\$ 0,3 bilhão, ou seja, 12% do valor total dos investimentos do PAC previsto até 2010.

Tabela 20 – Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (saneamento), Bahia, 2010

(continua)					
MUNICÍPIO BENEFICIADO	PROPONENTE	TIPO	DATA DA SELEÇÃO	INVESTIMENTO ATÉ 2010 (R\$)	ESTÁGIO
Salvador	Construção e Locação S/A	Ampliação do Sistema Especial de Saneamento da Região Metropolitana de Salvador	out./08	259.178,10	Concluído
	(Jaguaribe)	Obras do Sistema de Disposição Oceânica do Jaguaribe - 1ª etapa			
Lauro de Freitas	Município	Estudos e projetos na lagoa dos Patos	jul./07	1.328,30	Concluído
Valença	Município	Elaboração dos projetos de PDLI e PSI no bairro Bolívia	jul./07	1.298,40	Concluído
Total de obras e investimentos concluídos (R\$)	3		3%	261.804,80	12%

(conclusão)

MUNICÍPIO BENEFICIADO	PROponente	Tipo	Data da Seleção	Investimento até 2010 (R\$)	Estágio
Total de obras e investimentos não concluídos	87		97%	2.000.010,40	88%
Total de obras e investimentos do PAC	90		100%	2.261.815,20	100%

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

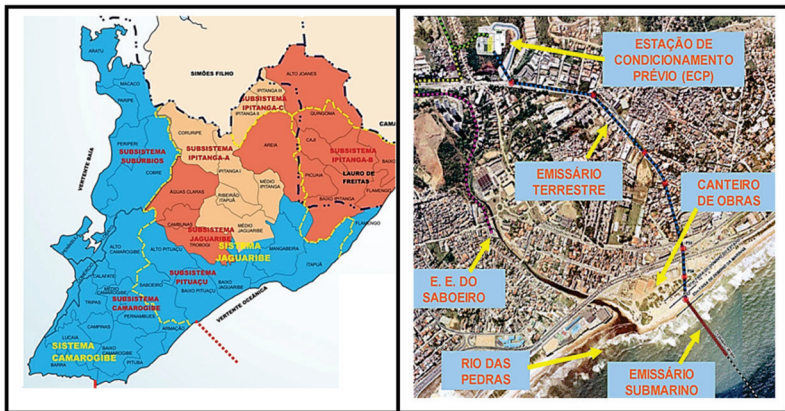
A obra de **saneamento de Jaguaribe** somente foi entregue à população em maio de 2011, e sua operação somente começou em junho de 2011, apesar de ter sido divulgada como finalizada no final de 2010 pelos órgãos governamentais. Constitui a maior obra de saneamento nos últimos 25 anos para a capital baiana e irá possibilitar a ampliação do índice de cobertura do serviço de esgotamento sanitário de 85% para 90% até 2012. Ela visa diminuir os índices de doenças provocadas pela falta de saneamento urbano na capital baiana e melhorar as condições de balneabilidade das praias de Salvador.

O Sistema de Disposição Oceânica (SDO) de Jaguaribe foi construído por meio de Parceria Público Privada (PPP), uma das primeiras do País na área de saneamento e vai beneficiar, numa primeira fase, mais de 1,9 milhão de habitantes da capital e também de Lauro de Freitas. Das 27 bacias de esgotamento sanitário em Salvador, sete estão ligadas ao novo emissário. Até o final de 2012, outras três bacias (Águas Claras, Trobogi e Cambunas), que estão sendo construídas, também estarão integradas ao sistema. (EMBASA, 2011).

Salvador dispunha apenas do emissário submarino do Rio Vermelho, construído em 1975, e que já estava trabalhando em sua capacidade máxima. O SDO de Jaguaribe visa ampliar não apenas o serviço de saneamento para Salvador, mas também ampliá-lo para Lauro de Freitas. Trata-se, portanto de uma obra de PPP, com concessão de 15 anos, adquirida pela Odebrecht e pela Foz do Brasil.

O Mapa 36 mostra a interligação do SDO de Jaguaribe com os sistemas e subsistemas de saneamento urbano de Salvador e de municípios adjacentes. Na parte azul do mapa, estão as 25 bacias de Salvador, inclusive o emissário do Rio Vermelho, que se liga ao SDO

de Jaguaribe (linha pontilhada amarela). A parte laranja do mapa mostra a abrangência do SDO de Jaguaribe em Salvador (Cambunas, Trobogi, Águas Claras e Areia) e em Lauro de Freitas (Alto Joanes, Caji, Quingoma, Picuaia, Baixo Ipitanga, Flamengo e Baixo Joanes). Futuramente, o SDO de Jaguaribe se interligará a área rosada do mapa de Salvador que é constituída pelas bacias de Coruripe, Ipitanga I, Ribeirão Itapuã, Médio Jaguaribe e Médio Ipitanga.



Mapa 36 – Abrangência do SDO Jaguaribe (Salvador) e sua relação com o projeto da lagoa dos Patos (Lauro de Freitas), Bahia, 2010

Fonte: Andrade, R., 2010, p. 12-13.

O projeto do estudo e projetos da lagoa dos Patos (Lauro de Freitas) foi finalizado dentro do prazo do calendário do PAC, e as obras já haviam se iniciado no final do ano de 2010. De acordo com este projeto, o SDO de Jaguaribe se ligará com a lagoa dos Patos em Lauro de Freitas. A rede terá suporte para atender 308.877 mil habitantes, população estimada para o município no ano de 2030. Em Lauro de Freitas, apenas 9% dos domicílios são ligados à rede de saneamento: os outros utilizam fossas ou sumidouro. A prefeitura

trabalha para associar as obras de saneamento com as obras de pavimentação no município que já estavam ocorrendo neste período.

A obra prevê 40.800 ligações de esgoto na rede urbana. Serão construídos 235.117 km de redes coletoras, 25 estações elevatórias, a implantação de 315 metros de túneis em cinco travessias na Estrada do Coco e uma na avenida Praia de Itapuã, em Vilas do Atlântico. A Embasa já começou a terraplanagem dos locais onde serão construídas as estações elevatórias, mas a colocação das redes serão iniciadas pela região de Vila Mar, Lagoa dos Patos e Vila Praiana, onde estão sendo realizadas obras do PAC Drenagem. De acordo com o engenheiro, o projeto prevê a construção de uma rede coletora que vai canalizar todo o esgoto doméstico do município até o interceptor da avenida Paralela. De lá o esgoto será direcionado à estação de condicionamento prévio do Sistema de Disposição Oceânica (SDO Jaguaribe), que está em fase de conclusão, onde os dejetos receberão tratamento prévio, e disposição final através do emissário submarino da Boca do Rio, próximo à foz do Rio das Pedras [Mapa 35]. A principal finalidade da implantação do novo sistema é permitir o afastamento, o tratamento e a disposição final, de maneira rápida e segura, dos esgotos gerados pela população de Lauro de Freitas. (LAURO DE FREITAS, 2010).

Já a **elaboração dos Projetos de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI) e Projeto de Saneamento Integrado (PSI) no bairro Bolívia** também já foi finalizada, pois as obras, realizadas pela Construtora Andrade Galvão, se iniciaram em dezembro de 2010. Os recursos destinados à obra estão previstos no PAC-2 e são da ordem de R\$ 52 milhões.

As duas primeiras etapas resultaram em 7.521 metros de rede coletora de esgoto, 4.244 metros de rede de água tratada, 4.793 metros de drenagem, 4.054 m² de calçadas, 25.947 m² de pavimentação de ruas entre recomposição e novos assentamentos, construção de uma estação elevatória e de uma estação de tratamento de esgoto com digestor anaeróbico. (VALENÇA, 2010).

O investimento em saneamento é importante, conforme a Organização Mundial de Saúde, pois cada R\$ 1,00 aplicado na área de saneamento, representa R\$ 5,00 de economia em atendimento ambulatorial e hospitalar. Trabalhando com R\$ 2,2 bilhões em quatro anos, serão economizados R\$ 11 bilhões nesse segmento no mesmo período, ou R\$ 2,75 bilhões ao ano, desonerando o sistema de saúde.

O PAC de saneamento também se associou à Fundação Nacional de Saúde (Funasa). Dessa cooperação, resultaram 44 projetos concluídos (10%) e 425 obras não foram concluídas (90%) - conforme se vê na Tabela 21 -, totalizando um investimento, no período, de R\$6.250,50 milhões, ou seja, 2% do investimento total do PAC.

Tabela 21 - Identificação e situação das obras do PAC e da Funasa na área de infraestrutura social (saneamento), Bahia, 2010

(continua)							
MUNICÍPIO BENEFICIADO	QUANTIDADE	TIPO DE OBRA	INVESTIMENTO PREVISTO ATÉ 2010 (R\$ milhões)	CONDIÇÃO DA OBRA NO FINAL DE 2010 ⁽¹⁾	FAMÍLIAS	PESSOAS	CONCLUSÃO (%)
Banzaé ⁽²⁾	3	Saneamento em áreas indígenas	144	Paralisada	188	998	98
Barra ⁽²⁾	1	Melhorias habitacionais	787,5	Projeto recebido, mas não formalizado			
Buarrema ⁽²⁾	1	Saneamento em áreas indígenas	25,9	Não iniciou	16	80	0
Cipó	1	Melhorias sanitárias domiciliares	41,2	Concluída	179	960	100
Euclides da Cunha ⁽²⁾	9	Saneamento em áreas indígenas	669,9	Paralisada	194	971	96

(continuação)

MUNICÍPIO BENEFICIADO	QUANTIDADE	TIPO DE OBRA	INVESTIMENTO PREVISTO ATÉ 2010 (R\$ milhões)	CONDIÇÃO DA OBRA NO FINAL DE 2010 ⁽¹⁾	FAMÍLIAS	PESSOAS	CONCLUSÃO (%)
Glória	4	Saneamento em áreas indígenas	798,1	Concluída	253	1.366	100
Itamaraju ⁽²⁾	1	Saneamento em áreas indígenas	395,1	Paralisada	29	143	50
Itapicuru ⁽²⁾	1	Esgotamento sanitário	55,2	Projeto recebido, mas não formalizado	-	-	-
Lapão ⁽²⁾	1	Melhorias habitacionais	216,2	Projeto recebido, mas não formalizado	-	-	-
Macarani ⁽²⁾	1	Abastecimento de água	195,7	Projeto recebido, mas não formalizado	-	-	-

(continuação)

MUNICÍPIO BENEFICIADO	QUANTIDADE	TIPO DE OBRA	INVESTIMENTO PREVISTO ATÉ 2010 (R\$ milhões)	CONDIÇÃO DA OBRA NO FINAL DE 2010 ⁽¹⁾	FAMÍLIAS	PESSOAS	CONCLUSÃO (%)
Malhada ⁽²⁾	1	Melhorias habitacionais	649,8	Projeto recebido, mas não formalizado	-	-	-
Porto Seguro	7	Saneamento em áreas indígenas	770	Concluída	511	2.548	100
Prado ⁽²⁾	2	Saneamento em áreas indígenas	142,6	Não iniciou	37	90	0
Rodelas ⁽²⁾	1	Saneamento em áreas indígenas	46,6				
Santa Cruz Cabralia	6	Saneamento em áreas indígenas	372,7	Concluída	933	4.665	100
Santa Maria da Vitória ⁽²⁾	1	Melhorias habitacionais	794,4	Santa Maria da Vitória			
Total Efetivado	44		6.104,9				2

(conclusão)

MUNICÍPIO BENEFICIADO	QUANTIDADE	TIPO DE OBRA	INVESTIMENTO PREVISTO ATÉ 2010 (R\$ milhões)	CONDIÇÃO DA OBRA NO FINAL DE 2010 ⁽¹⁾	FAMÍLIAS	PESSOAS	CONCLUSÃO (%)
Total não realizado	381		306.619,1	98%			
Total das obras realizadas e relacionadas com a Funasa	425		312.724	100%	2.340	11.821	100%

Fontes: Balanço..., 2010; Funasa, 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

Todos os projetos do PAC com a Funasa visam atender pequenas comunidades brasileiras com até 50 mil habitantes, principalmente os indígenas e os quilombolas. Na Bahia, estava previsto o atendimento de 376 municípios, mas apenas 17 foram contemplados até o final de 2010 (FUNASA, 2007, p. 1-3).

O PAC do saneamento e a Funasa buscam, com essa parceria, prevenir e diminuir doenças para promover a saúde pública e a inclusão social. Junto com o saneamento básico, é feita, paralelamente, a melhoria das habitações. Para citar apenas um exemplo, o problema mais frequente nas comunidades indígenas e quilombolas é a doença de Chagas, mal reconhecidamente decorrente da precariedade das moradias. Este programa atendeu até 2010, 2.340 famílias, o que corresponde a 11.821 pessoas.

A Tabela 20 mostra todas as obras consideradas concluídas pelo governo estadual no final de 2010. Algumas obras não foram iniciadas ou foram paralisadas, de maneira que, após o cálculo da média do total de empreendimentos finalizados, verifica-se que 71% destes foram realmente concluídos. Alguns municípios que não tiveram as obras totalmente concluídas, bem como paralisadas ou não iniciadas podem ser identificados: Banzaê, Buerarema, Euclides da Cunha, Itamaraju, Itapicuru, Lapão, Macarani, Malhada e Prado.

Habitação

O planejamento na área habitacional do PAC em nível federal para a Bahia tinha apenas uma única obra, que era a Urbanização Integrada da Favela Nova Constituinte. Quando houve o replanejamento em nível federal e estadual, a Bahia foi contemplada com 307 obras que geraram um investimento total, até o ano de 2010, de R\$ 623,6 milhões.

No final do ano de 2010 foram concluídas duas obras correspondentes a um percentual de 1%, que utilizou 0,2% dos recursos totais do PAC (Tabela 22).

Tabela 22 – Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (habitação), Bahia, 2010

MUNICÍPIO BENEFICIADO	TIPO	DATA DA SELEÇÃO	INVESTIMENTO PREVISTO ATÉ 2010 (R\$ milhares)	ESTÁGIO
Ipirá	Provisão habitacional - loteamento Mirante II	set/07	956,3	Concluído
Vitória da Conquista	Assistência técnica - sede do município	set/07	31,5	Concluído
Concluído	2	1%	987,8	0,2%
Não concluído	305	99%	622.655,20	99,8%
Total	307	100%	623.643,00	100,0%

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Em **Ipirá**, o **loteamento Mirantes II** foi ligado à rede de saneamento básico em 72 imóveis. As casas estão divididas em dois quartos, sala, cozinha, banheiro e área de serviço.

No município de Vitória da Conquista, os investimentos do PAC habitacional foram usados para a pavimentação, a drenagem, a construção de praças e loteamentos populares e para a revitalização de espaços importantes para a história da cidade. Todas as obras foram realizadas pela Empresa Municipal de Urbanização local (Emurc).

Houve a construção do **loteamento Vivendas da Serra**, contemplando 80 famílias que estavam cadastradas há mais de dois anos, pessoas que moravam em área de risco ou de aluguel. Também foi feita a urbanização do Alto do Cristo, denominado 'Cristo de Mário Cravo', localizado na serra do Periperi, que vai se tornar uma área de lazer e turismo, pois a prefeitura e os órgãos federais e estaduais criaram uma infraestrutura com quiosques de venda de produtos, banheiro, pavimentação para circulação de pedestres e automóveis e saneamento básico de forma geral (água, luz e esgoto).

Metrô

A obra não foi concluída até o final do ano de 2010. Estava previsto gastar um R\$ 388,8 milhões para a construção da linha do metrô e R\$ 30,3 milhões para os trens urbanos. O projeto visava à recuperação do trem urbano operado pela Companhia de Transporte de Salvador (CTS) e à implantação de um novo sistema de metrô.

A modernização dos trens (Calçada - Paripe) possui 13,5 km de extensão na qual se localizam dez estações, dois terminais de integração e trafegam seis trens elétricos de quatro carros. A implantação completa do trecho Lapa a Pirajá, com 12,1 km de extensão, prevê a construção de 1,5 km de subterrâneo, 5,9 km em elevado e 4,7 km em superfície, oito estações, sendo três com integração e a aquisição de 12 trens elétricos de quatro carros (CBTU, 2008).

As obras foram iniciadas no ano de 2000. Até o final do ano de 2006, já haviam consumido aproximadamente R\$ 553 milhões e,

entre o ano de 2007 e 2010 (execução do PAC-1) a quantia investida foi cerca de R\$582 milhões, indo além dos dados iniciais do projeto para a sua implantação. Como se vê, o empreendimento foi incorporado ao PAC, mas as obras se iniciaram antes deste programa. A Tabela 23 mostra o cronograma de liberação dos investimentos do PAC já realizados: apesar de a obra não ter sido efetivada até o final do ano de 2010, o metrô já havia recebido R\$ 1.136.296,00.

Tabela 23 – Investimentos do PAC na área de infraestrutura social (metrô), Salvador, 2010

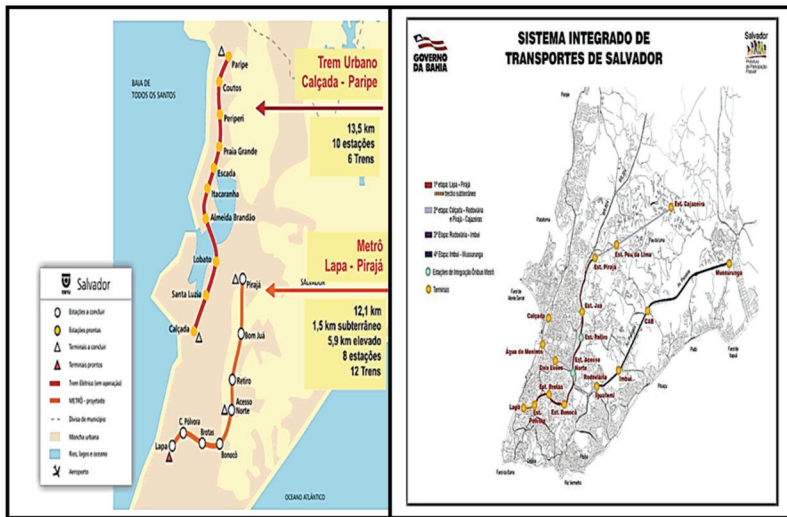
EMPREENHIMENTO PAC	ATÉ 2006	2007 A 2010	TOTAL
Trem urbano trecho Calçada - Paripe	41.971,00	26.711,00	68.682,00
Metrô trecho Lapa - Pirajá	511.836,40	555.777,60	1.067.614,00
Recursos da União	446.689,40	471.077,60	9.177.667,00
Recursos do Estado da Bahia	65.147,00	84.700,00	149.847,00
Metrô Salvador	553.807,40	582.488,60	1.136.296,00

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Caso o projeto seja totalmente cumprido, contribuirá para a economia do tempo das viagens pelos usuários dos serviços, para a melhoria da acessibilidade e para a utilização de fontes de transporte mais limpas do que o transporte rodoviário. Afinal,

[...] o trecho Acesso Norte-Estação Pirajá encontra-se com as obras paralisadas, correndo risco de se deteriorar com o tempo. A partir da Estação Pirajá o restante do projeto desta primeira etapa ainda não saiu do papel. A linha 2 (Calçada-Iguatemi e Imbuí-Mussurunga) também continua em projeto . O trânsito da capital está cada dia mais complicado. São cerca de 2.322 ônibus que circulam em 444 linhas diferentes todos os dias. A velocidade média desses veículos passou de 19km/h para 30km/h, após a implantação das faixas exclusivas para ônibus. Houve uma melhora significativa na mobilidade, mas ainda não é a solução definitiva. As vias da cidade não foram projetadas para essa quantidade de carros. O resultado são os frequentes engarrafamentos, estresse, desrespeito às regras do trânsito, aumento do número de acidentes e atropelamentos, falta de lugar para estacionar, entre outros. Circula na capital 449 mil carros de passeio e 55 mil motos. Nos horários de pico, das 7 às 8 horas, 10.250 veículos passam em frente ao Iguatemi e das 18 às 19 horas passam 9.750 carros pelo local. O fluxo diário é de 125.000 veículos passando por aquela via. Uma linha de metrô naquele percurso absorveria a maior parte do movimento de carros. (SALVADOR, 2008).

O trecho de trem (Calçada - Paripe) transporta em média 14 mil pessoas por dia; com a reforma, passaria a ter 40 mil usuários por dia. Já o metrô transportará, em média, 200 mil passageiros. O Mapa 37 mostra os trajetos do metrô e do transporte ferroviário em Salvador, caso fique pronto para o uso dos cidadãos.



Mapa 37 – Percurso do metrô e sua interligação com o sistema de transporte de Salvador, Bahia, 2008

Fonte: CBTU, 2008.

De acordo com o Tribunal de Contas da União (TCU) as principais irregularidades encontradas na obra foram:

Ausência de termo aditivo formalizando alterações das condições inicialmente pactuadas; Inadequação das providências adotadas pela Administração para sanar interferências que possam provocar o atraso da obra; Ausência de numeração e rubrica nas páginas de processo; Falta de retenção da garantia prevista na Lei 8.666/93; Falta de publicidade devida ao contrato/aditivo; Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado; Orçamento do Edital / Contrato / Aditivo incompleto ou inadequado; Descumprimento de determinação exarada pelo TCU; O valor do convênio não cobre as despesas relativas à obra licitada ou é superior às despesas efetivas relacionadas

à obra licitada; Sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado. (BRASIL, 2010, p. 2).

Diante da constatação desses fatos, o TCU suspendeu a liberação de recursos até a regularização das pendências por parte dos envolvidos no processo (em especial, a Prefeitura Municipal de Salvador, a empresa concessionária Metrasal e a Companhia de Trens Urbanos de Salvador). A obra já era para estar pronta e em funcionamento dentro do prazo máximo estipulado pelo TCU (BRASIL, 2010, p. 20) em julho de 2011. Assim, a obra pode continuar, mas não haverá envio de recursos para a concessionária.

Em virtude do fato de a obra do metrô ainda não ter sido concluída, a Presidente Dilma Rousseff relatou que o governo federal apenas financiará o sistema de transporte da Paralela para a Copa, no valor de R\$ 570 milhões, oriundos do PAC, após o ano de 2010, se o metrô for concluído, pois ele integrará a Paralela e, conseqüentemente, Lauro de Freitas, através de sua estação do Acesso Norte (próximo à antiga rótula do Abacaxi), onde a linha 1 (Pirajá) será estendida de 6 km para 13 km. Neste novo projeto, a capital baiana terá 35 km de transporte através de trilho, que será contemplado no PAC-2.

O sistema de transporte público metropolitano entre os municípios de Lauro de Freitas e Salvador será misto, formado por um corredor central estruturante de veículos sobre trilhos, passando pela avenida Paralela até a Rótula do Abacaxi (Acesso Norte), e ônibus, modelo convencional ou *Bus Rapid Transit* (BRT), nas vias alimentadoras, como as avenidas Dorival Caymmi, Orlando Gomes e Pinto de Aguiar. (FLEM, 2011).

Entretanto, o Diário Oficial do Estado da Bahia, no dia 11/09/2011, homologou a construção da linha do metrô que ligará o Acesso Norte ao município de Lauro de Freitas. Com a construção da Linha 2, serão acrescidos 22 quilômetros, viabilizando seu

funcionamento. Esta construção tem seu custo estimado em R\$ 1,6 bilhão, mas, se for realizada, melhorará a qualidade de vida da população e a mobilidade urbana na cidade. Assim, este modal substituirá a proposta inicial do BRT para esta localidade.

Diante da importância da obra, o Exército foi chamado e realizou uma parceria de forma contratual com os governos federal, estadual e municipal para fazer uma auditoria nas obras de engenharia do metrô e para auxiliar os envolvidos no empreendimento cumprirem a determinação do TCU em relação à prestação de contas. Se a Metrasal não finalizar a obra, o Exército provavelmente o fará com o objetivo de promover mobilidade para a Copa de 2014. Mas a segunda obra do metrô via Paralela será feita através de parceria pública e privada.

O Exército já tem tradição em trabalhar com o governo estadual, o que ocorreu, por exemplo, na construção da BR-242 na década de 1970, além da recuperação das estradas baianas.

Recursos hídricos

A área de recursos hídricos do PAC envolve projetos de irrigação e drenagem, de oferta de água bruta e tratada e de integração de bacias.

Irrigação e drenagem

No planejamento inicial do PAC em nível federal, havia oito obras de irrigação e nenhuma de drenagem. Com o replanejamento, duas obras de irrigação e quatro de drenagem foram acrescentadas. Apenas a irrigação de Salitre foi concluída até o final do ano de 2010, correspondendo a 17% do total de obras finalizadas nesta área. A Tabela 24 mostra que o investimento em irrigação foi de R\$ 446,6 milhões e o de drenagem de R\$ 37.086,5 milhões, totalizando entre os anos de 2007 até 2010, o valor de R\$ 37.533,1 milhões, assim grande parte dos empreendimentos foram postergados para o PAC-2.

Tabela 24 - Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (irrigação e drenagem), Bahia, 2010

(continua)					
TIPO	SUBTIPO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO PREVISTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO⁽¹⁾
	Irrigação	Perímetro de irrigação Baixo de Irecê - implantação ⁽²⁾	230,2	180	Em obra
	Irrigação	Perímetro de irrigação de Salitre (1ª etapa)	216,4	-	Concluído
Total irrigação	2		446,6	180	
	Drenagem	Salvador ⁽²⁾	88,9	27	Em obra
	Drenagem	Ampliação do sistema de drenagem urbana - Lauro de Freitas ⁽²⁾	12.078,70	-	Em obra

(conclusão)					
TIPO	SUBTIPO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENTO PREVISTO APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO ⁽¹⁾
	Drenagem	Canalização de córrego nas bacias Mutum/Salgadeira- Santo Antônio de Jesus ⁽²⁾	12.878,90	-	Em obra
	Drenagem	Retificação e revestimento Estância e Tamarineiro-Valença	12.040,00	-	Em obra
Total drenagem	4		37.086,5	27	
Total geral (irrigação e drenagem)	6		37.533,1	207	

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

A obra de implantação do **perímetro de irrigação Baixio de Irecê** possui 59.375 ha, busca constituir um sistema de captação, adução, condução e distribuição de água para atender os municípios de Xique-Xique e Itaguaçu.

O acesso ao projeto se dá através da rodovia BA-052, que liga Xique-Xique a Feira de Santana que, por sua vez interliga-se à malha viária nacional através da BR-116 (principal via de escoamento da produção local). A região é propícia ao plantio de frutas (abacaxi, banana, coco, goiaba, limão, mamão, melancia, melão, maracujá tangerina, uva), legumes e verduras (abóbora, cebola, pimentão e tomate) e grãos (café feijão e milho). O projeto inclui também a instalação de um polo agroenergético com produção de oleaginosas (cana-de-açúcar, pinhão manso, dendê, soja, girassol, mamona) (CODEVASE, 2010).

O **perímetro de irrigação de Salitre** está no semiárido nordestino, a 20 km do município de Juazeiro e, a água é oriunda do rio São Francisco. A Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf) foi a responsável pela obra. A primeira etapa desta obra visa contemplar 255 lotes de agricultura familiar (cerca de 1.600 ha) e outros 68 lotes para médias e grandes empresas. Na primeira etapa do projeto, foram gastos R\$216,4 milhões, e há ainda mais quatro etapas que custarão mais R\$683,6 milhões. As cinco etapas buscam irrigar 31.305 hectares, divididos em 944 lotes para pequenos produtores e 485 lotes para empresas.

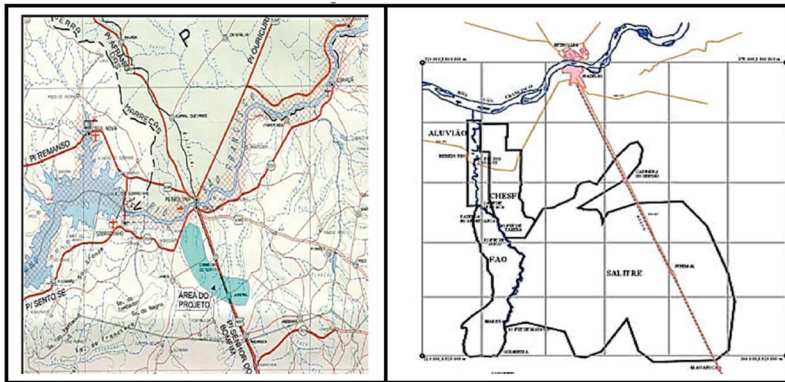
O acesso ao perímetro de irrigação de Salitre é feito pela BR-407, pela rodovia estadual BA-210. Além da

[...] da Companhia Ferroviária do Centro-Oeste, que dá acesso a Salvador, Senhor do Bonfim, Alagoinhas (BA) e a outros municípios baianos, bem como

às regiões Centro-Oeste e Sudeste. Está prevista a implantação de uma ferrovia – a Transnordestina –, interligando as cidades de Salgueiro e Petrolina, em Pernambuco, a Missão Velha, no Ceará. Essa ligação permitirá o acesso ferroviário ao complexo industrial de SUAPE, situado na região metropolitana do Recife, bem como a Fortaleza e a outras regiões do Nordeste. (FRANÇA, 2001, p. 40).

É importante finalizar a ferrovia Oeste-Leste para propiciar à região trabalhar também com o modal ferroviário e integrá-la às Regiões Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste.

O Mapa 38 mostra a localização estratégica do perímetro de irrigação do Salitre, tanto para o escoamento da produção, como do Polo Juazeiro e Petrolina.



Mapa 38 – Localização e interligação do perímetro de irrigação de Salitre com o sistema de transporte, Bahia, 2008

Fonte: França, 2001, p. 19-20.

Trata-se de um projeto que já estava idealizado desde a década de 1970 e planejado desde 2001 pelo Banco do Nordeste: o PAC apenas o incorporou. Este projeto é essencial para diversificar a cultura plantada na região, onde a uva e a manga são os destaques. Nele, há um maior destaque para a produção de banana orgânica e café, além da criação de ovinos e da pecuária leiteira. O projeto está relacionado também a um projeto básico de saneamento e consultoria aos agricultores durante todo o processo.

Oferta de água bruta e tratada

No projeto inicial do PAC em nível federal, havia três obras. Após a reavaliação, estipulou-se, em nível estadual, a execução de 11 obras, sendo que apenas cinco foram concluídas, constituindo 45% do total das obras (Tabela 25).

Tabela 25 – Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (oferta de água bruta e tratada), Bahia, 2010

		(continua)		
TIPO	SUBTIPO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO ⁽¹⁾
Recursos hídricos	Água bruta	Estudos para implantação da adutora de Guanambi	1,8	Concluído
Recursos hídricos	Água bruta	Programa Água para Todos - poços	6,3	Concluído
Recursos hídricos	Água para Todos	Programa Água para Todos - poços ⁽²⁾	1,3	Em obra
Recursos hídricos	Água para Todos	Programa Água para Todos - poços - BA - concluídos	4,9	Concluído
Recursos hídricos	Água para Todos	Programa Água para Todos - sistemas simplificados de abastecimento de água	0,6	Concluído
Recursos hídricos	Água para Todos	Programa Água para Todos - sistemas simplificados de abastecimento de água ⁽²⁾	151,1	Em obra

(conclusão)

TIPO	SUBTIPO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO ⁽¹⁾
Recursos hídricos	Água para Todos	Barragem Gasparino	97	Concluído
Recursos hídricos	Proágua	Estações de Tratamento de Lodo das ETAs - Barra do Choça (Proágua Nacional) -implantação ⁽²⁾	1,6	Ação preparatória
Recursos hídricos	Proágua	Sistema Adutor de Cafarnaum (Proágua Nacional) ⁽²⁾	25,7	Em obra
Recursos hídricos	Proágua	Sistema Adutor de Jacobina (Proágua Nacional) ⁽²⁾	29,9	Em obra
Recursos hídricos	Proágua	Sistema de Abastecimento de Pedro Alexandre (Proágua Nacional) ⁽²⁾	10	Em obra
Total		11	330,2	

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

Apesar de o projeto dos estudos para implantação da **adutora de Guanambi** estar identificado como concluído, as obras não se iniciaram até o final de 2010. Os representantes da sociedade civil reivindicam a adutora, pois o município sofre constantemente com a falta de água, inclusive em caráter emergencial, em especial nas seis cidades da microrregião de Guanambi. Atualmente a cidade de Guanambi é atendida pela água oriunda apenas da barragem de Ceraíma.

A implantação da adutora é importante, pois o município sofre com a falta de chuvas regulares, principalmente nos últimos seis anos. Para que se tenha uma ideia da situação, a barragem de Ceraíma chegou ao seu menor nível histórico, o que gerou o racionamento de água para o consumo humano e a suspensão do fornecimento para o perímetro irrigado. A água chegaria a Guanambi através das barragens de Poço do Magro (construída em 2004) e de Ceraíma, havendo assim a interligação de duas fontes de água. Por isso, a água trazida pela adutora beneficiará mais de 230 mil habitantes, além de ser responsável pela irrigação e produção de alimentos no perímetro irrigado.

O programa **Água para Todos** foi lançado pelo governo da Bahia no ano de 2007, pretendendo atender e garantir o acesso à água com qualidade e em quantidade para 1,25 milhão de pessoas (950 mil na zona rural e 300 mil em áreas urbanas). Para que isso ocorra, porém, é necessário o apoio dos governos federal, estadual e municipais.

O objetivo principal deste programa é a abertura de poços na região do semiárido e na bacia do rio São Francisco. Por conta do programa, foram instalados, na Bahia, 52.423 cisternas e 1.740 sistemas de abastecimento, foi realizada a perfuração de 2.467

poços e a ligação de esgoto de 1.520 unidades, tendo sido feito um investimento total de R\$ 177,6 milhões.

A construção da barragem de **Gasparino** foi iniciada em maio de 2008 pela construtora Andrade Galvão. Para ser concretizada esta obra, o valor passou de R\$ 97 para 132 milhões, mas já tem 90% finalizados desde junho de 2011. A barragem abastecerá cerca de 200 mil pessoas nos municípios de Coronel João Sá, Pedro Alexandre, Sítio do Quinto, Adustina, Paripiranga, Jeremoabo e o município sergipano de Pinhão. Cerca de 135 famílias que perderam suas casas no processo de desapropriação para a construção da barragem, até junho de 2011, não haviam recebido o valor das indenizações, que era considerado irrisório pelas famílias, pois variava entre R\$ 100 e R\$ 200 a tarefa de terra.

Integração de bacias

No planejamento inicial do PAC em nível federal, havia a previsão de dez empreendimentos. Entretanto, o projeto foi refeito em nível estadual, ficando seis obras (Tabela 26). Destas, apenas uma foi concluída (isto é, 16,6%), de acordo com o governo estadual, até o ano de 2010.

Tabela 26 – Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (integração de bacias), Bahia, 2010

TIPO	SUBTIPO	EMPRENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007- 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO⁽¹⁾
Recursos hídricos	Proágua	Sistema de Abastecimento de Pedro Alexandre (Proágua Nacional) ⁽²⁾	10	Em obra
Recursos hídricos	Revitalização de bacias	Esgotamento Sanitário ⁽²⁾	329,9	Em obra
Recursos hídricos	Revitalização de bacias	Esgotamento Sanitário na Bahia	34,6	Concluído
Recursos hídricos	Revitalização de bacias	Navegabilidade do rio São Francisco ⁽²⁾	62,1	Em obra
Recursos hídricos	Revitalização de bacias	Processos erosivos ⁽²⁾	99,8	Em obra
Recursos hídricos	Revitalização de bacias	Resíduos sólidos ⁽²⁾	15,8	Em obra
Total			552,2	6

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

Notas: ⁽¹⁾ Finalizado até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

⁽²⁾ Não finalizado ou entregue de forma inacabada até o mês de agosto de 2012, conforme verificação da autora.

A obra que foi concluída foi o **esgotamento sanitário na Bahia**, que inclui as ligações domiciliares, unidades sanitárias, coleta, elevação, tratamento e destinação final de efluentes.

Até 2010, o PAC garantiu recursos na ordem de R\$ 1,5 bilhão a ser aplicados em ações de revitalização em 341 municípios localizados na bacia do rio São Francisco e no Vale do Parnaíba. Desses recursos, R\$ 1 bilhão será destinado para obras de esgotamento sanitário. O objetivo é implantar sistemas de esgotamento sanitário em 194 municípios das Bacias do São Francisco e Parnaíba e inclui a elaboração de projetos e implantação de obras de esgotamento sanitário (CODEVASE, 2008).

As obras de esgotamento sanitário na Bahia até o ano de 2010 contemplaram as seguintes áreas: o Litoral Norte de Salvador, a cidade de Muritiba e os municípios de Porto Seguro e de Guanambi (BAHIA, 2010c). Os outros cinco empreendimentos não concluídos foram integrados para o PAC-2.

As informações presentes no capítulo 2, O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010), serviram de base para a elaboração do capítulo 3, “Um Olhar da População Baiana sobre o PAC (2007-2010)”. Este próximo capítulo quantificará as principais obras de infraestrutura concluídas pelo PAC na Bahia entre os anos de 2007 até 2010, e identificará as características da realização dos empreendimentos de infraestrutura do PAC a partir da opinião/percepção dos cidadãos entre os anos de 2007 até 2010, correspondendo assim à avaliação do *e-survey* retratada como instrumento metodológico.

Capítulo 3

UM OLHAR DA POPULAÇÃO BAIANA SOBRE O PAC (2007-2010)

O PAC não é programa é uma contagem de obras. Tem coisas que são repetidas a cada PAC alguma coisa nesta marmitta está requentada (SILVA, Marina,⁶ 2010).

Não foi possível avaliar, de forma detalhada, as informações financeiras do PAC de infraestrutura na Bahia, pois os dados públicos eram sempre replanejados ou refeitos, não existindo uma definição clara de sua utilização pelo Estado. Em virtude de tal dificuldade, a opção foi trabalhar com a quantidade de obras concretizadas na Bahia, dentro de cada área de infraestrutura, avaliando as divulgações governamentais, tanto federais como estaduais e, depois, conferir os dados divulgados em relação à finalização do empreendimento com base nas informações arroladas no capítulo 2, para verificar as obras que foram realizadas ou não. O processo de informação é nebuloso. Segundo um representante do governo “[...] alguns projetos do PAC referentes às obras para a Copa do Mundo de 2014 estão com as contas abaixo do necessário. Agora, a soma não bate.” (SOUZA, R. P., 2011).

Dada a esta dificuldade, houve a necessidade de checar as informações divulgadas de forma constante, como o objetivo de elaborar a Tabela 27.

⁶ Marina Silva, do Partido Verde, foi candidata à Presidência da República.

Tabela 27 – Quantidade de obras de infraestrutura (logística, energética, social e urbana) executadas e não executadas pelo PAC, Bahia, 2007/2010

INFRAESTRUTURA	QUANTIDADE				TOTAL (N.)
	EXECUTADA (N.)	EXECUTADA (%)	NÃO EXECUTADA (N.)	NÃO EXECUTADA (%)	
Logística	6	22,22	21	77,78	27
Energética	12	24,00	38	76,00	50
Social e urbana	450.391	23,00	31.344	77,00	481.735
Média	-	23,07	-	76,93	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2010.

Através da Tabela 27, percebe-se que, das 27 obras de caráter logístico, apenas seis (22,22%) foram realizadas contra 21 (77,78%) que não o foram. No setor energético, constata-se que, dos 50 projetos, 12 (24,00 %) foram realizados e 38 (76,00%) não o foram. A área social e urbana deve ser avaliada com cuidado, pois, apesar de haver planejado 481.735 empreendimentos, destes, 450.391 foram realizados e 31.344 não o foram. Isso ocorreu, pois a área de energia elétrica realizou um total de 450.000 ligações individuais (programa Luz para Todos), não contemplando projetos e sim, ligações individuais de serviços que não atendem a necessidades coletivas, mas a individualidade de cada residência. Se forem avaliados os projetos da área social e urbana, a quantidade concretizada foi de 23,00% do total de obras concluídas, enquanto 77,00% não foram realizadas.

O Gráfico 5 mostra, nas duas última colunas, a média de concretização dos projetos do PAC relativos à infraestrutura (logística, energética e social e urbana) na Bahia, (que foi da ordem de 23,07% (cor azul), enquanto 76,93% não foram executados (cor vermelha).

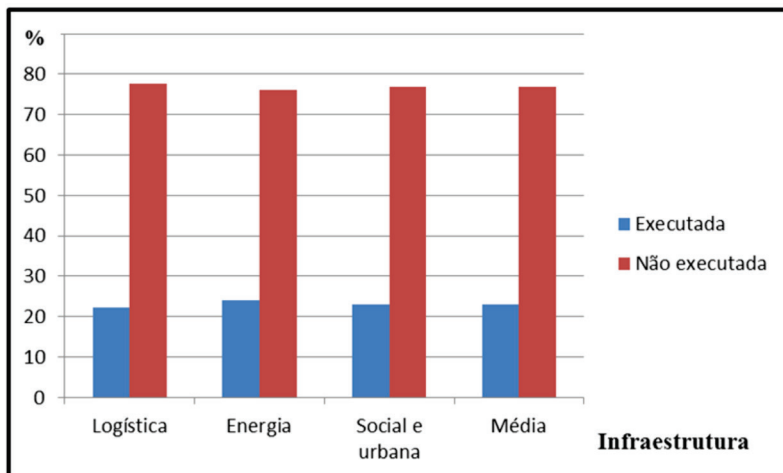


Gráfico 5 – Porcentagem de obras de infraestrutura executadas e não executadas, Bahia, 2007/2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

A Tabela 28, mostra de forma resumida as obras executadas e não executadas pelo PAC, segundo as subdivisões da infraestrutura (logística, energética, social e urbana).

Tabela 28 – Investimento do PAC em obras de infraestrutura logística (rodoviária) por período e estágio, conforme o governo estadual, Bahia (continua)

INFRAESTRUTURA	QUANTIDADE				TOTAL
	EXECUTADA (N.)	EXECUTADA (%)	NÃO EXECUTADA (N.)	NÃO EXECUTADA (%)	
Logística	6	22,22	21	77,78	27
Rodovia	3	15,79	16	84,21	19
Ferrovia	0	0	3	100	3
Aeroporto	2	100	0	0	2
Porto	1	33,33	2	66,67	3
Energia	12	24	38	76	50
Geração de energia elétrica	3	100	0	0	3
Termoelétrica	4	24	13	76	17
Transmissão de energia elétrica	0	0	8	100	8
Petróleo e gás	5	23	17	77	22
Social e urbana	450.391	23	31.344	77	481.735

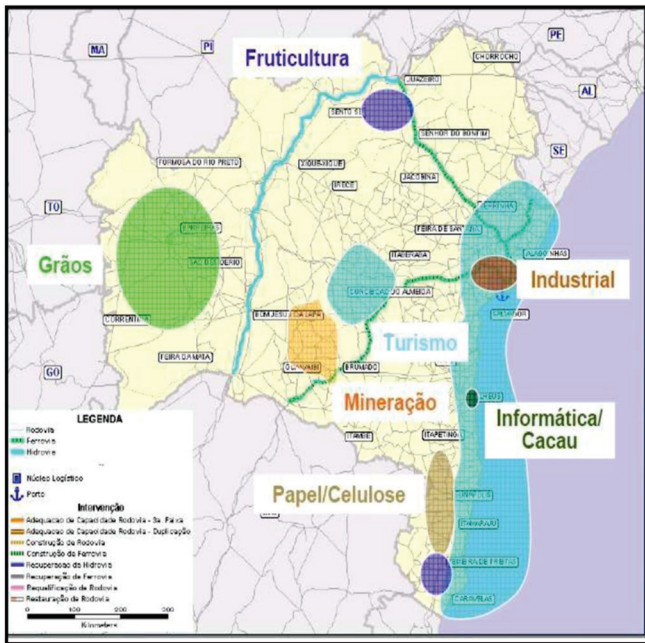
(conclusão)

INFRAESTRUTURA	QUANTIDADE				TOTAL
	EXECUTADA (N.)	EXECUTADA (%)	NÃO EXECUTADA (N.)	NÃO EXECUTADA (%)	
Luz para Todos	450.496	100	0	0	450.000
Saneamento	3	3	87	97	90
Saneamento Funasa	44	10	381	90	425
Habitação	307	1	30.393	99	30.700
Metrô	0	0	1	100	1
Irrigação e drenagem	1	17	5	83	6
Oferta d'água bruta e tratada	4	36	7	64	11
Integração de bacias	1	17	5	83	6
Média	-	23,07	-	76,93	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2010.

AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS NA ÁREA DA LOGÍSTICA

O PAC estabeleceu uma subdivisão das obras de infraestrutura logística segundo sua destinação, em três áreas: rodoviária, ferroviária e portuária. Os empreendimentos executados nestes três modais tiveram como base o Programa de Logística de Transportes do Estado da Bahia - Peltbahia, que foi responsável em definir os sete polos de carga da Bahia: o de fruticultura, o de grãos, o da indústria, o do turismo, o da mineração, o do papel/celulose e o da informática/cacau (Mapa 39).



Mapa 39 – Localização dos polos de carga, Bahia, 2009

Fonte: PELTBAHIA, 2009.

Em relação às rodovias, os governos federal e estadual tiveram que rever o valor financeiro das obras rodoviárias à proporção que elas foram sendo executadas, constantemente replanejando o orçamento e a parte financeira. Pode-se afirmar que o governo não realizou um planejamento fundamentado em bases reais, pois utilizou mais recursos do que o que era necessário. Extrapolou, não apenas o prazo de finalização da obra, mas também os recursos para sua realização e finalização (um exemplo são os dados da Tabela 5). A questão não está em replanejar um empreendimento, mas sim, em realizar o que foi replanejado com eficiência (otimizar os meios), efetividade (contemplar o tempo de programação) e eficácia (atingir metas estabelecidas), algo que não ocorreu com as obras rodoviárias do PAC. Isso pode ser constatado, por exemplo, em obras que não foram entregues à população entre os anos de 2007 a 2010, permanecendo apenas no planejamento e no edital, como a da adequação da BR-101/NE (Trecho BA - Divisa SE/BA - Feira de Santana) (ver Tabela 5). Alguns cidadãos expressam a sua posição⁷ sobre os empreendimentos, como Luís Henrique Cardoso (Esplanada/BA, 24/12/2010, 09:58): “Tem. A duplicação da BR 101, que não acaba nunca. É muita corrupção. CPI” [sic].

Outro depoente, Jailson (Entre Rios/BA, 15/12/2010, 14:02), relata: “eu moro entre rios bahia e governo federal tem mais de 20 anos que não investe nada aqui falta escola saneamento básico estradas e praças e hospital e agua potável pq o pac não chegou!!!!” [sic].

Os comentários desses dois cidadãos são importantes para evidenciar que, apesar de viverem em duas cidades distintas (Entre Rios e Esplanada) que são pontos de passagem da BR-101/NE, nenhum dos dois tem conhecimento do início das obras do PAC, mas sabem que elas já deveriam ter se iniciado, apesar de não existir nenhum resquício delas nas localidades.

⁷ A transcrição dos comentários respeita a grafia e a sintaxe características, usadas pelos sujeitos nas redes sociais. Todas foram configuradas em destaque tipográfico, independentemente do número de linhas, por se tratar de depoimentos e não de citações.

A Tabela 29 mostra que, das 19 obras da área de rodovia vinculadas ao PAC baiano, oito foram concluídas, ou seja, 42% (Gráfico 6); e 11 faltam ser concluídas, o que corresponde a 58% do total das obras, seja por licitação, ação preparatória ou por estarem em obras. É bom esclarecer que estes dados são baseados na divulgação do governo federal e estadual.

Tabela 29 – Estágio das obras rodoviárias do PAC, Bahia, 2010

ESTÁGIO	QUANTI- DADE	INVESTIMENTO (em milhões de R\$)	
		Realizadas entre 2007 e 2010	Realizadas após 2010
Em licitação	4	32,4	1.243,9
Ação preparatória	2	1	66,8
Em obra	5	199,10	296,20
Concluídas	8	3.181,20	-
Total	19	3.413,7	1.606,9

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

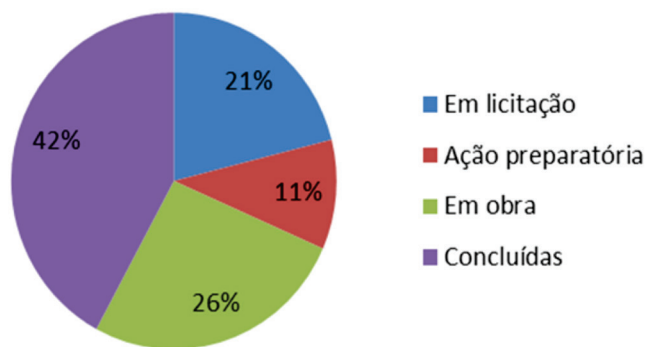


Gráfico 6 – Porcentagem de obras de infraestrutura logística (rodoviária) em fase preparatória do PAC segundo dados do governo, Bahia, 2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

Outro aspecto importante, é que, para muitas obras, o planejamento do PAC indicava fases de licitação e de ação preparatória que demorariam até dois anos. Entretanto, ao chegar ao final do ano de 2010, os empreendimentos continuavam no mesmo estágio, razão pela qual foram considerados como não concretizados, apesar de ampla divulgação, por parte do governo, de que os mesmos serão realizados, o que certamente explica comentários da população, como o de Paulo Mendes (Itabuna/BA, 04/06/2008, 16:32): “Obras do PAC??? Estamos esperando. Se chegar, eu aviso...” [sic].

Se for avaliada a parte do planejamento financeiro situada entre os anos de 2007 e 2010, verifica-se que 93% dos recursos já foram utilizados nas obras consideradas concluídas pelos governos federal e estadual, embora apenas 42% da quantidade de obras tenham sido concluídos, evidenciando que o planejamento do PAC pode estar cheio de lacunas e equívocos que precisam ser revistos antes da real

execução. Caso contrário, continuará havendo alto desperdício dos recursos públicos sem um real retorno para a coletividade.

De acordo com o planejamento inicial do governo federal e, conseqüentemente, do estadual, os investimentos do PAC, entre os anos de 2007 e 2010, são maiores do que aqueles relativos ao período posterior a 2010 (Gráfico 7). Entretanto, se a realidade do planejamento entre 2007 a 2010 permanecer para os anos seguintes, é possível que os gastos sejam maiores nos próximos mandatos governamentais do que no período do PAC-1. Mas será que o governo terá recursos para manter as próximas etapas do PAC? Diante dos dados do que foi realmente realizado, a perspectiva é que, provavelmente, faltarão recursos do governo para as próximas obras, a não ser que o governo realize um novo dimensionamento do dinheiro público entre os setores econômicos, observando a sua prioridade. Acredita-se que o PAC é algo essencial na política do governo federal.

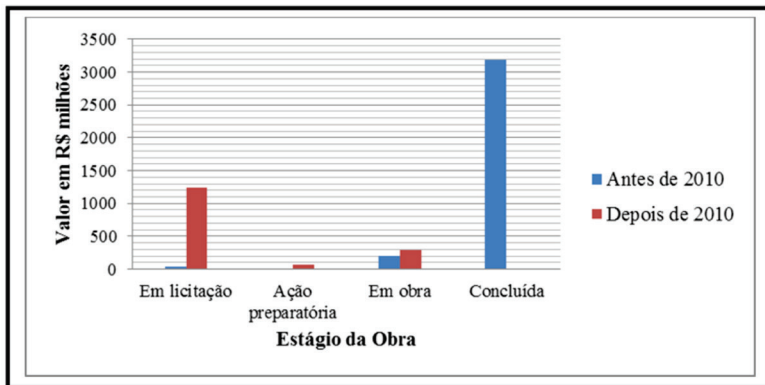


Gráfico 7 – Investimento do PAC em obras de infraestrutura logística (rodoviária) por período e estágio, conforme o governo estadual, Bahia

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

Muitas obras do PAC rodoviário já estavam contempladas em projetos e programas governamentais anteriores, mas não houve um cuidado, por parte dos responsáveis governamentais pela execução do PAC, em fazer um planejamento e uma projeção dos investimentos financeiros que contemplassem os valores reais das obras, pois a maior parte destas tiveram valores superiores ao estipulado inicialmente. O fato ocorreu na maioria delas, pois o ente público somente revia ou replanejava os investimentos durante ou após a finalização das obras. Com o objetivo de finalizar o empreendimento do PAC, o valor pago para o ente privado era recalculado sempre a maior, favorecendo-o, deixando muitas vezes as obras sem qualidade ou inacabadas, conforme afirma Márcio Souza Mota (Salvador/BA, 15/02/2010, 18:59): “Aqui na Bahia são várias obras mau acabadas e má feitas pelo PAC” [sic].

Como não foi possível encontrar, na logística rodoviária, os valores referentes à execução das obras relacionadas aos estudos e aos projetos, à manutenção e à sinalização, considerou-se que todo o valor foi utilizado conforme o cronograma estabelecido pelo governo federal para as obras do PAC. Desta maneira, apenas duas obras foram concluídas.

Em relação às obras concluídas, constata-se que a ponte de Carinhanha foi a que teve o maior gasto em relação ao que foi planejado, um valor de 155% superior ao inicial (Tabela 30). Já a obra da BR-135/BA, subtrecho da divisa PI/BA - Monte Alegre teve um valor 63% superior ao previsto inicialmente.

Tabela 30 – Avaliação das obras rodoviárias concluídas do PAC, Bahia, 2010

EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	GASTO ENTRE 2007-2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA	VARIAÇÃO DO GASTO EM RELAÇÃO AO INVESTIMENTO
BR-030/BA - ponte Carinhanha	26,7	68,2	Concluído parcialmente	+155
BR-116/BA - construção - ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/ BA - Ibó	34,9	21	Concluído parcialmente	-40
BR-324/BA - rótula do Abacaxi	129,5	108	Concluído parcialmente	-17
Concessão: BR-116-324/BA	1.900,00	1.900	Concluído	-
BR-135/BA subtrecho divisa PI/BA - Monte Alegre	49	80	Concluído parcialmente	+63
Complexo viário Dois de Julho	29,5	33	Concluído parcialmente	+12

Fonte: Elaborado pela autora, 2010.

As obras BR-324/BA - rótula do Abacaxi e da BR-116/BA - construção ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/BA - Ibó, foram consideradas pelo governo como terminadas e são obras importantes para a coletividade conforme Fernando César (Salvador/BA, 02/09/2010, 01:38): “em Salvador se o PSDB quiser ver e o povo brasileiro esta sendo feitas varias obras do PAC e gigantescas obras imprescindíveis como rotula do aeroporto e rotula do abacaxi e varias outras” [sic].

Entretanto, para o uso coletivo, são empreendimentos inacabados. Por isso foi usado o termo **concluído parcialmente** (Tabela 30). Além disso, o que já foi gasto em ambas as obras são valores superiores a mais da metade do necessário para finalizar. Desta forma, não se pode considerar uma obra acabada, se não há uma qualidade e/ou finalização do serviço entregue à população, ou mesmo se o valor é superior ao planejado pela gestão pública.

O depoimento de Sérgio Viana (Salvador/BA, 29/10/2010, 00:17) reafirma a não-finalização da obra da via Portuária. Enfatiza também o fato de os governos federal e estadual realizarem inaugurações quando conseguem terminar determinados trechos do empreendimento:

Em Salvador, tem a Via Expressa que o Governo Estadual diz que é obra dele e vi listada como obra do PAC no programa da Dilma. A cada viaduto que termina, há uma inauguração. Serão uns dez, então, há muito combustível para inaugurações, já que concluíram uns quatro. O metrô deve ser obra do PAC. Está inacabado entre vai e para, vai e para. São 6 Km. Talvez o menor metrô do mundo, o mais caro e o mais demorado, quando começar a funcionar, sabe Deus quando! [sic].

Outro depoente, Fagner Vilas Boas (Vitória da Conquista/BA, 04/06/2008, 18:58), confirma a importância da BR-116 para o estado. Quando relata que:

Observei aqui vários comentários completamente iguais, com conteúdo vago e desinformado, do tipo “Lula e PT ‘devia’ falar menos e fazer mais”. Erros de Português à parte, teria vergonha de vir aqui e comentar com uma frase tão clichê e vergonhosa como essa, mostra falta de conhecimento e preguiça de procurar argumentos válidos para se criticar algo. Em relação ao PAC, não sei de fato se as obras aqui em Vitória da Conquista tem algo a ver. O único benefício para a cidade que é conhecido por todos é a duplicação e concessão da PPP da BR 116 (Rio-Bahia) aqui na divisa da BA com MG até a cidade de Feira de Santana. Já no estado da Bahia, as obras são inúmeras (principalmente no interior) e Salvador é uma das capitais que está presente em quase todos os quesitos de infra-estrutura do PAC [sic].

A única obra que até o momento utilizou o que foi planejado foi a da concessão da BR-116-324/BA, até porque a empresa também cobrará pedágio, com valor estipulado em contrato firmado com a administração pública. Além disso, no ano anterior à efetivação da concessão, a administração pública fez serviços na BR-116, com o objetivo de melhorar suas condições de tráfego, o que é um aspecto considerado incompreensível para a maioria da população baiana, pois, a rodovia sofreria uma concessão posteriormente.

Um dos cidadãos (Edvaldo L. Ferraz, Itatim/BA, 17/03/2010, 23:52) postou no *e-survey* após a concessão da BR-116:

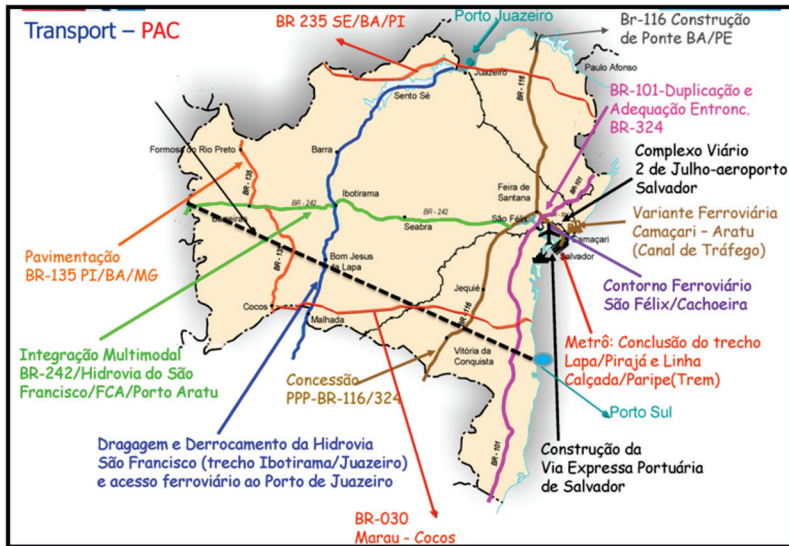
Estou aguardando o início da duplicação da BR 116, trecho Paraguassú/Feira de Santana, que segundo

promessas seria para começar em junho/2009 e que até ontem nem sinal, (possa ser que comece hoje). Mais eu não vou mentir não. “Só acredito vendo”. Um outro trecho na mesma BR, V Conq/Feira, que não foi divulgado a cobrança de pedágio, muito em breve estaremos sofrendo com mais 5 cobranças de pedágios, mesmo sem duplicação. É coisa que nunca ví na história deste país. Será que esses meninos gosta de dinheiro? [sic].

Se forem levados em consideração os parâmetros de qualidade do serviço em relação a custo e conclusão total, apenas a concessão da BR-116-324/BA está dentro do cômputo de finalização das obras, não se considerando os investimentos feitos pelo governo antes de realizar a concessão. São, portanto, três obras concluídas dentro dos parâmetros deste trabalho: a BR-116/324/BA; a inclusão dos estudos e dos projetos; além da manutenção e da sinalização (aspectos que devem compor qualquer empreendimento logístico), o que corresponde a uma porcentagem de 15,79% do total executado de 19 projetos.

A representação gráfica do que representam, percentualmente, as obras rodoviárias consideradas na Tabela 30, pode ser vista através do Mapa 40. Afinal, as obras do PAC possuem uma inter-relação nacional, regional e local, havendo uma integração com outros modais (ferroviário e portuário).

É bom enfatizar que as obras de infraestrutura ferroviária que deveriam ter sido realizadas pelo PAC não foram finalizadas. Os empreendimentos portuários (porto de Salvador e de Aratu), apesar de serem finalizados dentro do planejamento do PAC-1, não são suficientes para promover uma integração capaz de escoar a produção do estado, de forma mais competitiva, necessitando do planejamento do PAC-2, que antes fazia parte do PAC-1.



Mapa 40 – Obras de infraestrutura logística (rodovias) previstas no PAC, Bahia, 2009

Fonte: Bahia, 2011, adaptado pela autora.

Ao analisar os investimentos logísticos efetuados entre os anos de 2007 e 2010, o eixo rodoviário foi o que recebeu a maior parte dos investimentos, ou seja, 85%. Vem, em seguida, o eixo das ferrovias, com 11%. Depois vêm os portos, com 3% e, finalmente, os aeroportos com 1%. Entretanto, as previsões de investimento depois do ano de 2010 favorecerão o modal ferroviário com 74% e, depois, o rodoviário, com 26% do total dos investimentos (Tabela 31).

Tabela 31 - Valores e percentuais dos investimentos do PAC, Bahia

EIXOS	INVESTIMENTOS (Em R\$ milhões)			
	REALIZADOS (2007-2010)	%	PREVISTOS (após 2010)	%
Rodoviário	3.413,7	85%	1.606,9	26%
Ferrovário	4.33,8	11%	4.558,3	74%
Aeroportuário	29,5	1%	3,8	0%
Portuário	130,1	3%	0	0%
Total	4.007,1	100%	6.169	100%

Fonte: Balanço..., 2010, adaptado pela autora.

As obras rodoviárias, além de proporcionar mobilidade para a população, integrando-se às ferrovias e aos portos, facilitarão o escoamento da produção entre as localidades e as regiões. Entretanto, o PAC deveria priorizar mais a logística ferroviária, por ser o modal mais barato e ágil em relação ao rodoviário. Quando se comparam os custos das duas formas de transportes terrestres verifica-se que as ferrovias proporcionam maior competitividade à economia regional. Desta forma, dotar os transportes ferroviários de maiores investimentos permitiria sua integração com as rodovias e os portos, e não o inverso, como está ocorrendo com a maior parte dos empreendimentos do PAC.

A população baiana, de uma forma geral, não atuou controlando e/ou fiscalizando os investimentos financeiros do governo federal e estadual no PAC baiano, bem como os pagamentos superiores feitos ao setor privado. Mas a sociedade civil, algumas vezes, fez intervenções e controles pontuais em empreendimentos

que estão relacionados à segurança dos cidadãos ou a questões ambientais.

A população não fiscalizou ou controlou as obras do PAC-1 por falta de conhecimento ou mesmo por dificuldade em obter os dados do andamento e da execução dos empreendimentos. Os dados divulgados pelo governo não são encontrados facilmente e são de difícil análise porque, na maioria das vezes, não estão postos de forma clara. Por este motivo, a população apenas questionava o governo a respeito dos empreendimentos do PAC-1 relacionados com a segurança dos cidadãos, já que são visíveis, provocam danos diretos na convivência social e são facilmente identificados como inseguros porque a obra é entregue sem estar finalizada ou com material de baixa qualidade.

Por outro lado, os danos relacionados com a conservação e a preservação ambiental ocorrem quando as obras começam a desviar-se do planejamento inicial entregue ao Ibama, e ameaçam destruir o patrimônio cultural e/ou o ecossistema da área, necessário a sobrevivência das pessoas da localidade. Mesmo assim, é somente quando a sociedade percebe a ameaça e por isso protesta é que o governo averigua. Caso contrário, a obra é finalizada com todos os danos ao ambiente e à sociedade. Assim, o governo não se preocupa em fiscalizar os empreendimentos em relação à questão ambiental, apenas deixa a empresa privada executar, muitas vezes favorecendo os interesses desta ou aos interesses políticos locais. O projeto da mineradora Bamin é um exemplo disso, pois houve a necessidade de refazer o projeto do Pelt de 2004. Criou-se outro projeto que foi incorporado ao PAC, que deixou de lado a FAC, com o objetivo de atender a interesses de pequenos grupos donos do capital econômico e produtivo regional.

As obras do PAC, de uma forma geral não tiveram uma participação popular: praticamente foram planejadas e

regulamentadas pelo governo. Entretanto, durante a execução, houve a interferência de alguns grupos da sociedade civil, que, na grande maioria das vezes, representavam empresas privadas, tanto as organizações beneficiadas pelas obras quanto as empresas responsáveis por executar os empreendimentos.

As obras do PAC rodoviário mostram, claramente, o despreparo do gestor público para gerir as obras do PAC no território baiano. Muitas vezes, busca realizar as obras, mas sem avaliar sua qualidade e sua total concretização. O próprio PAC deixa isso claro, quando avalia apenas se a obra foi feita ou não, atribuindo-lhe sinais de cor verde, amarela ou vermelha, não investigando os fatores que promoveram o gargalo ou ponto crítico no empreendimento de forma a solucioná-lo, para não incorrer nos mesmos erros anteriores.

Outro aspecto é que as questões relativas às disfunções burocráticas presentes na estrutura organizacional governamental, dificultam aos gestores do PAC a tomada de decisão de forma ágil, em processos relacionados, por exemplo, com a desapropriação ou mesmo com questões ambientais. Desta forma, os gestores públicos do PAC, em sua maioria, não são nem especialistas nem peritos em planejamento, organização, controle, fiscalização e execução de obras em cada região da Bahia.

O ideal seria solucionar, primeiro, as questões relacionadas às disfunções da burocracia (como por exemplo, resolver a demora na realização das licitações), com o objetivo de assegurar a tomada de decisões rápidas. Em seguida, seria preciso capacitar os gestores para a fiscalização externa das obras do PAC, ou seja, é necessário “organizar a casa internamente”, para depois cuidar dos aspectos externos.

Houve, em relação a todas as obras de cunho logístico, a preocupação em se obter um alvará de licença ambiental. Mas mesmo com tal aprovação, estas promoveram, direta ou indiretamente,

em maior ou menor grau, alguma destruição do meio ambiente, evidenciando que não houve um estudo detalhado sobre os danos que as obras poderiam causar ou, simplesmente, houve negligência quanto à questão ambiental em favor de interesses políticos e econômicos.

Os problemas ambientais são os principais fatores de paralisação das obras de caráter logístico. Além das greves de funcionários, seja por falta de pagamento seja pelas condições de trabalho não condizentes das obras do PAC. Há também a falta do pagamento das desapropriações que impedem a continuação das obras logísticas.

Algumas obras rodoviárias foram iniciadas antes do PAC (como por exemplo, o complexo viário Dois de Julho) e também foram incluídas nele, com o objetivo de serem finalizadas e fazerem parte da estatística de concretização. Entretanto, há casos de obras que se iniciaram antes do PAC e foram inseridas neste programa com o mesmo objetivo. Quando se constatou que não seriam executadas em sua totalidade, houve um replanejamento dos governos estadual e federal, fragmentando-as (como por exemplo, os empreendimentos da BR-135), com o objetivo de dar a impressão de que há várias obras compondo o PAC e que, em sua maioria, foram acabadas.

Tabela 32 - Obras de infraestrutura logística do PAC, planejadas e construídas, Bahia, 2010

INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA	QUANTIDADE					
	TOTAL PLANEJADO (GOVERNO FEDERAL)	CONCLUÍDAS (GOVERNO FEDERAL) %	TOTAL PLANEJADO (GOVERNO BALANO)	CONCLUÍDAS PARA O GOVERNO ESTADUAL %	TOTAL OBTIDO PELA PESQUISA ⁽¹⁾	CONCLUÍDAS NA PESQUISA ⁽²⁾ %
Rodovia	7	14	19	44	19	15,79
Ferrovia	3	0	3	0	3	0
Portos	1	100	3	100	3	33,33
Aeroportos	2	0	3	100	2	100
Total	13	28,5	28	61	27	22,22

Fonte: Elaborada pela autora, 2010.

Notas: ⁽¹⁾ Com base nos dados do capítulo 2, O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010)

⁽²⁾ Com base nos dados obtidos (capítulo 2, O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010).

No planejamento inicial do governo federal, em relação às rodovias, havia sete obras (Tabela 32). Destas, apenas a concessão da rodovia BR-116-324, que corresponde a 15,79% do total desta infraestrutura foi realmente concluída, mais a parte referente a estudos e projetos, manutenção e sinalização. As obras de construção e recuperação da BR-116 e BR-135, entretanto, foram replanejadas e fragmentadas pelo governo estadual, sem uma justificativa válida e transparente para isso.

Já com relação às **obras ferroviárias** (Tabela 32), tanto em nível federal como estadual nenhuma foi concluída entre os anos de 2007 e 2010, sendo replanejadas para o PAC-2 (após o ano de 2010). A concretização desta obra é importante para integrá-la aos modais rodoviário e portuário, como afirma o cidadão Francisco Canindé Silva (Barreiras/BA, 14/07/2010, 09:14):

Os investimentos do PAC no Nordeste são estruturantes fundamental para o desenvolvimento da região, a saber: Integração da bacia do rio São Francisco com o Nordeste sententrional; Duplicação da BR-101; Ferrovia Transnordestina e, entre outras. Parabéns ao governo LULA!! [sic].

Já a internauta Juciney Cardoso Santos (Jitaúna/BA, 07/09/2009, 20:35) completa o comentário anterior, reiterando que as obras não se iniciaram:

segundo as propagandas aqui haveria duas obras do PAC, a ferrovia leste oeste e a revitalização da BR 330, estão colocando um asfalto sorrisal que poucos dias depois eles voltam para recapear o mesmo buraco que poucos dias antes eles haviam feito o serviço. e a ferrovia leste oeste não tem nada [sic].

No planejamento inicial havia duas **obras portuárias** (Tabela 32), passando para três em nível estadual. Tanto em nível federal como estadual, 100% da obra está computada como concluída, conforme os dados governamentais. Entretanto, para a pesquisadora, apenas uma obra foi terminada na totalidade: a que consiste no empreendimento da drenagem e derrocamento do porto de Aratu, em que gastaram R\$ 44 milhões. Esta maneira de considerar os fatos se justifica porque os empreendimentos do estaleiro ainda estão sendo concretizados e porque a drenagem e o derrocamento do porto de Salvador, embora tenham sido finalizados, consumiram R\$ 61 milhões, ou seja, 2,3 milhões a mais do que o previsto.

Na obra do estaleiro, durante a audiência pública, os parceiros do projeto esqueceram, ou preferiram não tratar, dos fatores relacionados com as questões ambientais. Também a sociedade civil que, não questionando nenhum fato de cunho ambiental, mostrou, tanto quanto os executores das obras, que os interesses econômicos prevaleciam sobre as questões ambientais.

As **obras do aeroporto** (Tabela 32), em nível federal, no ano de 2007, eram duas: a construção do acesso viário e a segunda pista de pouso e decolagem no aeroporto de Salvador, e a construção do novo aeroporto de Ilhéus. Nenhuma das obras foi concretizada. Desta forma, o governo baiano refez o planejamento do governo federal, subdividindo-o em três novos itens: estudos e projetos do novo aeroporto de Ilhéus, acesso viário do aeroporto Salvador, de forma a ampliar e readequar o sistema viário de acesso do aeroporto à cidade, e estudos e projetos da segunda pista do aeroporto de Salvador. Todos os três itens foram contemplados em sua totalidade, conforme o governo estadual e, o planejamento federal do PAC-1 foi postergado para o PAC-2.

O cidadão Marcelo (Ilhéus/BA, 06/02/2010, 07:37), deixa claro a sua aprovação sobre o projeto do aeroporto de Ilhéus, pois

acredita que a infraestrutura do aeroporto antigo não é segura para a população devido a sua localização (ver Fotografia 10) e o não início das obras no ano de 2010.

Existe uma obra no PAC, desde o lançamento, trata-se do novo aeroporto na cidade de Ilheus. É difícil obter informações na infraero sobre o projeto. Creio que o pessoal da nossa infraero possui competência técnica de sobra para elaborar projetos em um ritmo adequado. As questões políticas e ou interesses que estão por trás desse necessário e indispensável empreendimento (o atual aeroporto apresenta o maior potencial de riscos de acidentes no território nacional) podem ser traduzidos de forma equivocada como ineficiência da nossa competente infraero). Porque tantas delongas para a execução do projeto e implementação da obra? [sic].

O comentário de Clóvis Júnior (Ilhéus/BA, 08/11/2009, 19:30) relata a dificuldade em receber o dinheiro da desapropriação das áreas para a construção do novo aeroporto, com o seguinte discurso:

Aqui em Ilhéus, temos a promessa de um novo aeroporto, as obras estão inclusa no PAC, a área já foi demarcada e “desapropriada”, os proprietários não viram um centavo do dinheiro da desapropriação, a propaganda está no discurso dos políticos do PT [sic].

A pesquisa detectou apenas duas obras de infraestrutura aeroportuária, e ambas foram realizadas no bojo do replanejamento do governo estadual. Em relação aos investimentos nestas obras, foi difícil verificar se todos os recursos foram utilizados, pois a conta apresentada pelo governo baiano é única, ou seja, os investimentos para o projeto e para a execução total da obra aparecem reunidos em

um único valor. Como o valor não foi totalmente gasto considerou-se que as obras estavam dentro dos padrões.

O setor da infraestrutura com a menor finalização de empreendimentos na área logística foi o rodoviário (Tabela 32), tanto na análise governamental como na pesquisa que fundamenta este trabalho, modificando-se apenas a porcentagem da execução. Já a análise da ferroviária não foi realizada em ambas as avaliações.

Constata-se também que a fragmentação das obras do PAC baiano e seu replanejamento pelo governo estadual promovem uma percepção do aumento da quantidade de obras executadas pelo PAC na área de infraestrutura logística. Se for considerada a concretização em nível federal estariam realizadas apenas 15% das obras. Na perspectiva estadual, foram realizadas, na área de infraestrutura logística, 44% das obras planejadas. Entretanto, durante a pesquisa, somente foram identificadas 22,22%, das obras de infraestrutura realizadas na execução do PAC, levando-se em consideração o replanejamento estadual e não o federal.

Outro aspecto a ser destacado é que a maior parte das empresas que ganharam as licitações para a execução das obras de infraestrutura logística (rodoviária, ferroviária ou aeroportuária) contribuiu para as campanhas governamentais, tanto em nível federal como estadual.

Também se verifica a ausência de uma real parceria, pois os riscos maiores do empreendimento ficam praticamente com o governo, seja este federal, estadual ou municipal. Desta forma, o ente privado sempre terá retorno sobre o que foi investido, como o que ocorreu com o estaleiro de São Roque.

As obras de logística do PAC visam tornar a economia do Nordeste e a da Bahia mais competitiva, pois estas regiões têm assistindo a uma acentuada degradação de sua infraestrutura, inclusive a rodoviária que foi constituída, em sua maioria, nas décadas de 1950 a 1970. Os principais gargalos encontrados em todas as obras rodoviárias do PAC

estão relacionados com a falta de manutenção preventiva e corretiva, sendo que, esta última, torna-se mais cara, pois, após os danos surgirem, eles só se ampliam, quando se trata de rodovias.

Outros aspectos que promovem o gargalo da rede rodoviária, o planejamento e a execução do PAC baiano são: a necessidade de se buscar um reequilíbrio entre o aumento da participação dos modais ferroviário e hidroviário, além da necessidade de se ampliar a capacidade de movimentação de carga do sistema viário, visto que não houve modificações desde sua constituição.

O Gráfico 8 foi elaborado a partir dos dados das Tabelas 28 e 32. Nele, a primeira coluna evidencia que a média de concretização das obras de logística, a partir da subdivisão desta área, é de 22,22% (cor azul) e, de não concretização, é de 77,78% (cor vermelha). Entre as obras de logística a aeroportuária foi a que teve melhor desempenho, 100%. Todas as outras ficaram abaixo de 40%.

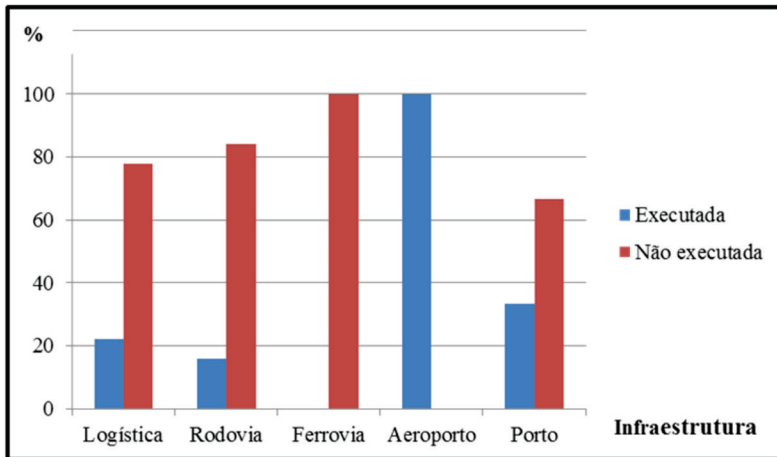


Gráfico 8 - Quantidade de obras executadas e não executadas pela subdivisão de infraestrutura logística do PAC, Bahia, 2007-2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS NA ÁREA ENERGÉTICA

O PAC de infraestrutura energética pretende diminuir o *deficit* de energia no território nacional e na Bahia, para assim manter a produção econômica no estado, a partir das diretrizes estabelecidas pelo Proinfa. A intenção principal é a geração de energia limpa e diversificada, para obter eletricidade mais barata e de qualidade, o que incide diretamente sobre os preços da produção de bens e de serviços no estado.

No caso das PCHs instaladas na Bahia, elas devem gerar energia elétrica não apenas para este estado, mais também para o Brasil, de forma mais sustentável do que as hidrelétricas, contando créditos de carbono para o país. De toda maneira, assim como ocorreu com a área logística, os projetos apresentados para a instalação das PCHs eram incompletos e tratavam das questões ambientais apenas de forma superficial.

Todas as termoeletricas propostas no PAC baiano geram energia através de combustíveis fósseis que são fontes poluentes. A política ambiental de todas as empresas privadas de termoeletricas demonstra preocupação com a preservação do meio ambiente e com o atendimento a toda legislação ambiental, de forma a promover a redução da poluição, contudo, verifica-se que as atuações das termoeletricas implantadas na Bahia contrariam a política ambiental dessas indústrias e a regulamentação do Proinfa.

O PAC de termoeletricas poderia concentrar-se em indústrias que utilizassem o gás como fonte de energia, por ser menos poluente. Mas a Petrobras fez a opção pelas termoeletricas alimentadas por combustíveis fósseis, pois não tem gás suficiente para operá-las. Isso ocorreu bem antes da crise com a Bolívia. Além disso, a região Nordeste e a Bahia poderiam aproveitar mais a energia eólica ou a

solar, pois são fontes naturais presentes na sua área geográfica e são limpas, favorecendo o meio ambiente. Entretanto, não favoreceria a venda dos combustíveis fósseis para a termoeétrica. O principal fornecedor deste é a Petrobras, que perderia um mercado certo para suas vendas.

As principais vantagens das termoeletricas baianas são que, as mesmas, estão instaladas em áreas próximas à fonte de obtenção da matéria-prima (combustível) e aos grandes consumidores de energia, o que reduz as linhas das perdas de transmissão.

A principal desvantagem é que, estas, promovem a poluição ambiental; contribuindo assim para o aumento do efeito estufa, das chuvas ácidas e para causar danos diversos ao meio ambiente e à saúde humana. No entanto, todas as termoeletricas baianas são movidas por combustíveis fósseis cujos resíduos aumentam o número de doenças respiratórias na população, principalmente nas pessoas que vivem nas proximidades das usinas, o que, certamente, promoverá o aumento dos gastos públicos na área de saúde, nas regiões em que este tipo de empreendimento estiver instalado. Por outro lado, as usinas usam combustíveis caros e de recursos limitados para a obtenção de energia, se for considerado o potencial da região relativamente às fontes eólica e solar, que são recursos ilimitados em virtude da localização da Bahia.

Para promover mais empregos e renda nas regiões das termoeletricas seria ainda possível viabilizar o uso de energia limpa através das plantações de girassol ou mamona, do aproveitamento do bagaço de cana ou de outra matéria-prima existente no estado. A principal argumentação governamental é que as termoeletricas movidas a combustíveis fósseis não prejudicam o meio ambiente ou a população, pois não são usadas constantemente, apenas se ocorrer uma perda de energia por períodos considerados curtos. Tal fato não explica o não uso de recursos energéticos típicos da região, sem

despesas de transporte, portanto, mais competitivos do que a matriz energética escolhida para as termoeletricas. Além disso, não há uma diversificação da matriz energética, com base em energia limpa defendida na regulamentação do Proinfa, ou seja, o próprio governo não cumpre as normas traçadas pelo órgão federal.

A termoeletrica Itapebi/Monte Pascoal, instalada em Sapeaçu, é a única que será instalada neste município, em virtude de questões políticas, pois não houve um estudo para constatar a viabilidade na região. Entretanto, uma coisa é certa: como está localizada dentro de uma área urbana, prejudicará a saúde dos moradores e gerará danos ambientais.

A construção das termoeletricas baianas só ocorre para suprir eventual falta de energia elétrica em empresas localizadas principalmente no Polo Petroquímico e no CIA e para suprir necessidades nacionais (industrial e comercial, em sua grande maioria). Todas as termoeletricas, quando foram construídas, geraram mais ou menos 400 empregos e, após a sua finalização mais 50 empregos diretos.

No que se refere à subestação e transmissão de energia elétrica, a maioria das obras se destina a beneficiar o parque industrial do estado (como por exemplo, o Polo Petroquímico de Camaçari, as indústrias relacionadas com a Bahia Celulose e o polo de Aratu). Somente a linha de transmissão Ibicoara - Brumado e a subestação de SE Narendiba vão favorecer a área urbana e a sociedade que vive na Região Metropolitana de Salvador. Além disso, os empreendimentos estão interligados com outros de alcance nacional e, com isso, vão atender não apenas a Bahia, mas também outras regiões do país: o Norte, o Nordeste, o Sul, o Sudeste e o Centro-Oeste.

Nenhuma obra de transmissão de energia elétrica foi finalizada até 2010, sendo todas relocadas para o planejamento do PAC-2. Assim, seu impacto somente será sentido após a sua finalização e

depois de sua união com as subestações e com toda a parte elétrica da Bahia, pois constituem uma rede.

As obras de petróleo e gás também se destinam a suprir as necessidades não só da Bahia, como também do Brasil e de alguns países da América Latina, caso sejam finalizadas na sua totalidade. Das 22 obras projetadas, apenas cinco foram finalizadas. Dentre as obras, a de maior destaque é a do campo de Manati, que visa fornecer gás para a Bahia e para outros estados. Na Bahia, o uso do gás encontrado em Manati vai dirigir-se para a área industrial, já mencionada anteriormente.

A Tabela 33 mostra, de forma resumida, a quantidade de obras de infraestrutura energética propostas no PAC e finalizadas entre 2007 e 2010.

De forma geral, o plano nacional tinha 21 obras que foram replanejadas para 50 empreendimentos. Destes, 12 foram escolhidos pelo governo estadual.

O setor de geração de energia elétrica passou de dois para três empreendimentos, as termoeletricas passaram de seis para 17, a de transmissão de energia elétrica passou de três para oito e o setor de petróleo e gás passou de dez para 22.

A única obra que foi concluída totalmente foi a de geração de energia elétrica, seguida de termoeletricas (24%) e depois destas, petróleo e gás (23%). Nenhuma obra de transmissão de energia elétrica foi finalizada conforme o planejamento em nível Bahia.

Tabela 33 – Obras de infraestrutura energética do PAC, planejadas e construídas, Bahia, 2010

INFRAESTRUTURA ENERGÉTICA	QUANTIDADE					CONCLUÍDAS NA PESQUISA ⁽²⁾ %
	TOTAL PLANEJADO (GOVERNO FEDERAL)	CONCLUÍDAS (GOVERNO FEDERAL) %	TOTAL PLANEJADO (GOVERNO BAIANO)	CONCLUÍDAS PARA O GOVERNO ESTADUAL %	TOTAL OBTIDO PELA PESQUISA ⁽¹⁾	
Geração de energia elétrica	2	3	3	100	3	100
Termoelétrica	6	17	4	24	17	24
Transmissão de energia elétrica	3	8	0	0	8	0
Petróleo e gás	10	22	5	23	22	23
Total	21	12,5	12	36,7	50	24

Fonte: Elaborada pela autora, 2011.

Notas: ⁽¹⁾ Com base nos dados do capítulo 2, O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010)

⁽²⁾ Com base nos dados obtidos (capítulo 2, O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010).

Diferentemente dos empreendimentos logísticos, não foi possível determinar na infraestrutura energética a finalização da obra em relação aos investimentos, apesar de o baixo índice de concretização ser um aspecto importante para garantir a cidadania, conforme depoimento de Ricardo (Salvador/BA, 02/05/2010, 09:41): “Na Bahia, existem vários investimentos do PAC. Hoje a cobertura de energia elétrica e abastecimento de água elevou-se de forma significativa garantindo mais dignidade e cidadania ao povo baiano” [sic].

O Gráfico 9 foi elaborado a partir dos dados da Tabela 28. A primeira coluna indica a média de concretização das obras de energia a partir da subdivisão desta área, que foi de 24%, e de não concretização, que é de 76%.

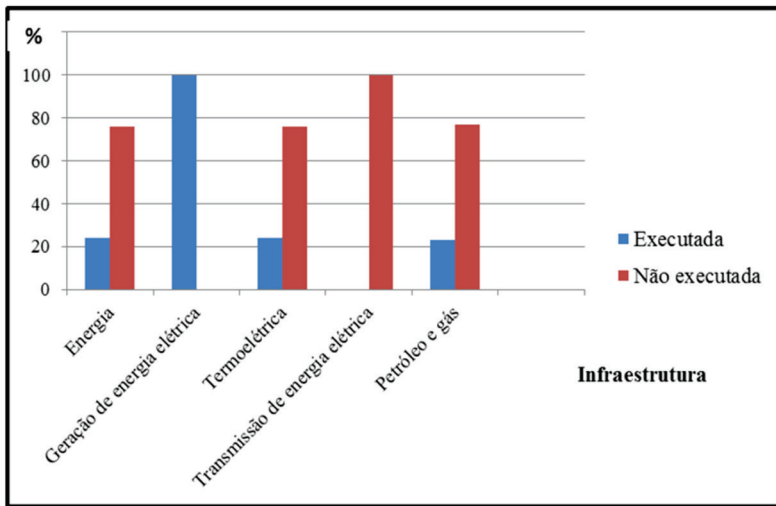


Gráfico 9 - Obras executadas e não executadas pela subdivisão de infraestrutura energética do PAC, Bahia, 2007-2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS NA ÁREA SOCIAL E URBANA

Constitui a infraestrutura da área social e urbana: o programa Luz para Todos; as obras de saneamento; a construção de unidades habitacionais; a construção do metrô; as obras necessárias para a melhoria dos recursos hídricos (irrigação e drenagem, e oferta de água bruta). Estes são programas importantes não apenas para a inclusão social, mas também para melhorar as condições de saúde do cidadão.

O programa **Luz para Todos**, bem como as obras de saneamento e de habitação têm grande influência no comportamento da população, pois, oferecendo maior qualidade de vida, seja na área pessoal seja na profissional, valorizam a cidadania. Em todos os programas de habitação do PAC estão incluídas obras de saneamento e ações do Luz para Todos, mas o inverso não ocorre.

A execução do Luz para Todos melhora a qualidade de vida da população, conforme Fábio Coité (Conceição do Coité/BA, 27/12/2009, 18:24):

O que não faltam em Coité são obras do PAC. Todas em andamento e muitas já acabada. São Rodovias, luz para todos, rede de esgoto e principalmente pavimentação na ruas. Inclusive a rua que eu moro foi pavimentada agora depois de 20 anos de existência. Parabéns Lula. Tô com vc e Dilma em 2010 [sic].

Com base na Tabela 28, a obra do metrô foi a que não teve conclusão, constituindo-se em um dos empreendimentos mais criticados nos comentários do *e-survey*. É possível destacar os discursos de Jamim de Oliveira (Salvador/BA, 06/07/2009, 17:58) que considera que é um empreendimento que fica apenas no

planejamento, ao dizer que ele é “um metro que não sai do papel” [sic], ou mesmo o de Hélio Amaral (Salvador/BA, 02/09/2008, 20:30) que afirma há demora nas obras, apesar de ser uma das que se iniciaram antes de ser incorporadas ao PAC, no ano de 2007, começando em gestões anteriores ao governo de Luiz Inácio Lula da Silva: “Aqui ainda não presenciei, as obras do metro já vai fazer 10 anos e não terminaram nem a primeira etapa” [sic].

A área de habitação teve 1% de finalização, seguida de saneamento (3%), depois integração das bacias e irrigação e drenagem (cada uma com 17%); depois saneamento relacionado com a Funasa (41%) e, por fim, a oferta de água bruta e tratada com 45%. O programa Luz para Todos foi o único que contemplou a meta (Tabelas 27 e 33).

A Tabela 34 deixa claro que 68,55% das obras da área de infraestrutura social não foram finalizadas.

Tabela 34 – Obras de infraestrutura social do PAC, planejadas e construídas, Bahia, 2010

INFRAESTRUTURA SOCIAL	QUANTIDADE						
	GOVERNO		PESQUISA COM BASE NOS DADOS ESTADUAIS E DO CAPÍTULO 2				NÃO CONCLUÍDAS %
	FEDERAL	ESTADUAL	CONCLUÍDAS	CONCLUÍDAS NA PESQUISA %	NÃO CONCLUÍDAS		
Luz para Todos	360.707	450.000	450.000	100	0	0	
Saneamento	1	90	3	3	87	97	
Saneamento - Funasa		425	44	10	381	90	
Habitação	1	307	307	1	30.393	99	
Metró	1	1	0	0	1	100	
Irrigação e drenagem	8	6	1	17	5	83	
Oferta de água bruta e tratada	3	11	4	36	7	64	
Integração das bacias	10	6	1	17	5	83	
Total	360.731	450.846	450.360	23,00	30.879	77,00	

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

A obra mais atrasada deste PAC é justamente a que se iniciou antes da existência deste programa, mas foi incorporada a ele e, até o final do ano de 2010, não havia ainda sido concluída: o metrô de Salvador. Um dos depoentes do *e-survey* (Luiz, Salvador/BA, 23/01/2009, 12:51) confirma isso quando diz:

Aqui em Salvador/BA o Prefeito João Henrique do PMDB é péssimo gestor. O nosso metro não sai por causa do rabo preso que ele tem com as empresas de ônibus. E para piorar ele se aliou ao ACM NETO um político que só vive de falácias. O PAC não vai andar mais infelizmente para nós Soteropolitanos que temos essas pedras em nosso caminho (João Henrique do PMDB, Grampinho neto do DEMO e Gedel Vieira Lima Do PMDB [sic]).

A não conclusão do metrô está relacionada com diversas interferências políticas, má gestão pública federal, estadual e municipal, favorecimento das construtoras privadas no empreendimento público, desvio de verba pública e com o *lobby* das empresas de ônibus, que sempre tiveram grande poder na gestão do transporte urbano da cidade de Salvador e eram a favor do *Bus Rapid Transit* (BRT). Inclusive, para alguns historiadores, o *lobby* foi o principal responsável pela desativação das linhas de bondes como transporte público desta cidade. A charge (Desenho 9) refere-se a isso.



Desenho 9 – Charge: O BRT e as empresas de ônibus, Salvador, 2010

Fonte: Gomez, 2010.

O governador (Jaques Wagner), durante entrevista concedida no dia 2 de dezembro de 2010, tratou sobre a questão do modal escolhido para a Região Metropolitana de Salvador e assumiu abertamente que a decisão pelo metrô em oposição ao *Bus Rapid Transit* (BRT) foi exclusivamente sua, sem influência de lobby do setor privado que faz parte da capital baiana.

“Quem pediu para ser metrô fui eu. Porque eu achava que BRT era um meio de transporte que ia durar pouco tempo para o volume de tráfego que a gente já tem em Salvador. Fui lá e convenci as equipes e consegui mais dinheiro com a presidenta”, afirmou. Ele tratou do tema ao falar de suspeitas de

irregularidades pela decisão. “Não teve licitação feita, não teve empenho nenhum feito. Foi simplesmente anunciado. Aí, já tem a pressuposição que saiu de BRT para Metrô para poder ter uma coisa escusa. Por quê? Metrô, BRT é empreiteira que constrói. Metrô e BRT tem que comprar equipamento. [...] Vieram até me perguntar, eu disse: ‘olhe, se alguém tem culpa nesse caso, sou eu. Porque fui eu que pedi. Porque eu quero um equipamento melhor para lá’”, explicou. (CAMPOS, 2010).

Outro exemplo de não conclusão de obras na área social e urbana encontra-se nos projetos de irrigação, drenagem e abastecimento de água. As obras constantes desses projetos destinam-se, principalmente, a fornecer água para as regiões do semiárido baiano, de modo a melhorar as condições da agropecuária, além de promover a inclusão social e melhores condições de saúde e alimentação da população que reside nesta área da Bahia. O cidadão Vandir (Guanambi/BA, 16/10/2010, 21:03) critica a forma como o sistema de saneamento e de abastecimento de água potável chegou em sua cidade através das parcerias:

Aqui o sistema de esgotamento sanitário estar em fase de conclusão, assim como em todas as cidades dessa região, que compreende a bacia do Rio São Francisco. O grande problema “é que essa gente, quando estiveram no poder, não fizeram um metro de saneamento em nossa região e hoje estão pousando de salvadores da pratica. O que fizeram foi vender o patrimônio nacional aos internacionais, sem dar uma explicação à sociedade brasileira. Cadê o dinheiro? O Serra planejou tudo para ser privatizado. Antes de prometer qualquer coisa, ele deveria explica a sociedade brasileira, tudo os esquemas das

privatizações e os critérios usados pelo o BNDS para financiar a compra do patrimônio nacional [sic].

Pelos depoimentos constata-se também que, nos locais em que foram implantados os projetos, a população reconhece seus benefícios e espera que a cidade não seja esquecida por outras políticas públicas do governo, registrando a necessidade da continuidade das obras em outras áreas:

Aqui tem ampliação do esgotamento sanitário e nova unidade de tratamento de esgoto. Precisamos de um PAC do ASFALTO, pois parte das cidades médias têm muitas ruas em terra batida. Ao menos as ruas principais dos novos bairros e dos corredores de ônibus. O carro chefe são os financiamentos para construção de casas - CEF. verba do nosso FGTS. Precisa-se de um PAC dos Hospitais, (principalmente na Urgência médica) tá demorando (Édy Novais, Vitória da Conquista/BA, 11/10/2010, 12:15, [sic]).

Este mesmo depoente (Édy Novais, Vitória da Conquista/BA, 20/05/2010, 10:01) relata que, ao realizar os empreendimentos, há transtorno para a população, mas que é algo necessário.

Em Vit. da Conquista, estão sendo feitas ampliação da rede de esgotamento via PAC - mas a conta aumenta em 80% (pagamos 2x, impostos e também por utilizar). O problema é que ruas já asfaltadas estão irreconhecíveis, e as de terra ficaram piores (poeira, buracos, entulhos etc.). A obra é necessária, pois ninguém faz omelete sem quebrar os ovos, mas precisamos deixar a cozinha arrumada depois. Outra obra é a retirada da lagoa de decantação que tem mais de 40 anos, e como a cidade cresceu hoje ela está dentro de bairros, inclusive nobres. A luta é enorme

para retirar pois o mau cheiro é terrível. As obras do novo e moderno sistema de tratamento de esgoto já começaram e já deveriam ter terminado, mas ano político já sabem “vamos tentar inaugurar próximo ao pleito”. A geração de emprego e renda é a construção civil - minha casa minha vida ou minha casa meu sonho e empreendimentos de particulares, o comerc., saúde, serv. e educação. 3ª cidade da Bahia é pobre em recursos, que centra-se na reg. Metropolitana. [sic].

Para os cidadãos, as obras de saneamento são importantes, mas, muitas vezes, os governantes não têm interesse em realizá-las, pois correspondem a um tipo de infraestrutura difícil de ser, visivelmente, detectado pela população, conforme Jose Rodrigues (Lauro de Freitas/BA, 05/04/2010, 11:56): “Estamos 03 obras sendo tocadas, onde trará inúmeros benefícios, principalmente a da Lagoa da Base, pois nunca foi uma tônica fazer investimentos em obras de saneamento e esgotamento” [sic].

Além disso, são importantes para a saúde da população, de acordo com Luciano Medrado Sobrinho (Juazeiro/BA, 01/07/2009, 18:02): “Está acontecendo aqui em minha cidade, a obra de saneamento através do PAC, estão saneando toda cidade graças ao nosso presidente aqui vai ficar uma cidade livre de esgotos e vai melhorar a saúde. Muito obrigado ai presidente LULA” [sic].

Segundo seu planejamento (em 2007), as obras do PAC deveriam estar finalizadas em 2010. A previsão foi divulgada para toda a sociedade, não existindo, naquele momento, a ideia inicial de se propor um PAC-2. É sobre esta previsão que se manifesta Olivier Gontijo (Central/BA, 05/10/2009, 23:10): “Tem sim, esgotamento sanitário em toda a cidade. Nunca havíamos imaginado isso. Está em Pleno andamento com previsão para acabar no final do ano que vem” [sic]; e Joao Mauricio Peixoto da Siva (Cruz das Almas/BA, 02/11/2009, 22:23): “Aqui na minha cidade existe sim obra do pac

em saneamento básico e em ritmo acelerado, tenho acompanhado de perto as obras e do ritmo que vai final de 2010 toda a cidade já estará interligada com rede de esgoto”!! [sic].

Por outro lado, houve municípios em que as obras se iniciaram, mas pararam, como ressalta Carlos Tito Marques Cordeiro (Barreiras/BA, 11/02/2009, 22:55):

Barreiras se enquadra infelizmente nos 99,26% das obras PARALISADAS do PAC no País. Foram liberados para Barreiras, R\$: 5.950.000,00 para obras de esgotamento sanitário e infelizmente só foram aplicados R\$: 1.650.000,00; sendo que infelizmente o restante do recurso até agora não foi liberado para conclusão das obras. Isso via CODEVASF e Prefeitura. Esperamos que o Ministério da Integração Nacional se resolva e beneficie Barreiras. Esperamos confiantes. [sic].

Em relação aos recursos hídricos, percebe-se que a maior reclamação é em relação à demora da realização das obras, talvez por questões políticas, fato ratificado por Denilson Neves da Silva (Correntina/BA, 14/01/2009, 09:35):

Sendo Correntina parte da futura califórnia do Brasil, situado no Oeste da Bahia, região produtora de soja, milho e afins, de uma pecuária em ascensão, região da bacia hidrográfica do São Francisco, não recebeu nenhuma obra do PAC e tão pouco da revitalização do São Francisco, por discriminação política do Ministro Geddel Vieira Lima.

Ao retratar a situação de obras da área de habitação do PAC, a depoente (Maria Cristina, Itabuna/BA, 24/08/2010, 11:19) relata que, apesar destas estarem sendo realizadas, estão situadas em locais violentos e de difícil acesso, pois as condições de transporte não são

boas e, conseqüentemente, a mobilidade do cidadão é complicada. Ela afirma:

Esta sendo construído um conjunto desse projeto Minha casa Minha vida. O lugar é horrível, de difícil acesso, a beira da BR, vizinho de um dos bairros mais violentos da cidade. Se não acreditam venham ver com os seus próprios olhos. E o povo ainda agradece. [sic].

O Gráfico 10 foi elaborado a partir dos dados da Tabela 27. A antepenúltima coluna indica que a média de concretização das obras de caráter urbano e social a partir da subdivisão desta área é de 23,00% (coluna na cor azul) e de não concretização é de 77,00% (cor vermelha).

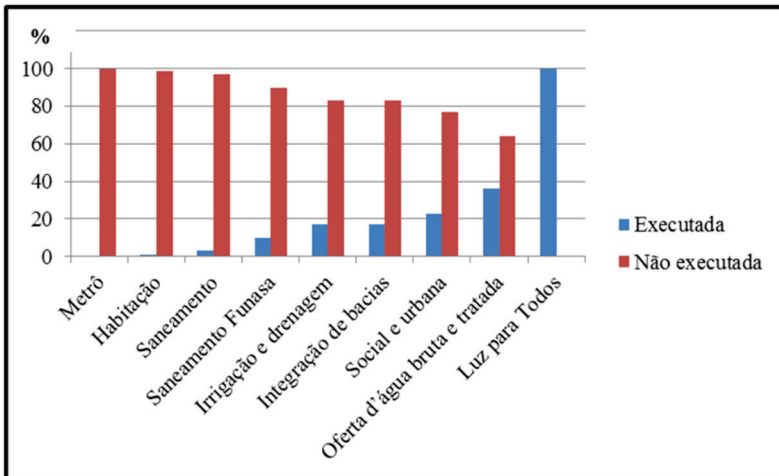


Gráfico 10 - Obras da subdivisão de infraestrutura social e urbana do PAC, executadas e não executadas, Bahia, 2007-2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

A única obra totalmente concretizada foi a do programa Luz para Todos, todas as outras infraestruturas de cunho social e urbana tiveram índices menores do que 40%.

AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS DE ASPECTOS COMUNS ÀS TRÊS ÁREAS

O objetivo deste item é proceder a uma avaliação dos resultados obtidos com as obras de infraestrutura, no que diz respeito aos aspectos que são comuns às três áreas em que foram subdivididas no interior do PAC. A avaliação se fará de acordo com três parâmetros: seu planejamento, sua regulamentação e seu desenvolvimento (ou execução).

Todo e qualquer **planejamento** estratégico público deve ter as diferentes etapas que o compõem claramente delimitadas, assim como deve ser fixada, transparentemente, sua vinculação às metas que pretende atingir. Estas últimas devem também ser amplamente conhecidas pela sociedade, de maneira a possibilitar que a população manifeste-se com um *feedback* referente às principais políticas públicas governamentais. Infelizmente, este aspecto foi ignorado no planejamento do PAC. Afinal, não houve uma fiscalização nem um controle sobre as metas estipuladas e nem sobre as variáveis controláveis existentes durante as obras, de forma a minimizar riscos e prever as incertezas.

No planejamento do PAC não foram elaborados os instrumentos de caráter nacional, regional ou local que se destinassem a avaliar o programa como um todo ou a possibilitar uma avaliação das obras por parte da população. As decisões sobre os diferentes aspectos da realização do PAC foram tomadas, na maioria das vezes, *top-down* (de cima para baixo). Tal fato faz com que a população, em seus depoimentos, apenas se refira às obras que serão realizadas,

seguindo as informações das peças de divulgação emanadas das esferas governamentais, repetindo apenas o que ouviram nos principais veículos de comunicação, sem ter tido a oportunidade de qualquer participação ou mesmo sem conferir a veracidade dos dados que recita, como ocorre, por exemplo, com o percentual de 46% de conclusão das obras divergindo dos dados apresentados no Gráfico 11 desta pesquisa. Observe-se o tom recitativo destes depoimentos:

sim, que me lembro: Construção do trecho da BR 135 entre minas e Piauí Asfaltamento do Bairro São José Luz para Todos Ferrovia liga 116 do porto de Ilheus a Norte-sul Construção de casas populares recuperação da BR 020 e 349 (Fabio Soares, Correntina/BA, 19/09/2010, 15:30 [sic]).

Se é verdade que o governo só fez até agora 46% do PAC, então este é mesmo um dos maiores programas do século nas Américas, pois é visível, por onde tenho passado, o número crescente e considerável de obras necessárias (saneamento básico, viadutos, estradas, hospitais, enfim toda uma rede de infraestrutura urbana, além de investimentos na área rural) que vão mudando a face do país. Parabéns ao governo que pensou e que aplica, independentemente de cor político-partidária. É o caso de minha cidade, Feira de Santana, onde o prefeito, apesar de pertencer a uma sigla considerada de oposição ao governo federal e ao estadual, também, nem por isso deixa de pensar no bem comum da sua cidade e do povo, articulando ações que beneficiam a população (Humberto de Oliveira. Feira de Santana – Bahia, 24/06/2010, 11:03 [sic]).

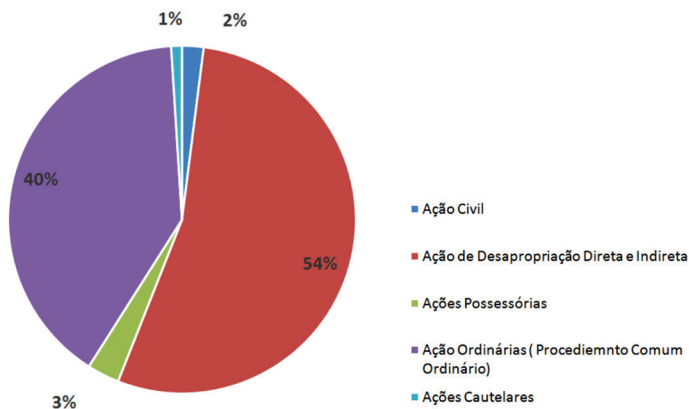


Gráfico 11 – Porcentagem das ações judiciais entre junho e outubro de 2008 sofridas pelo PAC

Fonte: Brasil, 2008a, adaptado pela autora.

Apenas uma parte da população recebe informações fidedignas: alguns representantes da sociedade civil, quando há algum tipo de denúncia por parte dos principais veículos de comunicação em relação aos empreendimentos do PAC. A partir daí, o governo busca dar alguma explicação e justificativas para a sociedade, utilizando os principais veículos de comunicação nacionais, regionais ou locais. A escolha do veículo de comunicação dependerá do grau de importância atribuída à obra ou à região que afeta ou, ainda, do grau de comprometimento (ou gravidade) da denúncia.

Nenhum dos estudos, projetos e obras do PAC foi avaliado de acordo com sua potencialidade, fragilidade, oportunidade ou ameaça (PFOA). A análise recaía apenas sobre o estágio em que a obra se encontrava. Se o empreendimento estivesse com a cor amarela, a ele deveria ser dada certa atenção, para que não passasse para vermelho.

Se estivesse com a cor vermelha, era um empreendimento ao qual o gestor deveria colocar em estado de alerta, de modo a detectar os fatores que estavam promovendo os atrasos.

O TCU, entre 2007 e 2010, elaborou diversos pareceres sobre as obras do PAC. De uma forma geral, resulta da leitura desses pareceres que 3% das obras não possuem qualquer ressalva, 14% possuem algum tipo de recomendação, 50% apresentam irregularidades que não exigem a paralisação, 33% estão com irregularidades que possibilitam a paralisação. Verifica-se assim que 83% dos empreendimentos do PAC estão com irregularidades. Tal fato demonstra que as obras não tiveram qualquer tipo de planejamento, controle ou fiscalização por parte dos gestores.

Outro aspecto que demonstra a falta de planejamento das obras do PAC é o grande número de ações judiciais promovidas pelas obras de infraestrutura, em especial as de desapropriação com 54% do total das ações, de acordo com a Advocacia Geral da União (AGU) (Gráfico 11).

Sobre a maneira como se processavam as desapropriações o relato de um depoente pode ser exemplar:

Aqui em (Sento-Sé/Bahia), as obras de saneamento estão andando bem, porém as desapropriações são uma vergonha. A Chácara de minha mãe foi desapropriada no início de 2008 e ela ainda não viu a cor do dinheiro. Além do mais, estão desvalorizando as áreas desapropriadas para pagar bem menos do que valem. O que nos resta é buscar os nossos direitos na justiça, que por sua vez é morosa demais. Dilma deveria criar uma secretaria especial só para negociar as desapropriações com os donos das áreas. Nós queremos o progresso, mas não abrimos mão dos nossos direitos conquistados com muito suor (André Sento-Sé/BA, 14/11/2009, 12:28, [sic]).

Em virtude do grande número de processos judiciais, o governo federal tomou duas atitudes de controle e reavaliação para tentar cumprir o que foi planejado dentro do cronograma estipulado: a primeira foi a de promover o seminário A Judicialização do PAC – Impactos ao Desenvolvimento do País, com a finalidade de diminuir entraves jurídicos que paralisam obras consideradas fundamentais e provocam desperdício de recursos. O encontro foi realizado em São Paulo e reuniu os principais atores do sistema judicial brasileiro e da iniciativa privada. Neste seminário, a Advocacia Geral da União (AGU) apresentou seu relatório de ações judiciais contra obras do PAC e debateu, com as empresas, alternativas para contornar os problemas gerados, mas constatou que, apesar dos esforços, esta ação não teve grande efeito sobre a atuação do PAC na Bahia. É bom esclarecer que, apesar da grande quantidade de processos, a Advocacia Geral da União (AGU) tem feito o possível para que as obras do PAC caminhem, mesmo que de forma lenta. O que interessa para este órgão é que o PAC não seja interrompido por liminar. Assim, há ainda barreiras para fechar os financiamentos das obras e dificuldades na desapropriação de terras para iniciar os projetos, mas o governo busca manter a execução do programa, mesmo que de forma lenta.

A segunda atitude de controle foi a de formar uma equipe de 14 advogados públicos que trabalham especificamente com essas ações judiciais, para lidar com o grande volume de processos que mostravam a falta de preparo da infraestrutura pública e dos gestores para gerirem os empreendimentos do PAC, seja por falta de formação, desconhecimento, falta de especialização ou de perícia.

A maior parte das obras do PAC corresponde a um programa que não propunha novas obras, mas sim, dava continuidade a programas de governos passados que não foram adiante. Assim, alguns empreendimentos já estavam planejados apenas no papel,

pois não foram realizados, e foram incorporados ao PAC. Outros já tinham sido começados e foram agregados, posteriormente, ao planejamento do PAC. Inclusive, como a maior parte dos empreendimentos não foi executada no período 2007 a 2010, expandiu-se o PAC-1 para o PAC-2 (2010-2014).

Na Bahia, por exemplo, uma das obras mais demoradas entre as que foram incluídas no PAC-2, foi a do metrô de Salvador. As obras se iniciaram em 1997 e foram paralisadas várias vezes por causa da greve de funcionários, irregularidades encontradas pelo TCU e falta de recursos. Há um comentário que comprova isso:

Aqui estão construindo uma linha de metrô (parou algumas vezes, Superfaturamento do Democratas, e já voltou). Tão fazendo uma série de viadutos de acesso ao Aeroporto (as obras parecem estar numa fase boa, gera até engarrafamento no horários de pico). Tem mais duas ou três obras q estão previstas para concluir em 2010, são no estado. Se trabalhar deve dar tudo certo. Tucanos e Demos nunca mais, Não a entrega a preço de banana das universidade e empresas públicas (Marcelo, Salvador/BA, 04/06/2008, 15:22, [sic]).

Para que o planejamento estratégico territorial público ocorra, é necessário que a administração pública realize processos contínuos para sua implementação e constantes análises racionais destes, para constatar se eles promovem vantagem ou desvantagem para a região e/ou a localidade, mantendo-os ou modificando-os de acordo com o contexto vivenciado pelo estado, no passado e no presente, não descurando das possíveis projeções. Na maioria das obras do PAC, isso não foi realizado. Talvez tenha acontecido assim em virtude da condição histórica e cultural do Brasil e da Bahia que têm tradição em não acompanhar nem concretizar a maior parte de seus planejamentos.

O PAC não teve preocupações com as questões ambientais na execução de muitas obras, privilegiando os interesses econômicos e políticos. É desse aspecto que trata o depoimento de (Cristina Nora, Ilhéus/BA, 14/06/2008, 18:50, [sic]):

Peço a Deus que o tal PAC, não chegue até aqui. Eles querem construir um complexo intermodal, com porto, retroporto ferrovia e siderurgicas, dentro de uma APA, destruindo 1700 ha de mata atlântica, para beneficiamento e transporte de URÂNIO, FERRO E NÍQUEL, poluindo toda nossa cidade, ameaçando moradores e pescadores da região, comprando políticos e imprensa local. Estamos desesperados, mas vamos entrar no Ministério Público e rezar para que tudo dê certo. Fundamos uma associação AÇÃO ILHEUS, estamos arrecadando assinaturas e lutando contra poder e dinheiro, mas temos esperança de salvarmos nossa cidade!!!

O PAC deveria ser um empreendimento do governo, juntamente com o setor privado e a sociedade, o qual, para ter êxito na sua execução territorial, deveria trabalhar: o querer (o projeto), o poder (governabilidade) e o saber (governança). A inter-relação harmônica desses três aspectos poderia assegurar a concretização do planejamento e a execução das obras do PAC na Bahia, de forma a obter os resultados desejados em âmbito nacional, regional e localmente.

Diante do exposto, verifica-se que faltou ao PAC o aspecto de governança, visto que a sociedade não participou do planejamento e nem esteve consciente para uma maior fiscalização e controle das obras. A participação do cidadão deveria ter sido mais atuante no modelo de planejamento e de implantação do PAC, de forma a existirem grupos organizados que promovessem mobilizações de

interesse, de forma sincronizada. Porém, para que isso ocorresse, seria necessário o interesse comum e um processo de conscientização desses grupos participantes a respeito de todos os aspectos envolvidos nas obras: preservação ambiental, vantagens e desvantagens sociais e econômicas para as regiões etc.

Os planejadores, gestores e os cidadãos mais informados deveriam ter participado dos processos decisórios relacionados com o desenvolvimento e as intervenções socioespaciais do PAC, pois, atualmente, é preciso ir além do espaço físico, é necessário também compreender a continuidade e a descontinuidade deste espaço.

A participação popular neste planejamento é praticamente um tipo de manipulação e (des)informação. A primeira está presente, pois objetivou a eleição da então ministra Dilma à presidência e de Jaques Wagner ao governo baiano, tendo como objetivo assegurar a continuidade do PT no poder. Já a segunda está presente, porque, durante o planejamento e a execução, foram divulgando para a população as informações que os governos federal, estadual e municipal achavam convenientes. Para que haja uma governança voltada para o *accountability*, o Estado, o setor privado e a sociedade deveriam ter buscado uma horizontalização do processo e a flexibilização da tomada das decisões para a implementação do PAC.

Já em relação à **regulamentação**, nota-se que o PAC contempla aspectos das quatro teorias de regulamentação: a teoria do interesse público, a da captura, a da escolha pública e a teoria econômica da regulação. A observância da primeira teoria consiste em estar presente, na regulamentação do PAC, quando o governo usa seu poder legal, para dizer exatamente onde as empresas podem investir, e que tipo de retorno o Estado pretende ao definir que setores da área de infraestrutura são essenciais para o desenvolvimento e o crescimento econômico do país. Entretanto, tal fato faz com que grupos capturem e interfiram na regulamentação, promovendo

apoio financeiro e político para benefício próprio (teoria da captura): além de haver uma competição entre os políticos pelo poder, através de votos (teoria da escolha pública), existe, ainda, o fato de que é usada com o objetivo de favorecer os políticos na busca de uma sustentação política por parte de grupos com influência social e com os donos dos fatores de produção para continuarem nos cargos (teoria econômica da regulação).

Muitas das obras regulamentadas pelo governo já estavam previstas em gestões passadas e nas mãos dos mesmos grupos, sejam estes políticos ou econômicos. Tais fatos podem ser confirmados nas declarações de Osmar (Xique-Xique/BA, 07/05/2010, 17:27): “Boa tarde. Temos o Baixio da Boa Vista em Xique-Xique/Ba, Pelo que estamos sabendo tudo esta normal, apesar que a obra ter parado quanto Paulo Souto era governador e voltado somente quando Jaques Wagner venceu” [sic]; e de Edie Meireles (Salvador/BA, 02/05/2010, 09:41):

Aqui temos um PAC diferente, o Pacto para Alucinar o Cidadão. São obras que já deveriam existir a 30 anos e que só agora fingem que vão construir, a via expressa começou dos dois extremos e o final de um túnel não encaixou na via que foi construída para encontra-la... Por isso não quero nada do que está aí, quero um novo governo que não pactue com nenhuma destas panelinhas [sic].

As regulamentações da teoria da escolha pública e da teoria econômica da regulamentação transformaram o PAC em um instrumento eleitoral, como se pode inferir de depoimentos como o de Enedino Malheiros Filho (Guanambi/BA, 12/04/2010, 11:07): “Prezados, bom dia, Tem várias obras, coisa que nunca tivemos aqui no NE do país. Obrigado presidente Lula, vamos com Dilma, fica

tranquilo que vamos ganhar as eleições, o Nordeste saberá dar a resposta a turma do PSDB. grato, Enedino” [sic].

Se há algo de verdadeiro nessa presunção, não se pode afirmar taxativamente. O fato, porém, é que todas as empresas que ganharam as licitações estaduais e federais para a execução das obras de infraestrutura logística, energética ou social e urbana, contribuíram com as campanhas eleitorais. A Tabela 35 (baseada em dados do TSE) mostra as principais empresas que contribuíram para a reeleição de Jaques Wagner, sabendo-se que o Partido dos Trabalhadores (PT) foi responsável por 27% das doações ao candidato, enquanto as pessoas físicas e jurídicas por 73%. Do valor de R\$ 26,3 milhões, doados a campanha de Wagner, R\$10,3 bilhões foram doados por construtoras, o que corresponde a aproximadamente 39,2% do total das doações (Tabela 35). Entretanto, as três empresas jurídicas que mais contribuíram na campanha estão relacionadas com a área de infraestrutura: a UTC Engenharia⁸ com 9,3%, seguida da Camargo Correa⁹ com 5,64%, depois a OAS com 5,64%.

8 Empresa que atua na área de serviços industriais, relacionados com petróleo, tubulações e refinaria, foi a principal responsável pela construção das principais plantas do Complexo Petroquímico de Camaçari (BA), além de plantas para a Pronor, Nitrocolor, Oxiteno Nordeste, Nitrofertil e CBP. No PAC, está atuando nas obras do São Roque do Paraguaçu para a construção do estaleiro (BA).

9 Responsável pelas obras de integração da bacia do rio São Francisco e obras de caráter logístico, ambas estão presentes no PAC.

Tabela 35 – Responsáveis por aproximadamente 80% das doações para a campanha de Jaques Wagner, Bahia, 2010

		(continua)	
	DOADOR	VALOR R\$	%
	Comitê Financeiro Único	4.692.500,00	17,65
	UTC Engenharia S/A	2.400.000,00	9,03
	Diretório Nacional	1.805.000,00	6,79
	Construções e Comércio Camargo Correa S/A	1.500.000,00	5,64
	Construtora OAS Ltda.	1.500.000,00	5,64
	Moura Dubeux Engenharia S/A	1.000.000,00	3,76
	Wtorre Engenharia e Construção S/A	1.000.000,00	3,76
	Engenix Engenharia S/A	900.000,00	3,39
	Diretório Estadual/Distrital	770.000,00	2,90
	Acrinor Acrilonitrila do Nordeste S/A	750.000,00	2,82
	Primo Schincariol Ind. de Cervejas e Refrigerantes S/A	600.000,00	2,26
	Agro Industrias do Vale do São Francisco S/A Agrovale	500.000,00	1,88
	Companhia Metalúrgica Prada	500.000,00	1,88

DOADOR	VALOR R\$	%
Expressa Distribuidora de Medicamentos Ltda.	500.000,00	1,88
Mastrotto Brasil S/A	360.000,00	1,35
U&M Mineração e Construções S/A	350.000,00	1,32
SVC Construções Ltda.	340.000,00	1,28
Suzano Papel e Celulose S/A	318.116,95	1,20
Australia Empreendimentos Imobiliários Ltda.	300.000,00	1,13
Norsa Refrigerantes Ltda.	300.000,00	1,13
Paviservice Serviços de Pavimentação Ltda.	300.000,00	1,13
Semp Toshiba Informática Ltda.	300.000,00	1,13
Abigail Silva Suarez	250.000,00	0,94

Fonte: Tribunal Superior Eleitoral. Brasil, 2011c, adaptado pela autora.

O maior doador da campanha do petista foi a UTC Engenharia S/A, com R\$ 2,4 milhões (Tabela 35). Ela é parceira da OAS e da Odebrecht na construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu, na baía de Aratu, obra de iniciativa privada e que faz parte do PAC-1. A OAS participa atualmente das obras da Arena Fonte Nova e da Via Expressa, as duas maiores obras do estado da Bahia relacionadas com o PAC, ambas adquiridas através de licitação. A OAS recebeu o valor de R\$ 108,3 milhões nos quatro primeiros anos de governo de Jaques Wagner (2007-2010) referentes a obras realizadas na Bahia. Os maiores doadores da campanha de Jaques Wagner, como pessoas físicas foram Abigail Silva Suarez¹⁰ e Carlos Seabra Suarez,¹¹ tendo doado, cada um, a quantia de R\$ 250 mil (CONSTRUTORAS..., 2010).

Com base nos dados apresentados, de uma forma geral, as empresas de construção civil e relacionadas à área de infraestrutura foram as que mais investiram nas campanhas eleitorais do período do PAC (2007-2010) tanto para presidente, como para governador e/ou outros cargos políticos. Tal fato pode influenciar a gestão das obras de infraestrutura do PAC e beneficiar apenas alguns grupos, como os políticos e/ou as empresas de construção civil, e não a coletividade. Talvez explique também o porquê de menos de 23,07% das obras do PAC de infraestrutura terem sido realmente terem sido concluídas (Gráfico 5), pois os principais gestores do PAC não irão cobrar eficiência das pessoas físicas ou jurídicas que investiram em suas campanhas.

Outro aspecto que mostra que o PAC não se fez para contemplar a coletividade é o que ocorreu quando foi divulgado que a Bahia (Salvador) sediará alguns jogos da Copa do Mundo. A partir

10 Ex-mulher de Carlos Seabra Suarez e sócia da construtora Suarez.

11 Foi sócio da OAS e comanda negócios em áreas como energia e imobiliária, além da construtora Suarez.

daí, o planejamento e a regulamentação do PAC passaram a ser direcionados de forma a beneficiar os interesses estrangeiros e não o da sua população. Assim, a prioridade passou a ser a finalização das obras do PAC de infraestrutura, relacionadas direta ou indiretamente com os eventos da Copa e com a vinda de turistas. Pode-se destacar, por exemplo, os empreendimentos aeroportuários, setor em que as obras de cunho social e urbano deixaram de receber atenção maior, pois esta se concentrou na logística e na energética. É bom lembrar que a área social e urbana não teve um real direcionamento do PAC, visto que foi a que teve a menor quantidade de obras efetivadas até 2010.

Outro fato constatado durante a execução do PAC, entre 2007 e 2010: os períodos em que ocorreu liberação de maior quantidade de verbas para as obras do PAC foram os anos de 2008 e 2010 e, em ambos, no mês de agosto. Este fato é sintomático, pois o mês de agosto de 2008 e 2010 corresponde ao período em que as eleições para prefeito e para governador respectivamente (outubro de 2008 e 2010) estavam próximas. Assim, nos anos de 2008 e 2010, houve maior investimento no PAC do que em 2007 (Anexos D e E). Desta forma, os candidatos podiam visitar as obras e os empreendimentos do PAC, aparecendo nos noticiários dos principais meios de comunicação do país, em nível nacional, regional ou local, fato que se configura como um tipo de campanha eleitoral gratuita e “indireta”. Entretanto, a

[...] legislação eleitoral proíbe a realização de novos recursos e empenhos (reservas) em obras novas e restringe transferências voluntárias de verba da União para estados e municípios nos três meses que antecedem o pleito em outubro. A lei também proíbe a participação de candidatos a cargos no Executivo em inaugurações de obras públicas. No

entanto, a assessoria de imprensa da Casa Civil já havia informado ao **Contas Abertas** que não teria problema ou atraso nos projetos do programa porque “as restrições do período eleitoral só atingem transferências voluntárias que não tiveram obras iniciadas antes do período eleitoral”. Segundo a assessoria, a maior parte das obras do PAC que dependem de transferências a estados e municípios já foram iniciadas. (KLEBER, 2008).

Outro aspecto importante é que somente se considera infração à lei eleitoral, quando o agente do governo federal declara, de forma explícita, apoio ao candidato que participa da inauguração da obra.

O efeito dos investimentos do PAC nas eleições municipais é complicado e difícil de ser mensurado, pois as obras estão espalhadas por milhares de municípios em todo o país e na Bahia. Durante as eleições para prefeito, governador e presidente, entre os anos de 2007 e 2010, os candidatos que estavam disputando um cargo público associavam seu nome ao do presidente Lula, além de relatar que auxiliaram a trazer o PAC para a cidade, para assim pedir votos. É que nessa época, o presidente e o PAC gozavam de boa aceitação da população brasileira, o que mostra o caráter eleitoreiro do programa. Isso inclusive ocorreu na Bahia, nas eleições municipais das cidades de Camaçari e Salvador, por exemplo, e na eleição para o governo estadual.

No que diz respeito a esta última, graças ao caráter eleitoreiro do programa, houve a reeleição do governador Jaques Wagner (PT). A Bahia recebeu do PAC-1 um investimento de R\$ 51,2 bilhões até o ano de 2010. Entre os municípios, após o ano de 2010, a cidade de Camaçari teve uma projeção de investimento de R\$ 196 milhões a ser liberado pelo PAC-2 e, em Salvador, o planejamento atingiu os R\$ 190 milhões, pois seus prefeitos apoiaram a eleição de Dilma. Entretanto, é bom enfatizar que Salvador se configura como a maior

cidade baiana e sua população é maior do que a de Camaçari: assim a capital baiana necessitaria de uma maior quantidade de recursos do que Camaçari, indicando que há questões políticas envolvidas no importe de recursos.

Outro aspecto que foi observado é que não há uma real parceria, pois os riscos maiores do empreendimento ficam praticamente com o governo – seja este federal, estadual ou municipal – e, desta forma, o ente privado sempre terá retorno sobre o que foi investido. Exemplos concretos são a construção do estaleiro de São Roque (ver Tabela 10) e as informações colhidas para a elaboração deste trabalho (como aquelas apresentadas no item Programas na Área Social e Urbana do capítulo 2), segundo as quais as empresas que receberam o dinheiro antes do término da construção também ajudaram na campanha de reeleição do governador (Tabela 35).

Talvez isso tenha ocorrido porque os grupos privados necessitavam que o Estado lhes comprovasse que seus investimentos em realizações do PAC seriam rentáveis, até porque são obras/serviços demorados, que muitas vezes não honram as garantias de continuidade, pois estas dependem de políticas públicas que, por falta de governabilidade federal, regional e local são interrompidas. Desta maneira, vê-se que, segundo a teoria econômica da regulamentação, a regulação nada mais é do que a resposta política do governo às pressões de grupos de interesses conflitantes entre si ou com terceiros. Por esta razão, o governo assegurou de antemão alguns investimentos a partir de recursos oriundos principalmente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Nos processos das licitações das obras de infraestrutura do PAC, é possível detectar a presença de cartéis (teoria econômica da regulação). A prática mais comum das empresas consiste em, após ganharem a licitação, simplesmente desistirem por motivos considerados fúteis pela Secretaria de Direito Econômico (SDE), ferindo o princípio da concorrência e da competitividade. A partir

daí, o segundo candidato tem uma proposta abaixo do valor estimado para a contratação e, portanto, teria condições de vencer a disputa. Outro elemento constatado foi o baixo desconto apresentado pelo vencedor em relação ao valor estimado para a contratação do serviço ou, simplesmente, o não comparecimento de qualquer empresa, como ocorreu com a operacionalização do metrô em Salvador.

Durante a pesquisa, a população também foi ouvida com o objetivo de aferir seu grau de conhecimento sobre o PAC e ficaram evidenciadas 12 características nos discursos dos cidadãos baianos em relação aos quatro anos das obras do PAC, como estão sintetizados Quadro 2 (ver Introdução).

O primeiro atributo (item “a” do Quadro 2) refere-se à previsão dos sujeitos da pesquisa de que o PAC não será concretizado no prazo previsto de quatro anos (2007-2010), constituindo-se apenas em promessas ou mentiras, que poderão se tornar verdadeiras a depender da vontade política. Maria José Mota (Juazeiro/BA, 05/06/2008, 23:57) é uma das cidadãs que deixam isso muito claro em seu discurso e hoje encontra-se decepcionada com o andamento do PAC (2007-2010):

acreditei tanto no PAC, q cheguei a discutir com quem duvidava e hoje estou descepcionada, e envergonhada, até agora nada de obra começou só promessa, ñ acredito + e se começar ñ vai terminar, pois demorou e a politica chegou e ai será obra eleitoreira????? Pois não há vontade politica muitas vezes de continuar [sic].

O segundo aspecto (item “b” do Quadro 2) retrata a esperança de que o PAC proporcionará melhoria da qualidade de vida se realmente for realizado, apesar das dúvidas da população a respeito de sua total concretização.

Ouvimos falar do projeto de revitalização e urbanização da “lagoa grande” aqui em Feira de Santana - BA (que por sinal seria um excelente projeto para a melhoria da infra-estrutura e lazer de nossa cidade sem falar da melhoria na qualidade de vida das pessoas que vivem ao seu redor), porém até o momento não vimos nada de concreto acontecer... será que esse projeto vai vingar???? (Rodrigo Simões Azevedo, Feira de Santana/BA, 05/06/2008, 23:39 [sic]).

A terceira característica (item “c” do Quadro 2) vincula-se à convicção que tem o povo de que o PAC favorece políticos e empresas privadas, sendo necessário maior controle e fiscalização dos cidadãos e do governo para diminuir a corrupção. O depoimento de Hermes (Camaçari/BA, 19/03/2009, 08:29) confirma isso, quando ele diz que:

O Ministério público precisa acompanhar com maiores cuidados, talvez até auditar a maioria das obras do PAC. Em nome destas obras e aproveitando a Boa vontade da população o que se vê são muitas desmandos e desrespeito aos direitos do cidadão. Observem cuidadosamente as obras referentes a saneamento básico [sic].

O quarto ponto (item “d” do Quadro 2) encontrado na pesquisa identifica caráter eleitoral do PAC, seja em nível federal, estadual ou municipal, como se manifesta no depoimento de José Batista Neto (Bonito/BA, 17/03/2009, 15:14):

Meus amigos, até agora na Bahia não pude perceber algo realmente concreto utilizando o famigerado PAC. Sinceramente, acredito que seja mais uma cartada

eleitoral, um meio de agregar votos da forma mais primitiva possível: comprando a preço de banana ou “programas sociais” a dignidade e livre arbítrio dos mais carentes... Que país... [sic].

O internauta Pedro (Salvador/BA, 20/02/2010, 22:07) complementa a opinião acima quando acrescenta que o PAC-1 não será finalizado e o governo criará o PAC-2, devido à lentidão do ritmo da obras e seu caráter eleitoral:

sinceramnete parece até uma piada, nem terminaram o “PAC I “, nem vao terminar tao cedo me inventaram agora o PAC II, só no brasil mesmo e nos paises onde é facil manipular as massas com discursos populistas como o do farsante lula, siceramente se dilma se eleger será um grande atraso pro pais, continuismo e mamadeira pesada pro pessoal do PT, o PAC é uma invenção pois a situação até agora nao apresentou nenhum tipo plano de governo, abram o olho as eleições estao proximas...[sic].

O quinto aspecto (item “e” do Quadro 2) do PAC está relacionado a sua não-finalização ou demora dos empreendimentos por causa da burocracia. Vagner Breve (São Desidério/BA, 26/08/2008, 21:21) corrobora esta convicção quando diz:

Aqui na cidade de São Desiderio, apesar de problemas na primeira licitação, a Prefeitura se adiantou e tomou a inicitiva de executar as obras por conta, para posterior recebimento. Obras em execução da BR -135 que esperavam pelas obras a pelos 30 anos. Registro aqui que recentemente presenciei a visita do Sr Prefeito, verificando a execução das obras, nas ruas todas empoeiradas, e maquinas trabalhando [sic].

A sexta característica (item “f” do Quadro 2) refere-se ao fato de que o PAC não será finalizado em virtude da falta de preparo e de interesse dos gestores em nível federal, estadual e municipal. Isso pode ser constatado quando Waldirley Ferreira (Camaçari/BA, 17/03/2009, 12:50) afirma:

Pelo que fiquei sabendo na prefeitura é que o dinheiro do PAC para regularização de um loteamento de pessoas de baixa renda. Só que o tempo definido pela CEF para apresentação do projeto e demais papelada era tão exíguo que por pouco a cidade não perdeu a verba. As demais Prefeituras de nossa metropolitana, poucas delas conseguiu apresentar projetos no prazo exigido pela CEF, por falta de estrutura técnica para elaboração dos projetos exigidos. Também fiquei sabendo por colegas que trabalham em obras do PAC que a CEF atrasa muito o repasse de verbas para as obras, ela não tem estrutura para fiscalizar o emprego das verbas destinadas às obras. O PAC só funciona na propaganda do Lula para continuarem no pudê com a recauchutada Ministra Dilma, me engana que eu gosto [sic].

O sétimo atributo (item “g” do Quadro 2) enfatiza que o PAC é um programa publicitário para melhorar a imagem do governo, seja este federal, estadual ou municipal, de acordo com Natan (Alagoinhas/BA, 17/07/2007, 12:47):

Esse é só mais um artifício que governo Lula vem usando para conquistar a simpatia dos eleitores sem precisar de grande esforço. Criar projetos com nomes bonitos e de impacto é algo bem interessante, dessa forma o governo recebe o merito por algo ainda não concluído ou inacabado. O PAC é algo muito util para a imagem do governo, dessa forma daqui a alguns

anos poderemos ver nosso querido presidente em um debate político dizendo “no meu mandato eu fiz o PAC. Por enquanto vem dando certo, afinal enganar Brasileiros não é algo difícil [sic].

A partir do momento que algo é repetido várias vezes de forma positiva, melhora a imagem dos atores envolvidos na obra do PAC, mas a desilusão da população aumenta, caso os projetos não sejam concretizados, conforme opina Marcelo (Brumado, 17/03/2009, 13:40) quando diz que: o “P.A.C é a maior mentira que virou verdade, como dizia o assessor do Hitler: Uma mentira repetida muitas vezes, vira verdade”[sic].

O oitavo ponto (item “h” do Quadro 2) indica que o PAC não possui acompanhamento e fiscalização governamentais adequados ou, como afirma Elian Marcos (Guanambi/BA, 06/04/2009 , 17:23),

Aqui na BA, o dinheiro do PAC corre que nem uma lebre enquanto as obras mesmo ao passo de tartaruga. Consta para nós, reformas de praças, asfalto das ruas, esgotos, postos de saúde e um tal PROJETO METRÔ, mas as obras que é boa nada!! DINHEIRO VEM, MAS AS OBRAS NÃO APARECE OU QUANDO APARECE NÃO TERMINA E NINGUEM FAZ NADA PARA INVESTIGAR!! [sic].

Aliás, esta afirmativa revela que a população ainda não se conscientizou de que o principal fiscalizador não é o governo, mas toda a sociedade. E que também o governo precisa ser fiscalizado e controlado.

O nono aspecto (item “i” do Quadro 2) identifica que o PAC é desconhecido pela população em relação a sua execução. Este item esteve presente nos depoimentos relativos, principalmente aos dois primeiros anos, ou seja, nos anos de 2007 e de 2008. Depois, havia

relatos que evidenciavam seu conhecimento, mesmo que o cidadão nunca tivesse observado o empreendimento, mas por ter ouvido falar. O comentário de Watson de Sousa (Amélia Rodrigues/BA, 10/02/2009, 08:59) é desta natureza:

Desconheço completamente qualquer execução de obras sob a tutela do PAC Federal. O descaso, a falta de interesse e a falta de melhor empenho e competência dos Deputados Federais de nossa região é notório. O abandono por falta de conservação, limpeza e diques dos nossos rios, lagoas e valões que causam enchentes e inundações é real: invasão dessas áreas para fins comerciais e industriais de forma desonesta e desordenada também é tristemente comprovada. Se tal acontece há muitos anos, será que o PAC de agora será mais ágil? Duvido [sic].

Ou o depoimento de José Orivaldo Ribeiro (Canudos/BA, 02/09/2008, 20:56), que reafirma que sua cidade não recebeu nenhuma obra do PAC: “Vejo o governo federal liberar bilhões, trilhões, mas para a Cidade de Canudos nem os centavos do real chega por aqui. Se Antônio Conselheiro fosse vivo talvez chegasse alguma coisa, pois o homem era o grande defensor dos pobres” [sic].

A décima característica (item “j” do Quadro 2) enfatiza que o PAC tem obras/empreendimentos inacabados ou parados, que promovem transtorno para a população. Esta é a opinião de José Rodrigues Pereira Filho (Salvador/BA, 15/03/2010, 18:35)

Aqui na bahia savador as obras do metrôr estão lentas,é um descaso com a população,pois esses gorvenantes não andam de ônibus, as obras do PAC são uma palhaçada, até hoje é roubo por cima de roubo e nós pagamos o pato por isso,nem o VAGNER as coisas melhoraram,o prefeito piorou. Deus nos

ajude que esses irresponsáveis não governe mais nosso estado e capital [sic].

As obras inacabadas causam danos à vida das pessoas assim como, também, aos investimentos públicos realizados. É esta a linha de argumentação de Celson Ferreira (Lauro de Freitas/BA, 09/04/2009, 17:11):

Certissimo o presidente Lula em exigir pressa nas obras do Pac; essas obras inacabas além de atrapalhar nossas vidas ainda causam imensuráveis prejuízos aos cofres públicos e sem falar que dependendo do tamanho da demora acaba ficando defasavada e a sua importância diminuída [sic].

O décimo primeiro atributo (item “k” do Quadro 2) retrata que há obras e empreendimentos interditados por órgãos governamentais, como por exemplo o Ibama, por infringir as normas de preservação ambiental. Este é o principal motivo de interrupções das obras do PAC. O que o cidadão não consegue entender é como um projeto já aprovado e iniciado pelas instituições governamentais pode ser interrompido pelo próprio governo, visto que, o PAC, necessita da integração de todos os órgãos envolvidos no processo antes de seu início. Tal integração só seria possível se houvesse um bom planejamento e regulamentação, configurando-se como um acompanhamento com pequenas intervenções durante a execução. O depoimento de Sidney Leme (Barreiras/BA, 17/03/09, 12:32) manifesta sua perplexidade diante da falta de entrosamento administrativo:

obra de qualquer órgão traz beneficio para a população , mais aqui na bahia a rodovia paralisada de correntina a barreiras foi paralisada por ação do

Ibama como um ministério pode iniciar uma obra e o outro proíbe sendo que so faltam 20 de um total de 190 km e tb algumas pontes (que vão ter que carregar água para molhar em baixo das mesmas [sic].

A décima segunda característica (item “1” do Quadro 2) indica que o PAC está sendo e será executado. Esta pelo menos é a certeza de José Pinheiro (Itamaraju/BA, 24/08/2010, 14:48): “O saneamento está sendo feito na minha cidade Itamaraju todo a vapor ” [sic] e a de Franco Júnior (Guanambi/BA, 21/02/2010, 23:24):

A minha cidade virou um canteiro de obras do PAC, são ruas e mais ruas em obras. O governo estar fazendo o esgotamento sanitário em praticamente toda a cidade, melhorando assim a vida dos que aqui habitam. É o Brasil que agente sempre sonhou. [sic].

O atributo “1” geralmente vem acompanhado de comentários que manifestam a satisfação da população pela concretização da obra, muitas vezes associada à idolatria ao político ou ao governo que a realizou; como se percebe no discurso de Anco Marcio e Figueiredo Souza (Bara/BA, 10/02/2009, 11:37)

Graças a Deus temos um Presidente que esta olhando para os pobres, principalmente em nossa Cidade da Barra/Ba, representada pelo Deputado Joao Leao, que tem trazido varias obras do PAC como. Esgotamento Sanitario, Calçamento de Ruas e o maior projeto de revitalização do Rio Sao Francisco, sendo a Barra o canteiro de obras da revitalização. [sic].

O Gráfico 12 mostra que os três atributos mais citados pelos depoentes, correspondendo a 57,05% no *e-survey* foram o “a” com 33,11%, seguido do “1”, com 57,05% e finalmente o “j” com 11,15%.

Estas três características são os principais atributos do PAC para os cidadãos baianos.

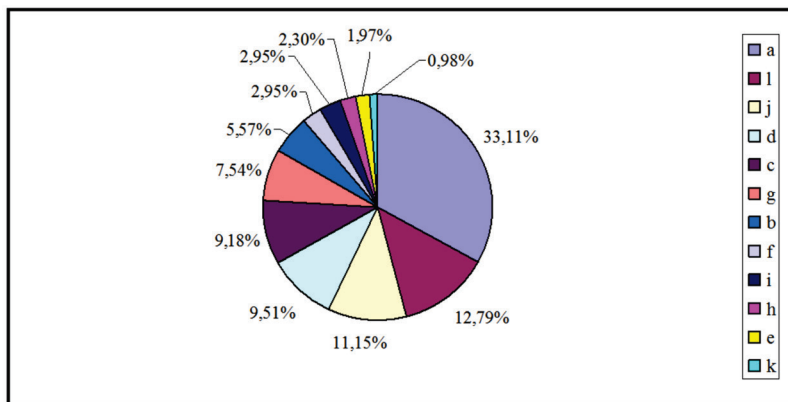


Gráfico 12 – Frequência relativa da síntese dos 12 atributos do PAC baiano a partir das duas pesquisas de *e-survey*, Bahia, 2007-2010

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

Porém, para a população, o PAC também está sendo realizado devido à vontade política e ao caráter eleitoral do empreendimento (item “d” com 9,51% - Gráfico 12), como o comentário de Vitor Rocha (Salvador/BA, 31/05/2009, 14:51) que diz:

Existindo tanto dinheiro para realização de obras, qual será o motivo pelo qual o metrô de Salvador nunca fica pronto? Será que é pelo fato do atual governo estadual (PT) não querer entregar uma obra iniciada pelo governo estadual anterior (PFL - Atual DEM)? Isso é uma vergonha. Sei que o metrô de Salvador não é uma obra do PAC mas é ridículo uma cidade do porte de Salvador não ter um metrô para agilizar e desafogar o transporte na cidade. Sem falar que o prazo de entrega do metrô já foi estendido várias vezes (por diversos

meses) e será entregue (se realmente for) com menos de 60% do trecho previsto inicialmente. Deixem de empurrar o problema para outras esferas do governo e finalizem logo essa obra penada, a população precisa urgentemente desse metrô. [sic].

Entretanto, muitas obras estão paradas ou inacabadas, e isso apenas será resolvido se houver maior controle e fiscalização dos atores envolvidos no processo (item “c” com 9,18% - Gráfico 12).

Diante do apresentado, constata-se que os cidadãos têm conhecimento das características do PAC, na Bahia, e expressam a sua percepção dos empreendimentos do PAC à proporção que ele vai acontecendo, confirmando a posição da pesquisa aqui apresentada.

Estes 12 aspectos deixam claro que, se a gestão e o planejamento socioespacial do PAC tivessem maior participação popular, possibilitaria menores índices de corrupção, de erros de avaliação ou desperdícios de tempo ou recursos. Afinal, a população monitoraria, fiscalizaria e controlaria as atividades do Estado e de seus parceiros, mantendo assim a credibilidade e o comprometimento das instituições envolvidas no processo. Então, como consequência deste tipo de planejamento e gestão, a população ficaria mais madura em relação às atividades políticas, aprimorando o regime democrático e exercendo a autonomia, seja esta individual ou coletiva de forma conjunta e inter-relacionada.

Outro aspecto importante para auxiliar no planejamento e na gestão territorial do PAC seria o de integrar a sociedade na prática da cidadania. Uma das ferramentas para favorecer isso, é o agir comunicativo e a participação opinativa, nos quais se busca avaliar a participação do cidadão na escala espacial (se fica apenas nos projetos ou se eles são colocados em prática) e na profundidade (a participação da população é na implementação ou na sua própria concepção). Entretanto, há alguns obstáculos

ou problemas que podem prejudicar a participação popular, quais sejam, a implementação, cooptação e a desigualdade. Cabe a todos os cidadãos acompanhar, controlar e fiscalizar as obras públicas, sendo necessário exigir que elas aconteçam, além de ser obrigação do governo transmitir informações claras sobre o andamento das obras do PAC para que os cidadãos possam desenvolver uma postura crítica dos acontecimentos.

O que houve dentro do PAC é uma pseudoparticipação, pois os cidadãos têm uma posição a respeito do que está ocorrendo, a julgar pelas 12 expressões detectadas na pesquisa. Entretanto, existem pequenos grupos dentro da sociedade civil que são mais dominantes e têm força política dentro do Estado que favorecem seus interesses. E finalmente, a desigualdade social faz com que a população pobre, por não ter a mínima qualidade de vida, sinta-se incapaz, seja de demandas, fluências, desembaraço ou autoconfiança para atuar dentro do modelo de participação que foi implementado no PAC.

Durante a pesquisa através do *e-survey*, percebe-se que, antes do início das obras do PAC, a população fica eufórica com as obras e com sua concretização, pois a primeira coisa que o Governo faz é:

- a) colocar uma placa no local onde ocorrerá a obra;
- b) divulgar nos principais veículos de comunicação; ou
- c) realizar discursos políticos, em todos os níveis de governo, mencionando a obra do PAC.

Este último fato faz com que a população fique confusa em relação à origem e a importância da obra do PAC para sua região, pois o cidadão não sabe se esta trará benefícios nacionais, estaduais ou municipais e qual é a sua real origem, se federal, estadual ou

municipal, já que, muitas vezes, governantes de oposição ao governo divulgam o PAC. Outro fato é que o empreendimento pode:

- a) não se iniciar e ficar apenas nas placas ou no discurso político;
- b) iniciar e parar;
- c) iniciar e continuar em ritmo lento;
- d) iniciar e parar de forma temporária devido a alguma irregularidade;
- e) iniciar e promover algum dano para a coletividade.

Estes tipos de acontecimentos promovem descrença e desestímulo em relação ao PAC. Na maior parte dos empreendimentos do PAC ocorreu pelo menos uma dessas situações acima, mostrando que ele não foi bem planejado, controlado ou fiscalizado, pois, caso contrário, estes atributos não apareceriam de forma constante nas obras do PAC, promovendo demora ou sua paralisação.

Assim, quando a população fica sabendo que haverá uma obra do PAC na sua região, estado ou município fica a princípio entusiasmada, porém a obra incorre em pelo menos um dos seis problemas mencionados anteriormente, e a população começa a criticar ou ficar descrente do PAC. Assim, a obra com que o governo pretende se promover ou fazer propaganda, pode, a longo prazo, transformar-se em instrumento de sua desmoralização por causa de promessas formalizadas publicamente e não cumpridas.

Durante o ano de 2008, o governo fez muita publicidade e divulgou o PAC em todo o território nacional. Conforme os dados do segundo *e-survey*, as pessoas já conheciam ou tinham ouvido falar do PAC como um programa que desenvolve empreendimentos públicos para melhorar a qualidade de vida da população.

Afinal, o PAC proporciona crescimento ou desenvolvimento para o Estado da Bahia?

A própria denominação Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) não é pretenciosa e busca mostrar que o programa tem proporcionado ao estado um crescimento econômico, pois, de acordo com os comentários da população, proporciona um expressivo aumento da qualidade de vida, mas não extingue ou diminui outros índices econômicos, como a desigualdade social, desemprego etc. O PAC simplesmente melhora a infraestrutura (logística, energética, social e urbana) com o objetivo de aumentar a produtividade no estado, mas não há grandes transformações, pois as obras constituem empreendimentos de infraestrutura necessários para torná-lo mais competitivo, uma vez que as obras vão suprir lacunas na infraestrutura, responsáveis pelo estrangulamento ou pontos críticos no crescimento econômico do Estado. Há três discursos que indicam que os cidadãos têm clareza disso.

O primeiro é de Claudio Vargas (Cruz das Almas/BA, 06/03/2010, 15:04), destacando que:

Aqui em cruz das Almas e em várias regiões do Recôncavo estão sendo realizadas obras de saneamento. Creio que o Estado da Bahia, pois vim do interior de São Paulo, por muito tempo esteve esquecido e só agora com o PAC é que pude notar uma diferença significativa nas condições de vida da população do recôncavo. [sic],

E, tal comentário, comprova que o PAC tem promovido uma melhora na qualidade de vida da população através de obras necessárias e que já deviam ter sido concretizadas em gestões passadas. O segundo é de Harryson Tamaraju (Itabuna/BA, 01/02/2010, 16:57) que diz:

Em infra-estrutura: apesar da oposição de alguns, por questões ambientais, existe procedimentos para novo porto e aeroporto. Em área de educação existe trabalhos para escola técnica federal e extensão da universidade federal. Também existe obras relativo a gasoduto. Me parece que como são obras de médio e longo prazo, e como as necessidades são grandes, pelas décadas (ou será melhor séculos), em que não houve investimentos necessários ao desenvolvimento e a justiça social em nosso país, há a sensação de morosidade. Melhor será refletir sobre o nossa formação histórica como nação e país, a (in)justiça dentro da partilha das riquezas do país com as gerações passadas, presente e futuras. Voltar o olhar sobre as origens de nossos problemas. Como exemplo o que foi o privilégio de certas regiões no controle do poder e dos recursos da nação para desenvolver-se. Não é a toa que houve grande êxodo do interior, que hoje está sendo revertido em movimento lento, mas já é um começo. [sic].

Este relato mostra que o PAC, provavelmente, minimizará as injustiças sociais em médio e longo prazo, caso seja bem aplicado. No momento (2007-2010), o objetivo é aprimorar as condições de infraestrutura da Bahia, traduzindo-se apenas em dados quantitativos referentes às obras e não qualitativos, em termos de toda a população baiana de uma forma geral.

O terceiro depoimento, de Adenilton (Salvador/BA, 05/07/2010, 10:23), deixa claro isso, quando menciona que o PAC aumentou o rendimento do setor da construção civil

Aqui na capital bahiana e algumas cidades do estado temos um verdadeiro e gigantesco aquecimento na construção civil. em especial a salvador temos obras

em todos os locais da capital parabéns Presidente Lula e Dilma por essa alavancada no setor. [sic].

E, conseqüentemente, promoveu um aumento do número de empregos, seja em Salvador/BA seja em outra cidade que tenha empreendimentos do PAC, como confirma Dácio (Barreiras/BA, 08/02/2009, 08:41):

Aqui na cidade de Barreiras-BA, tem uma obra do PAC, projeto apresentado pela gestão passada, que consiste na urbanização do Bairro Cascalheira onde serão construídas novas moradias, rede de esgoto, pavimentação das ruas etc. hoje essa obra emprega diretamente mais de 200 trabalhadores. E ã tem mais obra do PAC aqui em Barreiras pq o Governo da Bahia ã deixou a prefeitura realizar a obra dos sonhos dos barreirenses, que é o saneamento básico da cidade. [sic].

Trata-se, portanto, de um programa de crescimento e não de desenvolvimento econômico.

CONCLUSÃO

É possível fazer mais com menos e é isso que vamos perseguir nos quatro anos do governo da presidente Dilma. (Miriam Belchior,¹² 24 nov. 2010).

O PAC Bahia busca promover maior integração territorial, através da melhor viabilização da infraestrutura logística, energética, social e urbana, de forma a viabilizar apenas o crescimento econômico, sem contemplar drásticas transformações (desenvolvimento), sejam estas políticas, econômicas ou sociais, relacionadas ao problema de disparidade regional do estado.

O próprio referencial teórico, sobre o qual repousa a orientação metodológica e epistemológica deste trabalho, todo ele tratando de desenvolvimento, deixa claro que investimentos em infraestrutura beneficiam a eficiência e o crescimento econômico do país e da Bahia, em suas diversas áreas e municípios.

Ao viabilizar as condições de infraestrutura nos diferentes municípios baianos, o impacto do PAC sobre as economias locais será bastante heterogêneo e atuará no sentido de concentrar renda e recursos econômicos, acentuando o problema da desigualdade e disparidades locais e regionais. O PAC não possui empreendimentos apenas da Bahia, há também projetos e obras que estão interligados com aqueles de outros estados e regiões do país: consequentemente

¹² Gerente do PAC-2 e futura ministra do Planejamento no governo Dilma Rousseff.

sua atuação é diferenciada entre os municípios baianos e as regiões brasileiras.

Por outro lado, as carências, a insuficiência e a ineficiência na provisão de serviços de infraestrutura não realizados pelo PAC impõem em médio e longo prazo sérias restrições para o alcance do desenvolvimento econômico e social da Bahia. Então, o PAC baiano não promoveu uma mudança estrutural no sistema do Estado, apenas realiza e realizará obras necessárias para o crescimento do estado.

A execução do PAC contemplou, sim, as principais questões de infraestrutura (logística, energética e social) da Bahia, apesar de não ser uma política governamental em sua essência. Afinal, a ação dele foi do tipo *top-down*, constituindo uma 'pseudoparticipação' da sociedade, e sem um real planejamento estratégico, mas que, mesmo assim, busca relações entre o poder público e a sociedade baiana, com o uso dos recursos públicos. Tal fato ocorre, pois, de acordo com os discursos do *e-survey*, a sociedade baiana tem consciência da importância da realização dos empreendimentos, mas acredita que a real fiscalização e o controle das obras do PAC devem ser feitos apenas pelos órgãos públicos, ou seja, se exige do poder e da responsabilidade de fiscalizá-las e de controlá-las, contentando-se em ser, apenas, mera espectadora das ações governamentais. Esta atitude, porém, talvez se deva a certa imaturidade na prática da cidadania.

O PAC baiano tem alguns aspectos de programa, pois tem algumas atividades organizadas e interligadas com outros atos governamentais, principalmente nas áreas de infraestrutura (logística, energética e social), realizados através do uso de cronograma e de orçamento específicos disponíveis para sua implementação, ou para a criação de condições que sejam capazes de alcançar as metas desejadas por seus gestores. Entretanto, na maioria das vezes, o cronograma não foi cumprido, proporcionado sua subdivisão PAC-

1 (entre os anos de 2007 e 2010) e em PAC-2 (após o ano de 2010). Assim, as obras que não foram finalizadas dentro do primeiro prazo do segundo mandato presidencial de Luiz Inácio Lula da Silva, foram reprogramadas para o mandato do seu sucessor (governo da Presidente Dilma Rousseff).

O PAC tem características também de política pública de desenvolvimento regional, pois vem sendo executado segundo diretrizes e princípios reguladores, com atributos das quatro teorias de regulamentação (interesse público, teoria da captura, teoria da escolha pública e teoria econômica da regulação), de atuação no Estado brasileiro e baiano nos seus diversos níveis para atender a sociedade. Além disso, o PAC, como política pública, teve um processo constante e dinâmico, com diversas negociações, mobilizações, alianças de interesses de diversos setores da sociedade baiana que contribuíram, direta ou indiretamente, para o desenvolvimento regional e local da Bahia.

O PAC não propõe novas obras, mas a continuidade de programas de governos passados que não foram à frente. Assim, alguns empreendimentos que já estavam planejados apenas no papel, mas não foram realizados, foram incorporados ao PAC, como a ferrovia Leste-Oeste. Outros já tinham começado e foram agregados posteriormente a seu planejamento, como por exemplo, o PELTBÁHIA.

O PAC corresponde a atividades contínuas e permanentes do governo federal, com auxílio dos governos estadual e municipal e a ajuda de diversos atores sociais, constituindo um projeto governamental em nível territorial. Afinal, qualquer projeto define o conjunto das operações que foram ou serão realizadas para contemplar o programa, dentro de um tempo específico.

O PAC promoveu impactos territoriais necessários para o crescimento, pois as três áreas das obras de infraestrutura (logística,

energética, social e urbana) estão interligadas e constituem redes territoriais.

Não se pode, no entanto, deixar de lado o fato de que é um programa cuja execução, na Bahia, padece das mazelas tão frequentes em outras realizações baianas: lentidão, atraso ou simplesmente abandono (ou desistência). Através da pesquisa realizada para a elaboração deste trabalho, foi possível identificar alguns acontecimentos que podem ser apontados como as causas principais dos problemas do PAC baiano. O primeiro desses acontecimentos foi a falta de consideração pelas questões ambientais. Por não ter sido dada a devida atenção aos impactos que as obras causariam sobre o ambiente, o programa enfrentou dificuldades para a aprovação do licenciamento ambiental das obras, pelo Ibama. Na verdade, os projetos apresentados não atendiam às diferentes condições ambientais das diferentes regiões. Deste modo, por exemplo, foram considerados os índices pluviométricos da Região Metropolitana de Salvador. Assim, a quantidade de chuva que ocorreu na área, principalmente entre os meses de março até maio, dificultou, em especial, às obras do PAC de logística e de infraestrutura social/urbana nos municípios desta localidade.

Em segundo lugar, parece ter ocorrido insuficiência de estudos, desta vez em relação aos valores das obras, uma vez que os relatórios do Tribunal de Contas da União constataam, em relação a elas, que havia casos de sobrepreço (quando ainda não se tinha feito o pagamento), de superfaturamento (quando o pagamento já tinha sido efetuado), de alteração indevida de projetos e de ilegalidades no processo de licitação. Tudo isso, afinal, resultou em paralisação das obras por determinação do Órgão.

O problema que se apresenta a seguir é a desistência da licitação pelos entes privados que, ao participarem das licitações e as ganharem, simplesmente desistiam por motivos considerados

pela Secretaria de Direito Econômico (SDE), como algo fútil e sem valor para promover qualquer desistência, violando o princípio da concorrência e da competitividade, evidenciando a existência de cartéis no processo licitatório.

A enumeração prossegue com a ocorrência de greves do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da construção civil. O DNIT é responsável pela execução e operacionalização das obras do PAC. Ao final de cada etapa em que as obras são realizadas, o Dnit repassa esta informação para os funcionários da Caixa Econômica Federal (CEF), que são responsáveis pela liberação das verbas federais a estados e prefeituras para a concretização e a continuidade das obras. Em virtude da greve dos funcionários, as informações não foram passadas para a CEF e, conseqüentemente, as verbas não foram repassadas, diminuindo o ritmo ou paralisando as obras. Já a greve da construção civil ocorreu entre março e maio de 2010: além de aumento salarial, os trabalhadores solicitavam melhores condições de trabalho nas obras do PAC, por causa do aumento de acidentes de trabalho e da ocorrência de óbitos de operários.

Motivo particular de atraso no início das obras foi a burocracia dos processos. Neste aspecto, podem ser citados os procedimentos da CEF e a demora na elaboração dos editais para promover as licitações e desencadear o processo licitatório. Quanto aos editais, o período para saírem do papel e desencadear o início do processo licitatório demorava, em média, entre um ano e meio a dois anos, sendo que, alguns, foram postergados para a nova gestão presidencial. Em decorrência dessa burocracia, algumas obras ficaram sem receber recursos por mais de seis meses, pois não há critérios e padrões adotados nacionalmente para licitações e obras pelos diferentes órgãos públicos e, também, as diretrizes variam de acordo com estados e municípios. Tal falta de padronização dos procedimentos

dificulta a análise dos papéis para que haja a liberação do dinheiro pela CEF.

Merece destaque especial, os numerosos casos de desvios de verbas, como ocorreu, por exemplo, com o metrô de Salvador. Este é um fator de atraso, pois obras não podem prosseguir sem os recursos necessários para tocá-las.

Outro caso de falha de planejamento foi considerado como os entraves jurídicos. O número de ações judiciais, em especial de desapropriações, atinge 54% das obras. A Advocacia Geral da União (AGU) fez o possível para que as obras do PAC caminhassem, mesmo que de forma lenta, para que o PAC não fosse interrompido por liminar. Havia barreiras para fechar os financiamentos das obras, e dificuldades na desapropriação de terras para o início dos projetos, mas o governo buscou manter as obras, mesmo que de forma lenta, pois o mais importante era que não parassem.

Aos entraves jurídicos, segue a falta de preparo, qualificação e perícia dos gestores que estão lidando com o PAC de forma direta e indireta. Este problema, na verdade, perpassa muitos daqueles mencionados anteriormente e ainda por mencionar. Na verdade, ele é base de muitas das questões tratadas ao longo de todo este trabalho.

Apesar (ou por causa) dos casos de sobrepreço, de superfaturamentos, ocorreu também o indicativo da falta de verba para as obras. Este fato promoveu novas estratégias governamentais para seu pagamento e sua finalização, mesmo que diminuindo o ritmo de sua execução, pois o importante é não parar a obra.

Por fim, mas não menos importante, um poderoso acontecimento causador de problemas foi a interferência política nos planejamentos e nas execuções das obras de infraestrutura do PAC. Pode-se destacar, neste caso, a implantação da termoeletrica de Itapebi, que foi redirecionada para Sapeaçu ou o aumento dos investimentos financeiros e das inaugurações de obras para a

população, estejam elas prontas, ou não, durante período próximo a campanhas eleitorais. O período em que houve maior liberação de dinheiro para os empreendimentos do PAC, tanto em nível federal, quanto estadual e municipal, ocorreu nos anos de 2008 e 2010, e em ambos, no mês de agosto, mês próximo às eleições de prefeito e governador respectivamente (outubro de 2008 e 2010), confirmando que o PAC é um programa de caráter governamental e eleitoreiro. Além disso, as pessoas físicas ou jurídicas que venceram as licitações do PAC contribuíram para as campanhas eleitorais tanto em nível federal como estadual. Assim, o PAC tem obras que favorecem a interesses de grupos políticos, empresas privadas e estrangeiras que investiram na reeleição dos atuais governantes nos três níveis governamentais.

A população tem clareza do caráter eleitoral do PAC, pois retrata através do *e-survey* que o governo adota sempre três medidas: coloca uma placa no local onde ocorrerá a obra ou a divulga nos principais veículos de comunicação ou realiza discursos políticos em nível federal, estadual ou municipal relatando sobre a obra do PAC.

A presença desses sinais deixa a população eufórica inicialmente, mas, no decorrer do tempo, a população fica confusa, pois o cidadão não sabe se o PAC trará benefícios nacionais, estaduais ou municipais e qual é a sua real origem, se federal, estadual ou municipal, já que muitas vezes os governantes de oposição ao governo divulgam também o PAC no seu discurso. Outro fator de decepção é que o empreendimento pode, alternativamente, não iniciar e ficar apenas nas placas ou no discurso político; iniciar e parar; iniciar e continuar em ritmo lento; iniciar e parar de forma temporária devido a alguma irregularidade; iniciar e promover algum dano para a coletividade.

As empresas físicas e jurídicas que participaram das licitações do PAC baiano, praticamente não efetivaram investimentos

arriscados neste programa. O maior risco sempre foi do governo, não existindo uma real parceria, pois apenas uma parte assumia os riscos do empreendimento. Talvez isso ocorra porque os grupos privados necessitam que o Estado lhes comprove que seus ganhos e custos seriam favoráveis dentro do PAC, até porque são obras/serviços demorados, que, muitas vezes, não oferecem continuidade nas políticas públicas, por falta de governabilidade em nível federal, regional e local.

Ao quantificar a finalização das obras do PAC na Bahia respeitando a *res publica* e as informações do capítulo 2, na qual se confrontam os dados governamentais com os veículos de comunicação do período, percebe-se que, em média, 23,07% dos empreendimentos do PAC foram finalizados (22,22% na área logística, 23,00% na área social e urbana, e 24,00% na área energética). Por outro lado, em média, 76,93% das obras não foram finalizadas (77,78% da área logística, 77,00% da área social e urbana, e 76,00% da área energética). Os empreendimentos não concretizados foram agregados ao planejamento do PAC-2, mas há uma visível preponderância destes últimos sobre aqueles.

Nos dados da pesquisa apresentados no capítulo O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia (2007-2010), foram consideradas obras concretizadas, empreendimentos entregues dentro do prazo, totalmente acabados, com investimentos dentro do planejado, com qualidade e sem promover riscos para a população. Caso falte a um empreendimento pelo menos um dos quatro atributos anteriores ele é considerado sem finalização. É bom ressaltar este fato, pois algumas obras eram entregues à população ou divulgada nos documentos governamentais sem a real concretização, como a obra da área de logística da construção da rodovia da BR-116/BA (construção - ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/BA - Ibó).

A área de logística da Bahia está dividida em: aeroportuária, portuária, rodoviária, e ferroviária. A porcentagem de concretização destas obras foi respectivamente de 100%, 33,33%, 15,79% e 0% (ver Tabela 32).

Os projetos logísticos do PAC Bahia visam escoar a produção para o mercado interno e externo e expandir a infraestrutura de apoio turístico do estado. Este modelo tem o objetivo de aumentar a competitividade do estado com o uso integrado, dinâmico e mais moderno de multimodais.

A área de energia está dividida em geração de energia elétrica, termoelétrica, petróleo e gás e geração de energia elétrica. A porcentagem de concretização destas obras foi respectivamente de 100%, 24%, 23% e 0% (ver Tabela 33).

As obras do setor energético pretendem garantir a segurança, a diversificação, a ampliação e a integração das fontes energéticas da Bahia e da região Nordeste, buscando adequá-las ao programa do Proinfa e ao SIN, observando os aspectos territoriais do seu estado e de sustentabilidade dos recursos para o uso de fontes energéticas limpas (como a eólica). Entretanto, percebe-se que, no caso das termoelétricas, a principal fonte é o óleo ou o diesel fornecido pela Petrobras, o que foge ao padrão do Proinfa do uso de energia limpa.

A área social e urbana está dividida em Luz para Todos, oferta de água bruta tratada, integração de bacias, irrigação e drenagem, saneamento (Funasa), saneamento, habitação e metrô. A porcentagem de concretização destas obras foi, respectivamente, de 100%, 36%, 17%, 17%, 10%, 3%, 1% e 0% (Tabela 34).

Então, a quantificação das obras realizadas ou não pelo PAC dependerá do foco de análise do pesquisador. De qualquer forma, em ambas as análises, tanto do governo como desta pesquisa, mais de 60% das obras do PAC-1 não foram realizadas.

Todos os programas da área social e urbana visam à melhoria e à ampliação das condições de vida da população da Bahia. Dentre os programas que merecem destaque pelo cumprimento da meta de forma integral está o Luz para Todos: através dele, a população beneficiada modificou suas relações de trabalho, passou a usufruir de novos produtos e serviços, além de melhorar o IDH das localidades favorecidas.

Apesar de o PAC baiano voltar-se mais para interesses políticos e econômicos e negligenciar, na maioria das vezes, as questões ambientais, ele foi e será importante para crescimento do estado, fazendo o alicerce para um futuro desenvolvimento. Caso haja sua descontinuidade, promoverá danos não apenas à economia regional, mas também a área social do estado, pois as obras de infraestrutura logística, energética e social e urbana deixarão de ocorrer, diminuindo a competitividade do estado e aumentando os gargalos na área de infraestrutura. O PAC continuará nos próximos anos, para atender aos interesses dos grupos externos e internos e promover a continuidade do governo de Luiz Inácio Lula da Silva e de sua sucessora, Dilma Rousseff.

O PAC-1 tem algumas áreas de infraestrutura consideradas prioritárias pelo governo. Entretanto, existem outros setores, inclusive de infraestrutura, que deveriam ser analisados para promover o crescimento exógeno e endógeno do estado. De qualquer forma, políticas públicas como o PAC, que atuam nas infraestruturas logística, energética, social e urbana, que se encontram inter-relacionadas, repercutem e promovem desdobramentos nas questões territoriais, estimulando e modificando o aspecto geográfico e econômico de suas localidades, por mais que não haja desenvolvimento, pois não gerou, por exemplo, a melhoria de recursos humanos qualificados e de infraestrutura apropriada para instalação e desenvolvimento de

negócios que melhorem a qualidade de vida da população como um todo.

De qualquer forma, tanto o crescimento como o desenvolvimento são provenientes da produção de mercadorias, da sua distribuição, de sua circulação e, finalmente, do seu consumo favorecido pelas obras de infraestrutura. Estes fatores são capazes de construir um espaço econômico, fruto do fator produção. Assim, a infraestrutura elaborada pelo PAC promove o crescimento, pois atua no espaço, de forma que ele seja estruturado e reestruturante, conforme as regulamentações existentes nas quatro teorias, mas sem realizar modificações na estrutura econômica, social, física e de inovação do estado (desenvolvimento). Ela deve manter a tendência da concentração de meios de produção e de força de trabalho em determinados pontos do território baiano, o que promove a formação de centro (área ricas) e periferia (área pobres), pois, não existindo a modernização das estruturas produtivas, das relações sociais e dos modos de produção dominantes, isto não mudará. Tal expectativa é comprovada nos 12 atributos do discurso da população encontrado no *e-survey*:

- a) não serão concretizados no prazo previsto de quatro anos (2007-2010), constituindo apenas promessas ou mentiras que poderão se tornar verdadeiras a depender da vontade política;
- b) melhora a qualidade de vida da população;
- c) favorece políticos e empresas privadas, sendo necessário o maior controle e fiscalização dos cidadãos e do governo para assim diminuir a corrupção;
- d) tem caráter eleitoral, seja em nível federal, estadual ou municipal;
- e) não são finalizadas devido a burocracia;

- f) não é concretizado devido à falta de preparo e do interesse dos gestores em nível federal, estadual e municipal;
- g) tem caráter publicitário para melhorar a imagem do governo , seja este em nível federal, estadual ou municipal;
- h) não possui acompanhamento e fiscalização governamental adequada;
- i) é desconhecido pela população em relação a sua execução;
- j) tem obras/empreendimentos inacabados ou parados, que promovem transtorno para a população;
- k) possui obras e empreendimentos interditados por órgãos governamentais;
- l) está sendo e será realizado.

Nenhum dos atributos apresentados pela população baiana mostra que o PAC promoveu qualquer transformação profunda na estrutura social, política e econômica da sua região e/ou mesmo do estado, até porque não houve uma participação da população, confirmando que o PAC é um instrumento para o crescimento e não do desenvolvimento. Afinal, o investimento do PAC na Bahia promove um aumento na demanda agregada em nível de produto, de renda e de consumo. A cada R\$ 1,00 investido no PAC promove um crescimento no território baiano de R\$1,44, melhorando assim o índice de carência de infraestrutura e de investimento do estado.

REFERÊNCIAS

ACCARINI, José Honório. Planejamento econômico do Brasil: ainda um desafio. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, v. 12, n. 4, p. 165-181, mar. 2003.

ACSELRAD, Henri. Modelos de desarrollo, territorio y ciudadanía. **Gestión y ambiente**, Medellín, n. 4, p. 21-34, jul. 2000.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. **Consórcio Rodobahia vence leilão da ANTT realizado na BM&FBOVESPA**. 21 jan. 2009a. Disponível em: <www.bmfbovespa.com.br/Pdf/editalANTT.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2010.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. Edital n. 001/2008. **Licitação na modalidade de leilão para concessão da exploração do sistema rodoviário da BR 116/324-BA**. Disponível em: <www.antt.gov.br/avisolicitacao/.../Anexo16_TermodeReferencia.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2009.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. **Notícias ASCOM/ANTT**, 23 jan. 2009b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/noticias/mostra_noticia.asp?id=2600>. Acesso em: 15 jul. 2010.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. Disponível em: <www.aneel.gov.br/>. Acesso em: 20 dez. 2008.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Resultado da licitação de linha de transmissão**. Brasília, DF, 27 dez. 2010.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Linha de Transmissão 230 KV Eunápolis - Teixeira de Freitas II C2**: características e requisitos técnicos básicos das instalações de transmissão. Edital de Leilão n. 001/2009, v. III, Anexo 6L (Lote L). Brasília, DF, 2010a.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Linha de Transmissão 230 KV Funil - Itapebi**: características e requisitos técnicos

básicos das instalações de transmissão. Edital de Leilão no 001/2009, v. III, Anexo 6E (Lote E). Brasília, DF, 2010b.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Linha de Transmissão 230 KV Ibicoara - Brumado II**: características e requisitos técnicos básicos das instalações de transmissão. Edital de Leilão no 001/2009, v. III, Anexo 6D (Lote D). Brasília, DF, 2010c.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Subestação 230/69KV Polo MVA**: características e requisitos técnicos básicos das instalações de transmissão. Edital de Leilão no 001/2009, v. III, Anexo 6H (Lote H), Anexo 6H (Lote H). Brasília, DF, 2010d.

ANEEL. AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Subestação 230/69KV Narandiba**: características e requisitos técnicos básicos das instalações de transmissão. Edital de Leilão no 001/2009, v. III, Anexo 6E (Lote E), Anexo 6E (Lote E). Brasília, DF, 2010e.

ALBAGLI, Sarita. **Territórios em movimento**: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva. Brasília, DF: Relume Dumará, 2004.

ALMEIDA, Elizabeth Caldas de et al. **Pesquisa do tipo levantamento ou Survey**. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<http://postecedpuc2006.wikispaces.com/file/view/18pesquisaSurvey17Nov2006.doc>>. Acesso em: 14 jan. 2009.

ANDRADE, José R. de Lima. **Uma estratégia alternativa de desenvolvimento regional**: o turismo no estado de Sergipe. 1997. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

ANDRADE, Roberto Moussallem de. Sistema de Disposição Oceânica Jaguaribe. In: FÓRUM NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO, 3., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia (SEDUR), 2010.

ANDRADE, Thompson A.; SERRA, Rodrigo Valente. **A cidade global São Paulo/Rio de Janeiro**: uma análise de suas infra-estruturas. Rio de Janeiro: IPEA, 1999. Relatório para o Projeto BRA/92/028 (Rio-São Paulo, Cidades Mundiais). Disponível em: <www.ipea.gov.br/pub/cidades/rugfinalthompinfraestrutura.doc>. Acesso em: 9 jul. 2012.

ANUÁRIO EXAME (2009-2010): infraestrutura brasileira. **Exame**, São Paulo, 2010.

ARRIGHI, Giovanni. **A ilusão do desenvolvimento**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

ASCHAUER, David. Does public capital crowd out private capital? **Journal of Monetary Economics**, New York, v. 24, n. 2, 1989a.

ASCHAUER, David. Is public expenditure productive? **Journal of Monetary Economics**, New York, v. 23, p. 177-200, mar. 1989b.

ASCHAUER, David. Public investment and productivity growth in the Group of Seven. **Economic Perspective**, Pittsburgh, v. 13, n. 5, 1989c.

AVENA, Armando. **Bahia tem a sexta melhor rede de infraestrutura do país. Bahia Econômica, Salvador, 13 dez. 2010**. Disponível em: <<http://www.bahiaeconomica.com.br/noticia/16390,bahia-tem-a-sexta-melhor-rede-de-infraestrutura-do-pais.html>>. Acesso em: 22 maio 2011.

BABBIE, Earl. **Métodos de pesquisas de e-survey**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.

BAHIA. Casa Civil. **Informações e relatórios sobre o PAC da Bahia de infraestrutura (2007-2010)**. Salvador, 2010a. Disponível em <<http://www.casacivil.ba.gov.br/>>. Acesso em: 15 jul. 2010.

BAHIA. Conselho Estadual do Meio Ambiente (Cepam). **Resolução nº 4.097 de 10 de junho de 2010**. Revogar a Licença de Implantação concedida por meio da Resolução “Ad Referendum” nº 4.060, de 23 de março de 2010. Salvador, 2010b. Disponível em: <<http://www.gana.org.br/site/?p=113>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

BAHIA. Secretaria de Comunicação Social (Secom). **Água para Todos é referência para criação de programa nacional e beneficia mais de dois milhões de baianos**. Salvador, 2010c.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (Seinfra). Salvador, 2010d. Disponível em: <<http://www.seinfra.ba.gov.br/>>. Acesso em: 10 dez. 2010.

BAHIA. Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia (Seplan). Plano Plurianual - PPA 2008-2011. **Diretriz estratégica:** recuperar e ampliar a infra-estrutura econômica e a logística. Salvador, 2010e. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/arquivos/File/ppa/PPA2008_2011/20100302_112015_12_L_P_Governo_Recuperar_e_Ampliar.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2010.

BAHIA. Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia (Seplan). **Economic development axes.** 78 slides. Salvador, 2011. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/46878465/Apresentacao-ingles-Bahia-pelt-08022010>>. Acesso em: 1 jul. 2011.

BAHIA. Secretaria de Promoção da Igualdade Racial do Estado da Bahia (Sepromi). **Reunião aborda impacto ambiental das obras do Porto de Aratu.** Notícias, Salvador, 24 set. 2010f. Disponível em: <<http://www.sepromi.ba.gov.br/modules/noticias/item.php?itemid=146>>. Acesso em: 25 jul. 2011.

BALANÇO de 4 anos do PAC (2007-2010). 68 slides. 2010. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>>. Acesso: 15 jul. 2011.

BALBINOTTO NETO, Giácomo. **Economia da regulamentação.** Porto Alegre: UFRGS/PPGE, 2010. 148 slides.

BANCO MUNDIAL. **World Development Report 1994:** infrastructure for development. Washington, 1994.

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade et al. Plataforma logística: estudo da viabilidade de implantação em Juiz de Fora (MG) via caracterização das mercadorias transportadas entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. **Revista de Economia**, Curitiba, v. 35, n. 1, p. 53-73, jan./abr. 2009.

BAUMFELD, Carlos Minc; LEMOS; João Cardoso. Desenvolvimento capitalista e desenvolvimento regional. **Análise Social**, v. XV (58), n. 2, p. 337-370, 1979.

BECKER, Bertha. **Desigualdades regionais do desenvolvimento.** Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

BELCHIOR, Miriam. Nova equipe econômica defende crescimento de mais de 5% ao ano e queda de juros. **Rede Brasil Atual**, São Paulo, 24 nov. 2010. Entrevista concedida à Rede Brasil Atual. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/temas/economia/2010/11/nova-equipe-economica-defende-crescimento-de-mais-de-5-ao-ano-e-queda-de-juros>>. Acesso em: 18 fev. 2011.

BELCHIOR, Miriam. Quatro anos do PAC. **Portal Brasil**, Brasília, 9 dez. 2010. Entrevista concedida ao Portal Brasil. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2010/12/9/pac-cumpre-94-1-do-previsto-em-4-anos>>. Acesso em: 14 ago. 2011.

BENITEZ, Rogerio Martin. A infraestrutura sua relação com a produtividade total dos fatores e seu reflexo sobre o produto Nacional. **Planejamento e Políticas Públicas**, Brasília, n. 19, p. 278-306, jun. 1999.

BENITEZ, Rogerio Martin. Investimento público fixo, um elemento catalisador de desenvolvimento inerente à economia regional. **Análise Econômica**, Porto Alegre, v. 21, n. 39, p. 65-92, mar. 2003.

BENITEZ, Rogerio Martin. O capital social fixo como insumo do desenvolvimento regional. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 29, n. 2, p. 143-157, abr./jun. 1998.

BENKO, George, LIPIETZ, Alain. O novo debate regional: posições em confronto. In: BENKO, George, LIPIETZ, Alain. (Org.). **As regiões ganhadoras: distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica**. Oeiras, Portugal: Celta, 1994. p. 3-15.

BERNAREGGI, G. Muller; LODOVICI, E. Samek (Org.). **Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e administração pública**. Tradução de Nilson Moulin Louzada. São Paulo: Summus, 1992.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Investimento e reformas no Brasil: indústria e infraestrutura nos anos 1990**. Brasília, DF: IPEA; Cepal - Escritório no Brasil, 2002.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **O pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: IPEA/PNPE, 1988.

BOISIER, Sergio. Política econômica, organização social e desenvolvimento regional. In: HADDAD, Paulo R. (Org.). **Economia regional: teorias e métodos de análise**. Fortaleza: BNB/ETENE, 1989.

BONBRIGHT, James Cummings. **Principles of public utility rates**. New York: Columbia University, 1961. 433 p.

BORBOREMA, Athylla. **Arqueólogos comprovam em pesquisa que os municípios de Itamaraju, Jucuruçu e Vereda foram ocupados por homens e mulheres há 7.700**. **Teixeira News**, Teixeira de Freitas, 2 abr. 2008. Disponível em: <<http://www.teixeiranews.com.br/news/news.php?id=2272&sess=1>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BORBOREMA, Athylla. Exército chega a Taquari no município de Caravelas com as obras da BR-418. Portal N3. **Teixeira News**, Teixeira de Freitas, 10 mar. 2011. Disponível em: <<http://www.teixeiranews.com.br/news/news.php?id=2272&sess=1>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BOSCO, Flávio. Plano de massificação do gás impulsiona crescimento da malha de gasodutos. **Petro & Química**, n. 253, out. 2003. Disponível em: <http://www.editoravalete.com.br/site_petroquimica/edicoes/ed_253/ed_253.html>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BOUDEVILLE, Jacques-R. **Les espaces économiques**. Paris: Presses Universitaires de France, 1970.

BOURDIEU, Pierre. Le capital social. **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**, v. 31, p 2-3, janv. 1980.

BOURDIEU, Pierre. The forms of capital. In: RICHARDSON, J. (Ed.). **Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education**. Westport: Greenwood, 1986.

BOYER, Robert. **Teoria da regulamentação: os fundamentos**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

BRINDLEY, Tim et al. **Remaking planning: the politics of urban change in the Thatcher years**. Londres: Unwin Hyman, 1989. p. 14-27.

BR 135. **Meio ambiente**. 2010. Disponível em: <<http://www.br135.com.br/meioambiente.php>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Advocacia Geral da União (AGU). Disponível em: <www.agu.gov.br/>. Acesso: 15 dez. 2008a.

BRASIL. Decreto nº 4.873 de 11 de novembro de 2003. Institui o Programa Nacional de Universalização do Acesso e uso da Energia Elétrica – “Luz para Todos” e da outras providencias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 12 nov. 2003a. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Decreto nº 5.025, de 30 de março de 2004. Regulamenta o inciso I e os parágrafos 1, 2, 3, 4, e 5 do artigo 3 da lei 10.438, de 26 de abril de 2002, no que dispõem sobre o Programa de Incentivo as Fontes Alternativas de energia elétrica - PROINFA, primeira etapa, e da outras providencias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 31 mar. 2004a. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Lei nº 541 de 15 de dezembro de 1948. Cria a Comissão do Vale do São Francisco, e da outras providencias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 dez. 1948. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 20 abr. 2011.

BRASIL. Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996. Institui a Agencia Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e da outras providencias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 dez. 1996. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Lei nº. 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração publica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 31 dez. 2004b. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Lei nº 11.943, de 28 maio de 2009, autoriza a união a participar de Fundo de Garantia a Empreendimentos de Energia Elétrica - FGEE; altera o paragrafo 4 do artigo 1 da lei 11.805, de 6 de novembro de

2008; dispõe sobre a utilização do excesso de arrecadação e do superávit financeiro das fontes de recursos existentes no tesouro nacional; altera o artigo 1 da lei 10.841, de 18 de fevereiro de 2004, as leis 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.848, de 15 de março de 2004, 3.890-a, de 25 de abril de 1961, 10.847, de 15 de março de 2004, e 10.438, de 26 de abril de 2002; e autoriza a união a repassar ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES recursos captados junto ao Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento - BIRD. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 29 maio 2009a. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Medida Provisória nº 462, de 14 de maio de 2009. Dispõe sobre a prestação de apoio financeiro pela união aos entes federados que recebem recursos do Fundo de Participação dos Municípios - FPM, no exercício de 2009, com o objetivo de superar dificuldades financeiras emergências, e da outras providencias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 15 maio 2009b. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/index.jsp>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **7 milhões de brasileiros já saíram da escuridão**. Programa Luz para Todos, n. 6, jan. 2008b. Disponível em: <<http://luzparatodos.mme.gov.br/luzparatodos/download>>. Acesso em: 16 jan. 2010.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Estudos para a licitação da expansão da energia. Sistema de conexão elétrica para a geração de energia**. Segundo Leilão A-5 de 2010. Brasília, DF, 25 nov. 2010.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Energia chega a 450 mil famílias na Bahia**. Notícias, 2 maio 2011a. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/mme/noticias/destaque_foto/destaque_270.html>. Acesso em: 2 maio 2011.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Brasília, DF, 2009c. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/>>. Acesso em: 25 jun. 2011

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Relatório de Avaliação Anual (2008-2011)**. Brasília, DF, 2011b. p. 154-157.

BRASIL. Poder Executivo Federal. **Ações Federais 1995-2002**: Bahia. Brasília, DF, 2003b.

BRASIL. Procuradoria Geral da República (PGR). Consumidor e Ordem Econômica em Defesa do Estado de Direito Econômico. Planejamento Estratégico, 2011/2012. **Diagnóstico da política de energia - petróleo, gás natural e combustíveis**. Brasília, DF, [2010]. Disponível em: <http://3ccr.pgr.mpf.mp.br/institucional/grupos-de-trabalho/energia/planejamento_estrategico/diagnostico-anp-final>.

BRASIL. Tribunal de Contas da União (TCU). **Fiscalização de obras (Art. 97 da Lei nº 12.309/2010-Ldo/2011) constantes do orçamento de 2010**: empreendimentos com indícios de irregularidade grave com retenção de valores. Brasília, DF, nov. 2010.

BRASIL. Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Brasília, DF, 2011c. Disponível em: <<http://www.tse.jus.br/eleitor/situacao-eleitoral/consulta-por-nome>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

BRASIL, Newton Paterman; ALMEIDA, José Ricardo Uchôa C. **Cogeração e conservação de energia**: uma solução para o desperdício de energia. Rio de Janeiro: Petrobras, Gás e Energia, UNGN/DGN, 2009.

BRAUDEL, Fernando. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**: os jogos da troca. São Paulo: Martins Fontes, 1998. v. 2.

BRENNAN, Geoffrey; BUCHANAN, James M. **The power to tax**: analytical foundations of fiscal constitution. New York: Cambridge University, 1980. v. 9.

BUCHANAN, James M., TULLOCK, Gordon. **The calculus of consent**. Ann Arbor: University of Michigan, 1962.

CAMPOS, Felipe. “Quem pediu para ser metrô foi eu” diz Wagner. **Bahia Notícias**, Salvador, 2 dez. 2010. Disponível em: <<http://www.bahianoticias.com.br/principal/noticia/107072-quem-pediu-para-ser-metro-fui-eu-diz-wagner.html>>. Acesso em: 15 fev. 2011.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; PÊGO, Bolívar. **O PAC e o setor elétrico: desafios para o abastecimento do mercado brasileiro (2007-2010)**. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva et al. **Gargalos e demandas da infraestrutura ferroviária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras ferroviárias**. Rio de Janeiro: IPEA, 2010.

CARPEAUX, Otto Maria. **História da literatura ocidental**. São Paulo: Leya, 2011.

CARVALHO, Leonardo Sanches de. **Panorama logístico do estado da Bahia**. 19 out. 2010. Disponível em: <<http://www.sitedalogistica.com.br/news/panorama-logistico-do-estado-da-bahia/>>. Acesso em: 10 dez. 2010.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. **The urban question**. Cambridge: MIT Press, 1977.

CASTORIADIS, Cornelius. Introdução: socialismo e sociedade autônoma. In: CASTORIADIS, Cornelius. **Socialismo ou barbárie: o conteúdo do socialismo**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

CERQUEIRA, André dos Santos. **Fatores determinantes do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros na Bahia: ameaças para a sustentabilidade e qualidade na prestação do serviço**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

CHIAS, Josep. **Marketing público: por un gobierno y una Administración al servicio del público**. Madrid: McGraw-Hill, 1998. p. 74.

CHURCH, Jeffrey M.; WARE, Roger. **Industrial organization: a strategic approach**. Boston: Irwin McGraw Hill, 2000.

CINTRA, Rodrigo. Odebrecht e Queiroz Galvão juntas reativam estaleiro na Bahia. **Portal marítimo**, 10 set. 2010. Disponível em: <<http://portalmaritimo.com/2010/09/12/odebrecht-e-queiroz-galvao-juntas-reativam-estaleiro-na-bahia/>>. Acesso em: 14 jun. 2011.

COLEMAN, Samuel James. **Foundations of social theory**. Cambridge: Harvard University, 1994.

CBTU. COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **Situação da evolução do estado de conservação e manutenção da via permanente e material rodante:** sistemas de metrô e trens urbanos da CBTU.

Audiência Pública. Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal. Rio de Janeiro, 16 dez. 2008. Disponível em: <http://www.senado.leg.br/comissoes/ci/ap/AP20081212_Trens_Metros_Urbanos.pdf>.

CODEBA. COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA. **Bons ventos para o portos baianos.** Disponível em: <http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodoba/pt-br/site.php?secao=noticias_gerais&pub=2183&sm=menu_esquerdo_institucional>. Acesso em: 15 jul. 2011a.

CODEBA. COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA. **Codeba completa 34 anos com avanços de oportunidades e negócios.** 16 mar. 2011. Disponível em: <http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodoba/pt-br/site.php?secao=noticias_gerais&pub=1498&sm=menu_esquerdo_institucional>. Acesso em: 15 jul. 2011b.

CODEVASF. COMPANHIA DO DESENVOLVIMENTO DO VALE DO SÃO FRANCISCO. **Obras de esgotamento sanitário na Bahia.** Brasília, DF, 12 maio 2008. Disponível em: <<http://www.codevasf.gov.br/noticias/2008/obras-de-egotamento-sanitario-na-bahia/>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

CODEVASF. COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DOS VALES DO SÃO FRANCISCO E PARNAÍBA. Brasília, DF, 26 out. 2010. Disponível em: <<http://www.codevasf.gov.br/empresa/DefaultPage>>. Acesso em: 20 mar. 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial.** 2. ed. São Paulo: Ática, 1987.

COSTA, Achyles Barcelos da. O desenvolvimento econômico na visão de Joseph Schumpeter. **Caderno IHU Idéias**, v. 4, n. 47, p. 1-16, 2006. Disponível em: <http://sinop.unemat.br/site_antigo/prof/foto_p_downloads/fot_7471schumpeteb_pob_costa_pdf.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2011.

CONSTRUTORAS fizeram maiores doações para Jaques Wagner. **A Tarde**, Salvador, 2 dez. 2010. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/politica/eleicoes/ba-construtoras-fizeram-maiores-doacoes-para-jaques-wagner,a36897730cbda310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>>. Acesso em: 11 abr. 2010.

CPDOC. CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010. Disponível em: <<http://tinyurl.com/llacoh>>. Acesso em: 15 jul. 2010.

CPRM. COMPANHIA DE PESQUISA DE RECURSOS MINERAIS. Implantação da rede de litotecas. Disponível em: <<http://www.cprm.gov.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=1173&sid=9>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

DAGNINO, Renato Peixoto. **Planejamento estratégico governamental**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC; [Brasília]: CAPES; UAB, 2009.

DNIT. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE. Disponível em: <www.dnit.gov.br/>. Acesso em: 20 jun. 2009.

DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco (Org.). **Economia regional e urbana**: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

DISCURSO DE LUÍS INÁCIO LULA DA SILVA, NO LANÇAMENTO DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC). **Voz do Brasil**. Brasília, DF: Empresa Brasil de Comunicação (EBC), 22 jan. 2007. Programa de rádio.

DOMINGUES, Edson Paulo. **Impacto dos investimentos do PAC em Minas Gerais**: efeitos sobre crescimento e desigualdade. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Cedeplar, 2008.

DROMI, Roberto. **Derecho administrativo**. 4. ed. Buenos Aires: Ediciones Ciudad Argentina, 1995.

ELETOBRAS. CENTRAIS ELÉTRICAS BRASILEIRAS S.A. Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica - Proinfa.

- Regulamentação e incentivos às energias renováveis no Brasil.** In: ENCONTRO FÓRUM PERMANENTE DE ENERGIAS RENOVÁVEIS, 6., Brasília, 24 maio 2007. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/programas/proinfra/galerias/arquivos/apresentacao/regulamentacao.pdf>>.
- EMBASA. EMPRESA BAIANA DE ÁGUAS E SANEAMENTO S.A. **Emissário submarino da Boca do Rio amplia cobertura de esgotamento sanitário em Salvador.** Salvador, 27 maio 2011. Disponível em: <<http://www.embasa.ba.gov.br/novo/noticias/detalhar.asp?cod=1024>>. Acesso em: 15 jul. 2011.
- FAORO, Raymundo; SOUZA, Laura de Mello. **Os donos do poder.** São Paulo: Ed. Senac, 1999.
- FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil.** 2. ed. São Paulo: Edusp, 2006.
- FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** São Paulo: Fundação de Desenvolvimento da Educação, 1995.
- FCA. FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA. **Projetos Ferrovia Centro Atlântica (FCA).** Disponível em: <<http://www.fcasa.com.br/projetos/>>. Acesso em: 20 jul. 2011.
- FEIJÓ, Ricardo. **História do pensamento econômico:** de Lao Tse a Robert Lucas. São Paulo: Atlas, 2001.
- FERREIRA, Plauto Roberto de Lima. **Polícia e política sobre drogas.** Fortaleza: UECE, 2010.
- FILGUEIRAS, Luiz; GONÇALVES, Reinaldo. **A economia política do governo Lula.** São Paulo: Contraponto, 2007.
- FISCHER, Tânia. **Gestão do desenvolvimento e poderes locais:** marcos teóricos e avaliação. Salvador: [s.n.], 2002.
- FLEM. FUNDAÇÃO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES. **Mobilidade urbana entre Lauro de Freitas e Salvador será por sistema multimodal.** Notícias, Salvador, 22 jun. 2011. Disponível em: <<http://www.flem.org.br/noticia.do?id=2121&tp=0>>. Acesso em: 16 jun. 2011.

FONSECA, Eduardo Giannetti da. O capital humano na filosofia social de Marshall. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 12, n. 2, p. 46, abr./jun. 1992.

FORD. FORD MOTOR COMPANY. Ford Brasil inaugura porto privativo na Bahia. @**Fordonline**, 1 nov. 2005. Disponível em: <<http://www.at.ford.com/news/cn/pages/ford'sportinbrazilreaches500,000vehicleshandled.asp>>. Acesso em: 20 jun. 2010.

FRANÇA, Francisco Mavignier Cavalcante (Coord.). **Modelo específico para otimização e promoção do projeto de irrigação salitre Juazeiro da Bahia**. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.

FRIEDMANN, Jonh. **Planning in the public domain: from knowlege to action**. Princeton, New Jersey: Princeton University, 1987.

FUNASA. FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE. PAC/Funasa: saneamento e saúde em pequenas localidades. **Boletim Informativo Funasa**, Brasília, n. 4, set. 2007.

FUNASA. FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE. Prestação de Contas Ordinária Anual. **Relatório de Gestão do Exercício de 2009**. Brasília, DF, mar. 2010.

FUNDAÇÃO VANZOLINI. **Ecodesenvolvimento no sul da Bahia: uma visão de futuro muito além do Porto Sul**. Itacaré, BA, 2010.

FUNDAF. FUNDAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ADMINISTRATIVO. **Análise do sistema de partilha de recursos na federação brasileira: (relatório final do projeto)**. São Paulo, 1999. 185 p.

FURTADO, Celso. **A teoria e a política do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Nova Cultura, 1986.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 25. ed. São Paulo: Nacional, 1995.

FURTADO, Celso. **O mito do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1996.

FURTADO, Celso. **O projeto para o Brasil**. Rio de Janeiro: Saga, 1968.

GASENE integra a malha de gasodutos no Brasil. **Revista Grandes Construções**, n. 3, 4 maio 2010. Petróleo e gás. Disponível em: <http://www.grandesconstrucoes.com.br/br/index.php?option=com_contenido&task=viewMateria&id=94>. Acesso em: 15 jul. 2011.

GIFONI NETO, Gontran. **Instituições reguladoras do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros**: o caso das agências estatais brasileiras. 2002. 198 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. Santana de Parnaíba, SP, 2010. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/cachoeira.htm>. Acesso em: 15 jul. 2011.

GOMEZ, Cau. Milhões em lobby para conseguir o apoio da população. **A Tarde**, Salvador, 16 jun. 2010. Caderno Salvador em Movimento.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1997.

GRACIOSO, Francisco. **Planejamento estratégico orientado para o mercado**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2001. p. 41-42.

GRANJEIRO, J. Wilson. **Administração pública**. Brasília: Vestcon, 2002.

GUERRA, Olavo. **Projeto do Complexo Porto Sul causa polêmica**. **National Geographic Brasil**, *São Paulo*, 7 mar. 2011.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos**. Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 2002.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HERMES, Miriam. Obras na BR-135 abalam teto de caverna. **A Tarde**, Salvador, 24 set. 2010. Seção cidade. Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/cidades/noticia.jsf?id=5626339>>. Acesso em: 20 dez. 2010.

HIRSCHMAN, Albert O. **The strategy of economic development**. New Haven: Yale University, 1958.

IBAMA. INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS RENOVÁVEIS NATURAIS. **Parecer técnico do Ibama sobre**

as obras do Complexo Sul. Brasília, DF, 2010. Disponível em <www.ibama.gov.br/>. Acesso em: 15 dez. 2010.

ILOS. INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN. **Portos brasileiros:** avaliação dos usuários e análise de desempenho 2011. Rio de Janeiro: ILOS, 2011. (Panorama Instituto Ilos). Disponível em: <http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=1664&Itemid=74&lang=br>. Acesso em: 22 jul. 2011.

INFRAERO. EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. Disponível em: <www.infraero.gov.br>. Acesso em: 15 dez. 2010.

JHSF. Material de divulgação do shopping Bela Vista. Disponível em: <<http://www.belavistashopping.com.br/localizacao.asp>>. Acesso em: 20 jul. 2011.

JURVENA, Marcos; SOUTO, Villela. **Licitações e contratos administrativos:** lei nº 8.666, 21-6-1993 (comentada). 3. ed. São Paulo: Docas Esplanada, 1988.

KAHN, Alfred Edward. **The economics of regulation:** principles and institutions. New York: John Wiley & Sons, 1970.

KENNETH, Davis Culp; PIERCE, Richard. **Administrative law treatise.** Saint Paul: West, 1958.

KLEBER, Leandro. PAC já empregou R\$ 15 bilhões. **Contas Abertas,** Brasília, 17 set. 2008. Disponível em: <<http://contasabertas.uol.com.br/WebSite/Noticias/DetalheNoticias.aspx?Id=228>>. Acesso em: 15 dez. 2008.

LAFER, Celso. O plano de metas. In: LAFER, Betty Mindlin (Org.). **O planejamento no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 1975.

LAURO DE FREITAS. Prefeitura Municipal de Lauro de Freitas. Disponível em: <http://www.laurodefreitas.ba.gov.br/admin/app_home.php>. Acesso em: 10 jun. 2010.

LEFEBVRE, H. Space: social product and use value. In: FREIBERG, J. (Ed.). **Critical Sociology: European perspective**. New York: Grossman, 1979.

LEITE JÚNIOR, Alcides Domingues. **Desenvolvimento e mudanças no estado brasileiro**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES: UAB, 2009.

LEMBO Cláudio; CAGGIANO, Mônica Herman. Os programas parceria público privado. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 27 maio 2004. Seção Opinião Pública. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/arquivos/>>. Acesso em: 20 jul. 2011.

LIMA, Ana Carolina da Cruz; SIMÕES, Rodrigo Ferreira. **Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009. (Texto para discussão, 358).

LIMA, Edilson. Uso de miniaturas em laboratório ajuda equipes a definirem a melhor forma de lançar plataformas ao mar. **Odebrecht Informa**, p. 40-41, ago. 2010.

LIMONCIC, Flávio. **Os inventores do New Deal**. 2003. 289 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

LOPES, Jonas. Infraestrutura aeroportuária Copa do Mundo 2014. In: SEMINÁRIO ALACPA DE PAVIMENTOS AEROPORTUÁRIOS, 6.; FAA WORKSHOP, 4., 2009, Guarulhos. **Anais...** Guarulhos, SP: Infraero, 28 out. 2009.

LOUREIRO, Maria Rita Garcia. **Parceria e capitalismo**: Fundação Getúlio Vargas de São Paulo. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

LUZ para Todos tira 13 milhões de brasileiros da escuridão. **Informativo Luz para Todos**, n. 27, dez. 2010.

MANTEGA, Guido; REGO, José Márcio. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**: breves registros sobre a teoria da dependência e considerações sobre precursores. Disponível em: <www.race.nuca.ie.ufrj.br/nuacwp/papers/sep/mesa05/guido.doc>. Acesso em: 20 jul. 2011.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1999.

MARI, Juliana de; SALGUEIRO, Ricardo Novelino de. Medo do sertão: a impunidade estimula o banditismo numa região dominada por traficantes de maconha. **Veja**, São Paulo, 10 set. 1997. Seção Cidade. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/100997/p_070.html>. Acesso em: 15 jul. 2011.

MARTELETO, Regina Maria; SILVA, Antônio Braz de Oliveira e. Redes e capital social: o enfoque da informação para o desenvolvimento local. **Ciência da Informação**, Brasília, DF, v. 33, n. 3, p. 41-49, set./dez. 2004.

MARTINS, Carlos Eduardo. O Brasil e a dimensão econômico-social do governo Lula: resultados e perspectivas. **Revista Katál**, Florianópolis, v. 10, n. 1, p. 35-43, jan./jun. 2007.

MARTINS, Odília. Reunião define hoje pendências das obras da BR 116 em Ibó. **Ibó News**, 10 jan. 2011. Disponível em: <<http://www.ibonews.com.br/2011/01/10/reuniao-define-hoje-pendencias-das-obras-da-br-116-em-ibo/>>. Acesso em: 10 fev. 2011.

MARX, Karl. **Crítica da filosofia do direito de Hegel**. Berlin, 1843. Manuscrito. Título original Zur Kritik der Hegelschen Rechtsphilosophie.

MENDES, Carlos Magno et al. **Introdução à economia**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES; UAB, 2009.

MILANI, Karine et al. **Técnica de Survey para pesquisa**. Salvador: UFBA, [s.d.]. Disponível em: <[http://www.adm.ufba.br/capitalsocial/BABBIE\(website-Karine\).pdf](http://www.adm.ufba.br/capitalsocial/BABBIE(website-Karine).pdf)>. Acesso em: 29 jan. 2009.

MOREIRA, Ruy. O espaço e o contra-espaço: as dimensões territoriais da sociedade civil e do Estado, do privado e do público na ordem espacial burguesa. In: SANTOS, Milton et al. **Território, territórios**: ensaios sobre ordenamento territorial. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

MOVIMENTO DOS PESACADORES E PESACADORAS DA BAHIA. **Ampliação do Porto de Aratu e suas consequências aos pescadores e marisqueiras da Ilha de Maré**. Notícias, 24 set. 2010. Disponível em: <<http://www.portaldomar.org.br/blog/portaldomar-blog/categoria/>>

noticias/movimento-dos-pescadores-e-pescadoras-bahia>. Acesso em: 25 jul. 2011.

MULS, Leonardo Marco. Desenvolvimento local, espaço e território: o conceito de capital social e a importância da formação de redes entre organismos e instituições locais. **Revista de Economia**, Brasília, DF, v. 9, n. 1, p. 1-21, jan./abr. 2008.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Saga, 1965.

NOVA ponte sobre o São Francisco beneficia oeste baiano. **Jornal Tendência de Mercado Panorama Econômico do Nordeste**, Carinhanha, BA, 28. mar. 2010. Informações da Assessoria Geral de Comunicação Social.

OLIVEIRA, Fernanda Paula Marques. **Direito de ordenamento do território**. Coimbra: Almedina, 2002a. (Cadernos do Cedoua).

OLIVEIRA, Francisco. **Elegia para uma re(li)gião**: SUDENE, Nordeste: planejamento e conflito de classes. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. **Revista da FAE**, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 41-48, maio/ago. 2002b.

OLIVEIRA, Gilson Batista de; LIMA, José Edmilson de Souza. Elementos endógenos do desenvolvimento regional: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável. **Revista da FAE**, Curitiba, v. 6, n. 2, p. 29-37, maio/dez. 2003.

OLSON, Mancur. **The logic of collective action: public goods and the theory of groups**. Cambridge: Harvard Universitys, 1965.

ONGS nacionais e do Sul da Bahia defendem alternativas para o Complexo Porto Sul. **Revista Amazônia**, 30 mar. 2011. Disponível em: <<http://revistamazonia.blogspot.com.br/2011/03/ongs-nacionais-e-do-sul-da-bahia.html>>.

PAC. PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO. Poder Executivo Federal. Brasília, DF, 2007.

PAC. PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO. Poder Executivo Federal. Brasília, DF, 2010.

PAC-2. PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO 2ª etapa. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/o-pac/conheca-o-pac>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

PARADA, Ramón. **Derecho administrativo**. 10. ed. Madri: Marcial Pons, 1998.

PASSOS, Paulo Sergio Oliveira. **Panorama da infraestrutura logística no Brasil**: prioridade no estado da Bahia. In: ENCONTRO NACIONAL DE USUÁRIO - USUPOT, 5., Salvador. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 23 nov. 2009. 56 slides, color.

PAULANI, Leda Maria. Brasil *delivery*: a política econômica do Governo Lula. **Revista de Economia Política**, v. 23, n. 4 (92), out./dez. 2003.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. A teoria econômica regional na segunda metade do século XX. In: CONSELHO Regional de Economia: reflexões de economistas baianos. Salvador: CORECON, 2002.

PELTBAHIA. PROGRAMA ESTADUAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DA BAHIA. Salvador, 2009. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=613315>>. Acesso em: 15 jun. 2011.

PELTBAHIA. PROGRAMA ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DA BAHIA. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/46878465/Apresentacao-ingles-Bahia-pelt-08022010>>. Acesso em: 15 jun. 2011.

PELTZMAN, Sam. Toward a more general theory of regulation. **Journal of Law & Economics**, v. 19, n. 2, p. 211-240, August, 1976.

PERROUX, François. **A economia do século XX**. Porto: Herder, 1967.

PESQUISA REFERENTE AO PRIMEIRO E-SURVEY (UOL). Disponível em: <http://forum.noticias.blog.uol.com.br/arch2008-06-01_2008-06-07.html#2008_06-03_19_32_49-8953204-0>. Acesso em: 04 jun. 2007.

PESQUISA REFERENTE AO SEGUNDO E-SURVEY (UOL). Disponível em: <http://forum.noticias.blog.uol.com.br/arch2009-02-01_2009-02-07.html#2009_0204_12_4705-8953204-0>. Acesso em: 04 fev. 2009.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella di. **Parcerias na administração pública:** concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

PINHO, José Antonio Gomes de. **Patrimonialismo, burocracia e gerencialismo:** um “mix” possível? Salvador: Núcleo de Pós-graduação em Administração, Universidade Federal da Bahia, mar. 1998. Disponível em: <www.ufba.br/%7Epaupopen/Publicações.html>. Acesso em: 18 mar. 2011.

PITA, Cristina Santos. População luta contra instalação de usinas. **A Tarde**, Salvador, 12 jul. 2009. Sucursal Santo Antônio de Jesus.

PITOMBO, João Pedro. Desafios e percalços das BRs 324 e 116. **A Tarde**, Salvador, 25 jul. 2009. Caderno Economia.

PLANO Plurianual de Estudos de Geologia e Geofísica da ANP (2007-2012). Poder Executivo Federal. Brasília, DF, 2010.

PORTES, Alejandro. Capital social: origens e aplicações na Sociologia contemporânea. **Sociologia, problemas e práticas**, Lisboa, n. 33, 2000, p. 133-158.

PORTO, Edgar. **A riqueza e a pobreza na Bahia:** Bahia século XXI. Salvador: SEPLAN, 2002.

PORTO SUL. **Um novo horizonte para uma nova Bahia.** Disponível em: <<http://www.portosul.ba.gov.br/o-projeto/>>. Acesso em: 9 jul. 2012.

POSNER, Richard A. Theories of economic regulation. **Bell Journal of Economics and Management Science**, v. 2, n. 1, p. 3-21, 1971.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo:** colônia. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2006.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1994.

PROINFA. PROGRAMA DE INCENTIVO ÀS FONTES ALTERNATIVAS DE ENERGIA ELÉTRICA. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/programas/proinfa/>>. Acesso em: 15 jun. 2011.

PROJETO GASENE. Interligação das malhas de gasodutos do Nordeste-Sudeste. Petrobras, 16 mar. 2005. 51 slides.

PUTNAM, Robert. **Comunidade e democracia**: a experiência da Itália moderna. Tradução da Ed. FGV. Rio de Janeiro: FGV, 1983.

RANGEL, Áurea. Requisito para o crescimento. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, **22 dez. 2005**.

REGO, José Márcio; MARQUES, Rosa Maria (Org.). **Economia brasileira**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

RELATÓRIO do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Poder Executivo. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/conheca/>>. Acesso em: 6 jun. 2009.

RELATÓRIO do 11º Balanço do PAC (2007-2010). Poder Executivo. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

RIBEIRO, João Ubaldo. Política e administração. **O&S**, Salvador, v. 13, n. 37, p. 165-193, abr. 2006a.

RIBEIRO, João Ubaldo. Política e administração. **O&S**, Salvador, v. 13, n. 38, p. 171-193, jul. 2006b.

RICCHETTI, Ângelo Lorival. **Administração pública**. São Paulo: Pró-concurso/EAESP-FGV, 2000.

ROSSETTI, José Paschoal. **Introdução à economia**. São Paulo: Atlas, 2001.

SALLES, Patrícia. **Porto privativo da Ford**: mais de 500 mil veículos transportados. 12 jul. 2010. Disponível em: <<http://busca.uol.com.br/imagem/detalhes.html?q=Foto+Terminal+Miguel+de+Oliveira&imgurl=http://ford.jalopnik.com.br/sites/ford.jalopnik.com.br/files/pictures/Julho10/Porto%2520Miguel%2520de%2520Oliveira%2520-%25202.jpg&imgthumb=q%3Dtdbn%3AAND9GcSsJUgwP8XtS>>

Ug_xoPRpAwmYqykfV8zAYM-bwDDx90b59Swph8659dC4v62&imgref url=http://ford.jalopnik.com.br/conteudo/porto-privativo-da-ford-mais-de-500-mil-veiculos-transportados&d=620x465&sz=135+kB&title=Porto+privativo+da+Ford%3A+mais+de+500+mil+ve%C3%ADculos+transportados+%7C+Ford&backurl=http://busca.uol.com.br%2Fimagem%2F%3Fq%3DFoto%2BTerminal%2BMiguel%2Bde%2BOLiveira>. Acesso em: 28 maio 2011.

SALGADO, Lucia Helena. **Agências regulatórias na experiência brasileira**: um panorama do atual desenho institucional. Rio de Janeiro: IPEA, 2003.

SALVADOR. Prefeitura Municipal do Salvador. Superintendência de Trânsito e Transporte de Salvador (Transalvador). Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/transporte/index.php>>. Acesso em: 13 nov. 2010.

SANT'ANNA, João U. G. Pequenas notáveis. **Odebrecht Informa Online**, n. 132, set./out. 2007. Seção Energia. Disponível em: <<http://www.odebrechtonline.com.br/materias/01101-01200/1174/>>. Acesso em: 21 jun. 2011.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton; SOUZA; Maria Adélia A.; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território**: globalização e fragmentação. 5. ed. São Paulo: HUCITEC-ANPUR, 2002.

SANTOS, Reginaldo Souza. **A administração política como campo do conhecimento**. Salvador: UFBA, 2004.

SANTOS, Rita de Cássia. **Plano plurianual e orçamento público**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES: UAB, 2010. p. 22.

SARAIVA, E. José. **O sistema empresarial público no Brasil**: gênese e tendências atuais. Brasília, DF: IPEA; Comissão Econômica para a América Latina, 2000. Edição ampliada e atualizada.

SCHUMPETER, Joseph A. **A teoria do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SEI. SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Bahia em números: 2006-2008**. Salvador, 2009. v. 8.

SEI. SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Censo Demográfico de 2010**. 23 slides. Atualizado em 04 maio 2011. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=850&Itemid=329>. Acesso em: 30 jun. 2011.

SEI. SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Anuário Estatístico da Bahia (2010)**. Salvador, 2011.

SIAFI. SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA DO GOVERNO FEDERAL. Disponível em: <www.tesouro.fazenda.gov.br/siafi/index.asp>. Acesso em: 20 jun. 2009.

SICSÚ, João. Depois de quatro anos: governo tenta mudar o rumo. **Revista Teoria e Debate**, São Paulo, n. 70, p. 273-294, mar./abr. 2007. Disponível em: <<http://www2.fpa.org.br/portal/modules/news/article.php?storyid=3825.pdf>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

SILVA, Chrystiane. Uma ideia que pode dar certo: as PPPs, parcerias público-privadas, não são a salvação do Brasil, como sustenta o governo, nem o inferno, como alega a oposição. **Veja**, São Paulo, ano 37, n. 37, p. 124-127, 8 set. 2004.

SILVA, Luís Inácio Lula da. Discurso no lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento. **Congresso em Foco**, Brasília, 22 jan. 2007. Entrevista. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/leia-o-discurso-de-lula-no-lancamento-do-pac/>>. Acesso em: 14 out. 2007.

SILVA, Marina. PAC 2 é “marmita requentada”. **Folha.com**, Recife, 30 mar. 2010. Entrevista concedida Bernardo Mello Franco. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u714158.shtml>>. Acesso em: 27 mar. 2011.

SILVA, Reinaldo Oliveira da. O grande salto. **Veja**, São Paulo, n. 1934, 7 dez. 2005. Edição especial.

SILVA, Reinaldo Oliveira da. **Teorias da administração**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

SILVA, Ricardo. Planejamento econômico e crise política: do esgotamento do plano de desenvolvimento ao malogro dos programas de estabilização. **Revista Sociologia e Política**, Paraná, n.14, p. 77-101, jun. 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782000000100005&lng=pt&nrm=isso>. Acesso em: 14 mar. 2011.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. Emergência de uma nova política territorial brasileira. In: SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e (Org.). **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: Edufba, 1999. p. 71-82.

SOARES, Ricardo Pereira; CAMPOS NETO, Carlos Álvares da Silva. Parcerias público-privadas do plano plurianual: proposta de um conceito. **Textos para Discussão**, Brasília, n. 932, p. 1-47, dez. 2002.

SOLIANI, André; SCOLESE, Eduardo. Ainda é necessário regulamentar texto e escolher projetos viáveis: Lula sanciona lei das PPP's, mas obras só virão em 2006. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 31 dez. 2004. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/arquivos/>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

SOUSA SANTOS, Boaventura de (Org.). **Trabalhar o mundo: os caminhos do novo internacionalismo operário**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

SOUSA, Raimunda Áurea Dias de. Importância do excedente social. **Pegada**, v. 11, n. 1, p. 64-75, jun. 2010.

SOUZA, Hilton; ANDRADE, Sandra. As obras do porto de Salvador são iniciadas. **Revista Verde Novo**, 16 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.revistaverdenovo.com.br/2010/06/obras-do-porto-de-salvador-sao.html>>. Acesso em: 15 dez. 2010.

SOUZA, Leandro de. Altus fornece sistema para Usina Termoelétrica na Bahia. **Athus inovando e automatizando**, n. 70, jul. 2010.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

SOUZA, Márcia Moreira de Carvalho. **Análise dos precedentes e consequências regionais do programa de irrigação de Ponto Novo no alto Itapicuru na Bahia**. 2010. 262 f. Tese (Doutorado) – Curso de Desenvolvimento Regional e Urbano. Universidade Salvador - UNIFACS, Salvador, 2010.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento econômico**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

SOUZA, Roberto Pereira de. Dilma exige responsabilidade das sedes da Copa e breca 17 projetos de mobilidade urbana. **BOL notícias**, 12 ago. 2011. Esporte.

SOUTO, Marcos Juruena Villela. **Direito administrativo da economia**. Rio de Janeiro: Lumen Iuris, 1998.

SPINOLA, Noelio Dantaslé. **Política de localização industrial e desenvolvimento regional**: a experiência da Bahia. Salvador, 2003.

STIGLER, George J. The economics of information. **Journal of Political Economy**, Chicago, v. 69, p. 213, 1961.

STÖHR, Walter B.; TAYLOR, David R. **Development from above or below?**: the dialectics of regional planning in development countries. New York: John Willey and Sons, 1981.

SUNDFELD, Carlos Ari (Coord.). **Direito global**. São Paulo: Max Limonad, 1999.

SUNDFELD, Carlos Ari (Coord.). **Parcerias público-privadas**. São Paulo: Malheiros, 2005.

TORRES, Marcelo Douglas de Figueiredo. **Estado, democracia e administração pública no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

TROSTER, Roberto Luís; MOCHÓN, Francisco. **Introdução a economia**. São Paulo: Makron Books, 1999.

UHLMANN, Gunter Wilhelm. **Administração**: das teorias administrativas à administração aplicada e contemporânea. São Paulo: FTD, 1997.

ULTRAMARI, Clóvis; DUARTE, Fabio. **Desenvolvimento local e regional**. São Paulo: Ibplex, 2009.

USUPPORT. ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA. **Via Expressa só fica pronta no fim deste ano**. 20 jan. 2010. Notícias. Disponível em: <<http://www.usupport.org.br/noticia.php?id=2821>>. Acesso em: 22 maio 2011.

VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. **Economia micro e macro**. São Paulo: Atlas, 2001.

VALENÇA: Prefeito Ramiro anuncia início das obras do PAC na Bolívia e Porto dos Milagres. **Infosaj.com.br**, 23 nov. 2010. Disponível em: <http://www.infosaj.com.br/ver/noticia/valenca_prefeito_ramiro_anuncia_inicio_das_obrasdo_pac_na_bolivia_e_porto_dos_milagres.html>. Acesso em: 20 dez. 2010.

VALEC. VALEC ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS. 2011. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/oeste-leste-trechos.htm>>. Acesso em: 15 jun. 2011

VASCONCELOS, Hieros. Via Expressa só fica pronta no fim deste ano. **A Tarde**, Salvador, 19 jan. 2011. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1290400-via-expressa-so-fica-pronta-no-fim-deste-ano>>.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. Emergência de

uma nova política territorial brasileira. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e (Org.). **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: Edufba, 1999. p. 71-82.

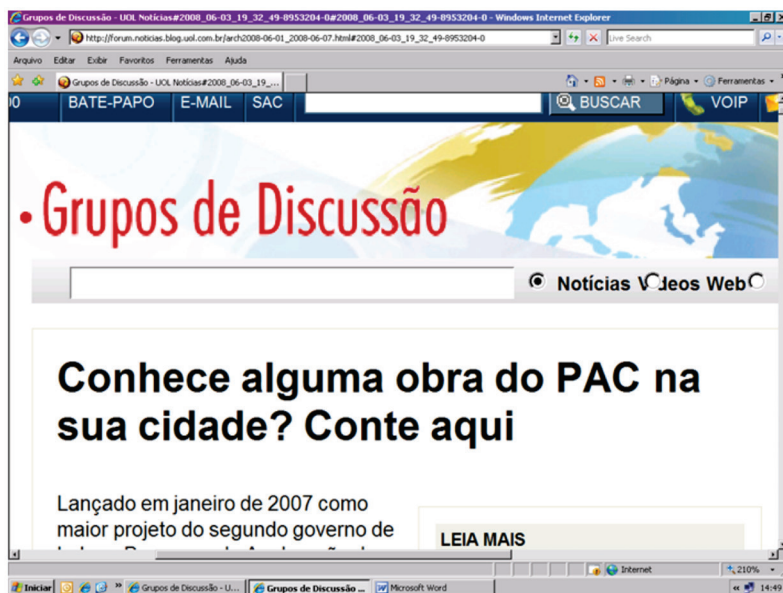
VISCUSI, Kip; VERNON, John Kip; HARRINGTON JUNIOR, Joseph. **Economics of regulation and antitrust**. 3. ed. Cambridge: The MIT Press, 2000.

WEBER, Max. **Economia e sociedade**. 3. ed. Brasília, DF: UnB, 1994. v. 1.

WEST, Friendly H. J. **The Federal Administrative Agencies**: the need for better definition of standard. Cambridge: Harvard University, 1962.

WINKLER, Allan. **The New Deal**: accomplishments failures. U.S. Senate Committee on Banking, Housing and Urban Affairs. Washington: Comite de Washington, March 31, 2009.

ANEXO A – Endereço virtual da 1ª etapa do *e-survey*, com a sua respectiva pergunta, 2007



Fonte: Pesquisa referente ao primeiro *e-survey* (UOL).

ANEXO B – Endereço virtual da 2ª etapa do *e-survey*, com sua respectiva pergunta, 2009



Fonte: Pesquisa referente ao segundo *e-survey* (UOL).

ANEXO C – Modelo do formulário aplicado nas duas etapas
do *e-survey*, 2007-2009

REGRAS DE USO ENVIAR PARA EMAIL LINK PARA ESTA MENSAGEM

Deixe seu comentário

Deixe seu comentário

Nome *

E-mail *

Cidade, Estado e País *

* campo(s) obrigatório(s)

Comentário:

Caracteres restantes : 1000

ENVIAR COMENTÁRIO

Fontes: Pesquisa referente ao primeiro *e-survey* (UOL); Pesquisa referente ao segundo *e-survey* (UOL).

ANEXO D – Programa de Aceleração do Crescimento - PAC
(OGU - Ano 2007)

Mês de Referência	Dotação Autorizada	Empenhos Emitidos	Execução da Despesa	Valores Pagos	RP PAGOS Proc. Não Proc.	TOTAL PAGO	TOTAL DE RPA PAGAR
Zero							4.103.165.616,55
Janeiro	506.502.067,00	312.117,46	1.145,91	544,47	198.499.896,82	198.500.441,29	-237.625.754,93
Fevereiro	6.020.192.099,00	2.197.961,48	16.710,88	6.685,53	218.018.753,20	218.025.438,73	-218.082.127,78
Março	221.530.000,00	389.964.640,88	4.883.539,24	38.784,91	231.151.324,28	231.190.109,19	-231.603.954,94
Abril	748.071.820,00	1.463.475.620,91	56.932.383,61	21.280.967,71	374.270.254,37	395.551.222,08	-376.652.970,28
Maior	350.000.000,00	942.839.324,71	172.526.714,49	91.629.226,46	272.056.068,40	363.685.294,86	-274.865.019,55
Junho	177.216.950,00	700.682.430,69	149.335.045,19	143.563.614,54	317.682.584,14	461.246.198,68	-320.780.102,16
Julho	5.888.185.397,00	334.124.667,98	305.744.331,43	257.545.992,97	238.756.124,53	496.302.117,50	-238.770.207,30
Agosto	907.254.299,00	2.488.816.198,72	686.120.544,48	769.501.605,38	312.063.778,06	1.081.565.383,44	-314.699.171,42
Setembro	403.811.697,00	476.218.544,90	278.437.056,88	267.102.240,63	155.177.288,00	422.279.528,63	-174.077.653,91
Outubro	22.000.000,00	938.289.554,92	511.062.222,64	463.430.042,57	157.072.503,57	620.502.546,14	-158.752.966,30
Novembro	861.490.614,00	2.294.169.075,57	709.335.100,91	562.968.153,25	97.876.464,76	660.844.618,01	-99.406.459,93
Dezembro	489.951.337,00	5.984.617.179,95	2.029.987.319,81	1.950.862.501,22	239.490.410,70	2.190.352.911,92	-245.967.470,05
Total	16.596.207.090,00	16.015.707.318,17	4.904.382.115,47	4.527.930.359,64	2.812.115.450,83	7.340.045.810,47	1.211.881.758,00

Fonte: Siafi, 2009.

**ANEXO E – Programa de Aceleração do Crescimento - PAC
(OGU - Ano 2008)**

Mês de Referência	Dotação Atualizada	Despesas Empenhadas	Despesas Executadas	Valores Pagos	RP PAGOS Proc. Não Proc.	TOTAL PAGO	TOTAL DE RP A PAGAR
Zero							12.766.072.811,29
Janeiro	351.248.577,00				273.844.591,83	273.844.591,83	-321.937.972,99
Fevereiro	14.881.043,00	14.309.286,00			482.266.303,83	482.266.303,83	-486.497.518,66
Março	15.465.074.141,00	147.080.900,45	4.338.732,46	367.342,48	632.610.637,58	632.977.980,06	-640.174.059,42
Abril	389.078.212,00	2.020.844.866,02	79.159.220,30	76.609.181,57	702.476.538,82	779.085.720,39	-705.253.049,88
Maió	128.884.136,00	2.198.564.422,86	81.340.010,84	84.186.950,09	888.730.689,77	972.917.639,86	-942.936.680,62
Junho	80.404.227,00	1.204.877.578,95	259.683.830,68	219.372.966,55	626.881.142,68	846.254.109,23	-661.070.009,31
Julho	619.260.121,00	808.424.906,82	196.440.417,07	185.241.285,15	949.799.378,70	1.135.040.663,85	-954.660.367,24
Agosto	1.519.777.216,00	2.154.177.186,92	598.686.985,69	577.056.221,14	1.091.224.904,80	1.668.281.125,94	-1.103.553.054,14
Setembro		1.585.342.966,50	674.771.266,40	621.028.379,08	554.872.840,04	1.175.901.219,12	-563.877.757,37
Outubro		309.827.703,56	281.055.412,04	255.023.797,06	297.629.901,60	552.653.698,66	-336.072.655,42
Novembro	12.687.854,00	787.369.548,60	630.226.329,27	585.043.507,92	435.389.715,49	1.020.433.223,41	-489.912.260,51
Dezembro	257.153.550,00	5.730.793.161,54	1.086.886.443,44	1.156.976.697,65	623.789.387,15	1.780.766.084,80	-656.970.663,89
Total	18.838.449.077,00	16.961.612.528,22	3.892.588.648,19	3.760.906.328,69	7.559.516.032,29	11.320.422.360,98	4.903.156.761,84

Fonte: Siafi, 2009.

LISTA DE DESENHOS

Desenho 1 –	Planta do complexo do porto Sul, Bahia, 2010	141
Desenho 2 –	Projeto de ampliação ao aeroporto de Salvador, Bahia, 2009	150
Desenho 3 –	Representação da obra do novo aeroporto de Ilhéus, Bahia, 2010	156
Desenho 4 –	Termoelétrica Global I e seu funcionamento para a geração de energia, Bahia, 2010	169
Desenho 5 –	Sistema de transmissão de energia Eunápolis - Teixeira de Freitas II - C2 - (152 km) para atendimento do Extremo Sul da Bahia, Bahia, 2010	178
Desenho 6 –	Sistema de energia Funil - Itapebi, Bahia, 2009	181
Desenho 7 –	Diagrama da subestação SE Camaçari IV, Bahia, 2009	185
Desenho 8 –	Diagrama da subestação Narandiba IV, Salvador, 2009	186
Desenho 9 –	Charge: O BRT e as empresas de ônibus, Salvador, 2010	278

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 –	Ponte entre os municípios de Carinhanha e Malhada, Bahia, 2010	73
Fotografia 2 –	Construção e pavimentação da BR- 418/ BA (Caravelas - Entroncamento com a BR-101/BA) pelo Exército Brasileiro, Bahia, 2010	76
Fotografia 3 –	Manifestação popular pela finalização da ponte sobre o rio São Francisco (divisa PE/BA - Ibó) na BR-116/BA	96
Fotografia 4 –	Condições da segurança na área do Polígono da Maconha	98
Fotografia 5 –	Ligação Salvador - Lauro de Freitas antes e depois do complexo viário Dois de Julho, Bahia, 2010	101
Fotografia 6 –	Planejamento e perspectiva do PAC em relação ao porto de Salvador, Bahia, 2010	132
Fotografia 7 –	Localização do terminal da Ford, Bahia, 2010	137
Fotografia 8 –	Imagem do terminal de Cotegipe, Bahia, 2010	145
Fotografia 9 –	Imagem do aeroporto Luís Eduardo Magalhães, Salvador, 2009	150
Fotografia 10 –	Local onde será construído o novo aeroporto de Ilhéus, Bahia, 2010	154
Fotografia 11 –	Pista atual do aeroporto de Ilhéus e o projeto do futuro aeroporto desenhado sobre o complexo do porto Sul, Bahia, 2010	155

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Sistema dos recursos, agentes e instituições necessários para concretizar o PAC	49
Gráfico 2 –	Principais parceiros para execução financeira do PAC, Brasil, 2007-2010 (em bilhões R\$)	54
Gráfico 3 –	Execução orçamentária do PAC, Brasil, 2010 (em bilhões de R\$)	58
Gráfico 4 –	Notas atribuídas por empresários aos portos brasileiros, Brasil, 2010	134
Gráfico 5 –	Porcentagem de obras de infraestrutura executadas e não executadas, Bahia, 2007/2010	244
Gráfico 6 –	Porcentagem de obras de infraestrutura logística (rodoviária) em fase preparatória do PAC segundo dados do governo, Bahia, 2010	250
Gráfico 7 –	Investimento do PAC em obras de infraestrutura logística (rodoviária) por período e estágio, conforme o governo estadual, Bahia	251
Gráfico 8 –	Quantidade de obras executadas e não executadas pela subdivisão de infraestrutura logística do PAC, Bahia, 2007-2010	267
Gráfico 9 –	Obras executadas e não executadas pela subdivisão de infraestrutura energética do PAC, Bahia, 2007-2010	273
Gráfico 10 –	Obras da subdivisão de infraestrutura social e urbana do PAC, executadas e não executadas, Bahia, 2007-2010	283

Gráfico 11 –	Porcentagem das ações judiciais entre junho e outubro de 2008 sofridas pelo PAC	286
Gráfico 12 –	Frequência relativa da síntese dos 12 atributos do PAC baiano a partir das duas pesquisas de <i>e-survey</i> , Bahia, 2007-2010	308

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 –	Localização da ponte sobre o rio São Francisco, incluindo acessos à BR- 030 (Carinhanha - Malhada), Bahia, 2009	72
Mapa 2 –	Localização da construção e pavimentação da BR-418/BA (Caravelas - Entroncamento com a BR-101/BA), Bahia, 2009	74
Mapa 3 –	Localização da construção da BR-135 (divisa PI/BA - divisa BA/MG), Bahia, 2009	77
Mapa 4 –	Construção do contorno rodoviário de Barreiras e ponte sobre o rio Grande (BR-020/135/242/BA), Bahia, 2009	79
Mapa 5 –	Localização da construção da BR-324/BA na rótula do Abacaxi e suas interligações, Salvador, 2010	83
Mapa 6 –	Localização da via expressa portuária de Salvador e sua interligação com o porto de Salvador e a BR-324, Bahia, 2009	87
Mapa 7 –	Representação rodoviária da concessão da BR-116-324/BA, Bahia, 2009	91
Mapa 8 –	Localização da ligação da BR-324/BA com rodovias estaduais e terminais portuários	92

Mapa 9 –	Localização da construção de ponte sobre o rio São Francisco na divisa PE/BA - Ibó, Bahia, 2009	95
Mapa 10 –	Localização da duplicação e da modernização de trecho da BR-101/NE (divisa SE/BA - Feira de Santana), Bahia, 2009	99
Mapa 11 –	Principais interligações logísticas da ferrovia de Camaçari, Bahia, 2010	105
Mapa 12 –	Percurso da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) no século XIX, Bahia	107
Mapa 13 –	A interligação da ferrovia Cachoeira-São Félix com outras ferrovias no século XIX, Bahia	108
Mapa 14 –	Localização da ferrovia Cachoeira-São Félix em relação à BR-101, Bahia, 2009	110
Mapa 15 –	Localização da ferrovia Oeste-Leste e sua ligação com as principais rodovias de escoamento da produção, Bahia, 2010	112
Mapa 16 –	Ligação da ferrovia de Integração Oeste-Leste (Ilhéus/BA - Barreiras/BA) com outras ferrovias no Brasil e o respectivo estágio das obras do PAC-2010	113
Mapa 17 –	Traçado da ferrovia Oeste-Leste, Bahia, 2010	119
Mapa 18 –	Localização dos eixos de desenvolvimento econômico logístico, Brasil, 2010	122
Mapa 19 –	Integração dos eixos ferroviário e rodoviário através das obras do PAC, Bahia, 2009	123
Mapa 20 –	Principais recursos baianos e a ferrovia Oeste-Leste, Bahia, 2010	124
Mapa 21 –	Local da construção do novo armazém do porto de Salvador, Bahia, 2010	131

Mapa 22 –	Localização dos terminais do porto de Aratu e da área de ampliação, Bahia, 2010	135
Mapa 23 –	Projeto inicial do Programa Estadual de Logística e Transporte no Estado da Bahia - PELTBAHIA, Bahia, 2010	144
Mapa 24 –	Interligação da logística rodoviária e ferroviária do PAC, Bahia, 2010	147
Mapa 25 –	Interligação do aeroporto com a rede logística da Bahia a partir da cidade de Salvador, Bahia, 2010	153
Mapa 26 –	Sistema de energia Eunápolis - Teixeira de Freitas II-C2- (152 km), Bahia, 2009	179
Mapa 27 –	Sistema de energia Funil - Itapebi, Bahia, 2009	182
Mapa 28 –	Sistema de transmissão de energia Ibicoara - Brumado, Bahia, 2009	183
Mapa 29 –	Interferência energética da subestação Narandiba IV, Bahia, 2009	187
Mapa 30 –	Linha de transmissão Sobradinho - Luiz Gonzaga (hidrelétrica de Riacho Seco), Bahia, 2010	188
Mapa 31 –	Síntese da localização da infraestrutura elétrica, Bahia, 2010	189
Mapa 32 –	Gasoduto do campo de Manati, Bahia, 2010	199
Mapa 33 –	Localização do gasoduto da Malha Nordeste, 2003	205
Mapa 34 –	Localização dos gasodutos, Bahia, 2005	206
Mapa 35 –	Localização dos canais de gás natural, Brasil, 2004	208
Mapa 36 –	Abrangência do SDO Jaguaribe (Salvador) e sua relação com o projeto da lagoa dos Patos (Lauro de Freitas), Bahia, 2010	215

Mapa 37 –	Percurso do metrô e sua interligação com o sistema de transporte de Salvador, Bahia, 2008	227
Mapa 38 –	Localização e interligação do perímetro de irrigação de Salitre com o sistema de transporte, Bahia, 2008	233
Mapa 39 –	Localização dos polos de carga, Bahia, 2009	247
Mapa 40 –	Obras de infraestrutura logística (rodovias) previstas no PAC, Bahia, 2009	257

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Resumo da contribuição dos principais autores consultados para a elaboração do referencial teórico, segundo os assuntos do capítulo 1	36
Quadro 2 –	Síntese dos 12 atributos do PAC baiano a partir das duas aplicações de <i>e-survey</i> , Bahia, 2007-2010	43
Quadro 3 –	Principais produtos transportados pela BR-418, Bahia, 2010	75
Quadro 4 –	Capacidade das PCHs integrantes do complexo de Serra da Prata, Bahia, 2011	161

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	<i>Ranking</i> da infraestrutura por estado	26
Tabela 2 –	Valores do PIB e número de trabalhadores formalizados, Bahia, 2007-2009	62
Tabela 3 –	Investimentos previstos no PAC (infraestrutura), Bahia, 2010	63
Tabela 4 –	Investimentos projetados pelo PAC por tipo de área de infraestrutura, Bahia, 2010 (em R\$ bilhões)	64
Tabela 5 –	Identificação e situação das obras de logística (rodovias) do PAC, Bahia, 2007-2010	67-70
Tabela 6 –	Cronograma de execução e investimentos financeiros das obras da BR 116-324/BA, regulado pela ANTT, Bahia, 2009	90
Tabela 7 –	Identificação e situação das obras de logística (ferroviária) do PAC, Bahia, 2007-2010	102
Tabela 8 –	Divisão da extensão e do custo do trecho Ilhéus - Caetitê (ferrovia Leste-Oeste), Bahia, 2010	116
Tabela 9 –	Previsão da quantidade de produtos transportados pela ferrovia de Integração Leste-Oeste (Ilhéus/BA - Barreiras/BA), Bahia, 2011-2045	117
Tabela 10 –	Identificação e situação das obras de logística (portuária) do PAC, Bahia, 2007-2010	125
Tabela 11 –	Identificação e situação das obras de logística (aeroportuária) do PAC, Bahia, 2007-2010	149
Tabela 12 –	Ampliação do aeroporto de Salvador entre os anos de 2009 e 2014, Bahia	151

Tabela 13 –	Identificação e situação das obras de infraestrutura (geração de energia) do PAC, Bahia, 2010	158
Tabela 14 –	Identificação dos empreendimentos que promoviam a geração de energia elétrica antes do complexo de Serra da Prata (PAC), Bahia, 2008	163
Tabela 15 –	Identificação e situação das obras de infraestrutura (termoelétrica) do PAC, Bahia, 2010	165-166
Tabela 16 –	Capacidade e localização das usinas termoelétricas de Camaçari, Bahia, 2010	167
Tabela 17 –	Identificação e situação das obras de infraestrutura de energia elétrica (transmissão) do PAC, Bahia, 2010	173-174
Tabela 18 –	Replanejamento do governo em relação a obras de infraestrutura de energia elétrica (transmissão) do PAC, Bahia, 2010	175-176
Tabela 19 –	Identificação e situação das obras de infraestrutura energética (petróleo e gás) do PAC, Bahia, 2010	191-197
Tabela 20 –	Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (saneamento), Bahia, 2010	212-213
Tabela 21 –	Identificação e situação das obras do PAC e da Funasa na área de infraestrutura social (saneamento), Bahia, 2010	218-221
Tabela 22 –	Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (habitação), Bahia, 2010	223
Tabela 23 –	Investimentos do PAC na área de infraestrutura social (metrô), Salvador, 2010	225

Tabela 24 –	Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (irrigação e drenagem), Bahia, 2010	230-231
Tabela 25 –	Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (oferta de água bruta e tratada), Bahia, 2010	235-236
Tabela 26 –	Identificação e situação das obras do PAC na área de infraestrutura social (integração de bacias), Bahia, 2010	239
Tabela 27 –	Quantidade de obras de infraestrutura (logística, energética, social e urbana) executadas e não executadas pelo PAC, Bahia, 2007/2010	242
Tabela 28 –	Obras executadas e não executadas pelo PAC, segundo as subdivisões da infraestrutura (logística, energética, social e urbana), Bahia, 2007-2010	245-246
Tabela 29 –	Estágio das obras rodoviárias do PAC, Bahia, 2010	249
Tabela 30 –	Avaliação das obras rodoviárias concluídas do PAC, Bahia, 2010	253
Tabela 31 –	Valores e percentuais dos investimentos do PAC, Bahia	258
Tabela 32 –	Obras de infraestrutura logística do PAC, planejadas e construídas, Bahia, 2010	262
Tabela 33 –	Obras de infraestrutura energética do PAC, planejadas e construídas, Bahia, 2010	272
Tabela 34 –	Obras de infraestrutura social do PAC, planejadas e construídas, Bahia, 2010	276
Tabela 35 –	Responsáveis por aproximadamente 80% das doações para a campanha de Jaques Wagner, Bahia, 2010	294-295

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP	Ação Civil Pública
AGU	Advocacia Geral da União
ANA	Agência Nacional de Águas
ANAC	Agência Nacional de Aviação
Aneel	Agência Nacional de Energia Elétrica
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível
APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestre
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BME	Banco Multinacional de Estatística
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BR	Rodovias Federais
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CAB	Centro Administrativo da Bahia
CCVE	Contratos de Compra e Venda de Energia
CEF	Caixa Econômica Federal
Cepal	Comissão Econômica para a América Latina
Cepram	Conselho Estadual do Meio Ambiente
CF	Constituição Federal
Chesf	Companhia Hidroelétrica do São Francisco
CIA	Complexo Industrial de Aratu
Codevasf	Companhia de Desenvolvimento dos Vales dos Rios São Francisco e do Paraíba
Coelba	Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia
Conder	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

Codeba	Companhia das Docas do Estado da Bahia
Copene	Companhia Petroquímica do Nordeste S.A
Copes	Comissão Permanente de Seleção
CPDOC	Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
CPRM	Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais
CTS	Companhia de Transporte de Salvador
Dasp	Departamento de Administração do Serviço Público
Dipeq	Diretoria de Pesquisa
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
Umurc	Empresa Municipal de Urbanização Local
EUA	Estados Unidos da América
EEUU	Estados Unidos da América
Eletrobras	Centrais Elétricas Brasileiras S.A
FCA	Ferrovia Centro Atlântica
FGCN	Fundo de Garantia para Construção Naval
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FHC	Fernando Henrique Cardoso
FIOL	Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FMI	Fundo Monetário Internacional
Funasa	Fundação Nacional de Saúde
Fundap	Fundação do Desenvolvimento Administrativo
Gasene	Gasoduto de Integração Sudeste Nordeste
GM	General Motors
GNL	Gás Natural Liquefeito
Ibama	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
ILOS	Instituto de Logística e <i>Supply Chain</i>

IMA	Instituto do Meio Ambiente
Infosaj	Jornal de Informação
Infraero	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA	Instituto de Planejamento Econômico e Social
JK	Juscelino Kubitschek
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LOA	Lei Orçamentária Anual
MME	Ministério de Minas e Energia
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MW	Megawatt
MPU	Ministério Público da União
NUMA	Núcleo Mata Atlântica
OGU	Orçamento Geral da União
ONS	Operador Nacional do Sistema Elétrico
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PCH	Pequenas Centrais Hidrelétricas
PCR	Programa dos Corredores Rodoviários
PDLI	Projeto de Desenvolvimento Local Integrado
PELTBAHIA	Programa Estadual de Logística em Transporte no Estado da Bahia
PFOA	Potencialidade, Fragilidade, Oportunidade ou Ameaça
PGR	Procuradoria Geral da República
PIB	Produto Interno Bruto
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNL	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNLT	Programa Nacional de Logística de Transporte
PPA	Plano Plurianual
PPI	Projeto Piloto de Investimento
PPP	Parcerias Públicas e Privadas

Proconve	Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotivos
Prodetur	Programa de Desenvolvimento do Turismo
Proinfa	Programa de Incentivo a Fontes Alternativas de Energia
PSI	Projeto de Saneamento Integrado
PT	Partido dos Trabalhadores
PV	Partido Verde
RMS	Região Metropolitana de Salvador
RLAM	Refinaria Landulpho Alves de Mataripe
Salte	Plano da Saúde, da Alimentação, do Transporte e da Educação
SE	Subestação
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SDE	Secretaria de Direito Econômico
SDO	Sistema de Disposição Orgânica
Sedur	Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
Seinfra	Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia
Seplan	Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia
SEMA	Secretaria Estadual do Meio Ambiente
SEP	Secretaria de Política Econômica
SEP	Secretaria de Portos da Presidência da República
Siafi	Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal
SIN	Sistema Interligado Nacional
Suape	Complexo Industrial Portuário
Sumoc	Superintendência da Moeda e do Crédito
TCA	Termo de ajuste de Conduta
TCU	Tribunal de Contas da União
TGL	Terminal de Granéis Líquidos

TGS	Terminal de Granéis Sólidos
TPG	Terminal de Produtos Gasosos
TSE	Tribunal Superior Eleitoral
TUEs	Trens Unidades Elétricas
TUP	Terminal de Uso Privativo
TVA	<i>Tennessee Valley Authority</i>
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFRB	Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Usiba	Usina Siderúrgica da Bahia S.A
Usuport	Associação de Usuários dos Portos da Bahia
UTE	Usina Termelétrica
VFFLB	Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro
ZAL	Zona de Atividade Logística
ZPE	Zona de Processamento de Exportação

Formato: 150 x 210 mm
Fontes: Calibri, 14 e Minion Pro, 11
Miolo: papel Offset, 90 g/m²
Capa: papel Supremo, 300 g/m²
Impressão: março 2016.

ALIGER DOS SANTOS PEREIRA

Doutora em Desenvolvimento Regional e Urbano (Universidade Salvador - UNIFACS). Mestre em Planejamento e Desenvolvimento Territorial e Desenvolvimento Social (Universidade Católica do Salvador - UCSAL). Graduada em Administração de Empresas (UNIFACS). Professora Adjunta do Departamento de Ciências Humanas - DCH-I, Salvador, da Universidade do Estado da Bahia (UNEB). Professora Titular do Instituto Baiano de Ensino Superior (IBES). Professora de Ensino Básico, Técnico e Tecnológico - EBTT do Instituto Federal da Bahia, Campus Camaçari. Coordenadora de Tutoria do curso de Especialização em Gestão Pública (Unidade Acadêmica de Educação a Distância/UNEB - Universidade Aberta do Brasil/UAB - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior/CAPES). Coordenadora do curso de Administração de Empresas (IBES) e do Curso de Turismo e Hotelaria (UNEB). Líder do Grupo de Pesquisa Modelos e Estruturas Organizacionais a Nível Territorial para Ações Sustentáveis (METAS).
Website: <<http://aliger.zip.net>>.
E-mail: p.gaba@uol.com.br

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é uma iniciativa do governo federal que contribui modestamente para o crescimento da economia baiana. Este livro aborda a contribuição do PAC para o crescimento econômico da Bahia entre 2007 e 2010 (PAC-1), examinando os projetos de infraestrutura (logística, energética e social e urbana) que foram planejados e executados. Conclui-se que em média 76,93% das obras não foram realizadas, em virtude da interferência de alguns fatores que atrasaram (ou mesmo impediram) seu andamento, tais como desatenção às questões ambientais, a desistência de participação na licitação pelos entes privados, intervenção do TCU, greves do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e da construção civil, burocracia e lentidão dos processos, corrupção e desvios de verbas, falta de recursos, falta de qualificação e de perícia dos gestores envolvidos e interferência política no planejamento e na execução de obras de infraestrutura. O PAC não teve um real planejamento territorial, uma vez que os empreendimentos previstos são, em sua maioria, continuções de obras de governos passados, mirando apenas interesses econômicos e políticos e desprezando o cuidado com a preservação do ambiente.

fapesb 
Fundação de Amparo
à Pesquisa do Estado da Bahia

BAHIA
GOVERNO DO ESTADO
TERRA-MÃE DO BRASIL

ISBN: 978-85-7887-305-9



9 788578 873059