

Logística e infraestrutura na pauta do desenvolvimento



Associação
Bahiana de
Imprensa

Mercados dinâmicos, interconectados e altamente competitivos moldam uma nova realidade global. Nesse cenário, a Bahia — com divisas junto a oito estados e acesso a rotas que facilitam sua conexão com o exterior e o restante do Brasil — precisa ampliar investimentos em logística e infraestrutura para consolidar-se como polo estratégico de desenvolvimento e integração regional.

“Esse setor de infraestrutura é a chave para o crescimento do Brasil.”

Humberto Rangel

Diretor-Executivo do Sindicato Nacional
da Indústria da Construção
Pesada-Infraestrutura (SINICON)

“A Bahia é um estado com vocação logística.”

Antônio Alberto Valença

Assessor Especial da Secretaria
do Planejamento da Bahia (SEPLAN)
e Coordenador do Grupo de Trabalho Intersetorial
de Logística (GTI) do Governo da Bahia



ONDE HÁ MULHER,
HÁ CUIDADO E

Prevenção

Outubro
ROSA

É um abraço coletivo, um lembrete de que cada mulher carrega dentro de si força, coragem e amor. Por isso, cuide-se. Faça seus exames e incentive outras mulheres a se cuidarem também. A ALBA também faz parte desse movimento, promovendo debates e projetos que reforçam o compromisso com a saúde feminina.

FIRME NO TRABALHO.
PRESENTE NO CUIDADO.

 **ALBA**
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA BAHIA

Palavra do Presidente



Sueely Temporal
Presidente da Associação
Bahiana de Imprensa

A Revista *Memória da Imprensa* nasceu com a missão de valorizar a trajetória do jornalismo, resgatar fatos e personagens que marcaram época e, sobretudo, refletir sobre os grandes temas que impactam a sociedade. Mais do que preservar o passado, a revista se firmou como um espaço de análise crítica e de construção de conhecimento, trazendo edições especiais dedicadas a assuntos de alta relevância para o desenvolvimento da Bahia e do Brasil.

Ao longo de sua trajetória, a publicação consolidou um portfólio de edições temáticas que dialogam diretamente com a realidade socioeconômica, cultural e política do estado. Cada número é concebido com base em conferências realizadas em nossa sede. Essas conferências reúnem autoridades governamentais, técnicos, dirigentes e empresários, além da imprensa, que dá ampla visibilidade aos temas abordados. Nossa revista apresenta também o resultado desses debates, acrescidos de análises que unem memória histórica e visão de futuro.

Entre os temas já explorados, está o patrimônio, abordado sob a ótica da preservação cultural, da valorização das identidades locais e do papel da imprensa na difusão e na proteção da memória coletiva. Outro tema de destaque foi a economia do mar, área estratégica para a Bahia, que possui o maior litoral do Brasil. A publicação também se debruçou sobre pautas sociais de grande urgência, promovendo reflexões sobre igualdade, respeito e inclusão. A edição sobre racismo deu voz a especialistas, intelectuais e jornalistas, evidenciando a necessidade de combater

práticas discriminatórias ainda persistentes na sociedade.

O turismo e o São João, que representam não apenas tradições culturais, mas também são motores da economia baiana, ganharam espaço especial na revista. As matérias mostraram como a festa junina, além de ser um símbolo identitário da região, movimenta setores como gastronomia, hotelaria, comércio e entretenimento, consolidando-se como ativo cultural e econômico de grande impacto. A infraestrutura, tema desta edição, é abordada com uma análise dos desafios e as oportunidades para o crescimento sustentável da Bahia.

Mantendo o olhar voltado para os desafios contemporâneos, a cada edição, a revista reafirma sua vocação de ser mais do que um registro histórico: é um espaço de valorização do jornalismo como guardião da memória e instrumento de reflexão crítica sobre os caminhos do desenvolvimento. Os temas escolhidos refletem não apenas o compromisso da Associação Bahiana de Imprensa com a preservação cultural, mas também sua atenção às questões sociais, econômicas e ambientais que moldam o presente e projetam o futuro.

Assim, a *Memória da Imprensa* se consolida como uma publicação singular, que conecta história e contemporaneidade, jornalismo e sociedade, tradição e inovação. Ao resgatar o passado e iluminar os debates do presente, a Associação Bahiana de Imprensa contribui para construir um amanhã mais justo, inclusivo e sustentável para a Bahia e para o Brasil.



Ciclo de Conferências ABI 95+5

Logística e infraestrutura: a necessidade do destaque

No dia 17 de agosto, a Associação Bahiana de Imprensa completou 95 anos de atividades. Uma trajetória de lutas e conquista, mas, sobretudo, de representatividade junto àqueles que exercem o jornalismo. Defesa que renova sua importância em tempos nos quais o jornalismo de qualidade e referendado é essencial para o debate sobre o mundo que temos e o que queremos.

Dentro desse entendimento, a ABI vem desenvolvendo projetos para, durante todo o ano de 2025, celebrar sua nova data, reconhecendo o exercício vital do jornalismo: informar. Desse esforço nasce o *Ciclo de Conferências ABI 95+5*, que, periodicamente, vem promovendo a análise de assuntos importantes para o debate público.

A revista aqui apresentada é a quinta produção impressa gerada por esse projeto. Traz o tema *Logística e Infraestrutura – Bahia e Brasil*, apresentado em evento realizado na sede da ABI, dia 13 de agosto, tendo como expositores Antônio Alberto Valença (assessor especial da Secretaria do Planejamento da Bahia – SEPLAN – e coordenador do Grupo de Trabalho Intersetorial – GTI – de Logística do Governo da Bahia) e Humberto Rangel (diretor-executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura – SINICON). Após as apresentações, houve um debate com os jornalistas presentes, conteúdo que também integra a edição. As transcrições do quinto encontro do *Ciclo de*

Conferências ABI 95+5 foram editadas, com mínimas intervenções, na busca pelo melhor entendimento do leitor. Depois disso, o conteúdo retornou para os autores, que o revisaram para publicação.

Somam-se à edição artigos de Waldeck Ornêlas (ex-ministro da Previdência e Assistência Social no governo FHC e ex-secretário de Planejamento, Ciência e Tecnologia da Bahia) e Nelson Cadena (escritor e jornalista). Neles, temas centrais da discussão são retomados e aprofundados, como também são apresentadas relações com o jornalismo, em diferentes fases da história.

A Série Especial da revista *Memória da Imprensa* foi concebida para documentar os desdobramentos do projeto *Ciclo de Conferências ABI 95+5*. Em seu número inaugural, apresentou uma análise sobre o *Patrimônio Histórico*, conduzida por Hermano Guanais, superintendente regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN/BAHIA). Na segunda edição, o foco recaiu sobre a *Economia do Mar*, em diálogo com o administrador e economista Eduardo Athayde. Na terceira, o tema *Racismo, Economia e Jornalismo* foi apresentado e debatido pelo professor e ativista político Sílvio Humberto. No quarto número desta série, o secretário de Estado do Turismo da Bahia, Maurício Bacelar, discutiu *Turismo, Comunicação e Desenvolvimento*.



Sumário

EXPEDIENTE

Conselho Editorial da ABI

Suely Temporal, Yuri Almeida, Jaciara Santos,
Luis Guilherme Pontes Tavares

Coordenação Editorial

Yuri Almeida, Jaciara Santos

Coordenação de Comunicação

Joseanne Guedes

Edição e Coordenação Editorial

Edson Rodrigues

Projeto Gráfico

Bamboo Editora

Design Editorial

Henrique Brito

Foto da Capa

Manu Dias/GOVBA

Revisão:

Guido Guilherme Krieger

Impressão: GRASB

Tiragem: 500 exemplares

Distribuição Gratuita

Contato: ascom@abi-bahia.org.br

Jornalistas convidados da quarta edição do **Ciclo de Conferências ABI 95 + 5**, realizada no dia 13 de agosto de 2025, com o tema **Logística e Infraestrutura – Bahia e Brasil**: Almir Santana, Cristina Mascarenhas, Eduardo Tito, Fernando Duarte, João Pedro Pitombo, Luciano Barreto, Marcos Vinicius, Ruy Barreto.

MEMÓRIA DA IMPRENSA é uma revista histórica trimestral da Associação Bahiana de Imprensa. As edições especiais em comemoração ao aniversário de 95 anos da entidade são mensais, monotêmáticas, e se propõem a oferecer um olhar mais alargado sobre temas estratégicos para o desenvolvimento da Bahia e da comunicação baiana. As opiniões, dados, fatos e conceitos expressos pelos conferencistas e convidados são de sua responsabilidade exclusiva e não expressam a posição da revista e da Associação Bahiana de Imprensa.

A **ABI** agradece aos fotógrafos cujos trabalhos integram esta edição: Alberto Coutinho, Alexandre Marchetti, Elói Corrêa, Feijão Almeida, Fernando Vivas, Joã Souza, Joseane Guedes, Manu Dias, Tatiana Azeviche, Thuane Maria, Wuiga Rubini.

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente: Antônio Walter Dos Santos Pinheiro

Vice-Presidente: Luis Guilherme Pontes Tavares

Secretaria: Heloisa Sampaio

Suplentes: Biaggio Talento, Wilson Midlej

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente: Suely Temporal

1º vice-presidente: Raimundo Marinho

2º vice-presidente: Carmela Talento

1ª secretária: Jaciara Santos

2ª secretária: Nelson Cadena

Diretor de Finanças: Henrique Filho

Vice-Diretor de Finanças: Antônio Matos

Diretor de Defesa DI/DH: Paulo de Almeida Filho

Diretora de Cultura: Yara Vasku

Diretor Social: Nelson José de Carvalho

Diretora de Patrimônio: Sara Barnuevo

Diretor de Comunicação: Yuri Almeida

Suplentes: Fernando Duarte, Genilson Coutinho,

Mariana Alcântara

CONSELHO CONSULTIVO

TITULARES

Emiliano José

Levi Vasconcelos

Joadi Góes

SUPLENTES

Jolivaldo Freitas

Zuleica Andrade

CONSELHO FISCAL

TITULARES

Mariana Carneiro

Pedro Daltro

Valter Xéu

SUPLENTES

Eduardo Tito

Isabel Santos

Jefferson Beltrão

CONTATOS

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO:

71.98791-7988 - ascom@abi-bahia.org.br

SECRETARIA:

71.98426-1460 - secretaria@abi-bahia.org.br

ADMINISTRATIVO:

71.98425-9463 - administrativo@abi-bahia.org.br

ASSOCIAÇÃO BAHIANA DE IMPRENSA

Rua Guedes De Brito, nº 01,

Edif. Ranulfo Oliveira, 2º Andar,

Centro Histórico De Salvador - Bahia

CEP 40.020-260



FOTO: JOSEANNE GUEDES/ABI



FOTO: ELÓI CORREIA/GOVBA



FOTO: DIVULGAÇÃO/GOVBA

Antônio Alberto Valença / Humberto Rangel

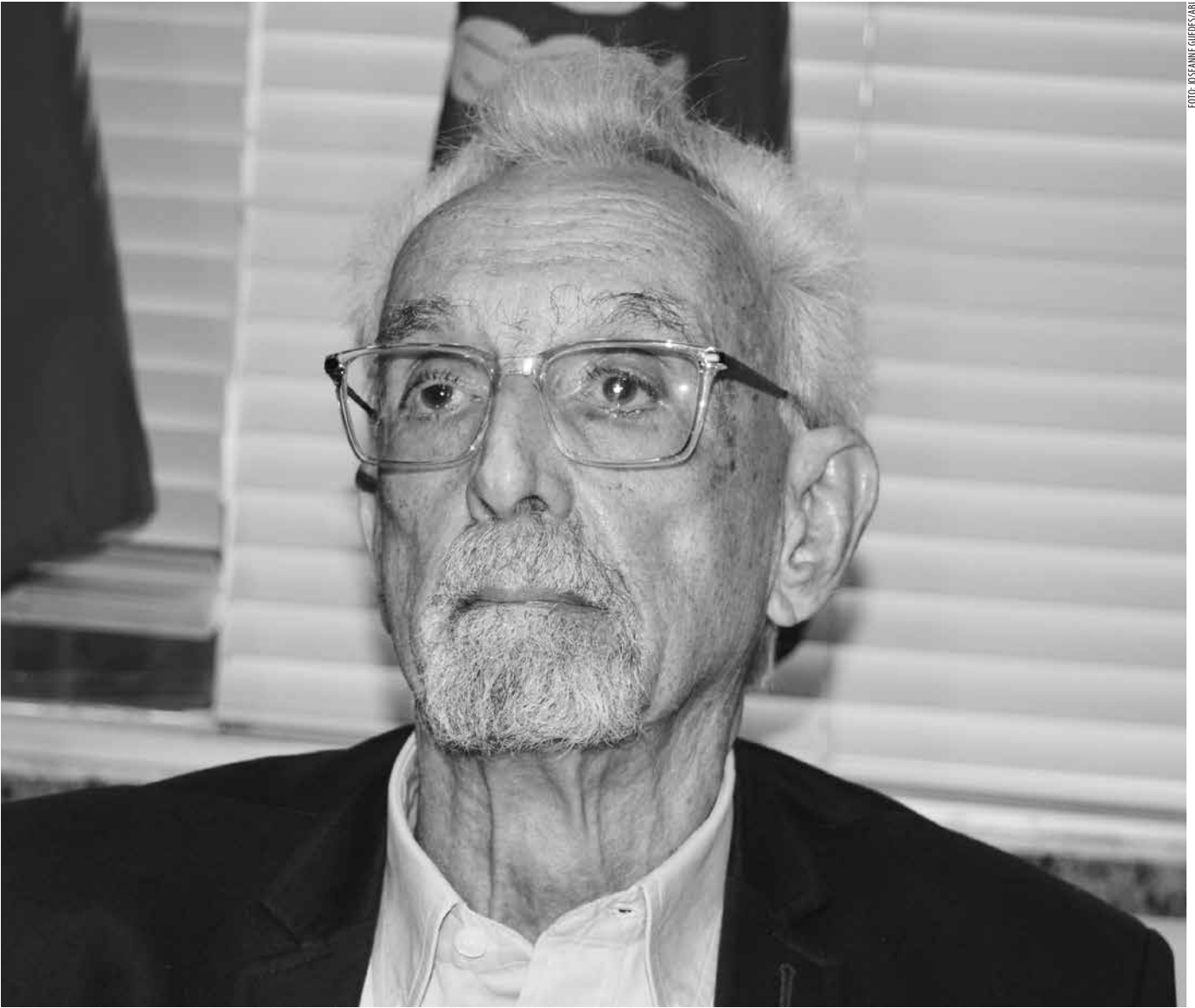
"A Bahia é um estado com vocação logística"	06
"A hidrovia do São Francisco não pode esperar mais"	10
"Perdemos nossa malha ferroviária"	12
"Problemas técnicos existem para serem enfrentados"	15
"Há uma necessidade de aumento dos investimentos públicos em infraestrutura"	18

Debate

"O que está faltando é o Brasil saber o que ele quer como nação, como é que o país se projeta para daqui a 20, 30 anos"	24
"O primeiro estudo para um metrô que nós fizemos para Salvador foi ainda nos governos militares"	26
"A ponte Salvador - Ilha de Itaparica é um investimento extremamente importante"	27

Artigos

Waldeck Ornélas Bahia, crise econômica por isolamento logístico	28
Nelson Cadena Infraestrutura e a herança do calote	30



A Bahia é um estado com vocação logística

Antônio Alberto Valença
Assessor Especial da
Secretaria do Planejamento
da Bahia (SEPLAN)
e Coordenador do Grupo
de Trabalho Intersetorial
(GTI) de Logística
do Governo da Bahia

Agradeço por esse convite que no primeiro momento me deixou apreensivo, pois levar notícias para quem produz notícias é uma coisa muito difícil. É um desafio. Então, não tenho a pretensão de trazer coisas novas para vocês, mas, sim, a intenção de expor temas e assuntos que a gente possa aprofundar, discutir.

Inicialmente, gostaria de dizer o quanto essa questão de logística tem tudo a ver com a infraestrutura. Logística depende diretamente da infraestrutura. Para se desenvolver um trabalho logístico, há a necessidade de se ter transporte, comunicação, energia, enfim, as condições básicas. Vou tentar colocar aqui, justamente, essa integração que existe entre a questão de infraestrutura e a de logística. Para que a logística tenha sucesso, é indispensável que ela conte com uma infraestrutura.

Os economistas costumam dizer que a infraestrutura não é sequer um investimento, mas um pré-investimento, aquele investimento inicial que é a gênese de um processo de criação de uma realidade econômica. Então, vamos vincular isso à nossa situação aqui da Bahia.

Antônio Alberto Valença

“A Bahia ocupa uma posição de centralidade no mapa do Brasil e reparem que somente ela tem divisa com oito estados.”

Eu poderia dizer o seguinte: a Bahia é um estado com vocação logística. A Bahia ocupa uma posição de centralidade no mapa do Brasil e reparem que somente ela tem divisa com oito estados. A Bahia é a única. E por pouco, por muito pouco mesmo, não faz divisa com um nono, que seria o Maranhão. Costumo dizer o seguinte: não faz divisa [com o Maranhão], mas se o cidadão quiser, ele pode ir a pé da Bahia para o Maranhão. É uma boa caminhada, mas dá para ir. Essa posição é uma dádiva, mas ao mesmo tempo uma responsabilidade. A Bahia tem de responder a essa situação, e para isso a gente tenta estudar, conhecer melhor, divulgar, trocar ideias com outras pessoas que também pesquisam e se dedicam a esse tema.

A Bahia possui a maior faixa de litoral entre os estados brasileiros, são 1.100 km. E possui a melhor condição de abrigo para grandes portos, que é a Baía de Todos-os-Santos. Não existe no Brasil outro ponto com essa condição natural que, sem qualquer intervenção humana, possa ser tão adequado para o desenvolvimento da atividade de navegação, para a atividade portuária. Mas não estamos tirando pro-

veito dessas condições adequadamente. Estamos apenas acompanhando a coisa de maneira isolada, atentando a realizar uma atividade aqui, outra ali. Mas sinto a falta dessa visão integrada sobre nossas condições [naturais].

A Baía de Todos-os-Santos está entre as maiores baías do mundo, com suas águas profundas e adequadas para instalações portuárias. Temos 11 terminais portuários espalhados por sua área e alguns até um tanto escondidos. Eu prefiro não os chamar de portos porque grande parte deles são relativamente pequenos, não pouco importantes, são importantes, mas são pequenos no tamanho. Há muita possibilidade de crescimento nesse campo e — essa é uma preocupação minha — não estamos tirando proveito dessa situação.

Integro a equipe do governo (estadual) e o grande projeto do estado dentro da Baía de Todos-os-Santos é a construção da ponte Salvador-Ilha de Itaparica, em um investimento de quase R\$ 11 bilhões, montante do qual a parte pública é de quase R\$ 4 bilhões. Os contratos estão assinados, a coisa está seguindo, é um grande projeto, sem sombra de dúvida. Eu tenho um pouco de receio sobre as consequências dele, os impactos, mas acredito que, como outros desafios, esse será mais um no qual vamos nos sair bem.

Temos o Terminal de Contêineres de Salvador, que é tido como um dos mais eficientes do país, em ter-



FOTO: JOSEANNE GUEDES/ABI



[...] o grande projeto do Estado dentro da Baía de Todos-os-Santos é a construção da ponte Salvador-Ilha de Itaparica."

mos operacionais. Alguns dizem até que ele é o mais eficiente de todos. E uma das razões dessa eficiência é ele estar na Baía de Todos-os-Santos, que tem profundidade suficiente para navegação. Nesse terminal, a profundidade é de 16 metros e, com isso, qualquer grande navio que hoje é regularmente utilizado pode ser atracado nele, haja vista esse navio que agora faz a rota da Ásia, da China ter atracado nele sem qualquer problema e demorou menos do que o tempo inicialmente previsto para operar carga e descarga. Outros portos tiveram de passar por dragagens emergenciais para que o mesmo navio pudesse operar neles. Então é uma situação natural que temos [na Baía de Todos-os-Santos] e não estamos aproveitando bem.

Esse terminal, apesar dessas condições, tratando aqui um pouco de logística, tem uma coisa que à primeira vista seria estranha: é como se o mar o estivesse invadindo. Mas não é isso. É o terminal que invade o mar, trata-se de um aterro. Mas o aterro foi interrompido porque se percebeu que não fazia

sentido seguir investindo para completar, não há necessidade de se utilizar toda essa área, porque o terminal opera, embora de forma muito eficiente, [com uma demanda] muito abaixo da sua capacidade. Então, essa obra vem sendo levada lentamente. Uma das razões dessa ociosidade não é por conta do terminal em si, mas porque ele é isolado, sem acesso ferroviário nem rodoviário eficiente, ou seja, a logística. São carências que têm de ser atendidas. Lembro-me, quando criança, que o trem ia até o Porto de Salvador, mais ou menos onde fica agora o Mercado Modelo. Foram diminuindo, diminuindo, hoje o trem mal chega a Candeias.

Dos 11 terminais [náuticos] existentes na Baía de Todos-os-Santos, um exemplo muito interessante é o privado, o de Cotegipe, que é uma associação de

[...] o Terminal de Cotegipe é um dos 11 [terminais náuticos] existentes na Baía de Todosos-Santos, sendo este um bom exemplo de um terminal privado, uma espécie de modelo para que outros do mesmo porte, talvez até de maior porte, possam surgir."

grupos de investidores da Bahia com o Dias Branco [grupo do Moinhos Dias Branco], do Ceará. É um terminal todo automatizado, praticamente não se vê gente, nem pombos. E por que eu falo dos pombos? Porque o terminal opera com soja, caroço de algodão, milho, ou seja, grãos que atraem pombos. Mas nesse terminal de Cotegipe você não vê pombos. Isso porque a operação está tão automatizada que não ficam grãos pela área e os pombos não são atraídos. E o Terminal Cotegipe é um dos 11 [terminais náuticos] existentes na Baía de Todos-os-Santos, sendo esse um bom exemplo de um terminal privado, uma espécie de modelo para que outros do mesmo porte, talvez até de maior porte, possam surgir.

E aqui me recorro de uma amizade que fiz com o professor Vasco Neto*, quando ele já estava com a idade muito avançada. O professor Vasco Neto teve a fantástica ideia de fazer uma ferrovia ligando o Atlântico ao Pacífico, projeto que hoje está sendo objeto de divulgação pela imprensa através desse projeto chinês. Pelo menos a questão voltou ser discutida: uma grande ferrovia ligando o Atlântico ao Pacífico. Interessa diretamente à China porque a distância da Costa do Pacífico para a China é muito menor, independentemente, seja a partir do contorno da América do Sul, seja do Canal do Panamá. O professor Vasco Neto me disse: "Valença, eu propus um porto em Campinho". Campinho, e aqui [presentes à Conferência] há vários ex-Odebrecht, é justamente em frente à ilha do Dr. Roberto [Odebrecht], a Ilha de Kieppe. Na época em que Vasco Neto começou a estudar esse projeto, a ideia de Campinho era muito interessante, mas os navios cresceram tanto que Campinho passou a ser inviável. Ele próprio me disse, já idoso: "Se eu tivesse tempo para retomar esse

estudo, levaria para a Ponta do Dourado, na Baía de Todos-os-Santos". Ponta do Dourado fica no município de Salinas, que tem um canal natural com profundidade de 25 metros, 27 metros. Ora, isso é uma coisa que muita gente nem sequer sabe e eu não vejo ninguém falando desse assunto. E há uma situação de porto [náutico] que precisa ser estuda-



Vasco de Azevedo Neto (1916 - 2010) foi engenheiro civil, político e professor. Na década de 1950, defendeu a construção de uma ferrovia ligando o Porto de Campinho, na Baía de Camamu, na Bahia, ao Porto de Pisco, no Peru, a qual chamou de Ferrovia Transulamericana. Seria um corredor bioceânico que ligaria o Atlântico ao Pacífico, abrindo caminho para que o leste da América do Sul fosse ligado à Ásia, um novo Caminho para as Índias. Seus estudos estabeleciam traçado que aproveitava as curvas de nível e leitos de rios, resultando em um caminho com baixa declividade e grandes raios de curvatura. Esse estudo, considerado admirável por muitos especialistas, demonstrava enorme respeito à natureza, dando eficientes respostas aos problemas que se apresentavam no percurso, inclusive os advindos da necessária travessia pela Cordilheira dos Andes.



FOTO: JOSEANNE GUEDES/ABI

A hidrovia do São Francisco não pode esperar mais



FOTO: THIANE MARIA GÓVIA

Sobre a hidrovia do São Francisco, dói-me o coração falar aqui. Deve também doer no coração do meu querido amigo Waldeck Ornélas [presente à Conferência, foi secretário do Planejamento, Ciência e Tecnologia da Bahia nas décadas de 1980 e 1990], que sempre fez um esforço muito grande pela recuperação dessa hidrovia de 1.371 km de via navegável. E não podemos nos dar ao luxo de ter um recurso desses e não o aproveitar. O último trecho aproveitado é nos 573 km entre Ibotirama e Petrolina.

Podem dizer: "Ah, mas o São Francisco é um rio navegável". Sim, mas um rio navegável não é uma hidrovia. Rio navegável é um rio que pode ser navegado, enquanto hidrovia é um rio que pode ser navegado 24 horas por dia durante os 365 dias do ano. Você tem de levar em consideração os períodos de estiagem, os períodos nos quais o rio não se comporta uniformemente durante o decorrer do ano. Um rio tem curvas apertadas, tem rochas, e isso tudo tem de ser resolvido para transformar o rio navegável em hidrovia. Hidrovia não é apenas rio, é uma via de transporte, é logística, é infraestrutura.

Há uma justificativa que acho imbatível para a importância da hidrovia do São Francisco. Ela começa em Petrolina, Juazeiro, que é o seu centro geográfico e o centro geométrico do Nordeste. De Petrolina e Juazeiro você alcança, por rodovia ou outro meio

[Rio navegável é um rio que pode ser navegado, enquanto hidrovia é um rio que pode ser navegado 24 horas por dia durante os 365 dias do ano.]

[Um comboio fluvial, dentro das condições existentes no Rio São Francisco, tem capacidade para transportar 10 mil toneladas. [...] equivale a 333 caminhões de 30 toneladas, ou 250 carretas de 40 toneladas.]

de transporte, [percorridos] 250 km ou 500 km no máximo, todas as capitais [do Nordeste]. É uma coisa que estamos perdendo em termos de logística e de infraestrutura.

A hidrovia do São Francisco não pode esperar mais, é uma responsabilidade do Governo Federal e acho que cabe a nós, do meio político, da imprensa, os administradores públicos, não baixar a guarda, precisamos pressionar o Governo Federal no sentido de que seja retomado [o projeto]. Inclusive com alternativas, pois se pode fazer concessão da hidrovia do São Francisco. O setor privado não teria interesse? Teria. Sendo uma concessão patrocinada, ou seja, na qual o poder público comparece com subsídio, com parte da receita, que é o recomendável para uma obra desse tipo. Jamais seria possível, viável, que fosse uma concessão sem esse aporte do Estado.

Um comboio fluvial, dentro das condições existentes no Rio São Francisco, tem capacidade para transportar 10 mil toneladas. Pode ter maiores ou menores do que isso, mas um comboio fluvial no Rio São Francisco tem capacidade para 10 mil toneladas. Um comboio de 10 mil toneladas equivale a 333 caminhões de 30 toneladas, ou 250 carretas de 40 toneladas. (A.A.V.)



BIANCA ROCHA

PARTIU ESTÁGIO: PORTA DE ENTRADA PRA VIDA PROFISSIONAL.

Em 2025, o Partiu Estágio já ajudou milhares de jovens universitários a entrarem no mercado de trabalho. Oportunidade presente, mais futuro pra juventude. Esse é o trabalho do Governo do Estado. Essa é a boa na Bahia.

SAIBA MAIS EM [BA.GOV.BR/SOUJUVS](https://ba.gov.br/soujuvs)





FOTO: ELI CORREIA/GOVIA

Perdemos nossa malha ferroviária

Sobre a questão da concessão de ferrovias na Bahia, hoje, praticamente não há mais ferrovias. Tínhamos três grandes eixos ferroviários: eixos Norte, Centro e Sul. Desses, só restam um pedaço do Eixo Sul e um pedacinho do Eixo Norte. E hoje vemos nos jornais que estaria resolvida a renovação antecipada da concessão para a VLI [Logística]. Essa concessão venceria no dia 30 de agosto [de 2026] e já teria sido dado um sinal verde para a renovação antecipada.

Essa é uma das questões mais importantes de logística que nós temos na Bahia, pois perdemos nossa malha ferroviária. Chegamos a ter, na Bahia, cinco companhias de trens e hoje temos uma fração pequena de uma companhia. Chegamos a ter: Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista, que nunca chegou a Conquista, mas se chamava assim; Estrada de Ferro Nazaré, que era do Estado da Bahia; Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, que ia para Juazeiro; a Bahia-Minas, lá em Caravelas, que agora estão falando em retomar. [E a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco]. Ou seja, de cinco passamos a ter uma fração, uma pequena fração de uma ferrovia. Por falar em ferrovia, o panorama ferroviário no Brasil se transformou profundamente nesses últimos 30 anos. Hoje, o sistema ferroviário brasileiro está fundamentado nisso que alguns observadores chamam de “a cruz ferroviária”. Essa é a base, a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro, da logística ferroviária daqui para frente. Ela não pode ser ignorada. Sobre isso, estamos relativamente bem porque cuidamos da união da FIOI com a FICO, então a ligação Oeste-Leste. Muitos problemas existem para que isso se consolide, mas, embora naquele ritmo muito lento, está caminhando de alguma maneira. A Norte-Sul já está praticamente definida,

faltando apenas o Extremo Norte e o Extremo Sul da ferrovia, que não foram feitos, ou seja, até o Porto de Bacarema, no Pará, e o Porto de Rio Grande, mas ela já chega ao Porto de Santos através da malha ferroviária de São Paulo.

O que tudo isso traz como consequências? Há desafios e ameaças. A ameaça é o isolamento da Bahia. A [Ferrovia] Norte-Sul, em suas influências direta e indireta, não tem relativamente grande impacto na Bahia. Então, se a Bahia não se integra a essa nova visão do sistema ferroviário nacional, ficamos por fora dessa solução logística e de infraestrutura.

O transporte ferroviário no Brasil, por uma série de razões que não cabe colocarmos aqui, especializou-se em cargas, praticamente só temos trens de carga. Só existem dois trens regulares de passageiros no país: um entre Vitória e Belo Horizonte e, no Norte do país, a Estrada de Ferro Carajás, que também transporta passageiros. Todas as duas da Vale [do Rio Doce]. Então, somos um país de estradas de ferro de carga. O trem hoje é um trem de contêineres, com cerca de 100 vagões, com quatro ou cinco locomotivas e que leva duas camadas de contêineres, em alguns casos três. Há limitações nessa escolha, por questões de segurança, inclusive pontes, túneis e viadutos [no trajeto].

Existe uma falácia: “Ah, a Bahia não tem mais trem porque não tem carga”. Sobre isso, o estado contratou uma consultoria com a Fundação Dom Cabral, que é uma entidade extremamente competente e com grande credibilidade, alguma coisa semelhante à Fundação Getúlio Vargas, sediada em Belo Horizonte, Minas Gerais. A Fundação Dom Cabral se dedica a questões logísticas, questões de rodovias e ferrovias. Eles fizeram um estudo que desmistificou essa coisa de que a Bahia não teria carga para ferrovias.

Tínhamos três grandes eixos ferroviários: eixos Norte, Centro e Sul. Desses, só restam um pedaço do Eixo Sul e um pedacinho do Eixo Norte”

Tem demais. Tem carga na direção do Centro-Oeste para o exterior, do exterior para o Centro-Oeste, do Sudeste-Sul para o Nordeste e do Nordeste para o Sudeste-Sul. São milhares de toneladas e nós não estamos tirando nenhum proveito disso. Aquela coisa de que falei no início: o estado da Bahia tem uma posição logística importante, faz divisa com oito estados, está entre o Nordeste e o Sudeste etc., etc.

A Fundação Dom Cabral [em seu estudo] dividiu a malha ferroviária da Bahia em Malha A e Malha B. A primeira eles classificaram como uma primeira prioridade e representa a ligação da Bahia com o Sudeste e o Centro-Oeste. Já a Malha B faz a ligação da Bahia com o resto do Nordeste e seria [pelo estudo da Fundação Dom Cabral] uma segunda prioridade. O estudo mostra como estaria o tráfego de cargas em 2035, caso tudo corresse dentro daquilo que se esperava à época do levantamento, que foi feito há três anos. As coisas no Brasil começam com um ritmo, perdem força durante o caminho e acabam demorando muito mais. Mas, ainda assim, essas projeções mostram que a quantidade de cargas que transitará, ou transitaria, de trem pela Bahia [em 2035] é muito parecida com a que transita no Sudeste e no Centro-Oeste. Ou seja, há mercado, o que é preciso é estudar. Sem estudar, sem se aprofundar a gente não consegue dar um passo à frente. Não é achologia, é estudo.

Outro assunto interessante que ganhou espaço na imprensa ultimamente é o trem entre Salvador e Fei-



FOTO: WILGIA RUBINI/GOV.BA



FOTO: ELIO CORRÊA GOMES

O transporte ferroviário no Brasil [...] especializou-se em cargas, praticamente só temos trens de carga.”

ra de Santana. Esse estudo vem sendo desenvolvido por um grupo de técnicos, inclusive, inicialmente, todos funcionários do governo do estado, para criar, estabelecer uma ligação ferroviária entre Salvador e Feira de Santana, capaz de não só transportar pessoas, mas também cargas. Todos sabemos sobre a dificuldade que é a BR-324, uma rodovia que já tem sua capacidade esgotada e é preciso urgentemente aumentá-la. E a coisa mais intuitiva que pode existir para isso é a ligação por trem entre as duas maiores cidades em população da Bahia.

Então, essas pessoas estão se estruturando economicamente e requereram à ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres, uma autorização. Ferrovia é como rádio, como televisão, é uma concessão, pois pertence ao Estado brasileiro. O regime de concessão é feito por um período de 30 anos que pode ser renovado ou mesmo interrompido antes do vencimento. Essas pessoas criaram uma outra figura para aqueles empreendimentos a fim de que o setor privado tome a liderança 100%, ou seja, independentemente de recursos públicos, sendo o projeto feito exclusivamente à base de recursos empresariais.

Esse grupo daqui da Bahia teve a ousadia de solicitar à ANTT autorização para construir essa ferrovia, e a autorização está tramitando agora. Seria uma estrada de ferro de 97 km, um pouco menos do que os 108 km da rodovia, com a possibilidade de os trens fazerem essa viagem em um tempo muito reduzido, trafegando em velocidades que podem chegar aos 140 km/hora, o que não é nenhuma novidade. É o chamado TIC, Trem Intercidades, que é uma adaptação da terminologia usada na Europa: Intercity. Na Europa, esses trens atingem a velocidade de 160 km/hora, não no trecho todo, mas naqueles onde seria permitido. De Salvador a Feira de Santana seria parecido. Ele aqui não sairia mais da Calçada, mas de Água Claras, e em alguns trechos poderia ir a 20 km/hora, 30 km/hora, mas atingiria também os 120 km/hora em trechos nos quais isso fosse permitido. É um investimento de quase R\$ 10 bilhões e um grupo privado está à frente. Vai dar certo? Não sei, mas eles estão lutando por isso. (A.A.V.)

Esse estudo vem sendo desenvolvido por um grupo de técnicos [...] para criar, estabelecer uma ligação ferroviária entre Salvador e Feira de Santana, capaz de não só transportar pessoas, mas também cargas.”



FOTO: FERNANDO VIVAS/GOV.BA

Problemas técnicos existem para serem enfrentados



Rômulo Barreto de Almeida (Salvador, 18 de agosto de 1914 — Belo Horizonte, 23 de novembro de 1988). Político, economista, escritor e professor brasileiro, cuja trajetória está diretamente ligada à elaboração de instituições como Petrobras, Eletrobrás, Banco do Nordeste do Brasil, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Projetou o Centro Industrial de Aratu, o Porto de Aratu, o Polo Petroquímico de Camaçari e a Companhia de Eletricidade da Bahia, dentre outras realizações.

Sobre a questão do metrô, e considerando-se que o metrô está sendo agora ampliado até o Campo Grande e, espera-se, do Campo Grande até a Barra, preocupa-me uma coisa. Entre a Lapa e o Campo Grande seriam cerca de 3 km de via subterrânea. Ora, sobre as estações de metrô, é conveniente que elas fiquem de 300 a 500 metros uma da outra. Às vezes, mesmo nas estações subterrâneas, é comum você olhar dentro do túnel e ver a próxima estação. E [no projeto] eles eliminaram São Raimundo [trajeto Lapa-Campo Grande], que para mim seria muito importante para a revitalização daquela região toda da cidade, o centro da cidade antiga. Dizem que há problemas técnicos, mas acho que os problemas técnicos existem para serem enfrentados e discordo inteiramente de terem tirado [uma estação em] São Raimundo. Tenho procurado conversar com colegas que estão nessa área para que pelo menos no projeto eles não inviabilizem essa futura estação. Pelo menos no projeto.

A questão do VLT, aproveitou-se uma oportunidade muito importante que foram os trens comprados pelo Estado do Mato Grosso para a Copa do Mundo [2014] e que não chegaram a andar sequer um metro. Ficaram lá estocados, sem qualquer perspectiva. O estado da Bahia adquiriu esses veículos e está instalando aqui uma malha interessante de cerca de 40 km que, somados aos 40 km do metrô, vai nos dar uma malha de transporte sobre trilhos na região de Salvador de 80 km, o que não é desprezível.

Ainda sobre o VLT, eu diria que ele não é o melhor veículo para fazer algumas viagens. Para parte da malha, ele está inteiramente adequado, mas, para outra parte, nem tanto. Porque ele não é um metrô. Ele não é um trem. Ele é um transporte urbano, um transporte para andar no meio da rua. Trata-se de um trem que faz uma curva de 90 graus, ele entra numa esquina. Por isso que ele tem a opção de pedacinhos. Ou

seja, enquanto um trem do metrô, de maior extensão, tem quatro vagões, o VLT, com menor extensão, tem seis ou sete. Justamente para ter essa flexibilidade de entrar em locais apertados, pois é um veículo urbano por excelência. Foi um grande negócio, eu não tenho dúvida, tomara que tudo dê certo.

Sobre o novo Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento, trata-se de um projeto que vinha andando com certa velocidade e ficou meio parado. Surge da incapacidade de ampliação do Aeroporto de Porto Seguro, que não tem mais para onde aumentar a pista. Por conta disso, vem a possibilidade de [se construir] um novo aeroporto em Santa Cruz de Cabrália, um pouco mais distante da costa, em torno de 20 km, 30 km. O projeto está na Secretaria de Infraestrutura. Trata-se de um aeroporto de grande capacidade, tem um bom projeto, um bom estudo, e precisa ser tocado. Um aeroporto para passageiros, mas que poderia também ser usado para cargas.

Gostaria de dizer o seguinte: estou no governo do estado, trabalho na Secretaria do Planejamento. Conheci Rômulo Almeida, tive a oportunidade de interagir com ele, que usava uma expressão que nunca esqueço. Dizia que muita coisa feita nos governos é resultado da conspiração dos técnicos. Então, estamos conspirando ainda. E criamos um grupo de trabalho para cuidar dessa questão de logística na Bahia, grupo formado pela Casa Civil, pela SEPLAN [Secretaria do Planejamento], SEINFRA [Secretaria de Infraestrutura], SDE [Secretaria de Desenvolvimento Econômico], SEDUR [Secretaria de Desenvolvimento Urbano], SEI [Sistema Eletrônico de Informações], Bahia Invest e Companhia de Transporte da Bahia [CTB]. Esse grupo vai fazer milagre? Não. Mas esse grupo tem a capacidade de ir — digamos assim — soprando nos ouvidos dos tomadores de decisão coisas interessantes que podem ser realizadas. (A.A.V.)



ISAÍAS SOUZA



NEOJIBA: O PALCO QUE TRANSFORMOU 36 MIL VIDAS.

Com mais acesso à cultura, o Neojiba já transformou a vida de milhares de jovens baianos. E o Movimento SouJuvs ainda tem outros programas que fazem a diferença pra nossa gente, como o Bolsa Presença, Faz Atleta, Partiu Estágio e muito mais.

**Oportunidade presente, mais futuro pra juventude.
Esse é o trabalho do Governo do Estado.**

ESSA É A BOA NA BAHIA

SAIBA MAIS EM BA.GOV.BR/SOUJUVS





FOTO: JOSEANNE GUEDES/ABI

Há uma necessidade de aumento dos investimentos públicos em infraestrutura."

Humberto Rangel
Diretor-Executivo do
Sindicato Nacional da
Indústria da Construção
Pesada-Infraestrutura
(SINICON)

Inicialmente, eu queria fazer uma breve consideração sobre o que é o SINICON [Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura]. É um sindicato patronal que representa o setor, portanto tudo a ver com o que colocou o professor [Antônio Alberto] Valença, que já deu uma perspectiva de mercado, mostrou que desse ponto de vista o setor está bem, o grande desafio, como sempre, é a viabilização de recursos. O sindicato hoje tem mais de 80 afiliados no Brasil inteiro, atuação em 18 estados e cinco escritórios regionais, inclusive um muito importante na Bahia, onde temos 22 empresas associadas.

O setor de infraestrutura é o começo da história. Ele é comum a todos [os outros setores]. Se falamos de mineração, precisamos de infraestrutura; de agricultura, precisamos de infraestrutura; de energia, precisamos de infraestrutura; e assim por diante. Por isso é fundamental o resgate dessa mentalidade de planejamento e determinante que se cobre isso, porque acho que está faltando e é um tema para a imprensa. A discussão econômica no Brasil, hoje, está profundamente ligada à

Humberto Rangel

“Não podemos pensar que o setor privado é a mágica que vai resolver toda a questão.”

questão do equilíbrio fiscal, que ninguém questiona. O governo Fernando Henrique, há quase 30 anos, aprovou uma lei de responsabilidade fiscal e todos nós convergimos [para essa questão], não é possível as coisas serem feitas fora de um horizonte de equilíbrio. Mas ninguém é capaz de dizer o seguinte: "Quanto devemos investir em infraestrutura? O que devemos perseguir? Quais são os números?". Pois não é possível a gente ter uma agenda econômica monotêmica. É a isso que estamos assistindo.

Não podemos pensar que o setor privado é a mágica que vai resolver toda a questão. Sabemos que o setor privado tem tido uma participação crescente, inclusive com as debêntures de infraestrutura*, que são um instrumento recente que em pouco tempo ganhou uma participação extraordinária. Hoje, é tão importante quanto os empréstimos do BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social], que, aliás, passaram a ter uma posição muito mais ativa recentemente. Mas precisamos de mais. Precisamos dessa consciência, para que esse tema seja tão cobrado quanto é a inflação, quanto é o equilíbrio fiscal. Entre os pontos de concentração mais importantes do

SINDICON, em termos de atuação, temos feito um trabalho de comunicação, interagindo e discutindo, fazendo com que esses temas circulem na imprensa e de modo geral, porque é através dessa cobrança que a gente vai conseguir avançar.

Quero trazer alguns números para a nossa reflexão no que diz respeito a um ponto fundamental que é a mão de obra, tanto a de engenheiros quanto a mais operacional. Hoje, temos no Brasil 500 mil engenheiros registrados, em números redondos, isso entre engenheiros civis, que são a grande maioria, engenheiros mecânicos e engenheiros elétricos. Formamos por ano até 50 mil engenheiros no Brasil, enquanto a China, por exemplo, forma cerca de 600 mil engenheiros por ano, e com alta qualificação.

É bom lembrar o seguinte: quando os chineses começaram essa arrancada para o desenvolvimento, vieram para o Brasil em busca de tecnologia. Quando estavam projetando a Hidrelétrica das Três Gargantas [que começou a produzir em 2003 e é a maior do mundo, localizada na província de Hubei], vieram para o Brasil, na década de 1980, para entender nossa forma de fazer hidrelétricas, e assanharam aqui o mercado. O setor de engenharia [brasileiro] recompôs o consórcio que fez a Hidrelétrica de Itaipu [construída entre 1975 e 1982, no Rio Paraná, entre o Brasil e o Paraguai], fomos para a China, levamos engenheiros para lá, ficamos um perí-

FOTO: ALBERTO COUTINHO/GOV.BA



FOTO: FERNANDO VIVAS/GOV.BA





FOTO: ALEXANDRE MARCHETTI/IMVULGAÇÃO

Formamos por ano até 50 mil engenheiros no Brasil, enquanto a China, por exemplo, forma cerca de 600 mil [...], e com alta qualificação.”

odo razoavelmente longo dialogando com eles, que depois agradeceram a nossa participação e tocaram o projeto deles autonomamente. Hoje a China é uma referência obrigatória e incontornável, mas o Brasil, há 40 anos, estava em um nível superior ao da China em muitos setores. Nós, que estamos aqui já avançando em idade, vivemos esses 40 anos, ninguém nos contou isso, a gente viu acontecer. Sabemos que perdemos muito tempo e corremos o risco de perder de novo. Esse setor de infraestrutura é a chave para o crescimento do Brasil, é fundamental que a gente se concentre nele.

Há uma necessidade de aumento dos investimentos públicos em infraestrutura. O investimento ainda é muito pobre nessa área, apesar do crescimento notável dos últimos dois anos e meio. E não só pobre, pois, quando sob cobrança, aumenta um pouco, [esse aumento] já é motivo de crítica. Temos aprimorado o

ambiente de negócios, com reflexo na participação crescente do setor privado em projetos de infraestrutura, hoje da ordem de 70% do volume de recursos, segundo a ABDIB [Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base]. Lembrando que há um limite para essa participação, que é a busca de resultado, pois o empresário privado não entra em um empreendimento que não lhe dê resultado. Um exemplo é a hidrovia do Rio São Francisco, a qual vai precisar de um modelo de Parceria Público-Privada [PPP]. Hoje temos uma série de modelos que combinam a capacidade de investimento do Estado com a iniciativa privada, podendo viabilizar empreendimentos importantes.

Também precisamos retomar a política de crédito à exportação de bens e serviços, irresponsavelmente interrompida em 2015. Isso é fundamental e tem um significado, pois não é o simples desejo de estar presente em obras no exterior. É mais do que isso. Porque dado o impacto que as grandes empresas de engenharia sofreram [referindo-se à Operação Lava-Jato], elas perderam capacidade de investimento. E

Há um relatório do TCU que identifica que 52% das obras com recursos federais estão paralisadas. Um número altíssimo.”

nós baianos sabemos disso, empresas daqui sofreram bastante. Então, entendo que uma política de crédito à exportação seria um dos instrumentos que o Estado poderia ter — e deveria ter — para fortalecer as empresas de engenharia do Brasil. À medida que você atua no exterior, você aprende, compete com outras empresas, tanto locais como de países diversos do mundo, é exigido a inovar e melhorar seus processos e resultados. Durante a minha vida profissional, tive a oportunidade de trabalhar em países diferentes, em momentos diferentes, como empresa brasileira no exterior. E acho que é um tema que, até do ponto de vista da opinião pública, da imprensa de modo geral, é muito restritivo. Há uma associação negativa: "Ah, estamos fazendo obra no exterior quando poderíamos estar fazendo aqui". É uma série de conceitos que são explorados de uma maneira indevida e que não correspondem à verdade, não correspondem à realidade.

Hoje, vivemos um fluxo inverso. Tivemos várias fases na engenharia brasileira, anos pré-JK [governo Juscelino Kubitschek, 1956-1961, por exemplo], nas quais aprendemos com as engenharias dos Estados Unidos, da França, da Alemanha. Depois, assumimos esse conhecimento e o exportamos. Hoje, novamente, temos a presença forte das empresas estrangeiras no Brasil. Melhor, “empresas internacionais”, porque acho, nesse caso, uma qualificação melhor do que “estrangeiras”, uma vez que elas operam aqui, são nacionais como nós; quando operamos em qualquer outro país, somos também nacionais. É uma presença positiva, mas precisamos é continuar desenvolvendo capacidade técnica para não nos subordinarmos plenamente a essas grandes empresas internacionais. Pois empresas internacionais entram no mercado e saem dele por razões muito mais

Hoje a China é uma referência obrigatória e incontornável, mas o Brasil, há 40 anos, estava em um nível superior ao da China em muitos setores.”

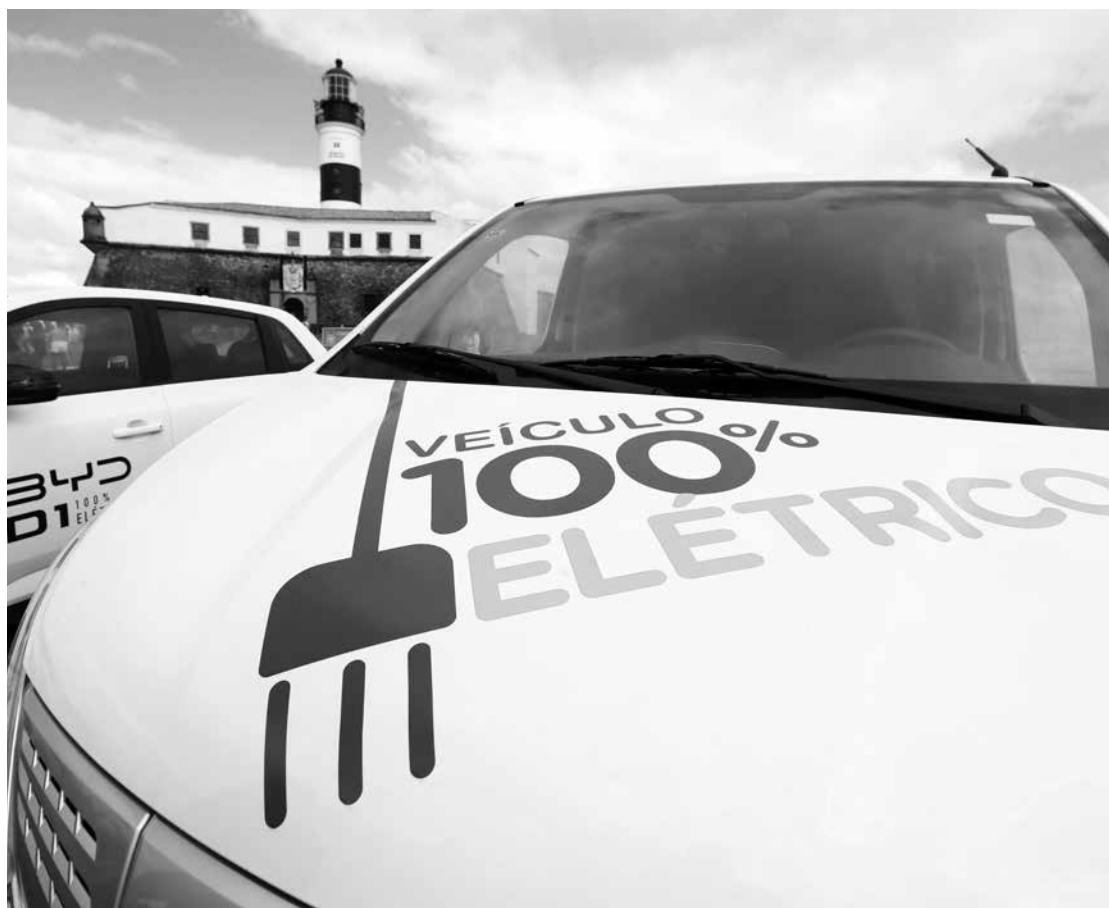


FOTO: FELIJO ALMEIDA/GOV.BA



FOTO: FELIJO ALMEIDA/GOV.BA

econômicas do que estratégicas. Nós mesmos sabemos disso, enquanto empresas brasileiras que trabalharam no exterior. Então, a base estratégica das empresas de engenharia do Brasil é o Brasil, e precisamos fortalecer essas empresas. Isso não quer dizer que as outras empresas, as internacionais, não tenham essa visão estratégica, mas fundamentalmente a regra, para elas, é econômica. Temos a questão da eficiência da aplicação do

recurso público. Há um relatório do TCU [Tribunal de Contas da União] que identifica que 52% das obras com recursos federais estão paralisadas. Um número altíssimo. As razões para isso são diversas, mas há uma explicação comum a todas que é a má aplicação do recurso público. Demandamos mais investimento público em infraestrutura, precisamos de mais recursos, e o pouco que é aplicado nem sempre é aplicado de forma adequada.



FOTO: FELIJO ALMEIDA/GOV.BA



JENIFER SIMÕES

BOLSA PRESENÇA: INCENTIVO PRA 300 MIL ESTUDANTES.

O Bolsa Presença está contribuindo para a diminuição do abandono escolar na Bahia. Oportunidade presente, mais futuro pra juventude. Esse é o trabalho do Governo do Estado. Essa é a boa na Bahia.

SAIBA MAIS EM BA.GOV.BR/SOUJUVS





FOTO: THIANE MARIA COVA

O que está faltando é o Brasil saber o que ele quer como nação, como é que o país se projeta para daqui a 20, 30 anos."

[Humberto Rangel]

Larece claro que estamos vivendo o estabelecimento de um novo sistema-mundo, processo até acelerado pela atuação de Donald Trump, com seus tarifas, ações políticas, econômicas unilaterais e outras atitudes de enfrentamento geopolítico. Colocado isso, como o Estado brasileiro deveria agir para que o país finalmente deixe de ser essencialmente de produção primária e passe a aproveitar seu potencial mineral e energético na viabilização de bens de tecnologia de ponta? Somos um país que não

tem sequer uma fábrica estabelecida e consolidada de automóveis nacionais, somos um país que não tem atenção à produção, por exemplo, de satélites — a Amazônia depende da Starlink para estar conectada —, somos um país, como Humberto Rangel mesmo ressaltou, que dá pouca atenção à formação de engenheiros, dentre outras profissões essenciais no mundo tecnológico e digital. Diante disso, quais deveriam ser as prioridades do Estado brasileiro no direcionamento de esforços e incentivos?

HUMBERTO RANGEL – Essa questão é um desafio: como se integrar melhor com outros países, com outros mercados, no sentido de dar um salto de qualidade na nossa economia? Sobre isso, acho que o que está faltando é o Brasil saber o que ele quer como nação, como é que o país se projeta para daqui a 20, 30 anos. Estamos em um momento de ajustes e profundas modificações, e, para repetir aqui um pensamento que já é um chavão, nesses períodos você tem uma série de desafios e uma série de oportunidades. Há poucos dias, vi um podcast de um economista em quem tenho prestado muita atenção, o Elias Jabbour, que é um especialista sobre a China, tem livros de análises desse país. O Jabbour também já assessorou a Dilma [Rousseff] no Novo Banco de Desenvolvimento (NDB). Ele diz que o Brasil precisa ter uma preparação para além da simples atração [de recursos]. Não adianta trazer, por exemplo, uma fábrica de automóveis chinesa se você não tem uma perspectiva de médio e longo prazos. Saber quais são as possibilidades e as condicionantes. O chinês não vem para o Brasil para fazer caridade, ele vem para ganhar dinheiro. Então, se a presença dele é interessante para nós — e eu não tenho dúvidas de que é —, essa presença tem de ser enquadrada, em primeiro lugar, em uma visão estratégica da economia brasileira para o futuro, que é o que eu acho que está fazendo falta. E olha, não é só a presença chinesa que é interessante, mas também a americana, a europeia. Porém, essas presenças têm de se dar a partir de uma visão estratégica [por parte do Brasil]. Não tenho uma resposta automática, mas esses cataclismas produzidos pelo [Donald] Trump criam uma série de oportunidades. O México tem uma situação de maior vulnerabilidade, na relação com a economia americana, do que o Brasil. O Brasil, felizmente, tem um volume de importação relativamente pequeno, embora extremamente importante pela natureza dos produtos, predominantemente tecnológicos. O Canadá e toda a Europa, eles também estão enfrentando situações difíceis, mas que criam, potencialmente, oportunidades que podem ser desenvolvidas dentro de um processo de troca, de condicionantes. Aliás, sobre isso e voltando ao caso da China, hoje a gente vê esse conflito China e Estados Unidos, que é o conflito principal desse cenário internacional, mas se voltarmos no tempo, vamos nos lembrar de [Richard] Nixon chegando a Pequim junto com o velho [Henry] Kissinger [1972] para disputar a presença no mercado chinês. O que os chineses fizeram? Ofereceram oportunidades de mercado, ofereceram oportunidades de lucros, mas estabeleceram um planejamento estratégico. A Caterpillar e a Volkswagen [fábricas de tratores, máquinas pesadas, motores e automóveis] foram para a China. Hoje, os dois

países, Estados Unidos e China, possuem empresas nesses setores e competem entre si.

Então, a primeira coisa a ser feita é o dever de casa do Estado. Nós, da área privada, podemos contribuir, temos como contribuir, mas precisamos da liderança do Estado. Essa é a minha visão particular. Essa coisa de que o Estado não tem papel nenhum eu acho, realmente, um equívoco. Estamos em um momento de oportunidades, temos de definir. Foi citada aqui a situação da Starlink na Amazônia. É um problema. O Jabbour falou sobre isso, disse que ficamos falando de soberania, mas como assim? As comunicações na Amazônia estão subordinadas à Starlink! Então, o Brasil tem de ter um programa de satélites, tem de haver isso e a gente não percebe ações nesse sentido.

A sua pergunta é profundamente pertinente e oportuna. E acho que é uma coisa que aqui, nesta casa da imprensa, a gente tem de ter isso em mente e cobrar. Foi citada por esse mesmo economista [Elias Jabbour] a experiência de um país que levou cinco anos negociando com a China e de forma simultânea com a Índia, se eu não estou equivocado. Os caras criaram um grupo técnico para discutir oportunidades e estabelecer condicionantes. Não é simplesmente dizer: “Olha, vem para cá.” A nossa própria Constituição estabelece o mercado interno (brasileiro) como um ativo, como um patrimônio nacional. Está na Constituição, não sou eu quem está criando. Então, acho que temos de ter consciência sobre isso: falta planejamento e temos de estar sempre cobrando. Precisamos melhorar nisso, precisamos ter rumo, visão de médio e longo prazos. Tudo para que a gente possa saber para onde estamos indo.

ANTÔNIO ALBERTO VALENÇA - Eu vou começar por onde o Rangel terminou. Concorro com todas as observações que ele colocou, mas apenas vou colocar um pouco mais de lenha na fogueira, dizendo que acho que nada disso vai ser alcançado, ou muito pouco vai ser alcançado, se continuarmos tendo eleições a cada dois anos. Ou seja, para-se tudo no país para a eleição. Quando você sai de uma apuração, já está na campanha da próxima. Isso está inviabilizando a visão de longo prazo, contaminando os centros de tomada de decisão com o imediatismo. Outra coisa com a qual eu também fico preocupado, mas [sobre isso] não tenho a mesma segurança: é a questão de reeleição para cargos executivos. Não sei se não está na hora ainda [de acabar com reeleições em cargos executivos]. Porque todas as prioridades desaparecem em função da principal, que é reeleger prefeito, governador, presidente. Não sei, apenas acho que é um assunto que deve ser alvo de reflexão e debate.



O primeiro estudo para um metrô que nós fizemos para Salvador foi ainda nos governos militares.”

[Antônio Alberto Valença]

Sobre a ampliação do metrô de Salvador, existe, como colocado aqui, o projeto do governo do estado de realizar o trecho Estação da Lapa - Campo Grande. Não seria mais racional que da Lapa o metrô fosse para o Comércio, passando por baixo da Avenida Sete de Setembro, do bairro do 2 de Julho e chegando à Avenida Contorno para descer até o Comércio? Pois já seria possível, assim, integrar com o BRT e beneficiar todo o Subúrbio Ferroviário. E indo para o Comércio, depois poderia seguir para a Estação da Calçada e ficar ainda mais dinâmica essa integração com o Subúrbio Ferroviário, região de 22 bairros e mais de 300 mil pessoas.

ANTÔNIO ALBERTO VALENÇA - O primeiro estudo para um metrô que nós fizemos para Salvador foi ainda nos governos militares, com o ministro Cloraldino Severo (ministro dos Transportes entre 1982 e

1985). Esse estudo serviu de base para o metrô que temos hoje. Há uma coincidência muito grande entre as propostas, não uma coincidência completa. A Linha 2, que vai em direção ao aeroporto, é igualzinha. Na Linha 1, existem algumas pequenas diferenças, ela não ia até Águas Claras, ia até o Largo do Retiro. Mas há uma diferença muito grande entre os dois projetos: no primeiro [da década de 1980], ia do Campo Grande para o Retiro, passando pela Avenida Sete e Comércio. Ou seja, o centro da cidade não teria desaparecido [se implantado o projeto original] como desapareceu do ponto de vista econômico e político. Essa é uma coisa importante para se pensar. Há tempo para a gente recuperar isso? Acredito que sim. Então, quando falei do metrô seguir para o Campo Grande, não estava esquecendo essa coisa [o primeiro projeto, valorizando o centro de Salvador e a região do Comércio].



FOTO: DIVULGAÇÃO

A ponte Salvador - Ilha de Itaparica é um investimento extremamente importante.”

[Antônio Alberto Valença]

Quando se faz uma obra da magnitude da ponte Salvador - Ilha de Itaparica costuma-se fazer o Estudo de Impacto/ Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). O professor Valença falou, em dado momento, sobre as preocupações a respeito desses impactos. Gostaria que voltasse a esse tema.

ANTÔNIO ALBERTO VALENÇA – A ponte Salvador - Ilha de Itaparica é um investimento extremamente importante e gerador de crescimento econômico, mas eu me referi ao impacto na cidade de Salvador. Sobre isso, acho que não há jeito, temos é de nos preparar, essa é a ideia, nos preparar para isso. Não é coisa de se separar [a construção da ponte e os cuidados com os impactos]. Eu acho que vêm junto e temos de nos preparar.

Em função do que Rangel falou, queria aproveitar a oportunidade para lembrar que hoje, no Poder Executivo do Brasil, governador e presidente da República têm, no orçamento público, como dotações discricionárias, ou seja, aquelas que podem ser real-

mente objeto do poder executivo, cerca de 15%. Então, 85% já estão carimbados, politicamente carimbados, restando muito pouco, essa é uma coisa em que temos que pensar também.

Outra coisa de que me lembrei, com base naquilo que Rangel citou, é sobre aquele grupo que eu coloquei aqui, o grupo de logística que o governo do estado constituiu, com o qual tenho me reunido frequentemente. Nesse grupo, há uma pessoa, um jovem engenheiro que me chama muito a atenção. Lá todo mundo é velho, menos ele, um engenheiro que é muito jovem. Ele está sempre fazendo observações pertinentes, precisas. Então me aproximei dele e ele me disse: "Eu estudei uma parte [da formação] na Europa, naquele programa Ciência em Fronteiras". Eu pergunto: os chineses fizeram um Ciência sem Fronteiras no atacado, não é? Nós começamos a fazer no varejo e não mantivemos, entendeu? Eu vejo o resultado disso presente, um rapaz que está lá com a gente, um jovem que está muito mais à frente das coisas do que nós, velhos. Por quê? Porque ele estudou engenharia na Alemanha.

Bahia, crise econômica por isolamento logístico



Waldeck Ornêlas

Ex-ministro da Previdência e Assistência Social no governo FHC e ex-secretário de Planejamento, Ciência e Tecnologia da Bahia. Especialista em planejamento urbano-regional. Autor de *'Cidades e Municípios: Gestão e Planejamento'*.

O estado de letargia que assola a economia baiana faz, com frequência, os mais idosos rememorem o conceito do “enigma baiano” que, evocado em meados do século passado, provocou uma reação que trouxe o Polo Petroquímico, configurando um novo e breve ciclo de expansão. Sem desdobramentos e continuidade, estagnou antes de consolidar-se, frustrando o sonho de uma geração inspirada por Rômulo Almeida.

Estado de grandes dimensões territoriais, a Bahia vive no presente um outro desafio: o isolamento logístico. Derivado da inércia que acometeu sua infraestrutura, a Bahia é, hoje em dia, um estado sem ferrovias, com malha rodoviária estrangulada, carente de portos e aeroportos e a navegação no São Francisco desativada. Faltam infraestrutura de transportes e integração logística. A crise atual é fruto de estrangulamento econômico por isolamento logístico.

Como consequência, a Bahia marca passo, enquanto outros estados e regiões avançam. Perde posição relativa, desperdiçam-se oportunidades e novas possibilidades são inexploradas. O Centro-Oeste do país avança com o agro. Aqui, o Oeste baiano não cresce mais por falta de transportes e energia. Tendo o mais extenso litoral dentre os estados brasileiros, assiste a Santa Catarina e Espírito Santo desenvolverem robustos sistemas portuários. No próprio Nordeste, vê Fortaleza e Recife crescerem mais aceleradamente do que Salvador, que, ao contrário, perde população de forma acentuada.

O cenário setorial nos transportes tornou-se devastador para uma economia que, carente de oportunida-

[...] a Bahia é, hoje em dia, um estado sem ferrovias, com malha rodoviária estrangulada, carente de portos e aeroportos e a navegação no São Francisco desativada.”

A Bahia] caiu do 6º para o 7º lugar no ranking dos estados e perde, aceleradamente, posição relativa no Nordeste, tendo despencado de uma participação, no PIB regional, de 38,1% (1985) para 29% (2022) e continua em queda.”

des de trabalho e renda, caiu do 6º para o 7º lugar no ranking dos estados e perde, aceleradamente, posição relativa no Nordeste, tendo despencado de uma participação, no PIB regional, de 38,1% (1985) para 29% (2022) e continua em queda.

Do ponto de vista territorial, no final do século passado, Salvador tinha uma área de influência que ultrapassava as divisas estaduais. Hoje, vê o Extremo Sul cada vez mais integrado a Vitória e Rio de Janeiro. O eixo norte, no sentido Casa Nova-Juazeiro-Paulo Afonso, vinculando-se crescentemente a Recife, e o Oeste em disputa com Brasília. A Bahia está diminuindo de tamanho e perdendo importância política e econômica na federação. Crescente só a crise social, agravada pela falta de saneamento básico.

O nó górdio do presente está na infraestrutura, pré-inversão indispensável para a integração territorial e o desenvolvimento.

Há um claro isolamento ferroviário, que tem prejudicado fortemente a Região Metropolitana de Salvador, o Polo Industrial de Camaçari e o Complexo Portuário da Baía de Todos-os-Santos (BTS-Port), assim como o agro do Oeste baiano – gênese do Matopiba –, além da mineração, em um estado que é a terceira maior província mineral do país.

Há uma forte crise na malha rodoviária, ainda o principal suporte logístico do estado. A rescisão do contrato da Via Bahia (BR-116 Sul e BR-324 – trecho Salvador-Feira de Santana) foi uma medida relevante para estancar a deterioração do sistema, mas ainda falta ser revertida a condição física das estradas. Requerem atenção especial a BR-101, também conhecida como

Rio-Bahia Litorânea, inicialmente turística, hoje em dia sobrecarregada pelo transporte de cargas; a BR-242, que serve ao escoamento das safras do Oeste baiano, além de atender a Chapada Diamantina; e a BR-110, que interliga Alagoinhas e Paulo Afonso.

Coube ao BTS-Port, recentemente, romper a inércia econômica, ainda assim apenas ajustando-se à demanda presente.

Neste momento, o Brasil avalia a implantação de uma ferrovia transcontinental, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico, empreendimento arrojado, que envolve Brasil, Peru e China. O engate Fico-Fiol constituirá parte significativa do corredor para o Atlântico, com chegada, no futuro, ao Porto de Aritaguá, em Ilhéus. Naturalmente, uma ferrovia dessa importância terá, mais cedo ou mais tarde, um ramal para o BTS. Uma oportunidade que não pode ser desperdiçada.

O nó górdio do presente está na infraestrutura, pré-inversão indispensável para a integração territorial e o desenvolvimento.”

A geração de energia transformou-se de oportunidade em problema. Também aqui pela inexistência de infraestrutura (falta de linhas de transmissão) e, mais grave, a incapacidade de consumir a energia produzida. Arranjaram até uma palavra em inglês – curtailment – para explicar a incompetência de absorver, no Sistema Integrado Nacional, toda a energia gerada. Gerar energia limpa e renovável tornou-se crime, daqui a pouco, inafiançável.

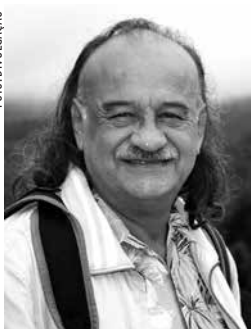
A imprensa tem aqui um papel relevante a cumprir, pautando a ausência da infraestrutura, cobrando e monitorando o andamento das soluções propostas.



ILUSTRAÇÃO GERADA POR AI

Infraestrutura e a herança do calote

FOTO: DIVULGAÇÃO



Nelson Cadena
Escritor e Jornalista

“ **A** Bahia foi ocupada por procuração, no improviso, décadas antes de o rei Dom João III de Portugal encomendar a construção de uma cidade planejada nos detalhes, com base em duas premissas: segurança e infraestrutura básica para os recém-chegados na comitiva de Thomé de Souza, com o propósito de constituir a primeira capital do Brasil.

A Bahia, enquanto capitania hereditária, não deu certo e nem hereditária foi. A Coroa portuguesa passou a perna na viúva do donatário Francisco Pereira Coutinho. Não honrou o acordo ao adquirir seus direitos sobre a terra, que previa o pagamento vitalício de 400 mil réis por ano. A senhora Coutinho não recebeu um centavo e morreu, ela e o filho, em petição de miséria, na condição de indigentes, no Hospital Real de Lisboa.

Se Salvador nasceu de um calote, de calote em calote — e foram muitos, reincidentes —, aqui chegamos. A cidade planejada nos detalhes — à distância, vale a ressalva, por um “urbanista” (Miguel de Arruda) e um arquiteto (Luís Dias) — errou na infraestrutura. Dias enfrentou o desafio de realizar o primoroso desenho de Arruda, bonito de ver, ordinário na prática, na encosta de uma montanha. Ótima do ponto de vista de defesa militar, mas inapropriada pela “umidade” do solo, que desabava — e desabou — pelos séculos seguintes ao da fundação da cidade.

A cidade murada sucumbiu às chuvas e, menos de três anos depois da chegada do primeiro governador, os muros desmoronaram. A indústria da construção errou nos detalhes — e os detalhes eram o

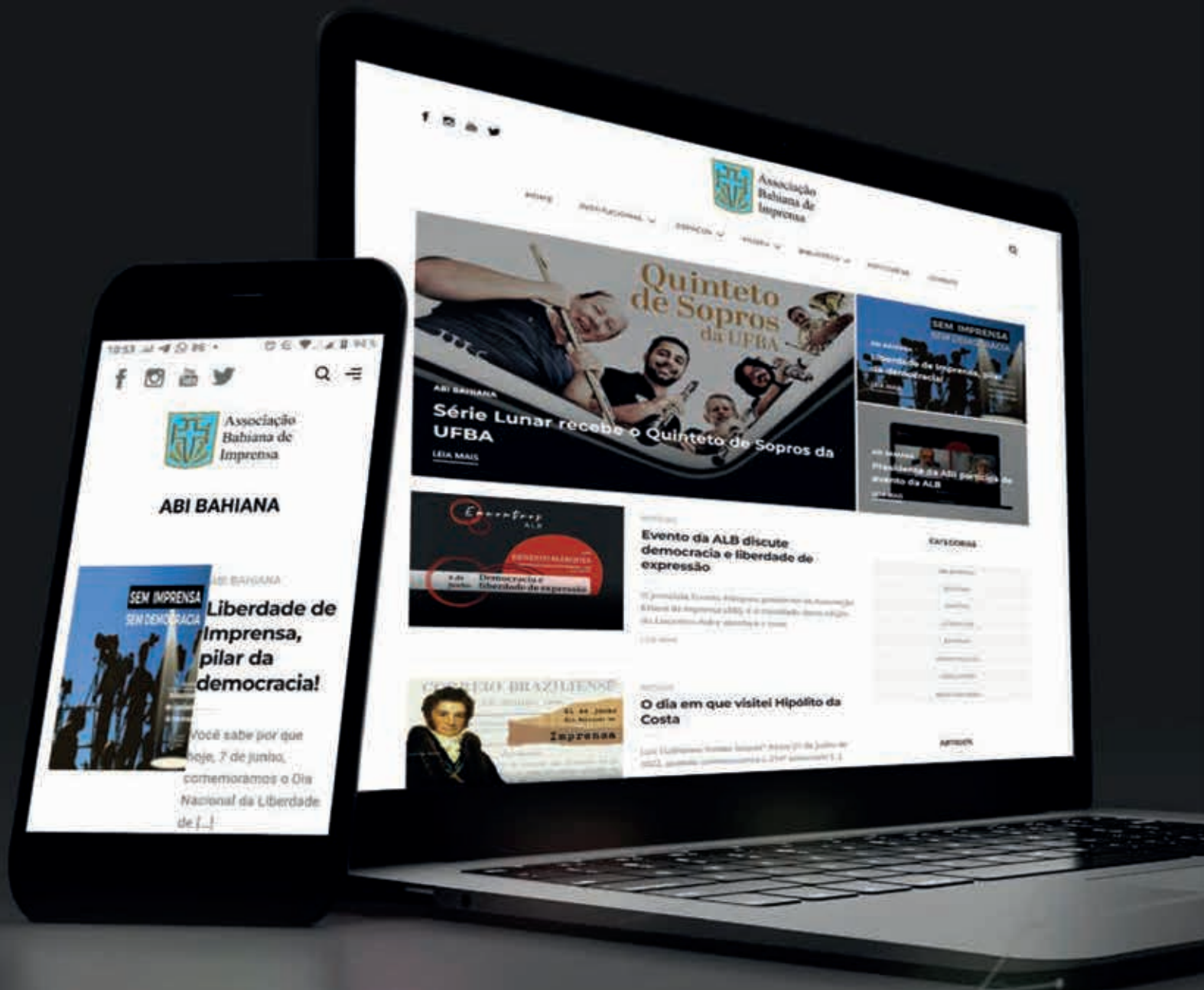
“ *Se Salvador nasceu de um calote, de calote em calote — e foram muitos, reincidentes —, aqui chegamos. A cidade planejada nos detalhes — à distância, vale a ressalva, por um “urbanista” (Miguel de Arruda) e um arquiteto (Luís Dias) — errou na infraestrutura.*”

“ [...] o calote reincidente do poder público, desde a Colônia, resulta em obras morosas, inconclusas — ao todo 972 na Bahia, segundo o TCU —, consequentemente a nossa vocação logística comprometida.”

essencial. Improvisou na matéria-prima, disponível na Europa a um custo proibitivo, em favor dos insusos nativos: barro, cal de Itaparica, lianas e cipós, madeiras, implementando as técnicas de taipa de pilão e pau a pique. Foi sovina na engenharia civil, em prejuízo da infraestrutura urbana. Contrastava com os recursos alocados para a importação de matérias-primas destinadas à construção de fortalezas e igrejas. A da Conceição veio pronta, com pedras de lioz de Portugal, para a montagem da fachada.

A construção civil, tão avara nos primórdios da cidade, consolida-se a com a construção das ladeiras da Conceição, com seus arcos, e da Montanha, essa encravada na rocha. E do aterro de extensa área portuária que originou as avenidas da França e Miguel Calmon e, no entorno do Elevador Lacerda, a Avenida Contorno — a mais sábia denominação para a avenida que mudou seu traçado original para contornar os interesses da elite baiana, a igreja com seu palácio arquiépiscopal incluída. No interior, destaque para a construção do complexo hidrelétrico de Paulo Afonso, na década de 1950, e Pedra do Cavalo, nas décadas de 1970/80.

No ciclo de conferências promovido dentro do projeto ABI-95+5, Antônio Alberto Valença e Humberto Rangel enfatizaram a necessidade de planejamento e investimentos estratégicos em infraestrutura: o resgate de uma mentalidade que favoreça projetos estruturantes. No meu entender de leigo, o calote reincidente do poder público, desde a Colônia, resulta em obras morosas, inconclusas — ao todo 972 na Bahia, segundo o TCU —, consequentemente a nossa vocação logística comprometida.



www.abi-bahia.org.br

Jornalismo responsável.
Informações bem apuradas.

Sempre com as últimas tendências
da área da comunicação e conteúdo
de valor para a sociedade.

Encontre a ABI na rede!



@abi_bahia



@abi.bahia



ascom@abi-bahia.org.br



71 98791-7988

*A gente sabe
o valor de quem*
Empreende



www.sebrae.com.br 0800 570 0800

    @SebraeBahia

