

HÁ UM “NORDESTE” DENTRO DA BAHIA

There is a “northeast” inside Bahia

Márcio Ferreira Araújo Silva¹

RESUMO

O Estado na Bahia tem uma extensão superior a 564 mil km². O seu espaço geográfico foi dividido, em função de políticas públicas para ações governamentais, em 27 territórios, dos quais dez foram, neste estudo, intencionalmente selecionados. Nestes dez territórios são 145 municípios, dos quais foram levantados dados e informações que constatarem que a assimetria revelada, quando comparados com demais regiões do Estado, permitem fazer uma análise comparativa com a situação da região Nordeste em relação ao Brasil como um todo. Ou seja, há um grande descompasso, no que concerne a existência de infraestrutura básica e social e desempenho econômico, o que justifica a concepção de políticas públicas que revertam uma situação que tem comprometido a qualidade de vida dos seus habitantes. A base teórica do institucionalismo, como elemento na promoção do desenvolvimento e redução de desigualdades, e as contribuições da economia regional, nos estudos da promoção do desenvolvimento, fundamentam a análise e as proposições decorrentes. A concentração da dinâmica econômica na região metropolitana de Salvador motiva, ademais, reflexões sobre quais possíveis instrumentos e mecanismos de promoção do desenvolvimento regional podem ser concebidos para amenizar as desigualdades e se obter mais harmonia no processo de crescimento e desenvolvimento socioeconômico no Estado como um todo.

Palavras-chave: Bahia. Territórios. Desenvolvimento regional.

ABSTRACT

The State of Bahia has an extension of more than 564 thousand km². Its geographic space was divided, depending on public policies for government actions, into 27 territories, of which 10 were, in this study, intentionally selected. In these 10 territories there are 145 municipalities, from which data and information were collected that confirm that the asymmetry revealed, when compared with other regions of the State, allows for a comparative analysis with the situation in the Northeast region in relation to Brazil as a whole. In other words, there is a huge gap regarding the existence of basic and social infrastructure and economic performance, which justifies the conception of public policies that reverse a situation that has compromised the quality of life of its inhabitants. The theoretical basis of institutionalism, as an element in promoting development and reducing inequalities, and the contributions of the regional economy, in studies of promoting development, underpin the analysis and resulting propositions. The concentration of economic

¹ Doutor em Administração pela Universidade Federal de Pernambuco. Professor da Faculdade de Petrolina/PE - FACAPE. Analista em Desenvolvimento Regional da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF – Juazeiro/BA.



dynamics in the metropolitan region of Salvador also motivates reflections on which possible instruments and mechanisms for promoting regional development can be designed to alleviate inequalities and obtain more harmony in the process of growth and socioeconomic development in the State as a whole.

Keywords: Bahia. Territories. Regional development.

1 INTRODUÇÃO

O estado da Bahia tem o seu espaço geográfico classificado em 27 territórios. Essa classificação foi realizada pela Secretaria de Planejamento do Estado a partir da identificação das especificidades de cada região, assim como elementos que configuram o sentimento de pertencimento pelas comunidades dos municípios envolvidos.

A área territorial da Bahia é de 564,76 mil km² ou cerca de 36,17% do total da área da Região Nordeste que conta com mais de 1,56 milhão de km². Partindo-se de um possível centro geodésico, este estabelecido nas proximidades das coordenadas geográficas 41° 33' de longitude oeste e 11°. 33' de latitude sul, pôde-se dividir físico-territorialmente, o território baiano nas regiões: norte, sul, leste, oeste, centro-norte, centro-sul, centro-oeste, centro-leste, nordeste, noroeste, sudeste e sudoeste.

Neste sentido, este artigo objetiva evidenciar a elevada assimetria intrarregional existente na Bahia, explicitando as carências existentes em dez territórios selecionados que revelam indicadores de desempenho muito aquém das demais regiões do Estado, contribuindo para o debate acerca da necessidade da concepção de novas políticas públicas e da melhoria dos instrumentos e mecanismos de reparação das desigualdades.

É sabido que a Bahia carece de muitos avanços em diversos setores, mas principalmente na redução da extrema pobreza que ainda persiste em muitos dos seus rincões. A excessiva concentração empresarial e econômica na região metropolitana de Salvador, parece ter tornado a redução da desigualdade intraestadual uma tarefa cada vez mais difícil demandando-se pela efetivação de novas ações. Embora a participação do PIB da região metropolitana no cômputo total tenha se reduzido nos últimos anos, a concentração de quase 40% de toda geração de riqueza em apenas 13 municípios metropolitanos (IBGE, 2024) justifica a necessidade da concepção de novas estratégias.

O estudo se concentra, dessa forma, na análise de dez dos 27 territórios, que continuamente apresentam desempenho econômico insatisfatório, cujas participações no PIB do Estado tem tido tímida evolução ou mesmo retração, contando com quatro seções, sendo, além dessa introdução, as seções do referencial teórico e da metodologia, a da análise dos dados e a das considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

As contribuições teóricas a respeito do entendimento da formação dos espaços econômicos dinâmicos revelaram, a partir da segunda metade do século XX, estudos que buscaram conceber mecanismos para indução do dinamismo e assim reduzir as desigualdades regionais, como o apresentado na teoria dos polos de desenvolvimento do clássico francês Francois Perroux. A obra do autor trouxe inquietações em razão do entendimento de que se uma única indústria-chave ou se um conjunto de unidades motrizes é que criariam efeitos de encadeamento (*ex post*) sobre demais estruturas produtivas no mesmo espaço econômico, propiciando assim um maior dinamismo socioeconômico, como observado por Alves de Jesus e Spínola (2015).

Ainda em 1963, Perroux adverte que o crescimento não se apresenta em todas as partes ao mesmo tempo, se manifestando em certos locais ou em polos de crescimento com intensidade variável e questiona a respeito de como uma indústria motriz exerce ação sobre o produto global de uma economia, destacando, ademais, a importância da contribuição da inovação e das instituições nesse processo (Perroux, 1963). Outro importante autor, Nicholas Kaldor, se amparou na clássica abordagem de Gunnar Myrdal, com a “teoria da causação circular”, para explicar o papel da industrialização no crescimento capitalista, na qual também se pode observar a mesma importância dada ao papel das instituições no processo de dinamismo econômico. Essa relevância é também objeto de muitos estudos no âmbito da Nova Economia Institucional, como nos dos respeitados autores Thorstein Veblen, do chamado velho institucionalismo, North (1990), Hodgson (2006) e Acemoglu e Robinson (2008), esses mais recentes (O’hara, 2009; Araújo Silva, 2015).

Ainda na análise de Gunnar Myrdal, feita sobre a perspectiva institucionalista, Da Costa (2013) ressalta que o clássico autor apontou o papel de políticas sociais do Estado como instrumentos que poderiam desencadear movimentos cumulativos de promoção de dinamismo econômico, combatendo-se, assim, desigualdades. Dessa forma, regiões nas quais já preexistam condições sócio-econômico-culturais favoráveis, ou seja, não apenas infraestrutura básica, mas também infraestrutura social adequada, são as que oferecem mais vantagens competitivas para atração de novos investimentos, o efeito “*backwash*”.

As inquietações sobre o que proporciona o desenvolvimento tem sido, assim, recorrentes no *mainstream*, e a teoria da Nova Economia Institucional tem dado importante contribuição para enriquecer o debate e elucidar questões. Neste contexto, importantes autores internacionais tanto do velho institucionalismo, como Thorstein Veblen e John Commons, ou do novo institucionalismo, como Douglass North, Geoffrey Hodgson, Ronald Coase e Oliver Williamson, motivaram a autores brasileiros como, Otávio Conceição, Clélio Diniz e Paulo Gala a abordarem a temática das instituições como instrumento de promoção do dinamismo (Cavalcante, 2014; Lopes, 2016; Araújo Silva, 2015).

É sabido, ademais, que, no Brasil, diversos estudos e iniciativas de políticas públicas proporcionaram a criação de organismos, mecanismos e instrumentos de incentivos creditícios e fiscais e até mesmo legislação com o intuito da promoção ao combate ao desequilíbrio regional, quando se observava o descolamento da região sudeste das demais do País, nomeadamente da do Nordeste, a 2ª mais populosa. Conforme aponta Diniz (2001) trabalhos, como os de Celso Furtado, Wilson Cano, Antônio Barros de Castro e Francisco Oliveira, trazem à luz o debate sobre o aprofundamento dos desequilíbrios regionais no Brasil, quando se apontaram as questões associadas às necessidades de investimentos em infraestrutura, ações do Estado em segmentos específicos até mesmo com a criação de empresas Estatais, notadamente em meio às circunstâncias macroeconômicas da segunda metade do século XX que permitiam tais premissas.

Demais autores brasileiros do quilate de Manuel Correia de Andrade e Milton Santos também abordaram, aprofundadamente, as temáticas de espaço e território no âmbito das novas perspectivas de um ambiente econômico globalizado e de menor presença do Estado, trazendo à tona inquietações que permanecem até os

dias atuais. Em investigações mais contemporâneas, que passaram a considerar um ambiente macroeconômico caracterizado pela perda da capacidade de investimento do Governo e pelo desequilíbrio do orçamento público, as ações governamentais passaram a ser cada vez mais limitadas, e os avanços alcançados com as políticas e instrumentos adotados nos anos 1960, 70 e 80, se configuraram no que se passou a chamar atualmente de Arranjos Produtivos Locais (APLs), ou seja, os possíveis sucessos alcançados foram em (poucos) espaços econômicos dinâmicos localizados.

2.10 ESTADO DA BAHIA

No caso do Estado da Bahia, a sua economia, nas décadas de 1970 e 1980 sofreu forte influência dos desdobramentos da produção de petróleo da Refinaria Landulpho Alves (instalada nos anos 1950), o que desencadeou investimentos estruturantes como o da implantação do Polo Petroquímico de Camaçari, que alavancou sobremaneira o Produto Interno Bruto (PIB) industrial do Estado.

Aliado a isso pode-se destacar a significativa expansão dos setores metalmeccânico e mínero-metalúrgico, que viabilizaram (e foram viabilizados pela) a implantação de centros industriais como o de Simões Filho, na região metropolitana de Salvador e o do Subaé, em Feira de Santana.

Também merecem destaque as produções da agropecuária baiana, principalmente da cacauicultura na região sul, que exerceu grande protagonismo até os anos 1980 vindo a colapsar em seguida, e a pecuária de leite, está mais disseminada pelo interior do território, inclusive na região norte, que prosperou ao ponto da instalação de alguns empreendimentos industriais, todavia com posterior derrocada em razão, dentre outros motivos, das continuadas secas.

A partir dos anos 1990 uma maior diversificação aconteceu, com demais setores despontando a partir de mais investimentos públicos em infraestrutura e privados em empreendimentos, como os do turismo e o da produção de celulose, ambos concentrados na região do litoral, e os do agronegócio, principalmente com a “conquista do oeste” (ainda que por sulistas) com a produção de grãos, bem como com a agricultura irrigada dos projetos implantados pela Codevasf, um órgão do governo federal, nas regiões de Bom Jesus da Lapa e Juazeiro.

A dinâmica proporcionada pelo agronegócio deflagrou a configuração de novos espaços dinâmicos no interior baiano (*clusters*), ainda que se resumindo a poucos municípios, como no entorno de Barreiras, no Oeste, e no Norte limitando-se a Juazeiro e Casa Nova, persistindo a extrema carência nas demais partes do território. Convém salientar que, a partir dos anos 1990, alguns dos empreendimentos privados em diversos setores passaram a enfrentar sérias dificuldades em razão de motivos como, conjuntura econômica adversa, retração do setor, esvaziamento da política de incentivos, dificuldades de gestão etc., o que fez com que houvesse queda da participação do PIB baiano em relação ao nacional. A respeito dessa dinâmica pode-se encontrar mais considerações nos estudos de Guerra e Gonzalez (1996) e Teixeira e Guerra (2000), dentre outros.

Em trabalhos dos anos 2010, entretanto, observa-se manifestações de entusiasmo por parte de alguns autores no que tange a perspectivas positivas dos desdobramentos de investimentos produtivos como o do complexo Ford (veículos) em Camaçari, o do grupo Veracel (celulose) e mesmo da Monsanto (química), que também instalou unidade no polo Petroquímico de Camaçari.

Esses investimentos aliados a outros prometidos em infraestrutura básica como, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a construção do Porto Sul em Ilhéus, a implantação de um estaleiro na região do baixo sul do Estado, a recuperação da malha ferroviária pelo Ferrovia Centro Atlântico – FCA, partindo-se de Salvador, com uma possível interligação com a hidrovía do São Francisco na altura de Juazeiro, no norte, além da reforma e modernização de aeroportos em cidades do interior, provocariam um novo ciclo de prosperidade na economia baiana, como observado no estudo de Pessoti e Pessoti (2015).

Convém ressaltar, ademais, que os desdobramentos políticos no cenário nacional a partir de 2016, com o impedimento da presidente da república, influenciaram na execução de políticas públicas e investimentos prometidos não se concretizaram ou atrasaram a sua execução. Ademais, outros acontecimentos consecutaram em redefinição de estratégias de grupos empresariais baianos como Odebrecht, responsável pelo possível estaleiro que não se instalou, pelas retrações dos investimentos da Brasken, braço petroquímico do grupo, bem como pelas alterações por quais passou a Monsanto, ao ser adquirida (2018) pela Bayer e,

principalmente, pelo inesperado encerramento (2021) das operações do complexo Ford.

Além da instabilidade política decorrente do *impeachment* deve-se destacar os aspectos, peculiaridades e circunstâncias produzidas por um governo de transição (2017-2018), uma eleição bastante polarizada em 2018, e um novo governo que teve que enfrentar a crise da pandemia do Coronavírus (2020/21).

Dessa forma, além dessa contextualização, este estudo buscou edificar-se teoricamente nas abordagens da economia regional, valendo-se tanto das contribuições teóricas clássicas de Francois Perroux e de Gunnar Myrdal, quanto dos autores da Nova Economia Institucional, que buscam entender o fenômeno do dinamismo socioeconômico a partir da importância das instituições, onde se pode considerar o papel não apenas do Estado, mas também do comportamento da sociedade no fomento à própria transformação social.

3 ESTRUTURAÇÃO DO ESTADO EM TERRITÓRIOS DE IDENTIDADE

Conforme já salientado a Bahia foi dividida pelo Governo do Estado em 27 territórios, agrupando-se os 417 municípios de acordo com a sua proximidade, relação de interdependência e sentimento de pertencimento, em razão de fatores geográficos, econômicos, sociais e culturais.

Essa divisão é decorrente das ações governamentais e de políticas públicas inseridas na Política de Desenvolvimento Territorial empreendida pelo antigo Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) e do Programa Territórios de Cidadania, dos governos do Partido dos Trabalhadores (PT), que na Bahia denominou-se Territórios de Identidade, mas que cujas ações e investimentos realizados não tiveram a eficácia e efetividades esperada na redução da pobreza, notadamente nos territórios localizados na porção norte do Estado (Santos; Oliveira, 2011) .

De acordo com Blatt e Gondim (2013) essa divisão do Estado da Bahia em Territórios de Identidade, feita em 2007 pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, órgão vinculado à Secretaria de Planejamento do Estado – SEPLAN, carece de maiores estudos quanto a sua eficácia e efetividade no tocante à superação das desigualdades regionais, inclusive ao fato de que quando da elaboração do seu trabalho, havia poucas fontes

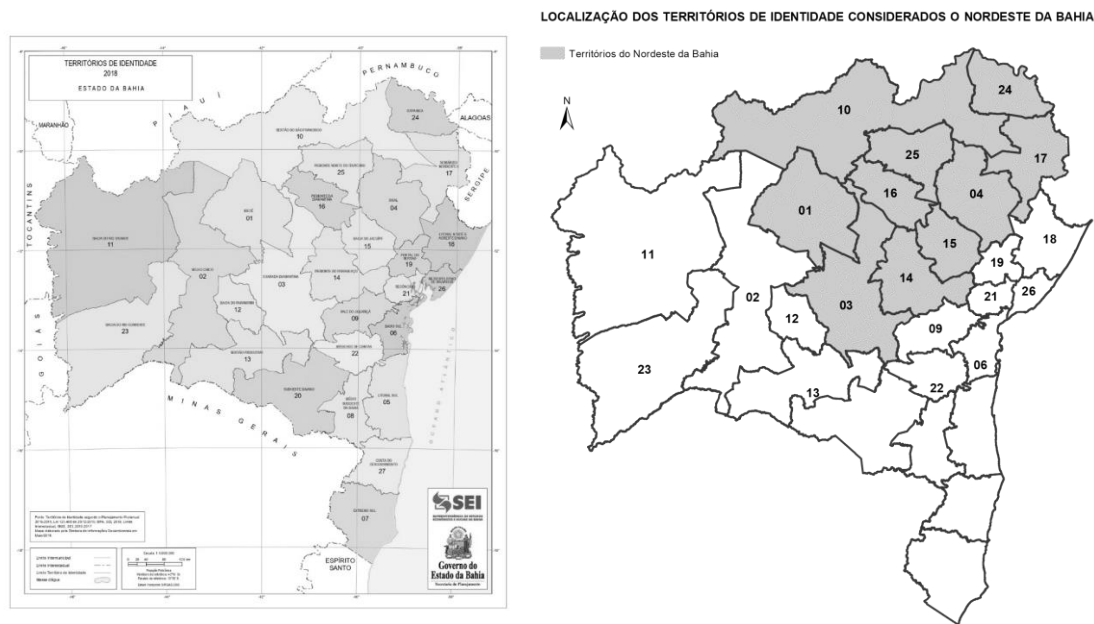
secundárias que subsidiassem maiores e melhores análises sobre os critérios da divisão nesses territórios e a estratégia do governo de promoção de redução dos desequilíbrios entre as regiões.

De fato, não são encontrados, mesmo em dias atuais, ampla oferta de literatura e estudos mais abalizados ou com mais densidade teórica crítica sobre essa estratégia do governo do Estado da Bahia, verificando-se, com menos dificuldade, a existência de documentos feitos por técnicos de órgãos do governo estadual que por vezes se limitam a descrever as ações governamentais ou trabalhos que alimentam perspectivas a partir de promessas dos dirigentes eleitos.

Outros estudos como o de Silva Filho, Miyamoto e Maia (2017) analisam, sob outro prisma, as causas do processo de dinâmica socioeconômica em espaços, como a questão da imigração por exemplo, chegando-se às mesmas conclusões que apontam para o grande desafio que é o enfrentamento da concentração do desenvolvimento no Estado da Bahia.

Na divisão feita pelo Governo Estadual, dentre os 27 territórios baianos, observa-se que dez estão localizados nas porções norte, nordeste, noroeste e central do Estado, dez estão nas porções centro-sul, sul, sudeste e sudoeste, e os demais sete territórios distribuídos entre as regiões Leste, Oeste e Centro-oeste. Nessa distribuição percebe-se que 161 municípios estão nas porções sul, sudeste e sudoeste, 145 nas regiões centro-norte, norte, nordeste e noroeste, e demais 111 nas porções oeste e leste do Estado. As figuras 1 e 2 a seguir descrevem melhor esses 27 territórios:

Figuras 1 e 2 - Mapa dos territórios de identidade do Estado da Bahia e Mapa da identificação dos territórios analisados



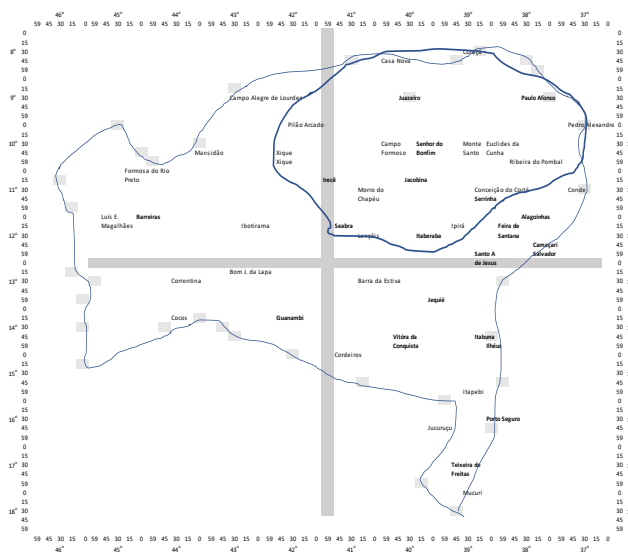
Fonte: BAHIA, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI (2021). Elaboração própria

4 OS DEZ TERRITÓRIOS ANALISADOS

Do total dos 27 territórios que constituem o Estado, dez são objeto deste estudo, que identifica algumas assimetrias na análise comparativa do desempenho socioeconômico das últimas décadas e busca estimular o debate sobre a necessidade da efetivação de inovadoras políticas públicas que corrijam o atraso e promovam o desenvolvimento socioeconômico dos municípios que os integram.

Esses dez territórios estão todos localizados nas regiões: norte, nordeste, noroeste, centro-norte e parte do centro-oeste, mas há também alguns municípios das regiões centro-leste e até do centro-sul. Convém ressaltar que a porção leste, que se aproxima do litoral, (e uma pequena parte da centro-leste) é que concentra maior contingente populacional do Estado. Quando dividido o território do Estado em quatro quadrantes, observa-se que o espaço geográfico está inserido entre as longitudes 46° e 37° oeste e as Latitudes 8° e 18° sul. A figura 3 a seguir ilustra essa questão, em que se observa no quadrante 2, em destaque, a região objeto de análise, onde estão os dez territórios analisados que contam com 145 municípios ou 34,77% do total das 417 cidades baianas.

Figura 3 - Localização dos Municípios Líderes dos territórios analisados



Fonte: Elaboração própria.

A título de comparação, esse espaço objeto de estudo na Bahia, que compreende mais de um terço do total de municípios do Estado, se equipara ao que representa a região Nordeste para o Brasil, dado que esta tem 1.793 municípios nos seus 9 Estados ou 32,19 % dos 5.570 municípios brasileiros.

Ressalta-se também que, para este estudo, o município de Sento Sé, localizado na região Norte do Estado, foi considerado como integrante do território Sertão do São Francisco, dado às suas estreitas ligações com o município de Juazeiro, líder deste território, e não ao do Velho Chico (conforme consta no oficial do Governo do Estado), que conta com municípios, a maioria localizados na região sudoeste do Estado e cujo município líder (no caso Bom Jesus da Lapa) não exerce influência sobre Sento Sé.

4.1 A ÁREA TERRITORIAL E A QUANTIDADE DE MUNICÍPIOS

A área total ocupada por esses 145 municípios é de 223,76 mil km² ou 39,62% do território da Bahia. Essa constatação denota que há municípios de extensas áreas, deles com mais de 12 mil km², o caso de Sento Sé, e outros com mais de 7mil km², como Casa Nova e Campo Formoso, o que ainda mais evidencia as necessidades de intervenções dado às carências infra estruturais e à significativa população no interior.

A tabela 1 a seguir sintetiza a comparação entre os territórios selecionados e a Bahia, em termos de tamanho da área e a quantidade de municípios, ou seja 34,77% do total dos municípios ocupando 39,62% do total da área, em comparação com a participação da região Nordeste no território brasileiro que apresenta 32,20% do total dos municípios com 18,34% da área.

Tabela 1 - Participação na área e quantidade de municípios

Descrição		Área (mil km ²)	% (analisado/ Total)	Quantidade de municípios	% (analisado/ Total)
Analisado	10 Territórios selecionados	223,76	39,62%	145	34,77%
Total	Bahia	564,76		417	
Analisado	Nordeste	1.552,00	18,59%	1794	32,34%
Total	Brasil	8.347,00		5548	

Fonte: Elaboração própria.

Na tabela 2 a seguir, pode-se observar que nos dez territórios selecionados, constituídos por 145 municípios, a área total beira os 224 mil km², o que representa uma área média superior a 1,5 mil km² por município, o que por seu turno implica em grandes desafios da interiorização do desenvolvimento.

Tabela 2 - Relação dos territórios e respectivas áreas territoriais

TERRITÓRIO SELECIONADO	ÁREA (KM ²)	QUANTIDADE MUNICÍPIOS	ÁREA MÉDIA POR MUNICÍPIO (KM ²)
BACIA DO JACÚÍPE	11.480,92	16	717,56
CHAPADA DIAMANTINA	32.760,48	24	1.365,02
IRECÊ	26.404,04	20	1.320,20
ITAPARICA	12.343,27	6	2.057,21
PIEMONTE DA DIAMANTINA	11.386,71	9	1.265,19
PIEMONTE DO PARAGUAÇU	17.553,35	13	1.350,26
PIEMONTE NORTE DO ITAPICURU	14.133,05	9	1.570,34
SEMIÁRIDO NORDESTE II	16.094,79	18	894,16
SERTÃO DO SÃO FRANCISCO*	61.313,94	10	6.131,39
SISAL	20.292,69	20	1.014,63
TOTAL	223.763,24	145	1.543,19

* O município de Sento Sé foi considerado integrante do território do Sertão do São Francisco

Fonte: IBGE (2024).

4.2 A POPULAÇÃO E O PRODUTO INTERNO BRUTO – PIB

Quando feita a análise comparativa considerando as variáveis População e PIB observa-se uma coincidência ainda maior entre a relação estabelecida entre os

dez territórios e a Bahia, e o Nordeste e o Brasil. No plano nacional percebe-se que o Nordeste tem 26,91% da população brasileira, todavia 13,79% do PIB, enquanto que no plano estadual a análise constatou que os territórios tem 24,76% da população, porém apenas 15,13% de participação no PIB baiano (IBGE, 2024). Essa assimetria denuncia um forte desequilíbrio entre o contingente populacional existente e a produção econômica gerada, o que traz por consequência inevitáveis ocorrências de pobreza em segmentos demográficos. A tabela 3 a seguir detalha melhor essa análise comparativa:

Tabela 3 - Participação na População e no PIB

Descrição		População (2022)	%	PIB (2021) R\$ mi	%
Analisado	Nordeste	54.658,51	26,91%	1.243.103,28	13,79%
Total	Brasil	203.080,76		9.012.142,00	
Analisado	10 Territórios selecionados	3.501,15	24,76%	53.344,23	15,13%
Total	Bahia	14.141,63		352.617,85	

Fonte: IBGE (2024).

Conforme se observa na tabela anterior a região Nordeste, por mais que tenha sido objeto da concepção de políticas públicas, como com a criação de instrumentos e mecanismos de combate às desigualdades regionais, além da SUDENE e o BNB, apresenta uma significativa assimetria entre a participação no total do PIB brasileiro e no total da população do país. Da mesma forma, a área estudada que tinha, em 1970, uma população equivalente à 27% da do total do Estado, teve participação reduzida para 24,75%. É o que descreve a tabela 4:

Tabela 4 - População dos territórios selecionados nos anos de 1970 e 2022

	POPUL 1970 (Hab)	% de Particip.	POPUL 2022 (Hab)	% de Particip.
BAHIA	7.484.962	100,00%	14.141.626	100,00%
Bacia do Jacuípe	190.544	2,5457%	276.646	1,9563%
Chapada Diamantina	232.750	3,1096%	383.852	2,7143%
Irecê	222.158	2,9681%	413.670	2,9252%
Itaparica	82.831	1,1066%	174.176	1,2317%
Piemonte da Diamantina	146.791	1,9611%	203.444	1,4386%
Piemonte do Paraguaçu	182.343	2,4361%	263.384	1,8625%
Piemonte Norte do Itapicuru	145.638	1,9457%	272.475	1,9268%
Semiárido Nordste II	264.222	3,5300%	407.887	2,8843%
Sertão do São Francisco*	221.349	2,9572%	551.168	3,8975%
Sisal	319.313	4,2661%	554.451	3,9207%
Total 10 Territs. Selecs.	2.007.939	26,8263%	3.501.153	24,7578%

Fonte: IBGE (2024). * mais Sento Sé

Na análise individual observa-se que apenas os territórios de Itaparica, que tem Paulo Afonso na liderança e Sertão do São Francisco, que tem Juazeiro como município líder, foram os que tiveram aumento da sua representatividade, ao passo que os demais oito territórios observados tiveram redução da participação das suas populações no total do estado, o que pode reforçar a hipótese de intensa emigração.

No que se refere à participação no Produto Interno Bruto (PIB), quando analisados individualmente, observa-se que o território do Sertão do São Francisco em 2002 tinha o maior percentual de participação no PIB do Estado (2,42%), dentre os territórios analisados, passando a 2,95% no ano de 2021, ao passo que o território do Piemonte da Diamantina, que tem o município de Jacobina como líder, em 2002 apresentou o menor percentual de participação dentre os territórios analisados, de apenas 0,71%, mas que conseguiu avançar em 2021 para 0,95%. Essa situação é mais bem detalhada na tabela 5 a seguir:

Tabela 5 - PIB dos territórios selecionados nos anos de 2002 e 2021

	PIB 2002 R\$ mil	% de Particip.	PIB 2021 R\$ mil	% de Particip.
BAHIA	58.842,980	100,0000%	352.617,850	100,0000%
Bacia do Jacuípe	451,261	0,7669%	3.238,310	0,9184%
Chapada Diamantina	799,405	1,3585%	6.113,400	1,7337%
Irecê	859,499	1,4607%	5.128,060	1,4543%
Itaparica	1.268,836	2,1563%	4.744,590	1,3455%
Piemonte da Diamantina	418,429	0,7111%	3.371,370	0,9561%
Piemonte do Paraguaçu	543,517	0,9237%	3.434,870	0,9741%
Piemonte Norte do Itapicuru	722,847	1,2284%	5.116,780	1,4511%
Semiárido Nordeste II	884,858	1,5038%	5.044,540	1,4306%
Sertão do São Francisco*	1.426,916	2,4250%	10.431,930	2,9584%
Sisal	972,841	1,6533%	6.720,380	1,9059%
Total 10 Territs. Selecs.	7.897,15	13,4207%	53.344,23	15,1281%

Fonte: IBGE (2024). *mais Sento Sé.

Chama a atenção, entretanto, que dentre os dez territórios analisados, três tiveram queda na participação do PIB do Estado, sendo o caso de: Irecê, Itaparica e Semiárido Nordeste II. Essas constatações, que oito territórios perderam participação na população e três perderam no PIB, podem servir de elementos e indícios de que as políticas públicas aplicadas nos últimos anos, bem como os possíveis mecanismos e instrumentos de promoção do desenvolvimento regional não tenham tido a eficácia nem a efetividade desejada no sentido de alavancar socioeconomicamente essas regiões.

4.3 A INFRAESTRUTURA BÁSICA

A existência de boa infraestrutura, seja básica, seja social, é condição *sine qua non* para que se assegure boa qualidade de vida e condições de competitividade e atratividade para, principalmente, investimentos privados. Por limitações de apresentação do estudo foram consideradas apenas os aspectos relacionados a transportes e abastecimento de água.

É importante salientar que nas últimas décadas o interior baiano passou a ser mais bem servido com intervenções e investimentos em infraestrutura básica, principalmente com a ampliação da oferta de energia elétrica (quase universalização), pavimentação de muitas rodovias (embora muitas em situação precária de conservação) e saneamento básico, ainda que a oferta de água, o tratamento de esgoto e a coleta e o tratamento de resíduos sólidos sejam muito deficientes em diversos municípios localizados nos dez territórios selecionados.

4.3.1 Transportes

No que tange ao sistema de transportes convém ressaltar que na região estudada, que compreende uma área de quase 224 mil km², o sistema de transportes é muito precário, em todas as suas modalidades, sobressaindo-se, obviamente o rodoviário, que embora conte com um grande número de rodovias estaduais, a maioria tem muitos trechos sem pavimentação asfáltica e, das rodovias federais que cortam a região, nenhuma tem trecho duplicado.

Na análise dos modais de transporte pode-se destacar o seguinte:

- Rodoviário: as rodovias federais com pavimentação asfáltica presentes nos dez territórios analisados são as seguintes (SEINFRA, 2021): BR 410: trecho Tucano-Ribeira do Pomba; BR 407: trecho Juazeiro-Ibiquera; BR 324: trecho Umburanas-Tanquinho; BR 242: trecho Seabra-Itaberaba; BR 235: trecho Juazeiro-Jeremoabo; BR 116: trecho Chorrochó-Serrinha; BR 110: trecho Paulo Afonso-Cipó.

As rodovias federais com trechos sem pavimentação asfáltica são: BR 122, no trecho entre América Dourada e Juazeiro, passando pelos municípios de Orolândia e Campo Formoso, estes de grandes extensões e que não contam com rodovias federais cortando seus territórios e que cujo asfaltamento traria grande impulso à socioeconomia local, tanto por conta da facilitação da mobilidade quanto por conta do alavancamento da produção em razão dos ganhos de logística; BR 349

nos trechos Seabra-Utinga-Mundo Novo- Pintadas-Capela do Alto Alegre e Conceição do Coité-Teofilândia-Nova Soure, outra rodovia que, se totalmente asfaltada, proporcionaria importante elo de ligação transversal entre os territórios da Chapada Diamantina e Semiárido Nordeste II.

Deve-se ressaltar a duplicação do trecho da BR 116 entre os municípios de Tanquinho e Serrinha, que auxilia no desafogamento do tráfego no trevo que dá acesso às BRs 324 e 407 e que liga à Feira de Santana, um grave ponto de estrangulamento e que já deveria ter sido equacionado desde os anos 1990.

Em termos dos demais modais a região dos dez territórios analisados padece totalmente, quase não existindo outras formas de transporte, podendo-se destacar:

Aquaviário: quase inexistente ainda que se observem razoáveis condições de trafegabilidade de embarcações, como no lago de Sobradinho entre os municípios de Casa Nova, Sobradinho, Remanso, Pilão Arcado e Sento Sé, ou mesmo entre Glória e Paulo Afonso, no território de Itaparica;

Ferroviário: quase abandonado, embora existente em dois trechos entre os dez territórios selecionados, ambos operados pela Ferrovia Centro Atlântico - FCA: o trecho 1 que parte de Juazeiro sentido Jaguarari, Senhor do Bonfim (com ramal para Campo Formoso), Itiúba, Queimadas, Santaluz, Conceição do Coité (Salgadália), Barrocas, Lamarão e Serrinha, e daí seguindo para Alagoinhas e região metropolitana, ou seja, iniciando no território do Sertão do São Francisco, atravessando o do Piemonte Norte do Itapicuru e também o do Sisal; e o trecho 2, originário do Estado de Minas Gérias, que sobe sentido nordeste, e nos territórios selecionados, atravessa os municípios de Iramaia, Marcionílio Souza, laçu, Itatim e Santa Teresinha, entre os territórios da Chapada Diamantina e Piemonte do Paraguaçu.

Essas estradas de ferro tiveram significativo movimento nos anos 1960, 70 e 80, principalmente com o escoamento de minérios e de combustíveis e até de passageiros, quando era operada pela estatal Rede Ferroviária Federal, porém desde o final dos anos 1990, após privatizada, muito pouco tem sido utilizada.

Destaque-se que não são encontrados estudos de maior densidade crítico-científico, sobre a utilização do modal ferroviário na Bahia, tanto para o trecho 1 que liga o norte do Estado à região metropolitana, quanto para o trecho 2, que segue o rio Paraguaçu. Alguns trabalhos no campo da História tentam relatar e pôr em

discussão o assunto, mas sem a perspectiva do aproveitamento da sua potencialidade econômica, como observado em Zorzo (2000) e Cunha (2011).

O advento da rodovia obviamente e equivocadamente sucumbiu o modal ferroviário, ainda que seja de extrema importância para o transporte de diversas cargas de *commodities* como minérios e grãos. A chegada da ferrovia oeste-leste (FIOL), que nasce no Estado do Tocantins e segue pelo oeste e sudoeste da Bahia atravessando as regiões de Caetité, Jequié e chegando a Ilhéus, no Sul, poderá fazer com que este modal tenha o seu valor reconhecido e que novas ações em prol da revitalização da FCA, na porção norte do Estado, sejam realizadas.

- Aéreo: nos quase 224 mil km² da área estudada e seus 145 municípios, observa-se apenas a existência de 2 aeroportos, o de Lençóis, na Chapada Diamantina, e o de Paulo Afonso, no território de Itaparica, porém ambos estão sem voos regulares. O de Paulo Afonso pertence à Infraero e o de Lençóis ao Governo do Estado, e já operaram voos de companhias regionais, mas em razão de uma série de circunstâncias estão ociosos e quase obsoletos.

Conforme assinalado por Rocha (2006), na Bahia, embora o Estado se configure como de relevante importância no cenário econômico nacional e no transporte aéreo de cargas e passageiros e o Governo Estadual tenha envidado alguns esforços no sentido de mais bem estruturar o modal, como através do Plano de Aviação da Bahia dos anos 1980 e do Programa Estadual de Logística de Transportes do início dos anos 2000, a infraestrutura aeroportuária na porção norte fica muito a desejar.

Ainda de acordo com a autora, o Estado, no início dos anos 2000, tinha os seguintes equipamentos classificados como de 1^a, 2^a, 3^a e 4^a categorias: 1^a categoria: aeroporto internacional de Salvador; 2^a categoria: aeroportos de Ilhéus e Porto Seguro; 3^a categoria: aeroportos de Lençóis, Valença e Paulo Afonso; 4^a categoria: aeroportos de Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Canavieiras, Feira de Santana, Guanambi, Irecê, Itabuna, Jequié, Prado e Vitória da Conquista. É sabido, entretanto, que desses equipamentos, nos anos atuais, apenas o da capital, o de Porto Seguro, o de Ilhéus e, mais recentemente, o de Vitória da Conquista que recebeu investimentos do governo federal, operam voos regulares, estando os demais praticamente sem uso.

Se observado o espaço geográfico objeto desse estudo, percebe-se que há apenas infraestruturas de 3ª categoria em Lençóis, para servir a toda a Chapada Diamantina, uma região de enorme potencial turístico, e o de Paulo Afonso, município localizado na tríplice divisa com os Estados de Pernambuco, Alagoas e Sergipe, que configuram, conforme apontam Lissa, Silva, Yamashita e Aragão (2021), unidades territoriais de planejamento (UTP's), restando um enorme vazio que é exatamente o espaço que perfaz os dez territórios observados neste trabalho, onde não existem equipamentos mais bem estruturados para receber aeronaves, ainda que sejam de pequeno porte, que dirá voos regulares. A figura 4 a seguir ilustra melhor essa questão:

Figura 4 - Aeroportos na Bahia



Fonte: Adaptado de Rocha, A.P. (2006).

4.3.2 Abastecimento de água

Como é sabido todos os territórios analisados estão localizados na porção semiárida do Estado, onde se tem baixas precipitações pluviométricas, poucos rios perenes e poucos reservatórios de grande porte. Essa situação configura um continuado quadro de padecimento com a falta de água, dado a ocorrência de poucas chuvas em grande parte da região. Ainda que esteja a poucas dezenas de quilômetros de dois importantes grandes rios perenes, o São Francisco e o

Paraguaçu, a região que concentra os 145 municípios carece de mais infraestruturas que assegurem a oferta de água para abastecimento humano, animal e para a produção econômica, como mais reservatórios e adutoras.

As porções norte e centro-norte do Estado contam com algumas bacias de rios, como o Itapicuru, o Jacuípe, o Vaza Barris e o Paraguaçu, onde existem alguns reservatórios como: o de Ponto Novo, entre Ponto Novo, Filadélfia e Pindobaçu; o de Pedras Altas em Capim Grosso; o de São José do Jacuípe, em São José do Jacuípe; a Barragem do França, em Piritiba; o Açude Cocorobó em Canudos; a Barragem Bandeira de Melo entre Boa Vista do Tupim, Itaetê e Iramaia, mas que demonstram serem insuficientes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Estado da Bahia tem mais de 500 mil km² e 417 municípios. O seu espaço dividido em 27 territórios considera aspectos físico-geográficos, além de condições socioeconômicas e mesmo elementos culturais que assegurem sentimento de pertencimento aos municípios participantes.

Apesar de boa diversidade físico-territorial, no que tange a potencialidades econômicas, ou seja, de uma interessante distribuição da exploração de atividades econômicas por todo o espaço geográfico, a sua região norte-nordeste padece com muitas dificuldades, registrando insatisfatórios indicadores sociais e econômicos, revelando-se assim expressiva assimetria em relação às demais regiões, notadamente às sul, sudeste e mesmo a oeste.

É sabido que o Estado tem boa diversidade em termos de existência de recursos naturais, com grande potencialidade mineral, um setor terciário bem aquecido, notadamente nas regiões próximas ao litoral, uma agropecuária que tem se destacado em algumas regiões específicas, como as do submédio São Francisco e a do Oeste do Estado, porém um precário setor secundário, com baixa produção industrial, além de ser excessivamente concentrada em polos como os de Camaçari/Simões Filho e Feira de Santana.

Ainda com toda essa diversidade o Estado tem apresentado insatisfatório desempenho no seu Produto Interno Bruto, tendo perdido posição no ranking nacional para o Estado de Santa Catarina e seguido de perto pelo Distrito Federal. Ademais, conforme mostra este estudo, intrarregionalmente o Estado, apresenta

grandes assimetrias nos quesitos econômico e social, evidenciando-se, como nos dez territórios analisados, expressivas carências de infraestrutura básica e social.

A porção centro norte do Estado, onde estão localizados os 145 municípios listados, embora tenha significativas potencialidades econômicas, carece sobremaneira de ações e investimentos governamentais, na verdade de políticas de Estado, com a concepção de mecanismos e instrumentos que auxiliem da reversão de uma realidade caracterizada por grande desequilíbrio.

A elevadíssima concentração da atividade econômica na região metropolitana e as melhores condições de infraestrutura básica e social nas regiões sul, centro-sul e sudeste do Estado, evidenciam a necessidade da intensificação de ações como a concepção de programas governamentais para melhoria da qualidade de vida dos mais de 3,5 milhões de habitantes que anseiam pela maior presença do Estado e por mais investimentos privados.

Com demandas e insatisfação que atravessam décadas, não é raro encontrar opiniões e inquietações que volta e meia requeiram discussões sobre uma possível divisão do Estado da Bahia, na qual uma possível redistribuição de recursos públicos pudesse mais bem contemplar a região centro-norte que padece com a falta de mais investimentos.

Essa é uma demanda latente também na região Oeste, a qual, por ser muito distante da capital, clama com a necessidade de investimentos públicos notadamente em infraestrutura básica e, com a elevada produção agropecuária, junto a outras porções dos estados de Maranhão, Tocantins e Piauí (MATOPIBA), sugerem a criação de um novo Estado.

São inquietações legítimas e que estimulam um permanente debate incentivando a continuidade da realização de pesquisas e estudos, mas que, ressalte-se, não podem ficar apenas no campo da teoria ou limitar-se ao ambiente acadêmico, e sim fazer entregas à sociedade, com a concepção de programas, instrumentos e mecanismos que catalisem uma reversão das assimetrias evidenciadas e que comprometem a qualidade de vida de milhões de baianos.

REFERÊNCIAS

- ACEMOGLU, D.; ROBINSON, J. **The role of institutions in growth and development**. Washington DC: World Bank, 2008. V. 10.
- ALVES DE JESUS, J.; DANTASLÉ, S. Noélio. Seis décadas da teoria dos polos de crescimento: revisitando Perroux. **RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico**, v.17, n. 32, 2015.
- ARÁUJO SILVA, Márcio F. **Instituições, mudança institucional e inovações na promoção de dinamismo econômico**: o caso do polo Juazeiro-Petrolina. 2015. Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, PE, 2015.
- BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI. Mapa dos territórios de identidade do Estado da Bahia e Mapa da identificação dos territórios analisados. Bahia: SEI, 2021.
- BLATT, Nadir; GONDIM, Patrícia Santos Cardoso. Territórios de Identidade no Estado da Bahia: uma análise da regionalização implantada pela estrutura governamental na perspectiva do desenvolvimento local e regional. **Colóquio Baiano Espaços, Tempos e Representações: Abordagens Históricas e Geográficas**, 2013.
- CAVALCANTE, C. M. A economia institucional e as três dimensões das instituições. **Revista de Economia Contemporânea**, v.18, p. 373-392, 2014.
- CUNHA, Aloísio Santos da. **Descaminhos do trem**: as ferrovias na Bahia e o caso do Trem da Grota (1912-1976). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2011.
- COSTA, Kaio Glauber Vital da. Gunnar Myrdal e o princípio da causalção circular cumulativa: uma análise a partir dos trabalhos de Allyn Young, Nicholas Kaldor e Thorstein Veblen. In: CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PESQUISADORES EM HISTÓRIA ECONÔMICA. 10., 2013, Juiz de Fora, Minas Gerais. **Anais...** Juiz de Fora, Minas Gerais: UFJF. set. 2013.
- DINIZ, C. C. A questão regional e as políticas governamentais no Brasil. **Texto para Discussão**, n. 159, 2001.
- GUERRA, Oswaldo Ferreira; GONZALEZ, Paulo Sérgio Hermida. Evolução recente e perspectivas para a economia baiana. **Revista Econômica do Nordeste**, v. 27, n. 1, p. 37-76, 1996.
- HODGSON, G. M. What are institutions? **Journal of economic issues**, v. 40, n. 1, p. 1-25, 2006.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. Brasil. 2024.

LISSA, M.; Silva, L.; Yamashita, Y.; Aragão, J. O programa territorial como fator de viabilidade de infraestruturas aeroportuárias: Metodologia para identificação de oportunidades. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, v. 22, p. 28-51, 2021.

LOPES, Herton Castiglioni. O novo desenvolvimentismo: uma contribuição institucionalista. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 36, n. 4, p. 807-826, 2016.

NORTH, D. **Institutions, institutional change and economic performance**. Cambridge: University Press, 1990.

O'HARA, Phillip. The principle of circular and cumulative causation: Myrdal, Kaldor and contemporary heterodox political economy. In: **The foundations of non-equilibrium economics: The principle of circular and cumulative causation**. Routledge, 2009. p. 91-105.

PERROUX, F. Les industries motrices et la croissance d'une économie nationale. **Actualité Économique**, v. 39, n. 3, p. 377, 1963.

PESSOTI, Fernanda Calasans Costa Lacerda; PESSOTI, Gustavo Casseb. Tendências recentes e perspectivas para a economia baiana. **Bahia Análise & Dados, Salvador**, v. 25, n. 1, p. 31-48, 2015.

ROCHA, A. P. **Uma análise da integração em rede: os transportes aéreos no estado da Bahia**, 2006. 184 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia.

SANTOS, Ludiara Fernanda Borba dos; OLIVEIRA, Gilca Garcia de. Política de desenvolvimento territorial: uma análise da escolha dos territórios da cidadania na Bahia. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA E SOCIOLOGIA RURAL (SOBER), 49., 2011. **Anais...Belo Horizonte, MG**, 2011.

SEINFRA-BA. **Mapa rodoviário da Bahia**, 2021. Disponível em: http://www.infraestrutura.ba.gov.br/arquivos/File/mapas/mapa_rodoviario_da_Bahia_2020_163x150.pdf; Acesso em: novembro de 2021.

SILVA FILHO, L. A.; MIYAMOTO, Bruno Cesar Brito; MAIA, Alexandre Gori. Condicionantes socioeconômicos da imigração nos municípios do estado da Bahia-2000/2010. **Revista Desenbahia**, v. 14, p. 29-57, 2017.

TEIXEIRA, Francisco; GUERRA, Oswaldo. Os 50 anos de industrialização baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. **Bahia análise & dados**, v.10, n. 1, p. 87-98, 2000.

ZORZO, Francisco Antônio. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). **Sitientibus**, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, 2000.