

# ▶ Construindo Caminhos



**Caminhos da Bahia:  
Infra-Estrutura e Logística**





## ► CONSTRUINDO CAMINHOS

Com o objetivo de integrar as diversas regiões do Estado, promover o desenvolvimento econômico e social harmônico de sua população e dinamizar a circulação de pessoas, veículos e mercadorias, o Governo da Bahia tem investido de forma concentrada em infra-estrutura de transporte e logística demonstrando assim a sua preocupação em criar as condições necessárias para um melhor aproveitamento do potencial competitivo da economia estadual.

Dentro desta ótica de desenvolvimento integrado, foi dispensada especial atenção ao transporte, como fator essencial na área de logística, com destaque para a malha viária estadual, componente vital ao intercâmbio de pessoas, bens e serviços.

O Governo do Estado vem dando prioridade à recuperação e manutenção da rede sob sua jurisdição. Essa decisão decorreu do desgaste bastante acentuado da rede rodoviária estadual, com o final da vida útil do pavimento de vários de seus corredores rodoviários, e da degradação das estradas federais que cruzam o território baiano. A situação das estradas federais tem provocado um

desvio de tráfego para estradas estaduais, principalmente de transporte de carga.

Para garantir a trafegabilidade das rodovias, o Governo do Estado, além de disponibilizar recursos do Tesouro Estadual, negociou financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, e buscou os recursos da parcela estadual da Comissão de Intervenção do Domínio Econômico - Cide além de outras fontes de receita. Esse esforço resultou na realização de um vigoroso programa de intervenções, em serviços de construção, restauração, recuperação e manutenção de rodovias, além da realização de estudos e projetos de infra-estrutura de transportes, estudos de impacto ambiental e supervisão de obras.

Foram investidos pelo governo estadual no setor de transporte, a importância de R\$ 654,7 milhões, sendo R\$ 202,9 em 2006, conforme demonstrado na Tabela I. Esses recursos foram aplicados não apenas na construção, recuperação, restauração e manutenção de rodovias, mas também na sinalização e policiamento de rodovias, aeroportos e terminais de transportes.

**TABELA I**

### INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES BAHIA, 2003-2006

AÇÕES	REALIZADO EM R\$ 1.000,00		
	2003-2005	2006(*)	TOTAL
<b>Construção, Restauração, Manutenção e Outras Ações em Rodovias</b>	<b>431.669</b>	<b>199.132</b>	<b>630.801</b>
Reabilitação de Rodovias nos Corredores de Transportes - PCR II	171.957	77.990	249.947
Estudos e Projetos de Infra-estrutura de Transporte	12.633	2.551	15.184
Expansão e Melhoria da Malha Rodoviária	48.211	92.339	140.550
Restauração e Manutenção de Rodovias - Premar	0	328	328
Infra-estrutura de Transporte em Áreas Prioritárias - Prodetur	0	293	293
Conservação da Rede Rodoviária Estadual	191.113	20.653	211.766
Infra-estrutura Viária em Áreas de Mineração - SICM	7.755	4.978	12.733
<b>Policiamento e Sinalização de Rodovias</b>	<b>19.164</b>	<b>3.734</b>	<b>22.898</b>
Sinalização de Rodovias e Terminais de Transportes	5.620	1.490	7.110
Obras de Infra-estrutura para Policiamento e Segurança de Rodovias	369	0	369
Policiamento e Segurança Pública de Rodovias	13.175	2.244	15.419
<b>Aeroportos e Terminais de Transportes</b>	<b>960</b>	<b>0</b>	<b>960</b>
<b>TOTAL</b>	<b>451.793</b>	<b>202.866</b>	<b>654.659</b>

Fonte: SEINFRA/Derba, SICM  
(\*) Dados até setembro

## EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO RODOVIÁRIA

### Expansão e Melhoria da Malha Rodoviária

No período 2003-2006, foi toda atenção aos serviços de recuperação da sua malha rodoviária, abrangendo a extensão total, hoje com quase 20 mil km, sendo 50,2% em revestimento asfáltico; 18,2% em tratamento contra pó e lama asfáltica; e 31,6% em revestimento primário.

Os recursos aplicados no período pelo Estado na construção, restauração, recuperação e manutenção de rodovias totalizaram R\$ 486 milhões, dos quais R\$ 172,4 investidos no ano de 2006, conforme Tabelas 2 e 3.

#### RODOVIAS

- 421,3 km de construção concluídos
- 2.550,4 km de restaurações e recuperações concluídos
- 3.629,6 km de manutenções concluídos

Alceu Elias



Estrada BA 131  
que liga Senhor  
do Bonfim-Jacobina

O Programa desenvolvido para a recuperação de estradas atingiu diversos trechos rodoviários seriamente danificados devido, também, ao excesso de tráfego de veículos pesados. As estradas estaduais foram mantidas em boas condições de trafegabilidade, o que proporcionou aos usuários um maior conforto e segurança nas viagens, reduzindo, por outro lado, os custos com transportes.

TABELA 2

### INVESTIMENTO EM RODOVIAS - RESUMO BAHIA, 2003-2006

AÇÕES	REALIZADO EM R\$ 1.000,00		
	2003-2005	2006 (*)	TOTAL
<b>Construção</b>	<b>69.713</b>	<b>18.141</b>	<b>87.854</b>
Concluída	69.713	18.098	87.811
Em andamento	0	43	43
<b>Restauração</b>	<b>129.828</b>	<b>129.045</b>	<b>258.873</b>
Concluída	121.808	95.519	217.327
Em Andamento	8.020	33.526	41.546
<b>Recuperação</b>	<b>62.058</b>	<b>3.521</b>	<b>65.579</b>
Concluída	62.058	2.621	64.679
Em Andamento	0	900	900
<b>Manutenção</b>	<b>51.929</b>	<b>21.721</b>	<b>73.650</b>
Concluída	51.445	10.401	61.846
Em Andamento	484	11.320	11.804
<b>Total</b>	<b>313.528</b>	<b>172.428</b>	<b>485.956</b>

Fonte: SEINFRA/Derba, SICM  
(\*) Dados até setembro

**TABELA 3**

**CONSTRUÇÃO, RESTAURAÇÃO, RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE RODOVIAS  
BAHIA, 2003 -2006**

RODOVIA	TRECHO	EXT.	RECURSOS APLICADOS (EM R\$ 1.000,00)		
		KM	2003-2005	2006(*)	TOTAL
CONSTRUÇÃO		514,18	69.713	18.141	87.854
Concluída		421,31	69.713	18.098	87.811
BR 324	Jacobina - Entroncamento BA 418 <sup>1</sup>	29,84	902	-	902
BA 250	Planaltino - Maracás <sup>1</sup>	30,43	12.346	-	12.346
BA 641	Barra do Choça - Lucaia	22,00	3.767	-	3.767
BA S/C	Campo Alegre de Lourdes - Angico <sup>3</sup>	65,70	2.799	-	2.799
BA 265	Itapetinga - Caatiba <sup>1</sup>	33,00	13.051	-	13.051
BA S/C	Jacobina - Morro Velho <sup>3</sup>	11,50	1.718	-	1.718
BA S/C	Medeiros Neto - Vereda <sup>1</sup>	25,00	9.998	-	9.998
BR 020	Mandarino - Nova Holanda - Buritirama <sup>3;4</sup>	128,30	3.103	4.978	8.081
BA 891/549	Apuarema - Itamari - BA 220 (Gandu) <sup>1</sup>	41,34	22.029	2.585	24.614
BA 026	Entronc. BR 420 (São Roque do Paraguaçu) - Maragogipe	34,20	0	10.535	10.535
Em andamento		92,87	0	43	43
BA 148	Rio de Contas - Marcolino Moura - Jussiapé <sup>1</sup>	45,00	0	43	43
BA 001	Camamu - Itacaré (Prodetur) <sup>6</sup>	47,87	0	0	0
RESTAURAÇÃO		1.618,08	129.828	129.045	258.873
Concluída		1.194,58	121.808	95.519	217.327
BA 250	Entroncamento BR 116 - Maracás	45,37	11.021	-	11.021
BA 416	Entroncamento BR 324 - S. Domingos - Valente	32,00	5.224	-	5.224
BA 084	BR 324 - Conceição do Jacuípe - Coração de Maria - Irará - Água Fria	58,80	3.844	-	3.844
BA 093	Dias D'Ávila - Mata de São João	8,30	3.981	-	3.981
BA 120	Riachão do Jacuípe - Conceição do Coité	30,00	3.771	-	3.771
BA 120	Santa Teresinha - Elísio Medrado - BA 026	30,00	3.735	-	3.735
BA 130	BR 330 - Acesso Itajuru	10,50	2.257	-	2.257
BA 131	BR 242 - Ibiquera	24,50	0	-	0
BA 152	BA 156 - Rio do Pires	18,00	2.029	-	2.029
BA 262	Nova Canaã - Iguai	8,30	1.512	-	1.512
BA 650	Ipiaú - Itagibá	21,00	1.694	-	1.694
BR 420	Jaguaquara - Itaquara	10,00	2.167	-	2.167
BA 233	Ipirá - Itaberaba	76,00	2.921	-	2.921
BA 419	Mirangaba - BA 368	21,00	1.478	-	1.478
BA 639	Inhobim - Veredinha	17,80	1.862	-	1.862
BA 650	BA 120 (prox Ibirataia) - Ipiaú	15,50	0	7.550	7.550
BA 270	Santa Luzia - BR 101	14,00	0	3.940	3.940
BA 409	Serrinha - Conceição do Coité	36,50	0	6.223	6.223
BA 220	Euclides da Cunha - Monte Santo	36,50	0	4.242	4.242
BA 381	Itiuba - BR 407 (Filadélfia)	31,40	0	5.046	5.046
BA 680	BA 270 (Potragua) - Gurupimirim - BR 101	62,00	0	8.350	8.350
BA S/C	Maragogipe - Ent. BA 419 <sup>2</sup>	36,00	10.681	-	10.681
BA 540	Amargosa - Mutuípe <sup>1</sup>	26,95	9.255	-	9.255
BA S/C	Poços - Tiquara	18,00	2.640	-	2.640
BA S/C	Nova Ibiá - BA 120	0,32	1.505	-	1.505
BA 052/BR 116	BR 116 - Ipirá	86,00	16.543	-	16.543

Continua

Continuação da Tabela 3

RODOVIA	TRECHO	EXT. KM	RECURSOS APLICADOS (EM R\$ 1.000,00)		
			2003-2005	2006(*)	TOTAL
BA 052	Ipirá - Baixa Grande - Mundo Novo <sup>1</sup>	94,64	20.722	11.944	32.666
BA 142	Andaraí - Mucugê	51,50	3.895	701	4.596
BA 430	Km47 - (Riacho de Santana) - Igaporã	47,00	0	21.133	21.133
BA 430	Bom Jesus da Lapa - Povoado de Juá - km 47	47,00	0	22.290	22.290
BA 381	BR 116 - Quijingue <sup>5</sup>	33,00	1.694	-	1.694
BA 503	BR 101 - Pedrão <sup>5</sup>	15,00	970	-	970
BA 617	Ibiassucê - Caculé <sup>5</sup>	26,00	1.468	-	1.468
BA 120	BR 116 - Santo Estevão - Ipecaetá <sup>5</sup>	13,00	904	438	1.342
BA 131	BR 242 - Lajedinho <sup>5</sup>	12,00	614	182	796
BA 640	BR 116 (Poções) - Bom Jesus da Serra <sup>5</sup>	29,00	809	720	1.529
BR 242	BR 101 - Conceição do Almeida - São Felipe <sup>5</sup>	18,00	771	-	771
BA 504	Macaúbas - Boquira <sup>5</sup>	24,00	390	1.644	2.034
BA 494	BR 101 - São José do Itaporã (Muritiba) <sup>5</sup>	5,20	0	473	473
BA 062/001	Aratuípe - Maragogipinho <sup>5</sup>	5,00	0	645	645
<b>Em andamento</b>		<b>423,50</b>	<b>8.020</b>	<b>33.526</b>	<b>41.546</b>
BA 026/131	Maracás - Contendas do Sincorá - Tanhaçu <sup>1</sup>	125,81	2.264	18.385	20.649
BA 093	Mata de São João - Pojuca	14,00	4.673	801	5.474
BA 026	Amargosa - Entronc. BR 116 (Milagres) <sup>1</sup>	36,00	0	12	12
BA 263	Floresta Azul - Firmino Alves <sup>1</sup>	37,00	0	70	70
BA 052	Mundo Novo - Entronc BA 131 (Porto Feliz) <sup>1</sup>	38,00	0	5.630	5.630
BA 130	Ponto do Astério - Ibicuí <sup>1</sup>	21,64	0	593	593
BA 262	Ibicuí - Iguai <sup>1</sup>	15,15	0	2.492	2.492
BA 026	Nova Itarana - Entroncamento BR 116 <sup>6</sup>	13,00	0	0	0
BA 275	Entroncamento BR 101 - Itapebi <sup>6</sup>	5,50	0	0	0
BA 971	Entroncamento BA 415 - Itapé <sup>6</sup>	3,70	0	0	0
BA 130	BR 242 - Boa Vista do Tupim <sup>5</sup>	26,00	0	1.126	1.126
BA 233	BR 116 - Biritinga <sup>5</sup>	21,00	0	1.350	1.350
BA 417	BR 324 - Serrolândia -Várzea do Poço <sup>5</sup>	27,50	0	1.303	1.303
BA 233	BR 110 - Sátiro Dias <sup>5</sup>	39,20	1.083	1.764	2.847
<b>RECUPERAÇÃO</b>		<b>1.369,80</b>	<b>62.058</b>	<b>3.521</b>	<b>65.579</b>
<b>Concluída</b>		<b>1.355,80</b>	<b>62.058</b>	<b>2.621</b>	<b>64.679</b>
BA 142	Entroncamento BR 242 - Wagner - Utinga	47,50	975	-	975
BA 172	BR 242 (Javi) - Serra Dourada	70,00	950	-	950
BA 233	Altamira - BA 099	24,80	1.338	-	1.338
BA 426	Laje do Batata - Entroncamento Icó	37,50	1.677	-	1.677
BA S/C	Baixa do Palmeira - BR 242 (Sapeaçu)	2,90	170	-	170
BA 396	Rio Real - BR101 (Loreto)	10,50	1.047	-	1.047
BA 504	Irará - Santanópolis - BR 116	26,00	492	-	492
BA 890	Lafayette Coutinho - BR 116	16,00	751	-	751
BA 131	BR 324 - Caém - Saúde - Pindobaçu - Antônio Gonçalves - Senhor do Bonfim	102,00	6.867	-	6.867
BR 242	BR 101 - Sapeaçu - Castro Alves	23,00	3.027	-	3.027
BA 120	Conceição do Coité - Valente - Santaluz - Queimadas - Cansanção - Monte Santo	165,50	8.141	-	8.141
BA 210	Juazeiro - Sobradinho	48,80	2.422	-	2.422
BA 245	Iaçu - Marcionílio Souza	51,00	1.786	-	1.786

Continua

Conclusão da Tabela 3

RODOVIA	TRECHO	EXT. KM	RECURSOS APLICADOS (EM R\$ 1.000,00)		
			2003-2005	2006(*)	TOTAL
BA 270	Maiquinique - Itarantim	30,00	834	-	834
BA S/C	São Gonçalo dos Campos - Abaixadora	4,30	261	-	261
BR 349	Itapicuru - Divisa BA/SE	29,00	1.905	-	1.905
BR 349	Santa Maria da Vitória - Correntina - BR 020 (Posse)	240,00	6.534	1.268	7.802
BA 026	BR 101 (Santo Antônio de Jesus) - Amargosa	46,50	2.055	-	2.055
BA 142	Barra da Estiva - Ituaçu	25,00	3.512	-	3.512
BA 210	Juazeiro - Curaçá	92,00	5.136	-	5.136
BR 101	Itabela - Guaratinga	28,50	1.056	-	1.056
RL 802	Entronc. BR 101 - Cabaceiras do Paraguaçu	18,00	169	-	169
BA 122	Cafarnaum - Segredo	44,00	0	412	412
BA 349/BR 415	Governador Lomanto Júnior	12,00	624	-	624
BA 245	Marcionílio Souza - Itaetê	54,00	4.141	941	5.082
BR 235	Divisa PE/BA - Casa Nova - Lajedo	107,00	6.188	-	6.188
<b>Em andamento</b>		<b>14,00</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>900</b>
BA 130	Itajuru - Itagi	14,00	0	900	900
<b>MANUTENÇÃO</b>		<b>3.952,18</b>	<b>51.929</b>	<b>21.721</b>	<b>73.650</b>
<b>Concluída</b>		<b>3.629,32</b>	<b>51.445</b>	<b>10.401</b>	<b>61.846</b>
BA 254	BA 001 - Pratigi <sup>1</sup>	20,00	543	1.434	1.978
Vicinal	Pindobaçu - Garimpos de Marmota e da Cabra <sup>3</sup>	7,32	78	-	78
Vicinal	Campo Formoso - Garimpo Socotó <sup>3</sup>	25,00	59	-	59
BA 305	BR 110 - Santa Brígida	6,50	0	151	151
BA 001	Ilhéus - Canavieiras <sup>1</sup>	109,00	0	8.816	8.816
CONSERVAÇÃO PREVENTIVA E ROTINEIRA		2.610,00	28.707	-	28.707
DIVERSOS SERVIÇOS EMERGENCIAIS		0,00	1.037	-	1.037
OUTROS SERVIÇOS EXECUTADOS		851,50	21.021	-	21.021
<b>Em andamento</b>		<b>322,86</b>	<b>484</b>	<b>11.320</b>	<b>11.804</b>
BA 263	Iitororó - Itapetinga	27,16	484	1.104	1.588
BA 001	Nazaré - Valença - Taperoá - Nilo Peçanha <sup>1</sup>	70,60	0	5.594	5.594
BA 001/650	Nilo Peçanha - Ituberá - Camamu - Travessão <sup>1</sup>	86,10	0	4.200	4.200
BA 052	Entroncamento BR 116 (Km 00 - Km 70) <sup>1</sup>	70,00	0	290	290
BA 052	Km 37 (Serra Preta) - Km 86 (Ipirá)	45,00	0	132	132
BA 415	Ilhéus - Itabuna <sup>6</sup>	24,00	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>7.454,24</b>	<b>313.528</b>	<b>172.428</b>	<b>485.956</b>

Fonte: SEINFRA/Derba, SICM

(\*) Dados até setembro

<sup>1</sup> PCR II - Programa de Corredores Rodoviários - BID

<sup>2</sup> Obra construída com recurso do Derba e SICM/CIS. O valor constante da Tabela refere-se à parte do Derba

<sup>3</sup> Obra construída com recurso da SICM

<sup>4</sup> Construção em revestimento primário

<sup>5</sup> Obra executada por administração direta

<sup>6</sup> Recursos ainda não desembolsados até setembro de 2006

S/C: Sem Codificação

As principais rodovias que estão recebendo intervenções do governo estadual estão relacionadas e ilustradas nos mapas a seguir:



Estrada BA 409

Aristeu Chagas

### RODOVIAS – OBRAS EM DESTAQUE

- Entre o **Recôncavo e o Litoral Norte**, foram concluídas as obras de restauração da estrada Dias D'Ávila – Mata de São João – Pojuca e o acesso a Pedrão. Em andamento restauração da ligação da BR 110 com Sátiro Dias
- Na **Região Nordeste**, concluídas as restaurações das ligações BR 324 – São Domingos – Valente; Riachão do Jacuípe – Conceição do Coité – Valente – Santa Luz – Queimadas – Cansanção – Monte Santo – Euclides da Cunha; Serrinha – Conceição do Coité; Itiúba – Filadélfia; o acesso a Quinjingue; a recuperação do trecho Itapicuru – Divisa BA-SE; e a ligação da BR 324 com Conceição do Jacuípe – Coração de Maria – Irará – Água Fria. Em andamento o acesso a Biritinga
- No **Recôncavo Sul**, concluídas as obras de construção da estrada entre Maragogipe – São Roque do Paraguaçu; as restaurações das estradas Santa Terezinha – Elísio Medrado – BA 016, Amargosa – Mutuipe, dos acessos a São Felipe, Maragogipinho (Aratuípe) e São José de Itaporanga ( Muritiba); e a recuperação dos trechos entre Sapeaçu – Castro Alves e Santo Antônio de Jesus - Amargosa
- No **Litoral Sul** e no **Extremo Sul**, concluídas as restaurações dos trechos Ipiáú – Itagibá, Ipiáú – Dário Meira, BR 101 – Santa Luzia; a recuperação de Itabela – Guaratinga; e os acessos a Itaié e Itapebí. Encontram-se em andamento a recuperação do trecho Itajuru – Itagi. Foi iniciada através do Prodetur II a importantíssima estrada entre Itacaré – Camamu, que faz parte da BR 001
- Na **Região Sudoeste**, concluídas as obras de construção dos trechos Barra do Choça – Lucaia; as restaurações dos trechos Jaguaquara – Itaquara, Veredinha – Inhobim, Potiraguá – Gurupá Mirim – BR 101, Poções – Bom Jesus da Serra; e recuperação dos trechos Maiquinique – Itarantim e BR 116 – Lafaiete Coutinho
- Na **Região da Serra Geral** foram concluídas as restaurações do importante trecho da BR 430 Bom Jesus da Lapa – Riacho de Santana – Igaporan e a ligação Caculé – Ibiassucê
- Na **Região da Chapada Diamantina** e do **Paraguaçu** foram concluídos os acessos a Rio do Pires, Ibiquera, Lajedinho; as restaurações dos trechos Macaúbas – Boquira, Andaraí – Mucugê, Ipirá – Itaberaba, Santo Estevão – Ipecaetá; as recuperações dos trechos Iaçú – Marcionílio Souza – Itaeté, Barra da Estiva – Ituaçu, BR 242 – Wagner – Utinga, e Irará – Santanópolis – BR 116
- Na **Encosta da Chapada Diamantina**, concluiu-se o acesso a Mirangaba; a restauração da estrada entre Poços – Tiquara, em Campo Formoso; as recuperações das estradas Lage do Batata – Icó, e da estrada BR 324 Caém – Saúde – Pindobaçu – Antônio Gonçalves. Em andamento a restauração da estrada BR 324 Serrolândia – Várzea do Poço
- Na **Região do Baixo-Médio São Francisco** foram concluídas as recuperações dos trechos Juazeiro – Curaçá, Juazeiro – Sobradinho e Divisa BA-SE – Casa Nova – Lajedo. Em andamento a restauração do trecho Lajedo – Remanso – Pilão Arcado
- Na **Região Oeste**, o destaque ficou por conta da reconstrução (recuperação) da estrada Posse – Correntina – Santa Maria da Vitória e a manutenção de diversas estradas regionais. Foram construídas, ainda, em revestimento primário, as estradas Campo Alegre de Lourdes – Angico, e Mandarino – Nova Holanda – Buritirama, visando o escoamento da produção de fosfato de Campo Alegre de Lourdes





TRECHOS: Entr. BR 324 - Senhor do Bonfim; Conceição do Coité - Monte Santo; Bom Jesus da Lapa - Igaporã



LEGENDA:

**TRECHO C/ INTERVENÇÃO**  
RODOVIA ESTADUAL

RODOVIA FEDERAL  
RODOVIA MUNICIPAL



**TRECHOS:** BR116 - Quinjingue; BR101 - Pedrão; BR116 - Ipecaetá; BR242 - Lajedinho; BR101 - São Felipe; BR242 - Ibiquera; BR101 - São José do Itaporã; Aratuípe - Maragogipinho; BR242 - Boa Vista do Tupim; BR116 - Britinga; BR324 - Várzea do Poço; BR110 - Sátiro Dias; BA 416 - Entr. BR 324 - São Domingos - Valente; BA 120 - Riachão do Jacuípe - Conceição do Coité; BA 131 - BR 324 - Caém - Saúde - Pindobaçu - Antônio Gonçalves - Senhor do Bonfim; BA 120 - Conceição do Coité - Valente - Santaluz - Queimadas - Cansanção - Monte Santo; BA 026 - BR 101 (Sto. Antônio de Jesus) - Amargosa; BA 245 - Marcionílio Souza - Itaeté

**LEGENDA:**

TRECHO C/ INTERVENÇÃO  
 RODOVIA ESTADUAL

RODOVIA FEDERAL  
 RODOVIA MUNICIPAL









## TRECHOS:

Nazaré - Valença - BR 101

Itagibá - Ipiratã - Ipiratã

## LEGENDA:

— TRECHOS C/ INTERVENÇÃO  
— RODOVIA ESTADUAL

— RODOVIA FEDERAL  
— RODOVIA MUNICIPAL







TRECHO: BA 001 - Ilhéus - Una - Canavieiras; BA 270 - Santa Luzia - (BR 101) Camacã




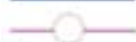
LEGENDA:

- |  |                       |  |                   |
|--|-----------------------|--|-------------------|
|  | TRECHO C/ INTERVENÇÃO |  | RODOVIA FEDERAL   |
|  | RODOVIA ESTADUAL      |  | RODOVIA MUNICIPAL |



TRECHOS: Maracás - Entr. Tanhaçu; Rio de Contas - Jussiape; Entr. BR116 - Porto Feliz; Jequié - Gandu

LEGENDA:

 TRECHOS C/ INTERVENÇÃO  
 RODOVIA ESTADUAL

 RODOVIA FEDERAL  
 RODOVIA MUNICIPAL



Além das intervenções realizadas nas rodovias baianas, o governo estadual, preocupado em mantê-las nas melhores condições de trafegabilidade, vem aplicando recursos na implantação de praças de pesagem em diversas rodovias - a fim de evitar o excesso de peso dos veículos que circulam pela malha rodoviária baiana; na construção e recuperação de pontes; no policiamento e sinalização de rodovias; na conservação de terminais de transporte, e, ainda, na realização de estudos e projetos de infra-estrutura de transportes.

Reunindo os recursos disponíveis para investimento em infra-estrutura de transporte, o Governo do Estado promoveu intervenções em mais de 7.400 km de rodovias, sem prejuízo das ações rotineiras de manutenção, direcionadas aos demais trechos rodoviários da malha.

As intervenções efetuadas numa malha rodoviária devem obedecer a quatro níveis de profundidade de ações, como a seguir:

- **Construção** - quando a intervenção significa a pavimentação de uma estrada onde havia apenas uma ligação em revestimento primário (cascalho), implicando em alteração no traçado, terraplenagem, sistema de drenagem e pavimentação asfáltica;
- **Restauração** - completa substituição do pavimento anterior por um novo, quer do mesmo tipo ou por um outro de maior durabilidade, além da recuperação do sistema de drenagem, retificação de cortes e taludes, bem como nova sinalização;
- **Recuperação** - intervenção que implica num restabelecimento das condições de trafegabilidade, com o aproveitamento parcial do pavimento existente;
- **Manutenção** - intervenção rotineira para assegurar a trafegabilidade, com tapa-buracos, roçagem, sinalização e outras intervenções de pequeno porte.

Algumas das intervenções foram realizadas por administração direta, por intermédio de **Patrulhas Rodoviárias** do Derba, enquanto outras o foram por meio de contratação de empresas privadas, todas supervisionadas, acompanhadas e fiscalizadas pelas Residências de Manutenção do órgão, espalhadas estrategicamente em todo o território estadual, que foram devidamente equipadas para tal finalidade.

#### **Reabilitação de Rodovias nos Corredores de Transporte do Estado - PCR II -**

Dentre os diversos programas de obras rodoviárias executados pelo Estado, cabe mencionar o Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia, com financiamento parcial do Banco Interamericano de Desenvolvimento. O Programa foi implementado a partir do exercício de 2000, sendo que o contrato de financiamento foi assinado em dezembro de 1999, com previsão inicial de vigência por cinco anos, estendida por mais dois anos.

No total, o Programa estará beneficiando 1.387 km de rodovias, podendo ser citados como principais corredores, onde foram ou estão sendo executadas obras de reabilitação, melhoramento e pavimentação e manutenção, os seguintes: Maracás - Contendas do Sincorá - Entroncamento Tanhaçu; Rio de Contas - Marcolino Moura - Jussiape; Entr. BR 116 - Ipirá - Baixa Grande - Mundo Novo - Porto Feliz; Jequié - Florestal - Apuarema - Itamari - Gandu.

Esses corredores estão inseridos em municípios situados nas Regiões de Serra Geral, Chapada Diamantina, Médio São Francisco, Paraguaçu e Litoral Sul que, juntas, reúnem mais de 4 milhões de habitantes, segundo dados de 2003. Além de oferecerem uma maior acessibilidade e mobilidade à sua população, os corredores são também fator de desenvolvimento, já que são responsáveis pelo escoamento das produções regionais e pelo transporte de insumos.



**PCRII – OBRAS EM DESTAQUE**

- Restauração da Estrada do Feijão no trecho entre a BR 116 – Angüera – Serra Preta – Ipirá – Baixa Grande – Mundo Novo – Porto Feliz
- Em conclusão o trecho entre Tanhaçu – Contendas do Sincorá – Maracás – Planaltino – BR 116, que encurtará em 120 km o percurso entre a Região Sudoeste e a Região Metropolitana de Salvador
- Em conclusão a BR 415 entre Firmino Alves e Floresta Azul, com a qual se integra a estrada Ponto do Astério – Ibicuí – Nova Canaã – Iguai
- Em conclusão a ligação da BR 101 com a BR 116 entre Apuarema – Itamari – Nova Ibiá – Gandu
- Em construção a importante estrada entre Rio de Contas – Marcionilo Moura – Jussape, que faz parte da interligação entre os chamados circuitos turísticos do ouro e do diamante, ou seja, das áreas de influência de Lençóis e Rio de Contas
- Em construção a interligação da BR 101 com a BR 116 através do trecho Amargosa – Milagres
- Concluída a interligação Itapetinga – Caatiba
- Concluída a interligação Medeiros Neto – Vereda
- Concluída a recuperação integral da estrada Nazaré – Valença – Taperoá – Nilo Peçanha – Ituberá – Camamu – Travessão, na Região do Baixo Sul
- Concluída a recuperação integral da estrada Ilhéus – Una – Canavieiras, no Litoral Sul

Nesse Programa estão envolvidos recursos do Estado e do BID, cujo total aplicado, em 2006, somou cerca de R\$ 78 milhões, abrangendo obras, estudos e projetos de engenharia, estudos de impacto ambiental, pesquisas, supervisão de obras de reabilitação e no fortalecimento institucional do órgão governamental responsável pelo setor, o Departamento de Infra-estrutura de Transportes da Bahia - Derba.

**Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias - Premar** - Outro Programa, cuja concretização vem sendo negociada pelo Estado, é o Programa de Restauração e Manutenção de

Rodovias - Premar, para cuja implementação se pretende a parceria de financiamento do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - Bird (Banco Mundial), já tendo havido até a aquiescência do Governo da União, através do Ministério de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão / Comissão de Financiamentos Externos - Coflex. A negociação entre o Governo do Estado e o Banco foi concluída em junho de 2006 e aprovado pelo *board* do BID em 14 /11/2006.

**O Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias - Premar incluirá a restauração de rodovias e sua subsequente manutenção, pelo período de cinco anos e beneficiará cerca de 2.000 km da rede rodoviária do Estado, dos quais 1.331 km estão elencados nos termos do contato de financiamento, assinado no final de 2006, cujo valor será de US\$ 186.0 milhões (US\$ 86 milhões como contrapartida do Estado e US\$ 100.0 milhões de empréstimo).**

Como principais segmentos do elenco aprovado pelo Banco Mundial, vale destacar os que formam corredores de grande importância estratégica para a economia do Estado, quais sejam: BA 262/263 - Brumado / Vitória da Conquista / Itambé, de relevância por interligar as Regiões Serra Geral e Sudoeste e por fazer parte de um dos Corredores de exportação pelo Porto de Ilhéus; BA.052 - Porto Feliz / Xique Xique, complementando a restauração da Estrada do Feijão, corredor de

Adenilson Nunes



Estrada do Feijão



suma importância para a Região de Irecê; BA 156 - BR 242 / Oliveira dos Brejinhos / Boquira / Paramirim / Livramento do Brumado, atravessando áreas de extração mineral bastante produtiva.

Os mapas a seguir indicam os principais segmentos de rodovias a serem beneficiadas pelo Premar.



TRECHOS: BR101 - Jaguaquara - BR116; Bom Despacho - S. Antonio de Jesus; Entr. BR242 (Javi) - Santa Maria da Vitória; Santa Maria da Vitória - Bom Jesus da Lapa; Itabuna - Floresta Azul; BA001 (Canavieiras) - Santa Luzia;



LEGENDA:

TRECHO C/ INTERVENÇÃO  
 RODOVIA ESTADUAL

RODOVIA FEDERAL  
 RODOVIA MUNICIPAL





TRECHOS: Xique Xique - Entr. BA131 (Porto Feliz); BA052 (Irecê) - BA432 (Entr. Lapão); BR418 (Entr. Ibititá) - BR242 (Carne Assada); Caetité - Sussuarana; Igaporã - Caetité; Brumado - Vitória da Conquista - Itambé



#### LEGENDA:

**TRECHO C/ INTERVENÇÃO**  
**RODOVIA ESTADUAL**

**RODOVIA FEDERAL**  
**RODOVIA MUNICIPAL**



### **Programa de Desenvolvimento do Turismo -**

**Prodetur** - Complementando as intervenções realizadas pelo Governo do Estado, houve em dezembro de 2005, a assinatura de convênio com o Ministério do Turismo, para a construção do trecho da rodovia BA 001, ligando os municípios de Camamu e Itacaré, com 48 km de extensão e custo estimado em R\$ 72 milhões.

Este trecho completará o percurso entre as Costas do Dendê e Cacau, integrantes do Pólo de Turismo Litoral Sul, possibilitando novos roteiros e contribuindo para o aumento de permanência dos turistas na região.

O trecho em questão atravessará, em sua extensão, os rios Baiano e Contas cujas obras de arte especiais terão extensões respectivas de 120 e 300 metros. Atualmente, a distância entre essas duas sedes municipais é de cerca de 200 km, com um tempo de percurso médio de três horas. A nova rodovia permitirá uma economia de tempo bastante significativa, reduzido o seu percurso para apenas 50 minutos a uma velocidade normal de deslocamento.

Até o final do exercício de 2006, deverão estar concluídos cerca de 8 km de terraplenagem do trecho, cujos serviços de implantação já se iniciaram, devendo ser efetivado, no período, um investimento em torno de R\$ 4 milhões.

### **Outras Ações no Setor de Transportes**

O Governo do Estado desenvolveu diversas outras ações voltadas ao setor, como a fiscalização do transporte de carga, no que se refere à compatibilidade da tonelagem máxima permitida com a estrutura de suporte das rodovias trafegadas por esse tipo de veículo, tendo sido implantadas praças de pesagem de veículos em seis novos pontos de fiscalização, que se juntarão aos nove pontos com balanças em operação.

Quanto aos recursos humanos, foi dada continuidade ao Projeto de Reestruturação Organizacional do Derba, implementando a sua Fase III, rela-

Adenilson Nunes



**Praça de Pesagem**

tiva à capacitação técnico-instrumental do quadro funcional de níveis médio e superior com a finalidade de fortalecer competências técnicas e atualizar conhecimentos inerentes às atividades, ganhando em eficiência profissional.

Ainda em andamento, essa capacitação consiste no treinamento dos profissionais componentes do quadro funcional do órgão, prevendo-se palestras e cursos que devem totalizar 2.432 horas/aula para os técnicos de nível superior e 912 horas/aula para os de nível médio, em conformidade com o Programa de Qualificação de Obras Públicas - PQOP, que abrange as áreas técnica, gerencial e comportamental em nível de extensão e pós-graduação.

Além deste programa básico de disciplinas, estão sendo também oferecidos dois cursos de Especialização: Especialização em Obras Rodoviárias e Especialização em Gestão de Órgãos de Infra-estrutura de Transportes, tendo sido assinado contrato de consultoria com a Universidade Federal da Bahia, através da Escola Politécnica, para a realização deste programa de capacitação.

## **TRANSPORTE E LOGÍSTICA**

Diante da importância da infra-estrutura de transportes para a consolidação do crescimento econômico sustentável em curso no Estado da Bahia, a Secretaria de Infra-Estrutura - SEINFRA, por intermédio da Superintendência de Transportes, tem empreendido uma série de ações relativas à ges-

tão da política de transportes do Estado, junto aos órgãos federais, estaduais e municipais, visando promover intervenções estratégicas para o desenvolvimento de suas diversas regiões.

Dessa forma, durante o ano de 2006, os órgãos estaduais estiveram empenhados em promover ações com o objetivo de implementar novos projetos desenvolvidos no âmbito do Programa Estadual de Logística de Transportes da Bahia - Peltbahia.

O Peltbahia é o planejamento estratégico estadual para o setor de infra-estrutura de transportes, com um horizonte de 20 a 25 anos, buscando a articulação física do Estado da Bahia e a reorganização de suas cadeias logísticas, envolvendo ferrovias, portos, aeroportos, rodovias e sistemas logísticos, de forma a ampliar a competitividade da economia baiana, promovendo a integração física das diversas regiões do Estado.

O resultado do Peltbahia é um Plano Prioritário com horizonte de 2004 a 2007, composto por 71 projetos, com investimentos de R\$ 2 bilhões e de um Portfólio de Investimentos, com horizonte de 2008 a 2020, composto por 137 projetos, divididos em 20 agrupamentos, com investimentos de R\$ 7,8 bilhões. Assim, o Peltbahia totaliza 208 projetos com investimentos de R\$ 9,8 bilhões.

Reconhecido nacionalmente pelo pioneirismo e pela excelente qualidade técnica dos seus projetos, o Peltbahia já começou a introduzir melhorias na infra-estrutura de transportes do Estado, pela realização de diversas intervenções propostas no referido programa, notadamente em seu plano prioritário, solucionando parte dos gargalos existentes na cadeia logística baiana.

Uma forte evidência do sucesso do Peltbahia é a decisão do governo federal de adotar a mesma estratégia para desenvolver semelhante programa em âmbito nacional, exemplo que tem sido seguido também por outros governos estaduais. Isso mostra a importância da iniciativa para a retomada do planejamento estratégico de longo prazo, dentro do setor público.

Este planejamento torna-se ainda mais relevante quando se considera um setor de capital intensivo, como o de infra-estrutura, dentro de um contexto de limitações na capacidade estatal de financiamento. Por este motivo, o incentivo à participação da iniciativa privada nos diferentes projetos de transportes adquire alta relevância, sobretudo visando os ganhos de eficiência, necessários à melhoria da qualidade dos serviços oferecidos à sociedade.

Tem sido esta a motivação do Governo do Estado na gestão do Peltbahia, cujos projetos e intervenções públicas e privadas previstos no programa, muitos deles já realizados desde o seu lançamento em 2004, permitem vislumbrar um novo cenário de plena adequação da infra-estrutura de transportes a uma economia forte, diversificada e dinâmica.

## **Sistema Ferroviário**

Tendo recebido destacada atenção dentro da elaboração do Peltbahia, pela sua fundamental importância para o desenvolvimento da economia baiana, o Sistema Ferroviário tem sido contemplado com a elaboração inúmeros projetos ferroviários que tornarão mais efetiva a articulação física do Estado com as demais regiões do país, promovendo assim a integração de cadeias produtivas e a elevação da competitividade dos produtos baianos.

Os projetos em andamento envolvendo o modal ferroviário dizem respeito às melhorias na malha existente, sob concessão da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, assim como a implantação de novos ramais, acessos e trechos ferroviários.

Dessa forma, durante o ano corrente, foram desenvolvidas diferentes ações, em conjunto com a concessionária da ferrovia e com os órgãos competentes no âmbito federal, no sentido de assegurar a execução dos projetos ferroviários importantes para a movimentação de cargas e passageiros no Estado da Bahia. O Quadro I lista as ações voltadas ao desenvolvimento do sistema ferroviário.



**QUADRO I**

**SISTEMA FERROVIÁRIO - AÇÕES EM ANDAMENTO  
BAHIA 2006 (\*)**

AÇÕES	DESCRIÇÃO
<b>Ferrovia Centro Atlântica - FCA</b>	Desenvolvimento de ações conjuntas com a empresa concessionária da malha ferroviária no Estado, buscando promover a viabilização de projetos de revitalização e expansão do Modal Ferroviário no Estado da Bahia, com ênfase nos projetos do Canal de Tráfego Ferroviário, ligando Camaçari ao Porto de Aratu; acesso ferroviário ao Porto de Juazeiro; revitalização da Linha Centro, ligando Juazeiro a Salvador; acesso ao terminal portuário C.Port (Moinho Dias Branco), dentre outras.
<b>Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT</b>	Iniciado um processo de diálogo com o órgão federal regulador do setor de transportes de cargas e passageiros, com o objetivo de encaminhar as demandas de melhorias na infra-estrutura ferroviária, sob a responsabilidade da empresa concessionária.
<b>Ferrovia Leste Oeste</b>	Realização do Estudo de Pré-viabilidade e traçado, através do Derba. Ao mesmo tempo foi apresentada solicitação de recursos ao Financiacion de Estudios de Viabilidad - FEV do Governo da Espanha para elaboração do Estudo de Viabilidade da Ferrovia Leste-Oeste.
<b>Associação Nacional dos Usuários de Transportes de Cargas - ANUT</b>	Implementado junto a Associação Nacioal de Usuários de Transporte de Cargas - Anut, com o apoio da Federação das Indústrias do Estado da Bahia - Fieb, um fórum permanente de discussão das necessidades de melhoria do nível de serviço prestado aos usuários de transporte de carga no Estado, culminando com a realização do Seminário de Dez Anos de Privatização das Ferrovias na Bahia, realizado em Novembro de 2006.
<b>Contorno Ferroviário Cachoeira - São Felix</b>	Importante obra identificada nos estudos do Peltbahia, a realização deste projeto, no Recôncavo baiano, foi autorizada pelo Ministério dos Transportes e tem prazo de 540 dias para conclusão.
<b>Ramal Ferroviário Camaçari - Aratu</b>	Também apontado pelo Peltbahia a construção deste ramal ferroviário, previsto para iniciar 2007, pelo Ministério dos Transportes, possibilitará melhorias nas operações ferroviárias realizadas entre o Pólo Petroquímico de Camaçari e o Porto de Aratu.
<b>Ramal de Acesso ao Porto de Cotepe em Aratu</b>	O Estado da Bahia está promovendo entendimentos entre o operador portuário, a concessionária da ferrovia e os usuários do sistema logístico a fim de viabilizar a implantação de um novo ramal ferroviário de 7,5 km e recuperação de 6,7 km.
<b>Ramal de Acesso ao Porto de Juazeiro</b>	Alinhado com as ações de revitalização do transporte hidroviário no Rio São Francisco, o projeto básico deste ramal ferroviário já foi elaborado pela FCA e aprovado pelo Governo do Estado.
<b>Contorno de Alagoinhas</b>	Foi implantado o 1º viaduto ferroviário, estando prevista a implantação de mais três viadutos em 2007 pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - Dnit
<b>Acesso Ferroviário ao Porto de Salvador</b>	Estão sendo estudadas, em conjunto com a FCA, alternativas para implantação de acesso ao Porto de Salvador, vital para ampliação da exportação de frutas produzidas na região de Juazeiro.

Fonte: SEINFRA  
(\*)Dados até setembro

## Sistema Portuário

Dotada de condições naturais privilegiadas para o desenvolvimento das atividades portuárias, a Bahia conta com importantes equipamentos destinados ao transporte marítimo. O sistema portuário baiano vem recebendo especial atenção por parte do Governo do Estado no sentido de promover a sua modernização visando, prioritariamente, atender ao movimento de exportação que vem batendo sucessivos recordes ao longo dos últimos anos.

No ano de 2006, houve empenho especial por parte da equipe técnica do governo estadual, atuando em colaboração com a Federação das Indústrias do Estado da Bahia - Fieb e a Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba, na coordenação e acompanhamento das atividades de elaboração do Plano Diretor dos Portos da Bahia.

Baseado nas indicações e nos estudos fornecidos pelo Peltbahia, o Plano Diretor dos Portos da Bahia está sendo construído a partir da mobilização dos governos federal, estadual e da iniciativa privada.



Estradas sendo recuperadas na região Sudoeste

O seu principal objetivo é indicar para a comunidade portuária propostas e diretrizes, referentes ao complexo portuário do Estado da Bahia para os próximos 25 anos. Para tanto, os estudos irão mapear as necessidades logísticas, em termos de intervenções em portos e outros modais de transportes, visando não somente a expansão e modernização da infra-estrutura portuária, mas pretendendo também identificar novas áreas potenciais para instalação de portos, em função do desenvolvimento da economia do Estado.

Da mesma forma, a atuação do governo estadual, no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária - CAP, órgão deliberativo, consultivo e normativo, constituído pelas entidades diretamente envolvidas na atividade portuária, tem sido no intuito de garantir a realização dos investimentos públicos necessários à melhoria da infra-estrutura dos Portos da Bahia. O Quadro 2 lista as ações voltadas ao desenvolvimento do sistema portuário.

**QUADRO 2****SISTEMA PORTUÁRIO - AÇÕES EM ANDAMENTO  
BAHIA, 2006(\*)**

AÇÕES	DESCRIÇÃO
<b>Plano Diretor dos Portos da Bahia</b>	Acompanhamento técnico da empresa de consultoria contratada pelo Ministério dos Transportes, para desenvolvimento dos estudos de elaboração do Novo Plano Diretor dos Portos da Bahia.
<b>Porto de Salvador</b>	O projeto de implantação de um Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Salvador foi previsto no Peltbahia e teve um estudo preliminar elaborado pelo Governo do Estado. Mais recentemente, por meio de convênio entre a Codeba e a Prefeitura de Salvador, está sendo concluído o Master Plan, com a caracterização geral do empreendimento.
<b>Porto de Ilhéus</b>	Realizados estudos de viabilidade para atração de novas cargas, em especial a celulose. Assessoramento do Conselho de Autoridade Portuária - CAP do Porto de Ilhéus, no sentido de tentar viabilizar a importação do equipamento para a ampliação da Bahia Sul Celulose.

Fonte: SEINFRA

(\*)Dados até setembro

## Sistema Aeroportuário

As ações em desenvolvimento, visando melhorias e ampliações no modal aeroviário na Bahia buscam atender, sobretudo, às demandas geradas pelo intenso crescimento da atividade turística em diversas regiões do Estado.

**Estão sendo elaborados projetos contemplando os aeroportos internacionais, em Salvador e Porto Seguro, bem como os equipamentos aeroportuários de características regionais como o de Valença, Comandatuba, Lençóis, Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Guanambi, Vitória da Conquista e Paulo Afonso**

O Estado vem registrando um acréscimo expressivo no volume de vôos *charters* e no número de passageiros que visitam a Bahia. O crescimento do fluxo internacional de turistas foi tão representativo que houve um incremento considerável de vôos procedentes da Alemanha, Argentina, Chile, Espanha, Inglaterra, Itália, Holanda e Portugal.

Destaque no cenário brasileiro de aviação, o Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, com capacidade para receber seis milhões de passageiros por ano até 2013, registrou no período de janeiro a agosto de 2006 um volume de 3,1 milhões de passageiros, resultado superior em 7,7% a igual período do ano anterior.

No interior do Estado, foram concluídos os estudos de localização e identificação do sítio para implantação do novo aeroporto internacional para atender às regiões de Ilhéus, Itabuna e Itacaré, em substituição aos aeroportos de Ilhéus e Itabuna existentes. A implantação deste novo aeroporto se faz necessária uma vez que os aeroportos atuais não possuem capacidade para ampliações, e buscará atender também aos vôos fretados internacionais para turismo com destino a Itacaré e à Península de Maraú.

As mesmas providências foram tomadas em relação ao Aeroporto Internacional de Porto Seguro, onde está sendo identificado um novo sítio para implantação do aeroporto, diante da impossibilidade de ampliação das instalações atuais. O Quadro 3 discrimina as ações relativas ao sistema aeroportuário.

## Sistema Logístico

Estudos realizados em diferentes nações no mundo indicam a profunda relação entre desenvolvimento econômico, comércio e transportes. O comércio entre as regiões, nações e continentes estimula o desenvolvimento econômico e impulsiona a atividade do transporte que, por sua vez, fomenta o comércio.

### QUADRO 3

#### SISTEMA AEROPORTUÁRIO - AÇÕES EM ANDAMENTO BAHIA, 2006(\*)

AÇÕES	DESCRIÇÃO
<b>Novo Aeroporto Internacional de Porto Seguro</b>	Elaboração de estudos de identificação do novo sítio aeroportuário, em parceria com o Instituto de Aviação Civil - IAC e o Ministério da Aeronáutica.
<b>Novo Aeroporto de Ilhéus e Itabuna</b>	Concluída a identificação do novo sítio aeroportuário, em parceria com o Instituto de Aviação Civil - IAC e o Ministério da Aeronáutica. Estão sendo estudadas as alternativas de financiamento do projeto. O Governo do Estado já publicou decreto de desapropriação da área e busca construir parceria com o setor privado para concretizar os investimentos.

Fonte: SEINFRA  
(\*)Dados até setembro



A implantação de atividades logísticas tem uma grande variedade de efeitos benéficos para a economia de uma região. Destaca-se, sobretudo, a geração de novas rendas salariais, empresariais e fiscais. Assim sendo, impõe-se na atualidade a colocação em funcionamento de estratégias de desenvolvimento e fixação de atividades logísticas, para captar fluxos internacionais de mercadorias e, além disso, impõe-se a obrigação de atuar nesse campo para acompanhar as tendências dominantes na economia mundial.

Por isso, a importância de fortalecer as infra-estruturas modais de transporte, seja através de portos marítimos ou fluviais, plataformas logísticas e centros de transporte rodoviários, terminais ferroviários de mercadorias ou terminais aeroportuários de carga. Essas plataformas necessitam de potentes infra-estruturas de acesso, pois acolhem a cada ano milhares de veículos e movimentam milhões de toneladas de mercadorias, geram milhares de postos de trabalho diretos e indiretos e atraem uma enorme variedade de atividades complementares e auxiliares das propriamente logísticas, o que as transforma, de fato, em fatores determinantes do desenvolvimento regional e, por extensão, em elementos centrais das novas estratégias territoriais.

Baseado neste diagnóstico, o Governo da Bahia, por intermédio da SEINFRA, através da Superintendência de Transportes - Supet, vem atuando firmemente no sentido de viabilizar os dez Centros Logísticos indicados no Peltbahia, abrangendo praticamente todas as regiões do território baiano.

O primeiro equipamento deste tipo, projetado pelo Peltbahia para a Região Metropolitana de Salvador, foi inaugurado em maio de 2006 no município de Camaçari, resultado do investimento da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD. A construção do Terminal Multimodal de Camaçari - Tercam demandou investimentos da ordem de R\$ 35 milhões. O empreendimento contará com um armazém de produtos de bens de consumo, com 23 mil m<sup>2</sup> de área construída, permitindo que a CVRD ofereça novos serviços integrados de logística no Nordeste e em outras regiões brasileiras.

O Tercam, que tem área total de 280 mil metros quadrados, vai funcionar como um centro de serviços, oferecendo as mais completas e modernas soluções logísticas. A empresa responsável pelo projeto estima que, com o novo armazém e a conseqüente captação de novas cargas e clientes, serão gerados mais de 1.500 empregos diretos e indiretos na região.

Localizado no Complexo Industrial de Camaçari, o Tercam integra diferentes modais de transporte, como ferroviário, rodoviário e portuário, além de serviços de navegação costeira (cabotagem) e de longo curso. Desde agosto de 2005, a CVRD realiza no terminal operações de logística através da multimodalidade e do Trem Expresso, onde circulam, por exemplo, as cargas para o abastecimento da linha de montagem da fábrica da Ford, bem como cargas que saem do Pólo Petroquímico de Camaçari, com destino às regiões Sul e Sudeste do Brasil.



Outro projeto importante é o da Plataforma Logística de Juazeiro, cujo estudo de viabilidade econômica, financeira e ambiental foi concluído. O Estado da Bahia segue agora analisando o modelo mais adequado de implantação do empreendimento, buscando mecanismos de incentivo à iniciativa privada nos investimentos e na gestão deste sistema logístico de fundamental importância para o desenvolvimento da região.

O estudo, que tem caráter técnico, econômico e ambiental, buscou analisar a potencialidade da região, as necessidades de infra-estrutura e quais as dimensões da plataforma para atender à demanda, além de identificar possíveis investidores com interesse em desenvolver atividades logísticas em Juazeiro. O Quadro 4 apresenta as ações em andamento relativas ao Sistema Logístico.

**QUADRO 4**

**SISTEMA LOGÍSTICO - AÇÕES EM ANDAMENTO  
BAHIA, 2006(\*)**

AÇÕES	DESCRIÇÃO
<b>Plataforma Logística de Juazeiro</b>	Concluído o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental do Projeto. Em andamento as ações para implementar o empreendimento.
<b>Plataforma Logística de Feira de Santana</b>	Em andamento processo de contratação dos estudos para desenvolvimento do projeto logístico para a cidade de Feira de Santana.
<b>Terminal Multimodal de Camaçari - Tercam</b>	Empreendimento em operação. Está em andamento a negociação para implantação das novas etapas do projeto.

Fonte: SEINFRA  
(\*)Dados até setembro

## EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

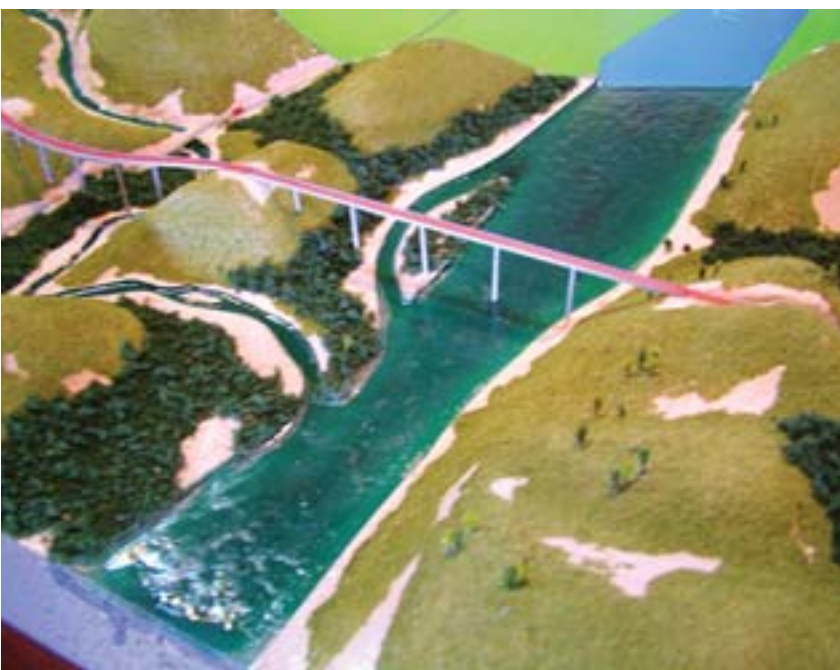
No setor hidroviário, a prioridade do Governo do Estado tem sido a implantação de um Sistema Multimodal de Transportes, convertendo a Hidrovia do Rio São Francisco num eixo de integração entre o Sudeste e o Nordeste do País, propiciando a expansão econômica do Vale do São Francisco e do Oeste da Bahia. Os esforços estão sendo concentrados visando à melhoria das condições de navegabilidade do Rio São Francisco, observando sobretudo os aspectos ambientais e as necessidades de usos múltiplos dos recursos hídricos.

A Hidrovia do São Francisco, com 1.371 km de extensão - de Pirapora, em Minas Gerais, a Juazeiro e Petrolina, na divisa da Bahia com Pernambuco -

reúne todas as condições para se tornar um importante corredor de transportes entre o Sudeste e o Nordeste. Entretanto, a navegação fluvial em escala comercial, hoje restrita ao trecho de 610 km entre Ibotirama e Juazeiro/Petrolina, está ameaçada de desaparecer, devido às más condições ambientais e a defasada tecnologia de navegação utilizada.

Tendo como objetivo a recuperação e modernização da navegação comercial na hidrovia, em 2003, teve início a implementação do Plano Piloto de Revitalização do Rio São Francisco, trecho Ibotirama-Juazeiro, elaborado em 2002, com o apoio da Agência Nacional de Águas - ANA. Esse trabalho, posteriormente incorporado ao Plano Estratégico Bahia 2020 e ao Peltbahia, focou-se nesse trecho de hidrovia, justamente por ser o único ainda operante comercialmente em toda sua extensão.

Alceu Elias



Integração do Vale do São Francisco  
com o Oeste da Bahia



Velho Theo



Contudo, considerando-se que o Plano Piloto é um plano a ser executado num período de oito a dez anos, foi preparado o Programa de Ações Imediatas, a ser executado no período 2003-2006, com o propósito de agilizar as ações de curto prazo. Esse programa adotou uma estratégia baseada nos seguintes pontos:

- Identificação e dimensionamento dos principais obstáculos ao bom desempenho do transporte fluvial, com vistas à sua eliminação progressiva, mediante a realização de investimentos pontuais e de baixo custo;
- Intensificação do aproveitamento da infraestrutura já existente, com destaque para equipamentos de grande porte como a Eclusa de Sobradinho e o novo porto de Juazeiro, este último ainda sem utilização;
- Desenvolvimento de uma nova tecnologia de navegação fluvial, baseada no emprego de Cartas Náuticas Digitais Renováveis, que permitem a correção periódica da rota, particularmente na época de estiagem, quando a profundidade diminui.

Para a execução do Programa de Ações Imediatas, além das ações realizadas com recursos próprios do Estado, contou-se também com a participação de outras entidades, a exemplo da Codevasf, Chesf, Dnit e Codeba.

Contribuindo para ampliar consideravelmente o conhecimento técnico a respeito do Rio São Francisco, particularmente do trecho em corrente livre situado entre os municípios de Ibotirama e Pilão Arcado, entrou em operação, em janeiro de 2006, a embarcação hidrográfica **Velho Theo**, lançada pelo Governo do Estado em 2005. Com a cooperação financeira da Chesf, através de convênio específico, foram realizados importantes levantamentos hidrográficos, batimétricos, topográficos e cartográficos dos principais obstáculos que prejudicam a navegação. A jusante do trecho, ob-

jeto desse levantamento, a hidrovía penetra no reservatório de Sobradinho, cuja profundidade não permite a ocorrência de obstáculos à navegação. O emprego da embarcação **Velho Theo** possibilitou a realização de atividades como:

- Identificação, especificação e dimensionamento dos pontos críticos e gargalos da rota de navegação fluvial e elaboração dos respectivos projetos para a sua eliminação, através de derrocamento, dragagem e obras de contenção e estabilização de margens;
- Definição de uma rota segura, mediante o levantamento da primeira Carta Náutica Digital Renovável.

Foram mapeados aproximadamente dez trechos e passagens que oferecem riscos à navegação, a exemplo dos pedrais de Santa Luzia Igarité e Meleiriro, das passagens críticas de Cachoeirinha, Cabeça Levantada, Curralinho, Goiabeiras e da Ilha do Paulista, dos trechos críticos de Rodrigo e Umbuzeiro e do Passo de Torrinha, além do canal de acesso a Xique-Xique. Para todos estes trechos foram definidas e dimensionadas as intervenções necessárias.

Em seguida, visando a elaboração da primeira carta náutica digital da hidrovía (instrumento chave para a modernização das atuais práticas de navegação) foi realizado o levantamento contínuo da rota entre Xique Xique e Ibotirama, em ambos sentidos, de acordo com o percurso dos comboios fluviais da Companhia de Navegação do São Francisco.

A elaboração da primeira carta náutica digital foi concluída com sucesso em agosto de 2006, e, após ter sido submetida a testes de navegação, comprovou sua eficácia. O emprego dessa nova tecnologia garantirá mais segurança e maior velocidade aos comboios e permitirá, também, a prática da navegação noturna. Visando difundir a utilização dessa nova tecnologia, foi montado um kit de navegação por satélite, para sua difusão entre os comandantes de comboios.



Espera-se que a partir de abril de 2007, quando as águas do São Francisco começam a baixar, todos os comboios passem a utilizar regularmente as cartas náuticas digitais renováveis. Então, as cartas digitais terão de ser atualizadas periodicamente, a fim de registrar todas as alterações que venham ocorrer no leito do rio, devido à movimentação dos bancos de areia e das quedas de margens, que determinam o surgimento de novos bancos, principalmente nos períodos de estiagem.

Em 2006, foi concluído o cadastramento das margens afetadas pela erosão ou das mais susceptíveis a este fenômeno, no trecho de aproximadamente 320 km entre Ibotirama e Pilão Arcado. O cadastramento contempla a localização geo-referenciada, a foto-documentação e o levantamento topográfico dos pontos em que haja queda ou risco de futuras quedas de margens. Essa foi a última missão executada pelo **Velho Theo** no período.

Ainda em 2006 foi concluído o projeto básico de implantação do **Campo de Provas** em escala real, trabalho que contou com o apoio financeiro de convênio firmado com a Codevasf. Com a conclusão do projeto, ficou definida a sua futura localização: um trecho de 12 km de extensão do Rio São Francisco, a jusante da cidade de Barra.

O **Campo de Provas** é um laboratório a céu aberto e em escala real, que tem a finalidade de permitir a experimentação e monitoramento prévio dos dispositivos destinados à estabilização das margens e à regularização da profundidade do leito do rio, a exemplo da implantação de espigões transversais submersos e de obras de contenção de margens. Após um período de avaliação e aperfeiçoamento, essas soluções de engenharia servirão

de modelo para a realização de intervenções em outros trechos do rio.

Além de proporcionarem a realização de parcerias, os estudos, projetos e recomendações da Secretaria do Planejamento - SEPLAN têm subsidiado ações diretas de entidades públicas que atuam no âmbito da recuperação da Hidrovia do São Francisco, tais como a Codevasf e a Chesf. Assim, estão em execução serviços e obras de grande importância, como a recuperação e modernização da Eclusa de Sobradinho, obra iniciada pela Chesf em outubro de 2006, em que estão sendo investidos cerca de R\$6,2 milhões.

Na mesma linha de atuação, a Codevasf vai investir cerca de R\$ 15 milhões para realizar um conjunto de obras no trecho entre Ibotirama e Pilão Arcado, de acordo com o Programa de Ações Imediatas da SEPLAN. Faz parte desse conjunto a construção do **Campo de Provas**, oito quilômetros a jusante da cidade de Barra, com base no projeto já referido anteriormente. Com esse objetivo a Codevasf celebrou convênio com a Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas - Fundespa, a mesma instituição que vem prestando consultoria à SEPLAN na realização dos estudos relativos à modernização da hidrovia, para supervisionar, fazer o acompanhamento e providenciar as licenças ambientais dessas obras. A maioria dessas obras deverá ser executada pelo Exército Brasileiro, através de suas unidades de engenharia militar, a exemplo do que já ocorre nos Estados Unidos, onde o United States Army Corps of Engineers - Usace realiza estudos e obras para a manutenção das grandes hidrovias daquele país.

O projeto básico de engenharia para o derrocamento do canal entre a Barragem de

Sobradinho e o porto de Juazeiro, para a melhoria da navegação num trecho de 40 km de extensão, juntamente com o respectivo estudo de impacto ambiental, é mais uma contribuição da SEPLAN no âmbito do Plano Piloto de Revitalização do Rio São Francisco, trecho Ibotirama-Juazeiro. Essa obra, já licitada, será executada em 2007 pela Codeba, com recursos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - Dnit.

Com o respaldo dos estudos da SEPLAN, a Codevasf e a Chesf transferiram recursos para que a Secretaria de Infra-estrutura - SEINFRA contratasse uma consultoria técnica especializada com a finalidade de estudar a implantação de um sistema multimodal de transportes que integre operacionalmente o trecho Ibotirama - Juazeiro da Hidrovia do São Francisco com as malhas rodoviária e ferroviária da região. Essa mesma consultoria deverá propor um modelo institucional de "ente gestor" para a hidrovia que, ao mesmo tempo, funcione como Operador de Transporte Multimodal - OTM de todo o sistema. Esse trabalho deverá incluir, ainda, a realização de estudos exploratórios para a retomada da navegação a montante de Ibotirama (até Pirapora-MG) e a jusante de Juazeiro (até Petrolândia-PE), para que futuramente seja restabelecida a navegação comercial em toda a extensão dos 1.371 km da hidrovia e adicionado um novo trecho navegável. Quando concluído, este trabalho será encaminhado a organismos financiadores internacionais e a investidores privados, com vistas à sua futura implantação.

A importância estratégica da integração da Hidrovia do São Francisco com os modais rodoviário e ferroviário ficou evidenciada no estudo de viabilidade para implantação da Plataforma Logística de

Juazeiro, recentemente concluído. Aliás, o pólo Juazeiro/Petrolina consolida-se como o mais importante entreposto comercial e centro distribuidor de mercadorias de todo interior nordestino.

Assim, no encerramento do último ano de vigência do Programa de Ações Imediatas, constata-se que foram atingidos seus principais objetivos e metas. Espera-se que em 2007 as cartas náuticas digitais orientadas por satélite sejam adotadas de forma regular, possibilitando a navegação noturna e reduzindo, conseqüentemente, os tempos de viagem em 50%. Espera-se também que a realização das pequenas obras previstas no Programa possibilite a elevação do calado das embarcações do nível atual de 1,5 m para 1,8 m, que permitirá o aumento da carga transportada por comboio e de sua velocidade operacional.

Com estes avanços, dentro de mais dois anos, aproximadamente, o volume médio anual de carga transportada por comboios, que atualmente é de 1.800 toneladas subirá para 4.000 toneladas, equivalente a 100 carretas de 40 toneladas por viagem. Com isso, o total anual de carga transportada na hidrovia sairá das atuais 70.000 toneladas para 750.000 toneladas, absorvendo uma demanda reprimida para o transporte de soja, milho e caroço de algodão para os mercados da Bahia e do Nordeste e, no sentido inverso, de calcário agrícola e fertilizantes químicos para o oeste baiano.

Contudo, num prazo mais largo, quando a hidrovia permitir um calado de 2,5 metros, isto é, após a realização de obras de maior envergadura, a expectativa é que os comboios fluviais alcancem a capacidade de transportar dez mil toneladas por viagem e a hidrovia alcance um volume de carga transportada anualmente da ordem de cinco milhões de toneladas.

## SISTEMA FERRY-BOAT

A partir de fevereiro de 2006, o sistema ferry-boat passou a ser operado pela empresa TWB S/A - Construção Naval, Serviços e Transportes Marítimos, vencedora do processo licitatório procedido pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - Agerba, após a conclusão da intervenção na Comab - Transportes Marítimos da Bahia, anterior operadora do sistema.

Durante o período de intervenção e enquanto o sistema estava sob contrato emergencial com a empresa TWB S/A, o Governo da Bahia realizou investimentos em três embarcações, quais sejam:

- Ferry-Boat Ipuacu - serviços de recuperação, 2004;
- Ferry-Boat Maria Bethânia - serviços de recondicionamento dos motores, 2004;
- Ferry-Boat Agenor Gordilho - totalmente recuperado e remotorizado, em 2004 e 2005.

Desta forma, o Governo do Estado ao final do processo de intervenção e com advento da nova concessão, disponibilizou para a prestação do serviço de travessia hidroviária, além dos dois terminais marítimos (São Joaquim e Bom Despacho), seis embarcações em plenas condições operacionais: Rio Paraguaguá, Maria Bethânia, Juracy Magalhães, Agenor Gordilho, Pinheiro e Ipuacu.

Após o processo licitatório, a empresa vencedora assinou o contrato de concessão, cujo prazo é de 25 anos, período no qual a empresa deverá fazer investimentos da ordem de R\$100,3 milhões.

Os investimentos estabelecidos no contrato vão envolver recursos para a incorporação de duas novas embarcações sendo a primeira até o segundo ano da concessão e uma nova embarcação no décimo ano da concessão; manutenção sistemática da frota atual; e modernização e descentralização do sistema de venda de passagens para pedestres e veículos.

Artur Ikshima



Ferry boat recuperado





Registre-se ainda que a nova embarcação cujo projeto foi apresentado e aprovado pela Agerba é dotada da mais moderna tecnologia náutica construtiva em alumínio, integrada por quatro motores de propulsão, garantindo absoluta confiabilidade e segurança para a realização da travessia, além de grande flexibilidade de regime operacional, permitindo que a embarcação opere com velocidade de até 22 nós, representando mais conforto, segurança e agilidade na prestação do serviço de travessia no trecho São Joaquim - Bom Despacho.

Cada nova embarcação representa um investimento a ser realizado pela Concessionária na ordem de R\$ 29,9 milhões, sendo que a primeira a ser incorporada à frota em serviço para a travessia marítima tem sua previsão para início das atividades em dezembro de 2007, cujas principais características são:

- Construção leve em alumínio com tecnologia de última geração;
- Capacidade para 500 passageiros, sendo 400 no serviço convencional e 100 na categoria turística;
- Capacidade para transportar até 80 veículos;
- Velocidade possibilitada por motorização por controle eletrônico em dois regimes: 14 nós, operando com dois motores em linha e 22 nós, operando com quatro motores em linha.

O Tabela 3 permite comparar os possíveis ganhos operacionais decorrentes do projeto associado à nova embarcação a ser incorporada em relação a frota atual:

De acordo ainda com o cronograma de investimentos a ser realizado pela Concessionária, até dezembro de 2006, estará desenvolvido e implantado novo sistema eletrônico de venda de bilhetes e controle de acesso de passageiros e veículos para o Sistema Ferry-Boat, o qual dentre outras vantagens possibilitará grande facilidade para a aquisição dos bilhetes pelos usuários uma vez que através da rede mundial de comunicação poderá ser realizado o agendamento e aquisição dos mesmos. Ademais, a nova sistemática contribuirá para a consolidação da nova política de comercialização dos bilhetes, pois possibilita o agendamento e aquisição com hora marcada, sem qualquer ônus financeiro para o usuário, garantindo-lhe maior grau de conforto e agilidade, e em contrapartida para a Concessionária, melhores condições de gerenciamento da demanda.

Vale salientar que o Governo do Estado vem desenvolvendo estudos, através da Agerba, para analisar e viabilizar a antecipação dos investimentos relativos à segunda embarcação, inicialmente previstos para o décimo ano do contrato de concessão, em substituição à recuperação do Ferry-Boat Mont Serrat e Gal Costa, nos termos do Termo de Compromisso de Ajustamento - TAC nº. 44/2006, firmado em 23/08/2006, a ser alocada no Sistema Ferry-Boat concedido, entendendo-se, portanto, que assim estaria o interesse público melhor atendido.

**TABELA 3**

**COMPARATIVO DE GANHOS OPERACIONAIS ASSOCIADO À NOVA EMBARCAÇÃO BAHIA, 2006**

EMBARCAÇÃO	VELOCIDADE	TEMPO DE TRAVESSIA	CICLO TOTAL DE VIAGEM	NÚMERO DE VIAGENS POTENCIAIS	CAPACIDADE PARA VEÍCULOS	CAPACIDADE PARA PASSAGEIROS
Ferry Atual	10 nós	55 minutos	140 minutos	8 viagens	50	600
Fast Ferry	14 nós	30 minutos	80 minutos	14 viagens	80	500
%	+ 40	- 45	- 43	+ 75	+ 60	- 18

Fonte: SEINFRA/Agerba

A antecipação do investimento relativo a segunda embarcação revela-se como medida pertinente tanto como alternativa à recuperação das embarcações acima mencionadas, vez que aquelas embarcações carregam em si traços e concepções tecnologicamente ultrapassadas, impossibilitando novos arranjos operacionais demandados pela própria característica sazonal do serviço de travessia, além de imporem altos custos de manutenção, criticamente significativos ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Por sua vez, tendo o Ministério Público admitido a alternativa de antecipação do investimento do segundo ferry-boat ao invés da recuperação das mencionadas embarcações, tem-se a concreta condição de quebrar o paradigma do serviço insuficiente da travessia hidroviária, transformando a oportunidade em importante vetor de desenvolvimento para a região da Ilha (Municípios de Itaparica e Vera Cruz), bem como para a região do Costa do Dendê e Baixo Sul do Estado, tendo em vista a melhora de qualidade na prestação do serviço.

Alceu Elias



Estradas - BA-409