



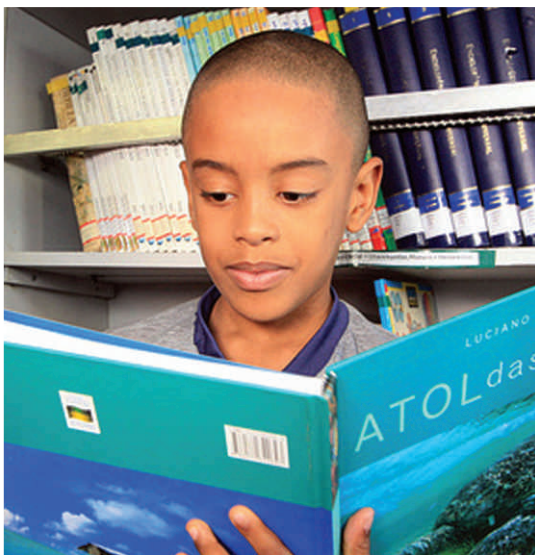
# PENSAR A BAHIA

CONSTRUINDO O NOSSO FUTURO

## 200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA **BAHIA**2023

### CADERNO 1 MARÇO 2010

Uma publicação da Secretaria do  
Planejamento do Estado da Bahia - SEPLAN



- Mobilidade
- Infraestrutura logística
- Futuro dos núcleos industriais
- Saúde e educação como vetores de desenvolvimento
- Segurança pública - condição para o desenvolvimento
- Habitação e construção civil



**TRABALHAR PENSANDO  
NO FUTURO É A MELHOR  
MANEIRA DE COMEMORAR  
A INDEPENDÊNCIA.**

# **200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA BAHIA 2023**

Em 2 de julho de 2023, a Bahia vai comemorar 200 anos de independência. E uma data tão importante precisa ser planejada com muita antecedência. Por isso o governo do Estado, através da Seplan, lançou o "Pensar a Bahia". Um ciclo de debates envolvendo sociedade, empresários e especialistas das mais diversas áreas com o objetivo de consolidar um plano de desenvolvimento para os próximos anos. Porque a melhor forma de homenagear aos que lutaram pela nossa independência no passado é trabalhar para conquistar um futuro melhor para todos nós.



Secretaria do Planejamento



# CADERNO 1

## MARÇO 2010

UMA PUBLICAÇÃO DA SECRETARIA DO  
PLANEJAMENTO DO ESTADO DA BAHIA - SEPLAN



**PENSAR A BAHIA**

CONSTRUINDO O NOSSO FUTURO

200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA  
**BAHIA 2023**



# EXPEDIENTE

## **Governador**

Jaques Wagner

## **Secretário do Planejamento**

Walter Pinheiro

## **Chefe de Gabinete**

Edson Valadares

## **Superintendente de Planejamento Estratégico**

Paulo Henrique de Almeida

## **Assessoria de Assuntos Especiais**

André Silva Pomponet

Antônio Alberto M. P. Valença

Geovana Valença Lapa

Gilberto Araújo Paiva

João Vitor Viana Neves

Marcelo Oliveira Rocha

Maria Aparecida dos Santos

Marília Mattos Rocha

Mateus da Cunha Dias

Milena Souza França

Reinaldo Machado Passos

## **Assessoria de Comunicação**

Bárbara Affonso de Carvalho Santos

Gabriel Alves de Carvalho

João Teixeira dos Santos

Lucas Silva Peixoto

Luciana Rodrigues Costa

Pablo Vinicius Silva Barbosa

Thais Gervásio Barreto

## **Superintendência de Estudos**

## **Econômicos e Sociais da Bahia – SEI**

### **Diretor Geral**

José Geraldo dos Reis Santos

### **Diretor de Indicadores e Estatísticas**

Gustavo Pessoti

### **Diretor de Pesquisas**

Thaíz Braga

### **Diretor de Estudos**

Edgard Porto Ramos

### **Diretora de Informações Geoambientais**

Rita Maria Cruz Pimentel

### **Projeto Gráfico e Editoração**

Darana Comunicação



Secretaria do Planejamento

# CONFERENCISTAS:



## Módulo I

### Palestrantes

José Sydrião Alencar Júnior – Diretor BNB

Élvio Lima Gaspar – Diretor BNDES

### Mesa – Mobilidade

#### Moderadora

Graça Torreão – Superintendente da SGT – SEDUR

#### Debatedores

Raul de Bonis – Diretor de Planejamento Expansão e Marketing – CBTU

Horácio Brasil – Diretor SETPS

Wellington Figueiredo - Professor da Escola Politécnica – UFBA

### Mesa – Infra-estrutura logística

#### Moderador

Neville Barbosa – Superintendente da SUPET - SEINFRA

#### Debatedores

Carlos Alberto Nóbrega – DUX consultoria em transportes

Ricardo Ferreira de Souza – Gerente de Desenvolvimento Ultra Cargo

Marcelo Perrupato – Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes

### Mesa – Futuro dos Núcleos Industriais

#### Moderador

André Joazeiro – Chefe de Gabinete - SICM

#### Debatedores

Reinaldo Sampaio – Vice-presidente da FIEB

Hélder Ribeiro – Planejamento Engenharia e Consultoria Altiplanos

Mauro Pereira – Superintendente do Cofic

## Módulo II

### **Palestrantes**

Paulo Henrique de Almeida – Superintendente de Planejamento Estratégico - Seplan

Edson Valadares - Chefe de Gabinete – Seplan

### **Mesa – Saúde e Educação como Vetores de Desenvolvimento**

#### **Moderador**

Antonio Almerico B.Lima – Superintendente de Educação Profissionalizante – SEC

#### **Debatedores**

Nilce de Oliveira – Professora da Escola de Nutrição - UFBA

Lígia Bahia - Professora do CEDEC - UFRJ

Miguel Arroyo – Professor - UFMG

### **Mesa – Segurança Pública Condição para o Desenvolvimento**

#### **Moderador**

Exedito Teixeira – Superintendente da SSP-BA

#### **Debatedores**

Alcides Caldas – Professor da UNIFACS

Francisco Rodrigues – Secretário Nacional do Pronasci

Edval Novaes – Secretário-Executivo da SSP- RJ

### **Mesa – Habitação e Construção Civil**

#### **Moderadora**

Liana Viveiros – Superintendente de Habitação – SEDUR

#### **Debatedores**

Celso Ricardo Ludwig – Presidente da Cooperhaf

Ângela Gordilho – Professora da Escola de Arquitetura e Urbanismo - UFBA

Carlos Alberto Vieira Lima – Presidente do SINDUSCON-BA

# SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO .....	09
2.	PLANO DE DESENVOLVIMENTO BAHIA 2023 .....	11
3.	CICLO DE DEBATES .....	13
3.1	MÓDULO 01 .....	13
	Mobilidade, Infraestrutura logística e Futuro dos núcleos Industriais	
3.2	MÓDULO 02 .....	23
	Saúde e Educação como vetores de desenvolvimento, Segurança pública, Habitação e Construção civil.	
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	32





# APRESENTAÇÃO

Pensar o futuro, prospectar quais os melhores caminhos a trilhar em busca do desenvolvimento sustentável do nosso estado. Preparar a Bahia desde hoje para o ano de 2023, quando completará 200 anos de independência, um marco ideal para o exercício do planejamento a longo prazo. Este foi o propósito do ciclo de debates Pensar a Bahia, que dividido em cinco módulos, abriu espaço para que gestores públicos, representantes de diversos setores da sociedade civil, empresários, prefeitos e pesquisadores debatessem e apontassem as perspectivas para que a Bahia possa crescer com equidade social e econômica.

A Bahia é grande, do tamanho da França, rica e diversificada em cultura e tradições, com uma vasta reserva de minérios e petróleo, o maior litoral do Brasil, exportadora de grãos, frutas, líder em geração de empregos de todo o Nordeste. Mas o potencial deste gigante territorial precisa ser melhor aproveitado e sua gente ainda carece de melhorias, principalmente no interior.

Nas plenárias do Pensar a Bahia ficou claro que precisamos despertar novas vocações, como as indústrias criativas e a tecnologia da informação, criar novas rotas e diferentes modais para escoar a produção, fortalecer pólos territoriais, o turismo, os arranjos produtivos locais, levar capacitação para o agricultor, dinamizar cadeias produtivas, modernizar a segurança pública e os serviços de saúde, zelar pelo meio ambiente, enfim buscar junto com a sociedade soluções para os gargalos, além de potencializar nossas virtudes.

Pensar a Bahia para os próximos 13 anos não é um exercício apenas de reflexão. Pensamos o futuro ao tempo em que realizamos ações que possibilitem que o planejamento possa ser executado sempre no momento certo.

Este documento reúne as principais contribuições trabalhadas nos dois primeiros módulos do ciclo de debates. Versa sobre diversas áreas que precisam ser planejadas com cuidado e servirá para balizar que tipo de desenvolvimento Governo e sociedade prospectaram juntos, com foco numa Bahia mais inclusiva, democrática, justa e fortalecida.

Boa leitura

Walter Pinheiro  
Secretário do Planejamento do Estado da Bahia



# 1. INTRODUÇÃO

Em dezembro de 2009 foi lançado pelo Governo da Bahia, através da Secretaria do Planejamento (Seplan), o ciclo de debates Pensar a Bahia – Construindo o Nosso Futuro. Tal evento, que se estendeu até março de 2010, foi constituído por rodadas de seminários envolvendo governo, sociedade, empresários e especialistas e a discussão de temas variados e relevantes para o planejamento das ações de políticas do Estado. Seu principal objetivo: permitir um melhor entendimento dos problemas que bloqueiam o desenvolvimento da economia baiana e, também, identificar “janelas de oportunidades” que, se bem aproveitadas, podem gerar novos impulsos para uma evolução virtuosa do desenvolvimento socioeconômico do Estado.

A Seplan espera, a partir desta iniciativa, que os debates sirvam de insumo à elaboração de um plano de desenvolvimento para o Estado, com horizonte em 2023, quando a Bahia comemora o bicentenário do 2 de Julho. As diretrizes deste plano – denominado Plano de Desenvolvimento Bahia 2023 – deverão contribuir para a elaboração dos próximos três Planos Plurianuais (PPAs).

Assim, o Pensar a Bahia constitui parte do esforço de retomada, pelo Governo, do exercício do planejamento no âmbito do Estado, iniciativa com a qual se pretende incorporar diversas visões e enfoques dos palestrantes, bem como dos debates que tiveram lugar ao longo dos seminários.

O Pensar a Bahia foi dividido em quatro módulos. O primeiro, em 17 de dezembro de 2009, abordou os temas “mobilidade urbana”, “infraestrutura logística” e “futuro dos núcleos industriais”. O módulo seguinte, realizado em 27 de janeiro de 2010, discutiu os temas “saúde e educação como vetores de desenvolvimento”, “segurança pública como condição para o desenvolvimento” e “habitação e construção civil”. O terceiro, em 3 de março de 2010, abordou “política agrícola, agronegócio e agricultura familiar”, “descentralização industrial e mineração” e, por fim, o tema “meio ambiente, desenvolvimento sustentável e energias alternativas”. Finalmente, o quarto módulo, realizado em 31 de março de 2010, abordou os temas “ciência, tecnologia, universidades e centros de pesquisa”, “indústrias criativas” – que envolve, também, a discussão de questões culturais – e “turismo”. Adicionalmente, no dia 17 de março de 2010, sob o tema “desenvolvimento e poder público municipal”, um módulo especial discutiu as perspectivas para a adoção de políticas públicas direcionadas ao desenvolvimento dos municípios baianos.

Na medida em que foi possível, procurou-se introduzir e articular às discussões que permearam os debates um conteúdo de economia. Isso, porque, dada a variedade de temas e ângulos de análise propostos pelos palestrantes, tornou-se necessária a adoção de um ponto de vista estruturado analiticamente, de forma a dar conta de parte do conjunto das exposições; parte, porque selecionadas, seja no discurso de cada palestrante seja no recorte econômico enfatizado. Em alguns casos, foram apresentadas questões com forte conteúdo microeconômico. Porém, em sua maioria, os palestrantes trataram dos seus temas numa perspectiva sistêmica, pensando nos problemas referentes à construção da Bahia como um processo que envolve, por um lado, intensificar a coerência e consistência do tecido produtivo interno e, por outro, fortalecer sua integração à economia brasileira e internacional. Para dar conta de tamanha complexidade, introduziram-se, no conteúdo do

ciclo de debates, conceitos de economia relacionados às falhas de mercado, bens públicos e meritórios, assim como à informação e ao conhecimento.

No momento em que este trabalho foi escrito, restava apenas a realização do quarto módulo. Porém apenas as transcrições relativas aos dois primeiros módulos puderam ser entregues à equipe executora desta relatoria a tempo de serem incorporadas ao trabalho. Inobstante, maiores informações sobre o ciclo de debates – como programação, apresentações, vídeos, comentários etc. – podem ser obtidas no blog oficial do evento, oferecido pela Seplan no sítio [www.seplan.ba.gov.br/blog](http://www.seplan.ba.gov.br/blog).

A estrutura deste relato seguiu, em parte, a disposição dos temas apresentados nos dois primeiros módulos do ciclo de debates. Além desta introdução, o trabalho está dividido em mais duas seções, conforme segue. A segunda seção apresenta uma síntese da discussão relacionada aos objetivos do Pensar a Bahia e do Plano de Desenvolvimento Bahia 2023. A terceira seção apresenta, respectivamente, uma síntese das discussões realizadas nos módulos 1 e 2 do ciclo de debates, introduzindo e articulando ao contexto – quando possível e como contribuição ao conteúdo das palestras apresentadas e debates que se seguiram – os aspectos de economia supramencionados.



## 2. PLANO DE DESENVOLVIMENTO BAHIA 2023<sup>1</sup>

Segundo Carlos Matus, ministro da Economia Chileno de 1965 a 1970, citado por Valadares (2010), o governo é constituído por um “Triângulo do Governo”: 1) Projeto de governo (compromisso e conteúdo programático, resultados do processo eleitoral); 2) Capacidade de governo (equipe de governo, liderança, conhecimento e experiência); e 3) Governabilidade (relação de peso entre variáveis que o governo controla e as que ele não controla, ou seja, correlação de forças). A combinação perfeita destas três variáveis levaria ao sucesso de um plano de governo.

Planejar significa pensar o futuro, saindo da situação inicial e almejando chegar à situação-objetivo. O futuro é composto por: 1) do passado; 2) das tendências; 3) de realizações causais que marcam o direcionamento, as quais não se têm controle; e 4) da opção do que queremos ser e das ações selecionadas para a mudança. A ação prospectiva é parte essencial da “Grande Estratégia” e sem esta “o Estado fica sem visão institucional de futuro e condenado a ser um seguidor” (VALADARES, 2010), o que seria uma explicação para o atraso no desenvolvimento. Segundo Matus, a “Grande Estratégia” é composta por três arcos durante o período de governo: 1) o arco de conjuntura, que, partindo da situação inicial, chega à situação almejada; 2) o arco direcional, que, da situação inicial, chega à situação-objetivo; e 3) o arco da Grande Estratégia, que parte da situação inicial e leva até a visão da grande estratégia. No primeiro arco, se trabalha a explicação do problema na situação inicial, que resulta no Vetor de Descrição do Problema (VDP) e no segundo arco tem-se o fluxograma do problema, cuja implicação é o Vetor de Descrição dos Resultados (VDR). Uma postura estratégica requer: 1) Olhar “para fora” e no longo prazo; 2) identificar os riscos e as oportunidades em vários cenários; 3) antecipar-se às contingências; e 4) avaliar os impactos das decisões de hoje.

Baseando-se no Planejamento Estratégico Sistêmico, o Governo da Bahia percebe a necessidade do planejamento no âmbito do Estado e realiza o ciclo de debates Pensar a Bahia. Através das Portarias n°. 180/2009 e n°. 181/2009 da Seplan, foi determinada a criação de um grupo de trabalho com o objetivo de organizar, elaborar e coordenar a formulação das diretrizes para o Plano de Desenvolvimento Bahia 2023: 200 Anos de Independência.

*[...] antever futuro, elaborar cenários é um exercício fundamental para quem quer ganhar graus de liberdade para o futuro. Perpassando vários governos e o que orienta e define a atuação do Estado. Então, nós não estamos pensando apenas no momento presente. Nós não estamos pensando apenas nesta gestão. Nós estamos pensando no Estado, no horizonte futuro, no horizonte de treze anos, em 2023, quando estaremos comemorando o bicentenário da nossa independência. Porque nós temos responsabilidade com essas gerações, com essas futuras gerações e com o futuro das pessoas. (VALADARES, 2010).*

---

<sup>1</sup> No dia 27 de janeiro de 2010, a discussão dos temas centrais do módulo 2 do Pensar a Bahia foi precedida da apresentação do Chefe de Gabinete da Secretaria do Planejamento, Dr. Edson Valadares, sobre o processo de construção do Plano de Desenvolvimento Bahia 2023. Dado que a apresentação teve um conteúdo distinto dos temas discutidos, o texto ora elaborado foi destacado da seção 3 deste trabalho, atrelada, como está, ao conteúdo do ciclo de debates. A diferença específica à que fizemos alusão se materializou na apresentação da visão de futuro e do processo político e administrativo que deverá constituir o Plano de Desenvolvimento Bahia 2023.

Nesse sentido, os principais propósitos do Pensar a Bahia são:

- 1) fortalecer na administração pública da Bahia o processo de planejamento de longo prazo;
- 2) estabelecer os fundamentos para a promoção do desenvolvimento sustentável e equilibrado do Estado;
- 3) definir as diretrizes de atuação do Estado;
- 4) formular estratégias para que as diretrizes sejam consolidadas;
- 5) criar um banco de projetos para apoiar as oportunidades que ocorrerem;
- 6) integrar iniciativas para os vários setores em torno de um projeto de Bahia;
- 7) construir profundos e consistentes estudos sobre a situação e as indicações estratégicas para os eixos logísticos de transporte, desenvolvimento com base na inovação e energia.

O processo de elaboração do planejamento é dividido em três etapas: curto, médio e longo prazos. No planejamento estratégico, considerado o planejamento de longo prazo, em que se trabalha com uma média de dez a 20 anos, estão contidos a visão de futuro, os macro-objetivos, os eixos de desenvolvimento e as diretrizes estratégicas. Estas últimas fazem a interface entre o plano de longo prazo e o de médio prazo, que é o Plano Plurianual (PPA), no qual se trabalha no horizonte de quatro anos. As diretrizes estratégicas incluem, também, os programas e ações. São as ações que fazem a interface entre o planejamento de médio prazo e o de curto prazo, representado pelo Orçamento anual.

O Governo da Bahia construiu um mapa estratégico onde estão apontados a visão de futuro, os macro-objetivos, os eixos de desenvolvimento e as diretrizes estratégicas. O ciclo de debates Pensar a Bahia é uma efetiva contribuição ao processo de planejamento estratégico, visando a consolidação de um modelo de desenvolvimento e governança solidária, através da atualização e do aperfeiçoamento do referido mapa estratégico.

## 3. CICLO DE DEBATES



### 3.1 MÓDULO 01

#### **Retomada do planejamento, investimentos em infraestrutura e déficit logístico**

Realizado em 17 de dezembro de 2009, o Módulo 1 do Pensar a Bahia abordou os temas mobilidade urbana, infraestrutura logística e o futuro dos núcleos industriais.

Ao abrir os trabalhos, o governador Jaques Wagner, em seu pronunciamento, lembrou que o mercado, sozinho, levou o mundo, em 2008, para uma “crise da usura” e que cabe, agora, uma “excepcional convivência entre mercado e planejamento, entre privado e público, entre a necessidade de utilização e a necessidade de resolver problemas sociais” (WAGNER, 2009).

Como acrescentam os estudos da Unido (2008) e de Martone (2007), o mercado é um importante mecanismo de coordenação e atribuição social. Porém existem algumas situações em que ele não funciona bem, causando resultados socialmente ineficientes. A correção de falhas de mercado (externalidades e assimetrias de informação) e o provimento de bens públicos são bons exemplos disso. A capacidade de lidar eficientemente com esses aspectos está intimamente relacionada com a eficiência das instituições, especialmente as instituições não-mercantis, para elaborar estratégias objetivando assegurar a coordenação. As várias intervenções políticas precisam ser coerentes, concertadas e devidamente formuladas.

Os serviços de infraestrutura, por serem fornecidos principalmente por meio de redes (existência de um padrão de interconexão e compatibilidade entre unidades produtivas), constituem-se numa fonte de externalidades. O setor de telecomunicações, por exemplo, apresenta externalidades de rede na medida em que o benefício de um usuário depende do número de usuários ligados à rede. Estradas, ferrovias e energia elétrica geram externalidades de rede, porém o impacto de novos investimentos no crescimento, na produção ou nos custos das empresas dependerá do estado geral e extensão da rede. Em outras palavras, a produtividade marginal e média dos investimentos diferirá significativamente. Sendo assim, a hipótese de uma elasticidade constante ou linear da produção, no que diz respeito à infraestrutura, é claramente errada (ESTACHE; FAY, 2007).

A infraestrutura pode afetar o crescimento através de vários canais. Além do efeito produtividade convencional, ela é susceptível de afetar os custos de investimento, a durabilidade do capital privado, a procura e a oferta de serviços de saúde e educação. Logo, se as externalidades de rede não forem devidamente capturadas, os retornos dos investimentos de infraestrutura serão subestimados. A subestimação é impulsionada pela fase de

desenvolvimento da rede e por um número de variáveis institucionais, tais como o grau de liberalização dos mercados e da concorrência em todos os subsetores que irão afetar a qualidade da rede global (ESTACHE; FAY, 2007).

O investimento em infraestrutura é visto, pela maioria dos formuladores de política, como um fator essencial para que as regiões menos favorecidas tornem-se mais atraentes para os investidores: uma melhor conectividade é geralmente vista como fundamental para permitir uma melhor integração das regiões periféricas da economia nacional ou internacional (por exemplo, as regiões não podem exportar se sua rede de transporte torna os custos excessivamente elevados). Acesso a telefonia confiável (por exemplo, através de telefones celulares) e energia elétrica são pré-requisitos para permitir que as zonas rurais produzam bens com maior valor agregado. Apesar de ser condição necessária, a infraestrutura não se constitui em condição suficiente para o desenvolvimento regional (ESTACHE; FAY, 2007).

Isso posto, tem-se a segunda temática central, qual seja, a necessidade premente de investimento público em infraestrutura como um vetor importante para sustentar e promover o desenvolvimento. No que se refere à infraestrutura de transporte, há uma necessidade de aumento dos investimentos neste setor em virtude do longo período, pós-década de 1970 até 2003, em que se investiu muito pouco. A redução dos investimentos em infraestrutura de transporte resultou em uma deterioração de todo o sistema, que, com o tempo, foi se tornando cada vez mais dependente do modal rodoviário. Com base nesse diagnóstico, o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) tem como meta recuperar a matriz de transporte no país e torná-la adequada aos níveis de fluxo de cargas previstos para os próximos anos. Além disso, pretende-se reduzir a dependência do modal rodoviário com a participação cada vez maior de outros modais. Os investimentos em transporte exigem um tempo de maturação e, por isso, devem ser realizados num horizonte das demandas futuras.

*O foco do planejamento então é dotar o país de uma infraestrutura capaz, primeiro, de transportar seus fluxos de comércio exterior, na importação e na exportação. Atender as grandes linhas de abastecimento interno, seja de produtos acabados, com seus mercados de consumo diretos, seja nas atividades industriais que demandam insumos e geram produtos. Então, a configuração do sistema de transportes, que nessa visão do plano de logística é multimodal, esse plano tem um foco rodoviário, ferroviário ou aquaviário. Mas, ele procura, conhecidas as linhas de desejo dos grandes fluxos, montar um sistema logístico de maneira mais eficiente do ponto de vista econômico, energético e em termos de custo de operação. (PERRUPATO, 2009)*

Em virtude da necessidade de priorizar o desenvolvimento e a integração dos territórios mais pobres do estado, diga-se, do semiárido<sup>2</sup>, faz-se necessária uma mudança no sentido norte-sul do desenvolvimento, para um desenvolvimento no sentido oeste-leste. Para isto, estão previstas uma ferrovia (o sonho de Vasco Neto) e três rodovias que priorizam este direcionamento: uma ao norte (BR-235), uma mais ao centro (BR-242) e, por fim, uma mais ao sul (BR-030), passando pelo norte de Minas Gerais; que era o sonho de Vasco Neto.

---

<sup>2</sup> A necessidade da inclusão do semiárido foi, também, sublinhada por José Sydrião de Alencar Júnior – diretor de Gestão e Desenvolvimento do BNB – e Elvío Gaspar – diretor das áreas de inclusão social e de créditos do BNDES.





Outra questão importante é a reestruturação dos portos. A Bahia tem perdido cargas para outros portos por inadequação do terminal de contêineres dos portos, como no caso das frutas de Juazeiro-Petrolina, que estão sendo exportadas pelo porto de Pecém. A parte da carga que escoar por outros portos constitui, justamente, as exportações baianas de alto valor. Isto se deve, também, à precariedade do acesso aos portos de Aratu e de Salvador. Além disso, há uma falta de capacidade de escoamento da produção. (FERREIRA, 2009).

O grande projeto na área portuária é a construção do Porto Sul, que foi pensado dentro de um modelo que pretende assegurar o escoamento de produtos agrícolas e minérios, integrado à ferrovia, a partir das mais modernas diretrizes de portos adotadas pelo mundo. Dentre essas diretrizes, tem-se a utilização do porto juntamente com a Zona de Processamento de Exportação (ZPE), de forma que o porto não tenha apenas a função de escoar mercadorias, mas, também, a de facilitar a localização de indústrias em um dado local.

*O porto público que está sendo planejado em Ilhéus está vinculado à política de desenvolvimento do Estado da Bahia. E esta política de desenvolvimento é muito interessante, porque é uma política de desconcentração das atividades econômicas na Região Metropolitana de Salvador, fazendo com que haja outros polos de desenvolvimento no território da Bahia. [...] ele é um porto formado dentro de um corredor, e o corredor foi formado para atender às principais cargas de exportação da Bahia (NÓBREGA, 2009).*

Para o porto, estão sendo estudados vários leiautes, em que se pretende aproveitar a ponte marítima e o quebra-mar que a Bahia Mineração vai fazer com o objetivo de reduzir custos. Essa estratégia é importante para que o porto possa se tornar competitivo, oferecendo tarifas portuárias atrativas. Isto porque competirá com os portos de Santos e Sepetiba. Provavelmente, este porto será operado pela iniciativa privada, submetido às regras da outorga pública.

Na Bahia, os portos são administrados pela Codeba. Entretanto, existe uma reivindicação para que eles passem a ser operados pela iniciativa privada, que detém recursos suficientes para a realização de melhorias. O argumento é que a administração da Codeba não tem foco para gerenciar três portos simultaneamente. Esta mudança resultaria num ganho de “capacidade de investimento do capital privado, para realizar todos esses investimentos” e de “gestão, porque a iniciativa privada, por ter foco, pode conseguir fazer melhor” (FERREIRA, 2009). No entanto, cabe ressaltar que “o regime portuário brasileiro já está definido, é o regime do *landlord*, onde a infraestrutura é pública e, normalmente, quem opera é a iniciativa privada” (PERRUPATO, 2009).

Quanto ao modal hidroviário, estão em estudo, na revisão do PNLT, os investimentos necessários para ampliar o sistema fluvial. Isto para que os rios do estado se tornem vias efetivamente navegáveis, ou hidrovias. O sistema fluvial é o que menos afeta a sustentabilidade ambiental. Assim, com a reconfiguração do sistema modal, espera-se um aumento na eficiência energética, com redução do consumo de combustíveis fósseis e, portanto, redução da emissão de gases poluentes. Além disto, o modal hidroviário é o mais eficiente em termos de volume de carga que consegue transportar:

*[...] seis mil toneladas de carga num comboio Duplo Tietê. Numa ferrovia, que usa três comboios Hopper, com 86 vagões e 70 toneladas. Ou então optem por levar para a rodovia, que dá 172 carretas, que em movimento vão demandar 26 quilômetros de fila (PERRUPATO, 2009).*

## **A agenda de financiamentos**

Para a construção do desenvolvimento, é necessário financiamento das obras estruturantes do estado. Tanto o BNB quanto o BNDES apresentam linhas de financiamento de projetos, principalmente para a região do semiárido. No que se refere à atuação do BNDES no Nordeste, o banco tinha como meta que esta região recebesse um volume de investimentos na mesma proporção de sua participação no PIB nacional. Ou seja, se o PIB do Nordeste é 13% a 14% do PIB nacional, então o BNDES investiria este mesmo percentual na região. Em novembro de 2009, contudo, o banco destinou 17% dos seus investimentos para a região Nordeste.

## **A agenda do BNDES:**

- 1) Fazer com que o crédito chegue aos pequenos. Para isso, é necessário trazê-los para a formalidade e informá-los sobre as linhas de crédito mais baratas oferecidas pelo banco, bem como pelo sistema de garantia que o mesmo oferece aos micros e pequenos empresários, pois, muitos, não sabendo disto, acabam tomando empréstimos mais caros nos bancos privados ou ficam sem consegui-lo por falta de garantias. Além disso, o BNDES está aumentando a acessibilidade através da criação e da difusão do “cartão BNDES”. Também um programa de microcrédito voltado para a pessoa informal se faz presente.
- 2) Recuperar nos estados e municípios a capacidade de formular e planejar, e, isto, tendo como pano de fundo uma política de Estado, pois só assim se pode ter certa estabilidade. “Qual a dificuldade do planejamento empresarial e governamental? O governamental porque termina em quatro anos o seu mandato. O empresarial porque, em função disso, não sabe o que vai acontecer”. (GASPAR, 2009). Neste sentido, o BNDES tem apoiado e oferecido condições para que os governadores desenvolvam metodologias de planejamento. Nesse processo, é fundamental uma estabilidade de longo prazo e o Brasil está caminhando para isto.
- 3) Garantir recursos, e para isto é necessário que as famílias economizem para investir.

Para os estados e municípios, o BNDES lançou uma linha especial de crédito, chamada BNDES Estados. Para poder ter acesso a esse crédito, é necessário que o Governo do Estado observe certos aspectos, tais como:

*[...] o governo do Estado olhar para o seu território, dividi-lo em potencialidades, em similaridades, em homogeneidades, elaborar uma estratégia desse desenvolvimento que envolva todas as dimensões, infraestrutura e logística, envolva o desenvolvimento de atividades econômicas, envolva infraestrutura urbana, nós financiamos integralmente esse plano (GASPAR, 2009).*

Este financiamento terá o mesmo encaminhamento para empresas privadas, desde que façam parte do projeto elaborado pelo poder público. Para apoiar a elaboração de projetos, o BNDES tem construído uma estrutura com duas empresas: 1) a Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP), que é formada juntamente com outros bancos e que tem como objetivo auferir lucro, cujo pagamento pelo trabalho é feito pela empresa vencedora da licitação; e 2) a Área de Pesquisa e Acompanhamento Econômico (APE), empresa interna do próprio BNDES que realizará estudos que se fizerem necessários para averiguar a viabilidade dos projetos e, em caso de pouca viabilidade econômica, os projetos não serão realizados pela EBP. Na Bahia, dentre os projetos que compõem esta carteira estão: concessão rodoviária da BA-093, a PPP do Hospital do Subúrbio e a concessão rodoviária da BR-101 até a fronteira com o Espírito Santo – também está em estudo o projeto do Porto Sul.

Além disto, como forma de potencializar as externalidades positivas, o BNDES financia a construção de estruturas que estejam no entorno de grandes projetos de infraestrutura – como, por exemplo, ferrovias –, de forma a se valer da potencialidade que tais projetos trazem para a região. Na Bahia, esta linha de crédito está focada nos projetos para o entorno da revitalização do São Francisco.

No que se refere ao programa APLs Estados, cabe aos estados lançarem um edital para projetos de Arranjos Produtivos Locais (APLs). Aqui, para cada real que o governo do Estado aplicar, o BNDES aplicará o mesmo valor. Para a elaboração dos projetos, os programas de APLs podem contar com apoio do Sebrae e das prefeituras. Esses projetos podem ter objetos variados de financiamento. Há a recomendação de que seja atribuída pontuação mais alta para os projetos de APLs que fiquem no entorno da revitalização da Hidrovia do São Francisco, da duplicação da BR-101 e da Ferrovia Oeste-Leste.

## **Mobilidade urbana**

Além da infraestrutura logística, este módulo discutiu a mobilidade urbana e a necessária adequação da infraestrutura urbana às necessidades de locomoção de sua população. A questão da mobilidade urbana está inserida nos problemas advindos de uma expansão rápida ocorrida nos últimos 20 anos, em decorrência do grande fluxo de pessoas que se deslocaram para as cidades. Esta aglomeração de pessoas é a causa de muitos problemas urbanos, dentre eles tem-se a falta de saneamento, déficit habitacional e questões relativas à segurança pública, transporte e mobilidade – como no caso dos grandes centros urbanos, “parados” em virtude de engarrafamentos.

*As cidades incharam de forma desorganizada e hoje nós temos, nos nossos grandes centros, uma parte substantiva da população brasileira, uma parte substantiva da economia brasileira e muitos daqueles problemas que nós temos que tratar, com a finalidade de alcançar realmente um novo estágio de desenvolvimento (BONIS, 2009).*



No que se refere à questão da mobilidade e do desenvolvimento, temos que a perda de tempo nos congestionamentos e a restrição de acesso de parte da população ao transporte público resultam em cidades ineficientes<sup>3</sup>. Este último fator não interfere apenas na vida dos mais pobres, que deixam de usar o transporte público, “perde toda a cidade, perde a capacidade de produção da cidade, perde a funcionalidade das nossas cidades” (BONIS, 2009). Por esta razão não se deve pensar o acesso ao transporte urbano como um serviço a partir da lógica do mercado, mas como um bem público, “se possível com a universalidade do acesso ao serviço” (BONIS, 2009).

*O transporte e a mobilidade são questões que fazem parte de praticamente todo o universo das atividades humanas nesses centros. Então, quando nós temos um setor de transportes que não funciona adequadamente, nós estamos impactando negativamente o conjunto das atividades, e com isso impedindo que esses centros realmente se capacitem a níveis superiores de desenvolvimento (BONIS, 2009).*

O caos das grandes cidades não pode ser resolvido apenas com obras dispersas, mas a partir de um pensamento mais sistêmico, de um planejamento. O transporte urbano sobre pneus da cidade de Salvador enfrenta dificuldades no atendimento ao usuário. Para fazer um diagnóstico do serviço, foi realizada uma enquête em 2007, pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (Setps), sobre os problemas sentidos pelos usuários. Dentre os resultados mais expressivos dessa enquête espontânea: em primeiro lugar, o longo tempo de espera pelos ônibus (66,2%); em segundo, a superlotação (40,7%) – o excesso de passageiros nos ônibus; e, em terceiro, o fato de muitos bairros terem poucas opções de linhas ou a necessidade de se pegar mais de um ônibus para ir até o trabalho (11,2%). Chama a atenção, porém, o fato de que o preço da passagem tenha sido considerado alto por apenas 5% dos entrevistados (ocupando a nona posição no *ranking*). Não foi realizada, pelo Setps, pesquisa similar junto aos usuários de transporte privado. Todavia, sabe-se que figuram como graves problemas os congestionamentos frequentes, excesso de ônibus, motoboys, quebra-molas e semáforos e a falta de vias e viadutos (BRASIL, 2009). Se a opção de deslocamento for de bicicleta ou a pé tem-se então:

---

<sup>3</sup> Os congestionamentos são um bom exemplo de externalidade negativa, como discutido acima.



*[...] ausência de calçadas; calçadas estreitas, mal-mantidas, ocupadas por camelôs, bancas de revistas, postes e orelhões; ausência de passarelas e semáforos; ausência de pavimento de qualidade nos bairros periféricos; poucas e inseguras faixas de pedestres; ausência de ciclovias e bicicletários (BRASIL, 2009).*

Quando se trata de questões de mobilidade, há duas visões: a dos gestores de transporte, que pensam em minimizar os tempos de deslocamento, e a dos urbanistas, que pensam em minimizar as necessidades de deslocamento a partir da residência do cidadão, tentando levar as atividades geradoras de deslocamentos para perto de suas casas, de forma a reduzir a necessidade do uso das vias. Os motivos de viagem são: 33% para educação; 30% para o trabalho; 20% em busca de serviço; 17% para fazer negócios; em torno de 10% para o lazer. Desses, apenas as viagens a trabalho e a negócio dificilmente poderão ser reduzidas pela ação dos urbanistas.

A mobilidade está fundamentada, necessariamente, no tripé gestão, infraestrutura e operação, sendo que há déficit em todos os três itens. Em dez anos, a população cresceu 12,4%, o poder de compra da população, se tomado como base o salário mínimo, subiu 225%, ocorreu um crescimento de automóveis nos últimos dez anos de 65% e um crescimento na quantidade de motocicletas de 244%. No entanto, esse crescimento não foi acompanhado por uma melhoria nos aspectos ligados a gestão, infraestrutura ou operação. O incremento da operação requer:

*[...] a medição frequente da satisfação do usuário; as empresas operadoras procurando se certificar; recursos humanos melhor selecionados, motivados, reciclados; veículos acessíveis, adequados ao sistema viário e ao nível de demanda; bilhetagem eletrônica; utilização de sistemas inteligentes. (BRASIL, 2009).*

Para a infraestrutura, é necessário:

*[...] vias hierarquizadas, bem mantidas e bem gerenciadas; vias preferenciais para o transporte coletivo, o que está virando recentemente um modismo; restrições para estacionamento, uso indevido das calçadas; barreiras eletrônicas, semáforos sincronizados; gerenciamento do trânsito; estações e pontos de parada acessíveis e bem mantidos. (BRASIL, 2009).*

Por sua vez, a gestão da mobilidade requer: uma legislação moderna; uma política setorial bem definida; um plano diretor, estudos e projetos; treinamento e reciclagem dos recursos humanos; monitoração através de pesquisas operacionais e de opinião do usuário; modernização dos métodos de gerência; sistema de informação ao público, em tempo real, de preferência; modelo de exploração dos serviços econômica e socialmente justo.

*[...] nós temos casos complicados no que diz respeito ao modelo de exploração econômica, porque talvez o sistema de transporte público seja um grande arrecadador de tributo de pessoas que ganham de dois a três salários mínimos, enquanto outros setores têm ou passam por isenções. (BRASIL, 2009)*

Há certo consenso de que a questão da mobilidade nos grandes centros passa necessariamente pela adoção de uma política de universalização do transporte público e pela construção e reforma de ciclovias e calçadas. Este posicionamento mostra que a política de universalização do transporte individual não se sustenta mais. Cabe buscar alternativas para que este transporte público seja mais eficiente a ponto de ser atrativo para os

que têm mais renda e menos oneroso para os que têm baixa renda. Além disso, faz-se necessário o incentivo à utilização de outros meios de transporte.

*Mais de 50% de viagens motorizadas são de cinco quilômetros. De quatro a seis quilômetros, o ideal é caminhar, pois a cada 15 minutos, andamos um quilômetro e meio. Pedalar é indicado para distâncias de 12 a 18 km, pois em 15 minutos pedalamos quatro quilômetros e meio. Isso resulta em atividade física, saúde, redução de poluentes, equidade, cidadania e economia. (FIGUEIREDO, 2009)*

Existe uma discussão sobre a prioridade que deve ser dada aos transportes públicos, se sobre pneus ou sobre trilhos. Aparentemente, no curto prazo, a solução seria procurar melhorar o transporte sobre pneus, mas sem descartar a importância do transporte sobre trilhos e outras alternativas. Isto não elimina a necessidade da integração plena, que deve ser feita observando-se três aspectos: integração institucional, integração tarifária e integração operacional.

## **Novo enfoque de política industrial**

A atual matriz industrial da Bahia representa 53% do PIB industrial do Nordeste e é composta, em sua maioria, por indústria de base, produtora de matérias-primas e bens intermediários, com capital intensivo. Cinco setores da economia respondem por 73% do PIB industrial do estado: refino e coque, metalurgia básica, automobilístico, celulose e química (SAMPAIO, 2009). Por ser capital intensiva, a economia baiana emprega pouco, apenas 19% da força de trabalho. Mais ainda apresenta um caráter concentrador do ponto de vista setorial, territorial e de renda. Esta situação se deve à não-conclusão do projeto de industrialização da Bahia por falta da “criação de cadeia produtiva da indústria transformadora capaz de fazer o beneficiamento desses produtos oriundos da indústria de base nas fronteiras baianas” (SAMPAIO, 2009).

A criação de valor agregado serve como justificativa para a atração de indústrias que possam completar a cadeia produtiva da Bahia. Por exemplo, subprodutos de primeira geração, da cadeia de químico/petroquímico, saem da Bahia para serem transformados em bens de segunda geração no Rio de Janeiro e voltam para a Bahia para se tornarem produtos finais, ou mesmo voltam como produtos acabados. Com isto, ocorre uma elevação do custo, gerando uma demanda de transporte que poderia ser reduzida caso a cadeia produtiva fosse completa. A razão pela qual as indústrias de transformação não se implantam na Bahia com a intensidade desejada é, em parte, a falta de planejamento no âmbito do Estado.

Outra grande potencialidade da Bahia está na área da mineração. “O Nordeste brasileiro é a região com maior diversidade de bens minerais em aproveitamento econômico dentre todas as regiões do Brasil” (SAMPAIO, 2009). Com seus 35 tipos de minerais, e graças à Companhia Baiana de Pesquisa Mineral, a Bahia tem um grande domínio e conhecimento da sua geologia.

Para que sejam potencializados o aproveitamento econômico e as oportunidades empresariais de desenvolvimento do estado, é necessária uma política de desenvolvimento regional. A falta desta política é o motivo pelo qual, após o diagnóstico feito por Rômulo Almeida – de que precisávamos de “indústrias

competitivas, mais universidades, mais centros de tecnologia, capacidade pública de implementar e gerir esses mecanismos, instrumentos de desenvolvimento de longo prazo, com vigência de longo prazo” (SAMPAIO, 2009) –, permanecemos ainda com as mesmas necessidades. O instrumental de política de desenvolvimento deve trazer os seguintes princípios centrais: subsidiariedade; cooperação entre os Estados da Federação; programação; e capacidade de governança, ou institucionalidade do processo de política e desenvolvimento (SAMPAIO, 2009). Outra questão apresentada, baseada no exemplo da União Europeia, é a promoção da “inovação como indutor do desenvolvimento e da competitividade” (SAMPAIO, 2009). Esta inovação não seria restrita apenas ao âmbito empresarial, mas à sociedade como um todo. Faz-se necessária, assim, uma sociedade educada, com alto grau de capacidade técnico-científica e competente, para que se possa alcançar “o aproveitamento pleno das riquezas que temos” (SAMPAIO, 2009).

No que se refere à carga tributária, há uma proposta de isonomia tributária, e não um incentivo fiscal para atração de novas empresas. Nesta mesma linha, propõe-se que a atuação do Instituto do Meio Ambiente (IMA) seja mais presente “em pontos mais delegados, onde a velocidade da licença poderia estar naquele ponto de apoio, e somente estar centralizado aquilo que fosse de extrema necessidade ou de maior complexidade” (PEREIRA, 2009), de forma a acelerar o processo de licitação ambiental.

Na perspectiva da evolução da estrutura econômica, temos, ao fim do segundo milênio, também o final da era das indústrias e o começo da era dos serviços. Isso, enquanto atividade econômica mais representativa em termos de PIB e ocupação das pessoas, sendo cada vez mais significativa entre as despesas pessoais. Inobstante, na Bahia, ocorreu certa “reconquista do setor industrial nesse PIB” (RIBEIRO, 2009); mas, com elevação do número de plantas e redução do número de empresas. O entendimento da ruptura entre a planta e a empresa é fundamental para a adoção de políticas industriais.

A planta é o local onde efetivamente ocorre a produção do tangível e a empresa é local onde ocorre a produção do intangível (é o centro de decisão e definição de estratégias da empresa). Esta ruptura foi possível em virtude: 1) do desenvolvimento do setor de serviços, principalmente a partir das tecnologias de informação e comunicações; 2) da setorialização do sistema tributário, onde os serviços pagam Imposto Sobre Serviços (ISS) na faixa em torno de 3%, 2%, 1%, a depender do município. Por sua vez, a indústria paga 17% de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Esta diferença de tributação acaba incentivando uma “separação do que é estritamente indústria, e que está exposto à chamada tributação do tangível, e a retirada do que não é indústria e colocada sobre a tributação do intangível” (RIBEIRO, 2009); 3) da segregação urbana da indústria, de forma que as plantas industriais não tivessem contato com o meio urbano; e 4) da questão do chamado espaço geográfico e do espaço topológico (o espaço geográfico determina a localização da planta e o espaço topológico o da empresa). “Os lugares topológicos são aqueles lugares em que as topologias das redes os favorecem” (RIBEIRO, 2009). O resultado disso é que uma boa política industrial é aquela que atrai empresas, pois, assim, tem-se “uma presença muito grande de massa crítica, comercial e estratégica” (RIBEIRO, 2009) voltada para o espaço em que se encontram.

Para a adoção de uma política industrial, é importante ter claros quais os fatores competitivos da planta e da empresa. Logo, apresentam-se as seguintes distinções: 1) um fator competitivo da planta é o escoamento –

da empresa é a equação da agregação de valor; 2) a lógica estrita da planta é a otimização, a busca de baixos custos – já a empresa visa o conceito do conteúdo local; 3) um aspecto da planta é a constante necessidade de compensação, pois agrega pouco valor ao local – já a empresa tem foco no desenvolvimento, na qualidade de vida, onde a chamada demanda compensatória é reduzida; 4) a planta procura lugares – já as empresas procuram fluxos; e 5) a tecnologia é uma questão de planta e a inovação é uma questão de empresa, pois a “inovação é a tecnologia que passou pelo ferro do mercado, que passou pelo ferro da viabilidade, que passou pelo ferro empresarial” (RIBEIRO, 2009).

A política de atração de empresas deve levar em conta a diferenciação, de forma que essa política vá na direção da construção da “empresarização”. Além disso, deve se pautar na relação entre meio ambiente e o modelo industrial a ser adotado, de forma a não ser “uma São Paulo tardia”. Justamente pelo fato de a Bahia ter uma industrialização mais recente, pode se valer disso e aprender com outras experiências; e, com isto, deve pautar sua industrialização de acordo com a demanda, seguindo o exemplo do Chile. No que se refere à questão ambiental, deve-se parar de “pensar em passivos ambientais e começar a pensar em ativos ambientais” (RIBEIRO, 2009), de forma que, se a indústria de determinado local tem preocupações ambientais e sociais, estas podem ser convertidas em um selo de origem que valoriza o produto daquela localidade. A indústria poluidora faz parte de outro estágio tecnológico. Atualmente estão disponíveis tecnologias que possibilitam uma convivência com o meio ambiente de forma sustentável. Quando um país cria condições para atração de investimentos, pode selecionar que tipo de indústria será instalada em seu território.



## 3.2 MÓDULO 02



O segundo módulo do ciclo de debates Pensar a Bahia foi realizado em 27 de janeiro de 2010. Naquela ocasião, foram discutidos os temas saúde e educação como vetores de desenvolvimento, segurança pública como condição para o desenvolvimento e habitação e construção civil.

### **Nova economia: economia do conhecimento**

Parcela considerada “invisível” da dinâmica econômica vem aumentando em importância ao longo dos anos. Este fato tem particular relevância nos tempos atuais, quando os denominados produtos e serviços intermediários de informação representam uma parcela bem maior da economia, abrangendo, por exemplo, todas as tarefas administrativas que dão base à produção de todos os bens e serviços finais. Reflexões deste tipo têm levado, há algum tempo, à conclusão de que vivemos numa nova era, na qual a economia está mais direta e fortemente enraizada na produção, tratamento, distribuição e uso da informação e do conhecimento (LASTRES, 1999). Sendo assim, os conceitos de informação e conhecimento se tornam essenciais para o entendimento da nova ordem mundial.

*O conhecimento é um insumo especial porque é difícil de acessar, seja “fabricando-se”, seja “comprando-se”. Diversamente da informação, que é factual, o conhecimento é conceitual; ele envolve combinações de fatos que interagem de maneiras intangíveis. A informação perfeita é concebível – com tempo e dinheiro suficientes, uma empresa pode conhecer todos os fatos disponíveis a respeito de seu negócio. Um conhecimento perfeito é inconcebível porque o conhecimento é específico de cada empresa, sendo mantido em exclusividade na medida do possível para gerar renda tecnológica (AMSDEN, 2009, p. 30).*

A adoção destes conceitos nega as “novas” teorias institucionalistas do desenvolvimento que afirmam que direitos proprietários seguros e informação perfeita geram “custos de transação” nulos, e, consequentemente, desenvolvimento econômico. Pois direitos proprietários seguros e informação perfeita não se constituem condições suficientes para o desenvolvimento; mesmo que a informação seja perfeita, o conhecimento imperfeito pode gerar nos aprendizes custos de produção superiores aos das empresas estabelecidas (AMSDEN, 2009).



## Importância econômica dos serviços sociais

Nesta nova configuração econômica, “quanto mais desenvolvido um país, maior o peso dos serviços no PIB” (ALMEIDA, 2010). Também, o desaparecimento da fronteira entre os setores da economia tem se tornado mais evidente: “[...] boa parte do que é considerado indústria hoje, na verdade é serviço” (ALMEIDA, 2010) – por exemplo, a agricultura hoje é agronegócio, que envolve toda a atividade de serviços relacionada à produção agrícola. Nesta perspectiva, a atração de indústrias, principalmente com base na guerra fiscal, não se torna fator determinante para o desenvolvimento, em função da redução da capacidade de investimento do Estado, o que levou ao apagão social e ao apagão logístico. Além disto, em virtude da nova realidade econômica, um modelo de desenvolvimento que busca atrair indústrias a qualquer custo se torna um anacronismo.

*[...] a indústria de ponta do século XXI não quer mais simplesmente mão de obra barata e incentivos fiscais. Ela quer uma infraestrutura moderna e desenvolvida de serviços, senão ela não vem. Ela quer logística, transportes baratos, aeroportos, universidades, lazer para seus funcionários, escolas de qualidade para os filhos dos seus funcionários. Isso é o que nós temos que oferecer (ALMEIDA, 2010).*

Portanto, a relação direta entre desenvolvimento econômico e industrialização deve ser tratada com certa desconfiança. Outro mito que deve ser desmistificado se refere à impossibilidade de exportar serviços. O turismo é um dos serviços exportáveis. Além disso, é na Bahia que se encontra a principal empresa exportadora de serviços do Brasil (a Odebrecht). “E, quando ela exporta serviços de engenharia, arrasta centenas de fornecedores brasileiros para suas obras no exterior” (ALMEIDA, 2010). Porém, é preciso ampliar os serviços exportáveis, a saber: os serviços de saúde, de educação, de design, de marketing e de segurança. A ocorrência disso depende da qualidade e da produtividade dos serviços produzidos.

Os serviços também têm a função de “amortecedor” em tempos de crise, pois são mais ligados à demanda interna e menos afetados pelas exportações. Os serviços públicos exercem um papel importante tanto através do custeio como das transferências de renda, que ocorrem através das aposentadorias, de programas sociais, como o Programa Bolsa Família e o Programa de Saúde da Família, dentre outros. Estes recursos dinamizam a demanda interna local, gerando emprego e renda. A atração de transferências ganha importância como ação estratégica; deve ser um objeto de todo governo preocupado com a dinamização de sua economia, pois, além da questão social, traz em si, também, a questão econômica.

Logo, percebe-se a importância de centrar as ações governamentais em dois eixos de ação: 1) revolução logística na Bahia; e 2) compromisso com o social.

Enfim, a partir dessa nova dinâmica econômica – em que grande parcela da economia está mais direta e fortemente enraizada na produção, no tratamento, na distribuição e no uso da informação e do conhecimento –, o peso dos serviços no PIB tem crescido sensivelmente, principalmente nos países mais desenvolvidos. Sendo assim, a estratégia de atração de indústrias, usualmente com a utilização de incentivos fiscais, como pressuposto para o desenvolvimento econômico deve ser pensada com certa ressalva.

Com respeito à temática da educação e da saúde como vetores de desenvolvimento para o estado, algumas considerações podem ser feitas:

*[...] investir em educação aumenta a produtividade e a qualificação da mão de obra. “Investir em educação é criar empregos mais qualificados, mais estáveis, que reduzirão a vulnerabilidade da nossa economia”. Além disso, através da educação podem-se atrair transferências internacionais para o campo da pesquisa. Cita o caso da cidade de Vitória da Conquista – que está se tornando um polo universitário, resultando em atração de recursos através do custeio dos estudantes – e da cidade de Ouro Preto – onde a educação é o segundo negócio do município, atrás apenas do turismo. Da mesma forma, podem-se criar cidades especializadas em determinado ramo da medicina, cita então os casos das cidades de Belo Horizonte (oftalmologia), Rio de Janeiro (cirurgia plástica) e São Paulo (oncologia e cardiologia) “porque essas praças têm expertise que atrai clientes nacionais e internacionais para tratamento diagnóstico lá”. Além dessa possibilidade, ainda existe o turismo da saúde, que pode ser direcionado a SPAs ou a clínicas. O setor de saúde viabiliza, também, transferências que movimentam a economia, o que gera renda, consumo e tributos. Este setor é o segundo que mais paga impostos em Salvador (ALMEIDA, 2010).*

## Serviços sociais como bens públicos e meritórios

A discussão sobre educação e saúde (assim como sobre segurança pública) não pode deixar de ser precedida das definições de bens públicos e bens meritórios. Os bens públicos têm duas características que os diferenciam dos bens privados. Eles não são excludentes na sua oferta (o que significa não ser fácil impedir alguém de ter acesso ao seu consumo) e oferecem benefícios não-rivais (o que significa que o consumo por um agente não diminui a disponibilidade para os outros). Não exclusão implica que não é possível (ou fácil) limitar a oferta de bens públicos somente para aqueles que estão dispostos a contribuir com os custos de fornecê-los para a sociedade. Isto dá origem ao parasitismo: os potenciais utilizadores podem esperar a oferta de um determinado bem e depois consumi-lo de graça. Benefícios não-rivais originam custos marginais de utilização iguais a zero, de modo que o bem-estar não é “maximizado” pela exclusão (UNIDO, 2008).

O grau de excluditibilidade entre os bens públicos varia amplamente, desde aqueles para os quais é praticamente impossível selecionar ou bloquear consumidores (segurança nacional), até aqueles em que a exclusão é simples (educação e saúde). Em muitos casos, apesar de simples, não é prático ou socialmente aceitável realizar tais exclusões. Esses bens são considerados social ou economicamente desejáveis ou bens

meritórios. Tais bens são geralmente definidos em termos de requisitos mínimos (alfabetização universal, por exemplo) – determinados pelas preferências reveladas pela comunidade em relação a padrões desejáveis de qualidade de vida de seus membros – a que todos os membros da comunidade têm direito, independentemente de contribuição (MARTONE, 2007).

## Educação profissionalizante na nova economia

A discussão de bens meritórios será aqui ilustrada com a discussão a respeito da educação e da saúde. A educação mantém uma relação com o desenvolvimento baseada, ainda, em uma análise ultrapassada. Pois o mundo do trabalho quase sempre é preterido nessa discussão. Sobre o mundo do trabalho, propõem-se algumas reflexões que levam a entender a crise da educação e apresentam propostas de políticas:

- 1) O mundo do trabalho exige, cada vez mais, trabalhadores qualificados, seja na agricultura, na indústria ou nos serviços. São necessárias políticas de educação profissionalizante. Mas cabe saber: “Que política de centros de profissionalização e para que trabalhos” (ARROYO, 2010). A política adotada no Brasil prioriza o trabalho industrial, em detrimento dos trabalhos nos outros setores. Porém faz-se necessária a qualificação de trabalhadores em todos os setores.
- 2) Os currículos precisam ser revistos de forma a incorporar as questões do trabalho. Os currículos da educação básica, por exemplo, são apenas propedêuticos para a universidade, mas não preparam para o mundo do trabalho. Esta situação leva à evasão escolar, pois os jovens percebem que o que estão aprendendo na escola “não tem nada a ver com suas preocupações mais imediatas de como se inserir no mundo do trabalho” (ARROYO, 2010).

O problema do trabalho como mediador entre educação e desenvolvimento é que, quando o mundo do trabalho entra em crise, a educação também entra em crise. Cabe, então, uma análise que busque saber “por onde passa a crise do trabalho para entendermos por onde passa a crise da educação” (ARROYO, 2010). Logo, os educadores não podem ser responsabilizados pela crise da educação, pois esta proposição seria uma interpretação simplória do problema. Para compreender a crise do trabalho, alguns pontos precisam ser abordados:

- 1) A falta de perspectivas de emprego e a possibilidade de acesso a trabalhos informais acabam por desmotivar os jovens, principalmente os dos “setores populares”, a permanecer na escola. A clássica relação mecânica que afirma que haverá desenvolvimento se o acesso à educação para um trabalho supostamente existente for dado não existe. A educação não está trazendo mais a garantia de trabalho. Logo, “não é educação, trabalho e desenvolvimento, mas desenvolvimento, que traz trabalho e que trará educação” (ARROYO, 2010).
- 2) A segmentação e a hierarquização do trabalho é uma realidade atual. Tem-se uma situação em que grande parte dos trabalhadores é desqualificada, mas os trabalhos são extremamente qualificados. Além disto, há uma segmentação do trabalho: “Essas segmentações não são de tipos de trabalho, mas segmentações da qualidade do trabalho e de qualificação do trabalho” (ARROYO, 2010).

- 3) A desregulação do trabalho e a instabilidade obrigam o trabalhador a mudar de trabalho. “O que fazemos com a qualificação que o qualificou apenas para aquele trabalho?” (ARROYO, 2010). Esta desregulamentação está chegando, também, ao nível da educação, inclusive de graduação, e da formação profissional.
- 4) A escassez de trabalho deve levar a uma politização da crise do trabalho e da educação. “Somente uma politização da crise do trabalho e da crise da educação nos levará a reencontrar os vínculos que queremos entre educação, trabalho e desenvolvimento” (ARROYO, 2010). A escassez do trabalho leva a uma apropriação dos trabalhos mais rendosos e qualificados. Tais trabalhos exigem uma formação universitária, que não é acessível a todos, seja pela questão do número de vagas oferecidas, seja pela falta de condição financeira, advinda da própria falta de trabalho, para se manter enquanto estudante. “Hoje temos que vincular expansão da universidade, criação de cursos na universidade e priorização de cursos na universidade a uma perspectiva política, e não meramente de autonomia gestora da universidade” (ARROYO, 2010).

Pensar num modelo de desenvolvimento pressupõe a necessidade de “priorizar políticas de trabalho no presente”, pois sem renda presente, das famílias, os jovens serão levados a deixar de estudar para trabalhar em serviços precários, de forma a garantir a sobrevivência diária. “Nós damos bolsas para fazer doutorado, pós-doutorado, mas não temos bolsas para o jovem poder sobreviver e estudar” (ARROYO, 2010).

## Saúde como direito

No que se refere à saúde, percebe-se que esta não pode ser tratada com a perspectiva do capital humano. Pois não é possível se estabelecer uma relação de quanto mais saúde, maior a renda. A saúde é, antes de tudo, um direito social, um direito a qualidade de vida.

*[...] a saúde, antes, é o nosso estado. É o estado das pessoas, como nós nos sentimos, é o nosso estar bem. Então, antes de ser vista como uma perspectiva de trabalho, de intervenção, de política, de direito, de característica de cidadania para o desenvolvimento, a saúde é um estado, uma condição do ser humano. Um estado que requer uma integração de bem-estar físico, mental, social e espiritual. É qualidade de vida. É bem-estar de cada um, é bem-estar coletivo. (OLIVEIRA, 2010).*

Nesta definição, a saúde é algo subjetivo, apesar de haver indicadores que tentam expressar este estado. Nesta perspectiva, a promoção da saúde deve ser uma questão central, pois está intimamente ligada à qualidade de vida. “[...] É melhor ter a saúde, cuidar para ser saudável, do que ser bem assistido pelos serviços de recuperação dos doentes” (OLIVEIRA, 2010). Mas isso não substitui a importância de saber que, se for necessário buscar um tratamento médico, ele será de qualidade. A política de promoção da saúde vai além das políticas de educação e sanitárias. Passa também pela promoção da alimentação saudável, devendo ser vista de uma forma ampla. Deve haver uma integração dentro da administração pública nos três níveis de governo de forma a tornar mais eficientes e sustentáveis as políticas de promoção da saúde.

O Brasil gasta pouco com saúde. Todavia esses gastos são vistos pela sociedade como um desperdício. Os países desenvolvidos, por outro lado, gastaram muito com saúde, continuam gastando muito e gastarão ainda mais. A razão disso é que a saúde vai incorporando questões que antes não eram consideradas problemas de saúde (por exemplo, o alcoolismo e a loucura), o que leva a uma tendência de se gastar cada vez mais.

Ao contrário do resto do mundo desenvolvido (com exceção dos Estados Unidos), no Brasil o gasto público com saúde é menor do que o gasto privado. Apesar de ser muito boa, a lei do Sistema Único de Saúde (SUS) não é cumprida. O resultado dessa constatação é a concentração de unidades de saúde e equipamentos de diagnóstico nas regiões onde a renda e a demanda tornam o investimento compensatório. Não há, portanto, uma preocupação com as necessidades da sociedade de uma forma geral. Essa é a lógica do setor privado.

No Brasil, as grandes desigualdades sociais e regionais afetam os indicadores de saúde. O coeficiente de higiene, por exemplo, pode ser melhorado através dos programas de transferência. O coeficiente de mortalidade infantil e materna ainda é preocupante, dada a necessidade de atendimento pré-natal e qualidade na hora do parto. As maternidades estão concentradas e os profissionais de saúde não estão satisfeitos, nem com os salários, nem com as condições de trabalho no setor público. Daí a necessidade de valorização do trabalhador.

A inovação é fator preponderante na indústria da saúde, pois qualifica e aumenta a rentabilidade do trabalho e, com isso, move a economia para a frente. Apesar de o Brasil estar na vanguarda da pesquisa com células-tronco, que o leva à fronteira da terapia celular, a sua contribuição na inovação de produtos é limitada, sendo mais provável em processos (por exemplo, o desenvolvimento de cirurgia em ambulatório, a construção de unidades de pronto atendimento que interajam com a sociedade local ou, no caso mais polêmico, a adoção de procedimentos terapêutico-religiosos).

A saúde, na Agenda do Milênio, elaborada pelas Nações Unidas em 2000, possui papel de destaque. Nas ações da agenda, quatro pontos se referem à saúde, a saber: erradicar a pobreza extrema e a fome; reduzir a mortalidade infantil; melhorar a saúde materna; combater o HIV/Aids, a malária e outras doenças. Com isso, percebe-se que o investimento em saúde tem sido considerado, por muitos, determinante para o desenvolvimento.

## **Segurança pública, território e cidadania**

A discussão sobre a segurança pública possui estreita relação com a discussão sobre território. Tratar a questão da segurança pública com o viés do território é pensar as desigualdades socioterritoriais no Brasil, na Bahia e em Salvador, sendo necessária uma articulação com a cidadania e a dignidade da pessoa humana. A cidadania “expressa um conjunto de direitos que dá à pessoa a possibilidade de participar ativamente da vida e do governo de seu povo” (CALDAS, 2009). E é só com segurança que a cidadania pode ser exercitada. Como exemplo de exercício da cidadania, está o acesso à informação. No bairro da Mata Escura, por exemplo, foi criado, em 2005, um Centro Digital da Cidadania (CDC), projeto da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação (Secti), de acesso gratuito à informática, diminuindo as desigualdades de acesso à mesma. A inclusão digital



no bairro promoveu uma nova forma de sobrevivência na comunidade, através da difusão de *lan houses*<sup>4</sup>.

A identificação das singularidades e potencialidades das comunidades locais, uma questão central quando se pensa no desenvolvimento local em um contexto de globalização, é um fator importante quando da discussão sobre segurança pública. No caso da Mata Escura, por exemplo, a potencialidade é a herança cultural africana e a presença de extensa área de mata atlântica. No caso do Rio de Janeiro, são as escolas de samba, que geram renda e empregos para sua comunidade; no caso do Carnaval de Salvador, este fenômeno ocorre em menor proporção, em função de que a maior parte dos bens que fazem parte da festa não serem produzidos na cidade.

Outra particularidade premente na cidade de Salvador é a proliferação de bairros populares, com casas pequenas e urbanização precária. Não há espaço de lazer, as praças são pequenas, as escolas parecem presídios com seus muros altos, e, como consequência, “o exercício da cidadania, o exercício do espaço em sociabilidade praticamente não existe” (CALDAS, 2010).

A partir desse contexto e seguindo o pensamento de Milton Santos, deve-se incentivar a gestão da sociedade territorial enquanto um caminho para superar a globalização e restaurar a dignidade humana. Porém cabe lembrar que no Brasil grande parte da população está localizada em poucas cidades. O mesmo fenômeno ocorre quando a unidade de análise é o território baiano. Deve-se pensar o território e o modo como ele é organizado para que se possa desenvolvê-lo. No bairro da Mata Escura, foi criado o Fórum de Desenvolvimento da Mata Escura, cujo objetivo é desenvolver o bairro através da união de todos os órgãos públicos.

Dentro da perspectiva de diferenças e potencialidades territoriais, onde a Bahia se enquadra no perfil de uma população com predominância negra e pobre, a atuação das polícias deve estar pautada no respeito aos direitos humanos. O alinhamento da atuação da polícia é um dos objetivos do Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania (Pronasci). Este programa tem um foco etário, entre 15 e 24 anos – a faixa etária que mais morre e mata no Brasil –, e territorial – pois o programa se preocupa, primeiramente, com o “espaço territorial onde os índices de violência e criminalidade são mais altos para, a partir desse espaço, trabalhar uma série de questões” (RODRIGUES, 2010).

O bairro de Tancredo Neves, em Salvador, é um exemplo de atuação bem-sucedida do Pronasci. Nesse bairro já existe a percepção de um “empoderamento social”, uma vez que quem sofre os efeitos da violência tem a oportunidade de participar das discussões sobre a segurança na localidade com as autoridades. O Pronasci traz uma gestão diferenciada, não sendo um balcão de negócios ou de recursos, mas de políticas e ações articuladas, cujo fim é o restabelecimento do equilíbrio social na comunidade. Os policiais que participam do programa recebem uma bolsa-auxílio e, como contrapartida, são obrigados a frequentar os cursos da Rede Nacional de Altos Estudos em Segurança Pública (Renaesp). Os resultados já são notáveis. Em pesquisa realizada

---

<sup>4</sup> É importante acrescentar, a partir dessa discussão, que a redução das desigualdades de acesso à informação não significa, necessariamente, redução de desigualdade de acesso ao conhecimento. Pois, como já comentado, o conhecimento é um insumo especial porque é difícil de acessar, seja “fabricando-se”, seja “comprando-se”. Diversamente da informação, que é factual, o conhecimento é conceitual; ele envolve combinações de fatos que interagem de maneiras intangíveis. Logo, a difusão de *lan houses* no bairro da Mata Escura, ainda que possa ter reduzido as desigualdades de acesso a informação, não necessariamente reduziu as desigualdades de acesso ao conhecimento.

pela Fundação Getúlio Vargas, foi possível averiguar a mudança de percepção das comunidades com relação à atuação dos policiais.

Antes havia investimento em segurança, mas os números da violência não caíam da maneira esperada. A razão é que os investimentos eram feitos somente em ações repressivas. A mudança de enfoque nos investimentos, voltados, agora, para ações de prevenção, fez os resultados aparecerem. Portanto, a política de segurança pública necessita de recursos, investimentos e valorização do profissional, com modernização da instituição de forma a criar melhores condições de trabalho para o policial, aumentando, conseqüentemente, o bem-estar da população. A educação é um dos caminhos para a valorização do profissional através de sua qualificação. Além, é claro, da necessária melhoria da remuneração.

## **Habitação popular: retomada dos investimentos**

Além de educação e saúde e de segurança pública, neste módulo se fez presente, também, a discussão sobre habitação. Sendo esta uma das condições mínimas para a sobrevivência, o Estado tem grande responsabilidade no seu provimento. Logo, os grandes desafios do Estado se constituem em garantir que: as terras urbanas não sirvam, exclusivamente, ao interesse do Estado, mas, também, ao interesse social; focalizar ações regionais nos municípios, de forma a evitar que a população rural vá para as cidades; e evitar que as populações dos pequenos municípios migrem para os grandes.

## **Habitação e construção civil**

O maior programa de habitação no Brasil, o Banco Nacional de Habitação (BNH), que funcionou entre 1964 e 1986, tinha como foco a parcela da população que possuía renda superior a três salários mínimos. No que se refere à grande parcela da população, que ganhava entre zero e três salários mínimos (cerca de 60%), pouco foi feito. Da extinção do BNH até os anos 2000, as iniciativas eram ligadas ao mercado e eram feitas na forma de crédito individual, carta de crédito, crédito associativo e financiamento pelas empresas. Naquele período ocorreu o advento do Movimento da Reforma Urbana, que começou a se organizar e a reivindicar o subsídio para a habitação de interesse social.

Na Constituição de 1988, passaram a constar dois artigos que, pela primeira vez, tratavam da questão urbana e da questão do direito social a terra. Esses artigos foram regulamentados com o chamado Estatuto das Cidades, em 2001. Em 2003, foi criado o Ministério das Cidades e, com ele, a definição da política urbana, em que não só a habitação foi pensada, mas toda a cidade. Neste processo, criou-se o Sistema Nacional de Habitação, que passou a ser definido com duas frentes de trabalho: uma de mercado e outra de interesse social. Numa abordagem diferente daquela do BNH, se buscava, naquele momento, a participação dos movimentos sociais, “inclusive forçando, criando o Fundo Nacional de Habitação, uma série de instrumentos e de processos que forçassem o movimento histórico a ter uma continuidade e uma definição clara politicamente, independente de governos” (GORDILHO, 2010).

Foi criado, ainda, o Projeto Minha Casa Minha Vida, que está destinando recursos para a produção, no Brasil, de um milhão de habitações, mas que “quebra um pouco essa grande conquista histórica que tivemos” (GORDILHO, 2010), em virtude da falta da sistemática de adesão e organização. Nos últimos anos, ocorreu um grande aumento no número de unidades habitacionais para o conjunto da sociedade. Porém tem-se, ainda, um grande déficit na área. Para a habitação popular, é fundamental o sistema de crédito solidário, pois, além do autofinanciamento e da autogestão, ocorre uma pulverização das construções. De qualquer forma, o Programa Minha Casa Minha Vida tem ganhado importância no sentido de reduzir o déficit habitacional e a própria questão social da habitação. Pois a falta de moradia “desagrega a família, dificulta a educação, favorece o acesso à criminalidade, determina a baixa da qualidade na saúde e reduz as chances de inserção do indivíduo na sociedade” (LIMA, 2010). E participar deste projeto é mais do que apenas negócio, faz parte da compreensão social enquanto cidadão.

Na Bahia, existe um grande déficit habitacional, em torno de 150 mil unidades rurais e 360 mil unidades urbanas, perfazendo um total de 510 mil unidades habitacionais. O mercado não é capaz de resolver esse déficit, pois só funciona para quem tem condições de pagar. “Por isso temos aí o mercado versus a habitação de interesse social. Ela pode funcionar, mas a partir de uma lógica em que fiquem claras as funções e tarefas do Estado, do mercado e o objetivo a que se quer chegar” (LUDWIG, 2010).

Também têm importância as questões fundiárias e de licenciamento ambiental. Dado que não é possível construir sem afetar o meio ambiente, são necessárias regras claras sobre o que pode ou não ser feito. Além disto, o ambiente urbano deve estar preparado para os novos investimentos; pois a mobilidade urbana deve ser levada em conta, com a adequação da estrutura ao empreendimento. O Estado e os municípios devem dialogar para a construção de projetos de interesse social.

*Nós precisamos ter clareza do que é o meio ambiente, e do que é o meio ambiente urbano. Ninguém tem a ilusão de construir, de criar um processo de mobilidade, de atender às demandas sociais sem uma interferência no meio ambiente. Isso é um devaneio. Eu acho que nós precisamos ter limites, mas antes nós precisamos ter regras claras para que possamos atuar. E a questão da mobilidade urbana, que é uma questão que não adianta ter os prédios bonitos, não adianta ter os projetos se você não tiver essa coisa estruturada. E nós pensamos também quais são os projetos, no nosso enfoque, no nosso entendimento, que nós estaríamos estruturando para o desenvolvimento do setor (LIMA, 2010).*

Sendo a inovação tecnológica uma questão de melhoria de produtividade, avanço na sustentabilidade e redução de custos, ela é de suma importância na discussão do aprimoramento da construção civil. O Brasil, por exemplo, deve avançar nesta discussão em função do relativo atraso com relação aos outros países. Enfim, a responsabilidade do Estado na redução do déficit habitacional não se restringe somente à construção de casas. Pois “não dá para repetir a tese do passado de que dá para aglomerar todo o mundo num bairro e achar que não vai ter que botar ônibus para essa gente” (PINHEIRO, 2010). Logo, faz-se necessário, juntamente com a casa, incentivar a instalação de um centro de serviços. Esta pode ser uma ação importante para estimular o deslocamento da demanda por empreendimentos habitacionais na cidade de Salvador e região metropolitana para cidades menores.

# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, P. H. *Palestra de abertura*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Palestra de Abertura (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- AMSDEN, A. H. *A ascensão do “resto”: os desafios ao Ocidente de economias com industrialização tardia*. Tradução: Roger Maioli dos Santos. São Paulo: Unesp, 2009, 586 p.
- ARROYO, M. *Saúde e educação como vetores de desenvolvimento*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Saúde e educação como vetores de desenvolvimento (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- BONIS, R. *Mobilidade Urbana*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Mobilidade Urbana (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- BRASIL, H. *Mobilidade Urbana*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Mobilidade Urbana (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- CALDAS, A. *Segurança pública: condição para o desenvolvimento*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Segurança pública: condição para o desenvolvimento (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- ESTACHE, A.; FAY, M. *Current debates on infrastructure policy*. 2007. Disponível em: <http://www.growthcommission.org/storage/cgdev/documents/ThemesPapers/Paper%20Fay&Estache.pdf>. Acesso em: 19 fev. de 2010.
- FERREIRA, R. *Infraestrutura e logística*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Infraestrutura e logística (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- FIGUEIREDO, W. *Mobilidade urbana*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Mobilidade urbana (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- GASPAR, E. L. *Pensar a Bahia perspectivas*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Pensar a Bahia perspectivas (**Anais...**). Salvador: SEPLAN, 17 dez. 2009.
- GORDILHO, A. *Habitação e construção civil*. Módulo II, 2010, Salvador. Habitação e construção civil (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- LASTRES, H. M. M. *Globalização, informação e conhecimento na nova ordem mundial*. Informare, Rio de Janeiro: PPCI/Ibict, 1999.
- LIMA, C. V. *Habitação e construção civil*. Módulo II, 2010, Salvador. Habitação e construção civil (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- LUDWIG, C. *Habitação e construção civil*. Módulo II, 2010, Salvador. Habitação e construção civil (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- MARTONE, C. L. *Instituições, setor público e desenvolvimento: o caso do Brasil*. 2007. Disponível em: [http://www.fipe.org.br/web/publicacoes/discussao/textos/texto\\_09\\_2007.pdf](http://www.fipe.org.br/web/publicacoes/discussao/textos/texto_09_2007.pdf). Acesso em: 18 fev. de 2010.
- NÓBREGA, C. A. *Infraestrutura e logística*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Infraestrutura e logística (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- OLIVEIRA, N. *Saúde e educação como vetores de desenvolvimento*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Saúde e educação como vetores de desenvolvimento (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- PEREIRA, H. *Infraestrutura e logística*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Infraestrutura e logística (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- PERRUPATO, M. *Infraestrutura e logística*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Infraestrutura e logística (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- PINHEIRO, W. *Saudações de abertura*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Saudação de abertura (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- RIBEIRO, H. *Futuro dos Núcleos Industriais*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Futuro dos núcleos industriais (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- RODRIGUES, F. *Segurança pública: condição para o desenvolvimento*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Segurança pública: condição para o desenvolvimento (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- SAMPAIO, R. *Futuro dos núcleos industriais*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Futuro dos núcleos industriais (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.
- UNIDO (United Nations Industrial Development Organization). *Public goods for economic development*. Vienna, 2008.
- VALADARES, E. *Aspectos metodológicos do pensar a Bahia*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo II, 2010, Salvador. Aspectos metodológicos do pensar a Bahia (**Anais...**). Salvador: Seplan, 27 jan. 2010.
- WAGNER, J. *Saudações de Abertura*. In: *Pensar a Bahia: construindo o nosso futuro*. Módulo I, 2009, Salvador. Saudações de abertura (**Anais...**). Salvador: Seplan, 17 dez. 2009.





# SEI

## 15 anos

### Informação com credibilidade

Em 2010, a SEI completa 15 anos como instituição oficial de estatística e informações geoambientais da Bahia, uma responsabilidade tão grande quanto o tamanho do estado que é objeto de seus estudos e pesquisas.

Ao longo destes anos, a SEI estabeleceu um diálogo aberto e de confiança com a sociedade, produzindo informações com rigor metodológico e análise objetiva dos dados, conhecimento que abraça a riqueza e a diversidade do território baiano.



Av. Luis Viana Filho, 2ª avenida Nº 250 – CEP 41.745.003 – CAB, Salvador/Bahia  
[www.seplan.ba.gov.br](http://www.seplan.ba.gov.br)