

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

O PAC representou a retomada dos investimentos em infraestrutura do País: priorizamos áreas que estavam há muito sem investimento. Este é um programa de absoluto sucesso a despeito de todas as desconfianças iniciais sobre ele (Miriam Belchior, coordenadora do PAC e futura ministra do Planejamento do governo Dilma Rousseff, 09/12/2010).

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

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

A Tabela 2, mostra os valores do PIB e do total de empregos formais criados no período de 2002 e 2009.

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

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

Fonte: Anuário Estatístico da Bahia (2010), 2011.

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

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

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

Fonte: Casa Civil da Bahia, 2010. Adaptada pela autora da tese (2011).

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

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

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

Fonte: Casa Civil da Bahia, 2010. Adaptado pela autora da tese (2011).

3.1 PROGRAMAS NA ÁREA DA LOGÍSTICA

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

O projeto logístico do PAC baiano teve a influência do Programa de Logística de Transportes do Estado da Bahia (Pelt Bahia)¹. Este programa buscou identificar os principais investimentos para a área de infraestrutura logística em um período entre 20 a 25 anos, de forma a promover intervenções públicas e/ou privadas, para reorganizar a cadeia logística da Bahia, com o objetivo de modificar a matriz de transporte, que em sua maioria é de caráter rodoviário, para os modais ferroviário, hidroviário e de cabotagem.

3.1.1 Rodovias

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

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

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

AÇÃO	EMPREENHIMENTO	INVESTIMENTO	INVESTIMENTO	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA	DATA PREVISTA
		REALIZADO entre 2007-2010 (R\$ milhões)	PREVISTO após 2010 (R\$ milhões)		DE FINALIZAÇÃO
Construção - rodovias	BR-030/BA - Ponte Carinhanha	26,7	-	Concluída	
Construção - rodovias	BR-418/BA Caravelas Entroncamento- BR-101	57	29	Em obra	30/06/2012
Adequação - rodovias	BR-101/NE - Trecho BA - Divisa SE/BA - Feira de Santana ⁽²⁾	29,4	968,3	Em licitação da obra	30/4/2012
Construção - rodovias	BR-116/BA – Construção - ponte sobre o rio São Francisco - divisa PE/BA - Ibó	34,9	-	Concluída	
Construção - rodovia	Subtrecho Barreira - São Desidério ⁽²⁾	1	66,8	Ação preparatória	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Cocos - divisa BA/MG ⁽²⁾	1	54,2	Em licitação da obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Coribe - Cocos ⁽²⁾	1	99,4	Em licitação da obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Correntina – Coribe ⁽²⁾	1	122	Em licitação da obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho Divisa PI/BA - Monte Alegre ⁽²⁾	49	-	Concluído	
Construção - rodovias	BR-135/BA Subtrecho km 267 - Correntina	66	20	Em obra	
Construção - rodovias	BR-135/BA ⁽²⁾ Subtrecho São Desidério - km 267	30,7	38,7	Em obra	

AÇÃO	EMPREENHIMENTO	INVESTIMENTO	INVESTIMENTO	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA	DATA PREVISTA
		REALIZADO entre 2007-2010 (R\$ milhões)	PREVISTO após 2010 (R\$ milhões)		DE FINALIZAÇÃO
		(2)			
Construção - rodovias	BR-324/BA - Rótula do Abacaxi ⁽²⁾	129,5	-	Concluída	
Construção - rodovias	BR-324/BA Via expressa ao porto de Salvador ⁽²⁾	43,8	207,7	Em obra	30/12/2011
Concessão - rodovias	Concessão: BR-116-324/BA	1.900,00	-	Concluída	
Controle de velocidade	Controle de velocidade	1,60	0,8	Em obras	
Estudos e projetos contínuos - rodovias	Estudos e projetos	46	-	Concluídos	
Estudos e projetos contínuos - rodovias	Estudos e projetos	5,3	-	Concluídos	
Manutenção	Manutenção	102,1	-	Concluída	
Manutenção	Manutenção	851,9	-	Concluída	
Sinalização	Sinalização	3,5	-	Concluída	
Sinalização	Sinalização	32,3	-	Concluída	
Total		3.413,7	1.606,9		

Fonte: BALANÇO de 4 anos... (2010). Adaptado pela autora da tese.

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

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

O projeto original do PAC a nível nacional e o seu replanejamento a nível Bahia, para a construção e a recuperação de trechos rodoviários da BR-116 para integrar Bahia,

Pernambuco, Paraíba e Ceará, não contemplou as obras do período de 2007 a 2010 nem após o ano de 2010.

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

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

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

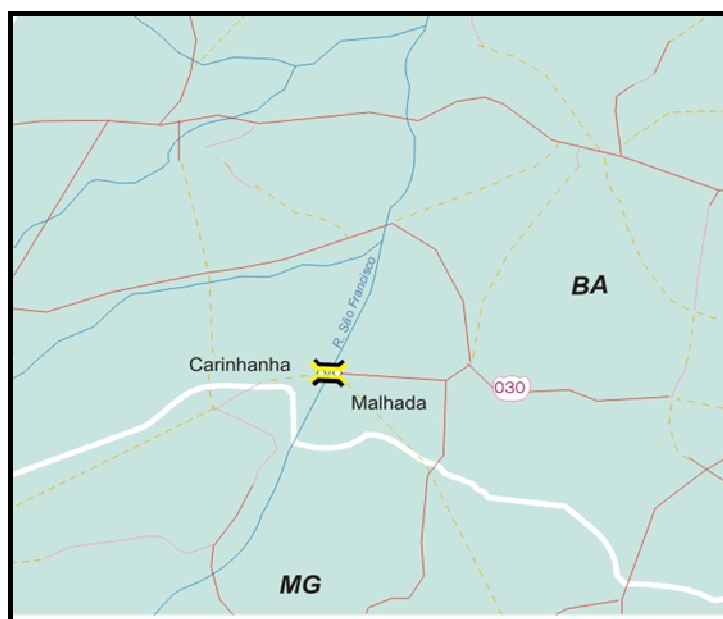
Nota-se que todas as obras rodoviárias presentes no PAC estavam previstas no Pelt Bahia (Tabela 5). Entretanto, as obras das BR-242, 110, 020, 235, 020, 122, 251 e 415 foram contempladas no Pelt e excluídas do PAC.

A construção da ponte Carinhanha – Malhada (1,1 km de extensão), na BR-030/BA) é uma obra que foi concluída até o final do ano de 2010 com investimento total previsto de R\$ 26,7 milhões (Mapa 1). O empreendimento propicia maior mobilidade à

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

população local, pois antes a travessia era feita com uso de embarcações sobre o rio São Francisco, e a população gastava, em média, 30 minutos e pagava, também em média, o valor de R\$ 20,00 para a travessia de veículo pequeno.

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



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

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

Além de propiciar a integração entre os municípios, a ponte proporcionou também o escoamento mais rápido dos produtos agropecuários da região, através da rodovia BR-030, em especial os oriundos da agricultura familiar. É bom registrar que o algodão é o produto mais cultivado na região. A BR-030 passa pela Bahia, por Goiás, por Minas Gerais e pelo Distrito Federal. Desta maneira, a ponte proporcionou uma melhoria no crescimento de Carinhanha, de Malhada e do Oeste da Bahia.

Se a ferrovia Leste - Oeste ficar pronta, futuramente ampliará a integração da Bahia com essa região. Atualmente, a ponte é o único acesso direto do Planalto Central ao litoral brasileiro, concretizando o sonho de Juscelino Kubitschek, de ver os brasilienses saírem de

Brasília para as praias do litoral baiano. Do mesmo modo, aumentará o fluxo de turistas que buscam o ecoturismo nos municípios adjacentes à ponte.

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

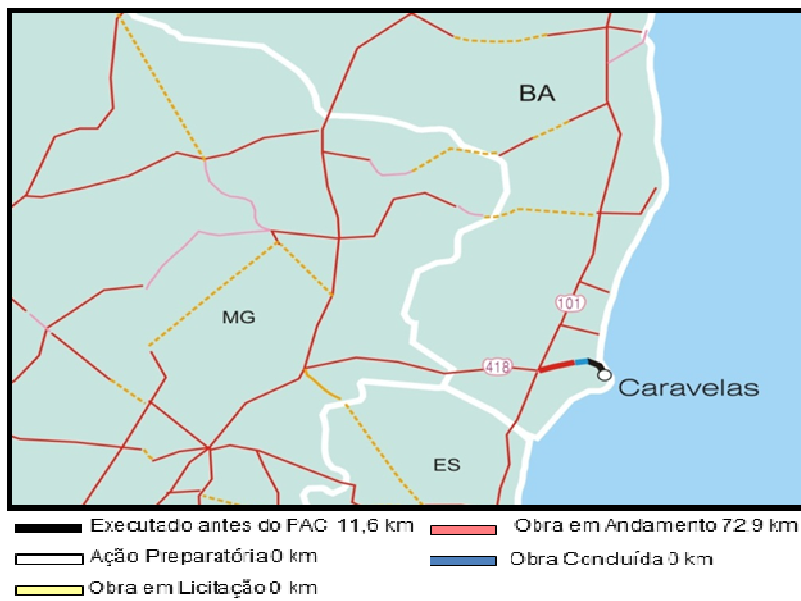
Fotografia 1 – Ponte entre os municípios de Carinhanha e Malhada - Bahia-2010



Fonte: NOVA ponte... (2010).

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

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



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

A construção visa a interligar a Bahia com Minas Gerais e o Espírito Santo, viabilizando o escoamento dos produtos enumerados no Quadro 6, bem como facilitar o trânsito de turistas na região, através da BR-101 e da BR-418, para o principal destino dos visitantes: a cidade de Porto Seguro.

Quadro 6 – Principais produtos transportados pela BR-418 – Bahia-2010

ORIGEM DOS PRODUTOS	
AGLOMERAÇÕES PRODUTIVAS	CADEIA AGROINDUSTRIAL E AGRÍCOLA
Papel e gráfica, química, borracha, fumo e couro, mecânica, têxtil e calçado, extrativa mineral, mineral não metálico, metalúrgica, mecânica, elétrica e comunicação, transporte, alimentos e bebidas, mobiliário e madeira.	Mandioca, carne bovina, frutas, algodão, café, carne suína, carne de frango, leite, cana-de-açúcar, soja, milho e arroz.

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

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

A Brigada do Exército (Fotografia 2) foi chamada para auxiliar as obras de asfaltamento da BR-418/BA. Ela iniciou suas atividades a partir do entroncamento do povoado de Taquari, no município de Caravelas. O asfalto foi reconstruído a partir do aeroporto da Base Aérea, entre a BA-001, em Caravelas, e a BR-101, no distrito de Posto da Mata. O a extensão da pista a ser asfaltada é de 58 km, uma vez que, antes da chegada da Brigada, 18 km já estavam prontos. O asfalto ainda precisa passar pelos distritos de Juerana e Nova Esperança em Caravelas, Helvécia e entroncamento de Candido Mariano em Nova Viçosa, até ligar com BR-101 em Posto da Mata. As obras desse trecho da BR-418, rodovia que liga Teófilo-Otoni a Caravelas, começaram a 1 ano e além da reconstrução da estrada e aplicação do asfaltamento, canalizações, pontes e bueiros também estão sendo reconstruídos ao longo da Rodovia Federal. (BORBOREMA, 2011).

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

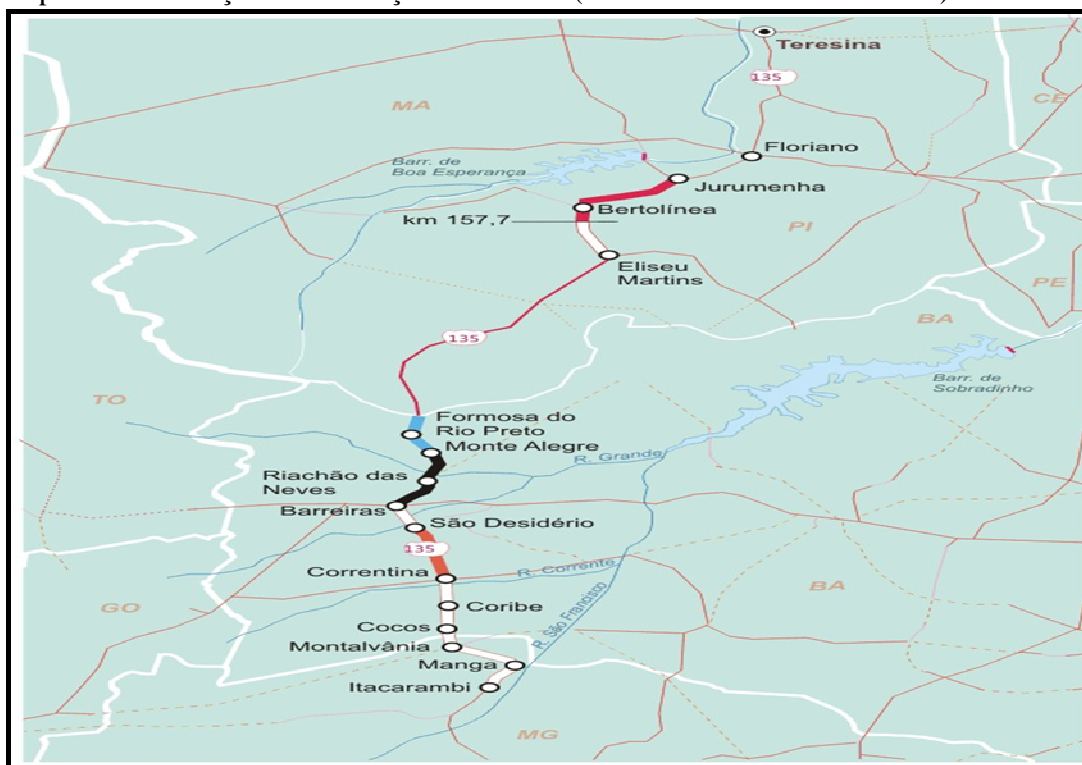


Fonte: Borborema (2011).

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

De acordo com o planejamento do governo federal, foram gastos R\$ 247,5 milhões até 2010. Pretende-se investir, após o ano de 2010, mais R\$ 334,3 milhões. A maior parte da obra encontra-se em fase de licitação, fase em que se encontram as três primeiras vias. O quarto subtrecho é o único em que as obras já foram concluídas e os dois últimos subtrechos estão em andamento (Mapa 3).

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



	Executado antes do PAC 135,0 km		Obra em Andamento 138km
	Ação Preparatória 138,0 km		Obra Concluída 45 km
	Obra em Licitação 0 km		

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

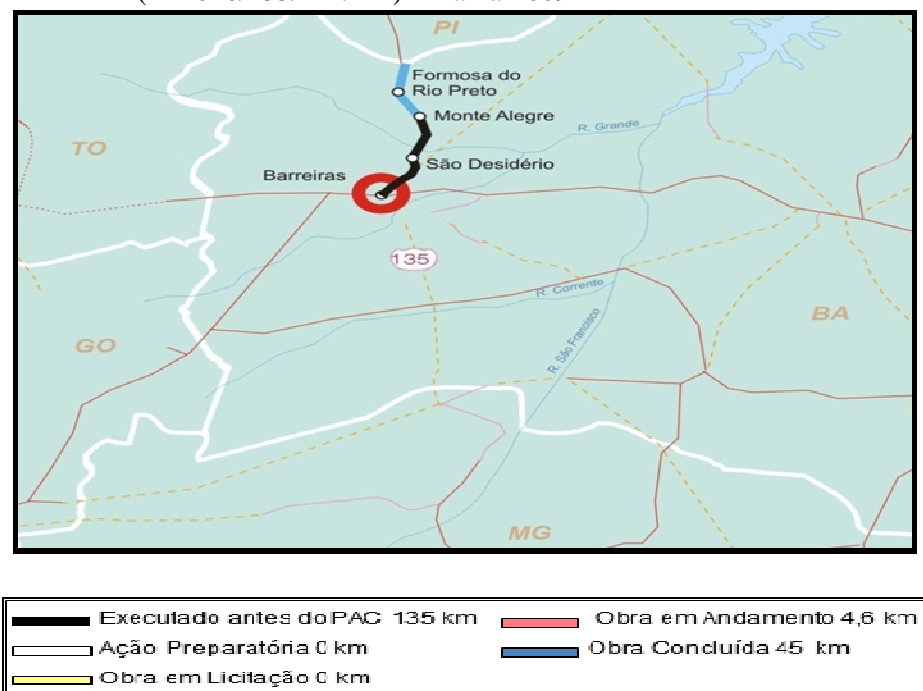
No Piauí, no subtrecho de Jerumenha a Bertolínea, com extensão de 83 km, a pavimentação foi concluída, faltando apenas o alargamento de uma ponte. O município de Jerumenha está localizado na zona norte do Alto do Parnaíba. Nesta região, cultivam-se cana de açúcar, feijão, milho, arroz e mandioca. Já Bertolínea é um município que pertence ao Estado do Piauí.

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

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

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

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



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

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

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

ambiental é uma forma eficaz e economicamente viável de evitar e/ou diminuir os impactos ao meio ambiente causados pela ação humana. (BR-135, 2010).

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

Um fato importante, é que as obras somente foram interrompidas devido à denúncia do Grupo Bambuí de Pesquisas Espeleológicas, mostrando a importância dos cidadãos e da sociedade civil em fiscalizar e controlar as obras e os serviços realizados pelo órgão público ou pelo setor privado, fazendo assim a proteção do patrimônio nacional.

Para o Dnit,

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

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

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

A cidade de Barreiras é um importante polo agropecuário e constitui-se principal centro urbano, educacional, tecnológico e econômico da região Oeste da Bahia. Já São Desidério possui o segundo PIB agropecuário do país, e sua comunidade se destaca por trabalhos artesanais produzidos com o uso da matéria-prima local. Assim, a obra do PAC,

além de proporcionar o escoamento dessa produção, será essencial para integrar a rede rodoviária à ferrovia Leste-Oeste, se esta for finalizada.

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

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

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

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

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

- a) pagar R\$ 120 milhões para a OAS;
- b) realizar as obras de infraestrutura, urbanismo e lazer;
- c) desapropriar 421 imóveis com o valor de R\$15 milhões, montante a que se chega sabendo-se que, se utilizou R\$ 34,2 milhões para desapropriar 350 imóveis, basta calcular uma média aritmética simples entre o que já foi pago com a desapropriação e a quantidade de imóveis que falta desapropriar e constatar que a quantidade de recurso é insuficiente.

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

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

[...] do total de 771 imóveis a serem derrubados, 350 já foram desapropriados, representando um gasto com indenizações de R\$ 34,2 milhões, dos R\$ 49,5 milhões previstos. A expectativa é que as próximas indenizações comecem a partir de fevereiro deste ano. Um dos principais impasses é o fato de a maioria dos proprietários residentes não ter documentação de posse regularizada, e comerciantes apresentarem resistência em aceitar a indenização do Estado (Conder), sob a alegação de que os valores oferecidos estão abaixo do estipulado pelo mercado. (A TARDE, 2010).

Apesar de as pessoas alegarem que as indenizações pagas têm valor abaixo do preço de mercado³, em conversa informal com os negociantes da região, percebe-se que muitas casas

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

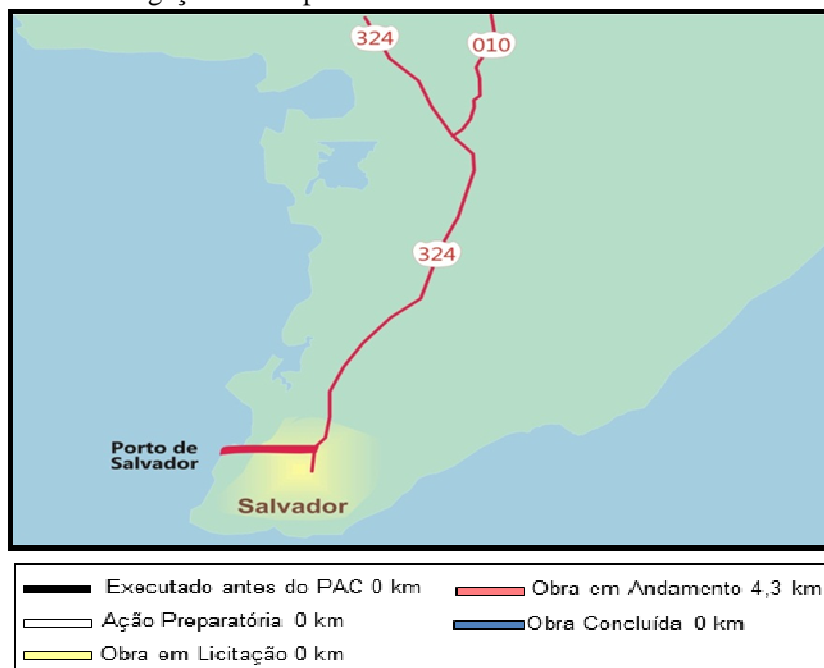
estão para desabar ou não têm a documentação de posse ou seus proprietários estão resistindo para receber o pagamento das idenizações.

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

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

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

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



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

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

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

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

Paraguaçu. Assim, a obra da ponte Salvador – Itaparica promoveria a interligação com a via expressa a partir da localidade próxima ao porto de Salvador.

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

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

Os três principais problemas que provocaram o atraso deste empreendimento foram a greve dos funcionários da construção civil, que se estendeu entre março e maio de 2010, a desapropriação dos imóveis localizados na avenida Heitor Dias, situados nos bairros da Sete Portas, no largo Dois Leões, na Baixa de Quintas e também na Estrada da Rainha, e as chuvas que ocorreram em Salvador no mesmo período da greve da construção civil.

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

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

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

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

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009b).

Nota: Adaptada pela autora da tese.

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

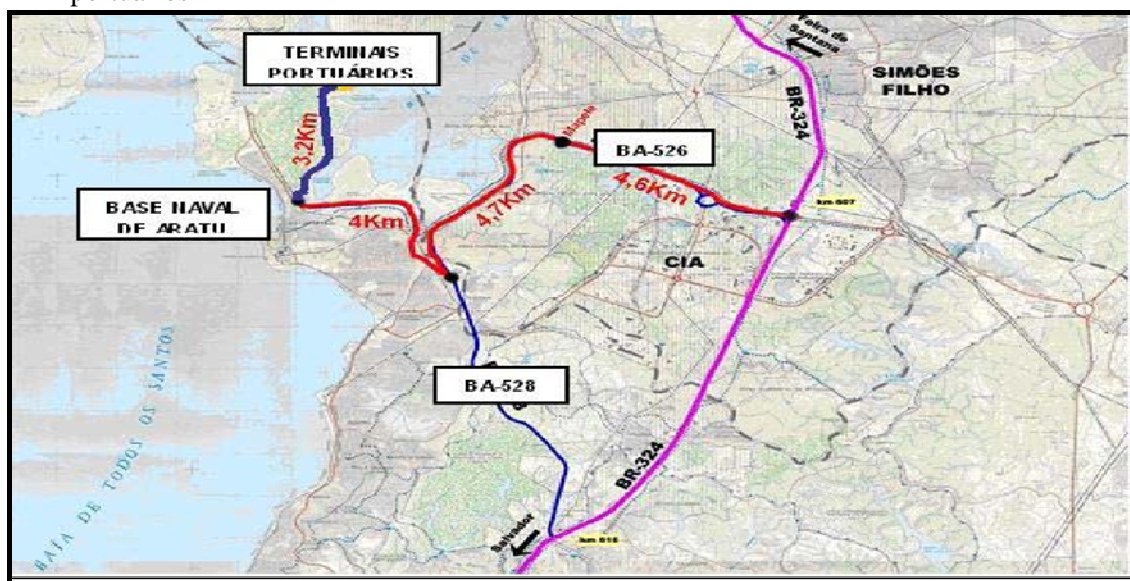
Mapa 7 – Representação rodoviária da concessão da BR-116-324/BA – Bahia-2009



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

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

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



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

O Programa Federal de Concessão de Rodovias foi implantado entre 1994 e 1997, com início da operação das primeiras concessões em 1996. Atualmente, no Brasil, existem 13 concessões federais que somam 4.083,2 quilômetros (cerca de 8% da malha federal). Concluída a implantação da 2ª Etapa do programa, após o leilão das rodovias da Bahia, a quilometragem de rodovias concedidas pela União sobe para 4.763,8, ao longo de 14 trechos rodoviários. (ANTT, 2008, p. 1-2).

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

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

Os pedágios também serão distintos. Quem quiser viajar de Salvador para Feira de Santana, terá que arcar com R\$ 3,40, sendo R\$ 1,70 em cada trecho médio de 60 km. Para percorrer entre Feira e a fronteira com Minas, serão mais R\$ 11 – R\$ 2,20 em cada trecho, nas praças de Santo Estevão, Milagres, Manoel Vitorino, Poções e Veredinha. Para veículos como ônibus, caminhões e carretas, o valor ainda não está definido. (PITOMBO, 2009).

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

A concessão busca um modelo de gestão da rodovia através de parcerias federal, estadual e privada, nas quais o ente privado ficaria com os riscos de gestão, e os governos apenas com a fiscalização e o controle; de forma a reduzir os custos de manutenção, e logístico da rodovia

para tornar os produtos regionais mais competitivos. Busca também promover a redução dos acidentes, através da melhoria das rodovias, devido à implantação de dispositivos de segurança.

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






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

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

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

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



 Executado antes do PAC 0 km	 Obra em Andamento 0 km
 Ação Preparatória 0 km	 Obra Concluída 1,18 km
 Obra em Licitação 0 km	

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

A obra da construção da ponte sobre o rio São Francisco na BR-116/BA (divisa PE/BA – Ibó) ainda estava inacabada quando foi entregue. A partir de janeiro de 2011, a população fez diversas manifestações solicitando a finalização da obra (Fotografia 3). É bom ressaltar que o empreendimento já estava em andamento há cinco anos (antes do início do PAC). No ano de 2008, a população tinha feito reivindicações, perante os governos federal e municipal, e criou o documento denominado de Termo de Ajuste de Conduta (TAC), o qual não foi cumprido pelo governo. Por este motivo, a população solicitou novamente os instrumentos capazes de proporcionar uma maior segurança na rodovia, tanto para os moradores da área, como para os usuários do trecho.

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



Fonte: Martins (2011).

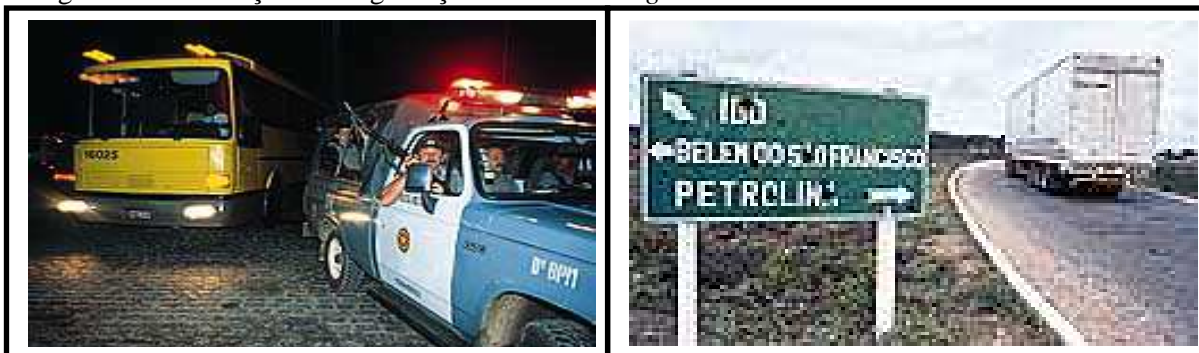
A obra foi entregue sem as lombadas, os sonorizadores, a iluminação, a grama do talude da rodovia na área urbana, as sinalizações horizontais, as sinalizações verticais, as passarelas, as indenizações às famílias e sem a desapropriação das moradias ao redor da rodovia, e a última manifestação pedia a construção de uma segunda via. Afinal, na área adjacente à rodovia e à ponte, existem diversas escolas públicas e casas que estão a menos de três metros de seu leito, por onde passam, em média, três mil caminhões/dia, ou seja, pode ser considerada uma área urbana.

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

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

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

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



Fonte: Mari e Salgueiro, (1997).

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

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

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



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT, 2009).

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

A obra visa a ligar a divisa de Sergipe com a rodovia estadual BA-084, que dá acesso à cidade de Conceição de Jacuípe através da BR-324. A obra inclui a restauração da BR-101 e a construção e o alargamento das suas pontes. O empreendimento pretende melhorar o acesso às rodovias estaduais que ligam a BR-101 aos municípios de Jandaíra, Esplanada, Entre Rios, Alagoinhas e Teodoro Sampaio.

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

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

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

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

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

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

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



3.1.2 Ferrovias

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

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

ATUAÇÃO	EMPREENDIMENTO	INVESTIMENTO PREVISTO 2007-2010 (R\$ milhões)	INVESTIMENT O APÓS 2010 (R\$ milhões)	ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA	DATA	% até 2010	% após 2010
					PREVISTA DE FINALIZAÇÃ O		
Construção ferrovias	Contorno ferroviário de Camaçari ⁽²⁾	21,4	118,6	Em obra	30/6/2011	5	3
Estudos e projetos – ferrovia	Contorno ferroviário de São Félix ⁽²⁾	2	0,1	Em execução	–	0	0
Construção – ferrovias	Ferrovia de integração Oeste Leste - Ilhéus/ BA – Barreiras/BA ⁽²⁾	410,4	4.439,60	Em obra	31/7/2013	95	97
Total		433,8	4558,3				

Fonte: BALANÇO de 4 anos... (2010).

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

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

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

O estudo original da ferrovia Oeste-Leste, foi proposto pelo Programa Estadual de Logística e Transporte da Bahia (Pelt), em 2004 – antes da descoberta da mina em Caetitê. Ela

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

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

[...] o transporte ferroviário apresenta como característica econômica alto custo fixo representado pelo arrendamento da malha e dos terminais – quando eles são operados pelo setor privado, como no Brasil – e elevado volume de capital imobilizado, com a compra de material rodante. Por outro lado, os custos variáveis – mão de obra, combustível e energia – são relativamente baixos, tornando-o adequado para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado e com grande peso e volume específico. Assim, a escala no transporte ferroviário é fundamental para a diluição dos custos fixos e o aumento da margem de lucro das ferrovias, uma vez que os retornos são crescentes até que se atinja a capacidade máxima de operação. (CAMPOS NETO et al., 2010, p. 10).

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

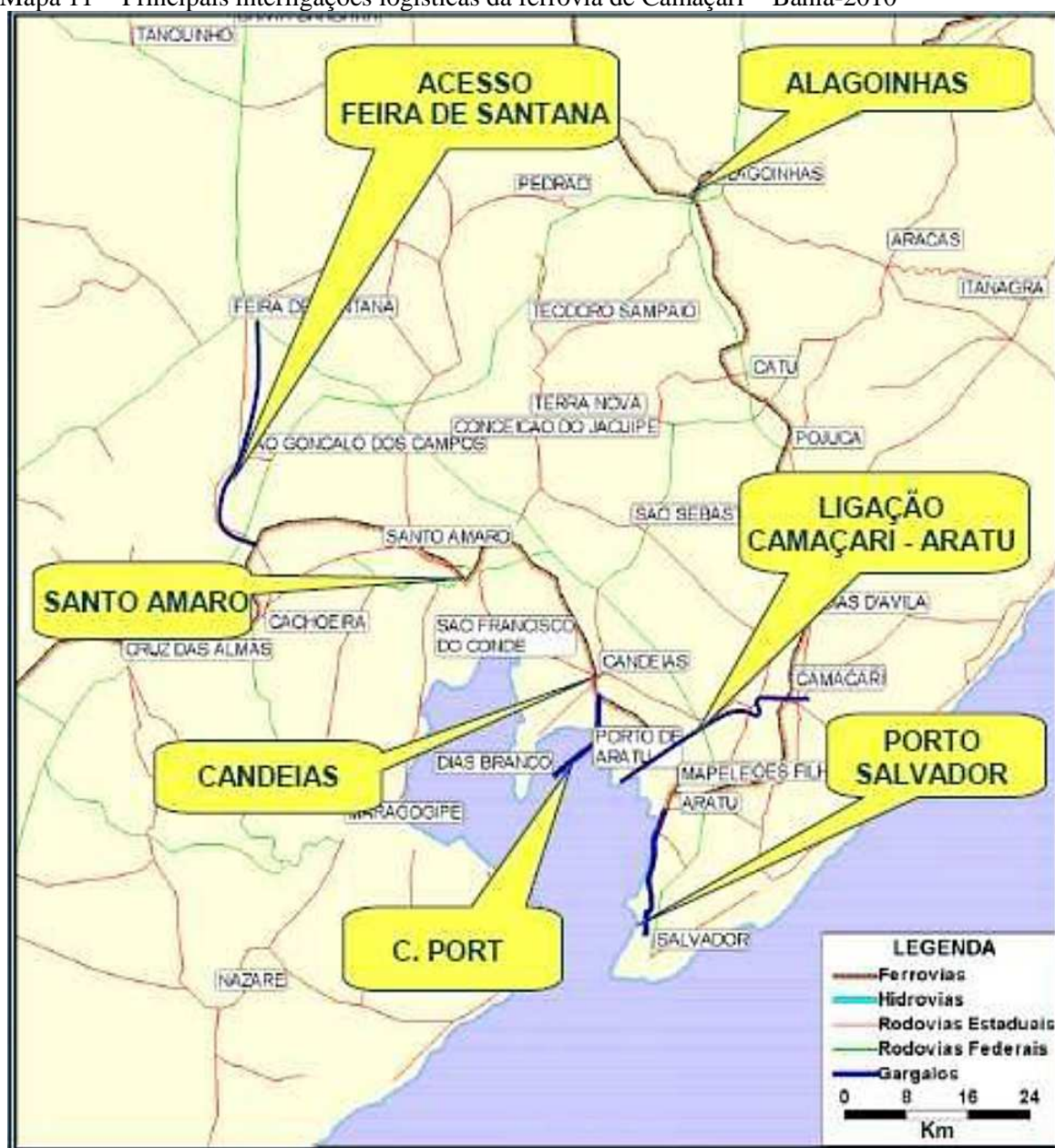
A nova ferrovia também reduzirá em 29 quilômetros a distância entre o Polo Industrial e o Porto de Aratu, de maneira que o percurso que hoje é feito em aproximadamente uma hora, passará a ser feito em 19 minutos, diminuindo, portanto o tempo de permanência de produtos tóxicos dentro do município de Camaçari.

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

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

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

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



Fonte: Pelt Bahia (2009).

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

O **contorno ferroviário de São Félix** teve um planejamento inicial do PAC-1 de 0,1 milhões (Tabela 7). Entretanto, o valor foi revisto para R\$ 110 milhões (SEPLAN, 2010, p. 426). Depois passou a fazer parte das obras do PAC-2, com o valor de R\$ 150 milhões. Com base no que foi apresentado, esta obra constitui agora uma das metas do PAC-2 e não mais do PAC-1, por não ter sido finalizada durante o período 2007-2010.

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

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



Fonte: Giesbrecht (2010).

Em 1940, a ferrovia de São Félix era uma das ferrovias que integravam o trecho da VFFLB (Mapa 13), na extensão do percurso onde as obras do PAC pretendem atuar, e que foi totalmente desativado até a década de 80. O único trecho que não se ligava a ela, à época, era o da estrada ferroviária de Nazaré (parte sul). A cor vermelha (no Mapa 13) assinala a estrada ferroviária do Centro-Oeste da Bahia, e a estrada ferroviária Central da Bahia, ao sul do Paraguaçu (São Félix - Cachoeira). Esta última busca ser reativada com o PAC-1.

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



Fonte: Giesbrecht (2010).

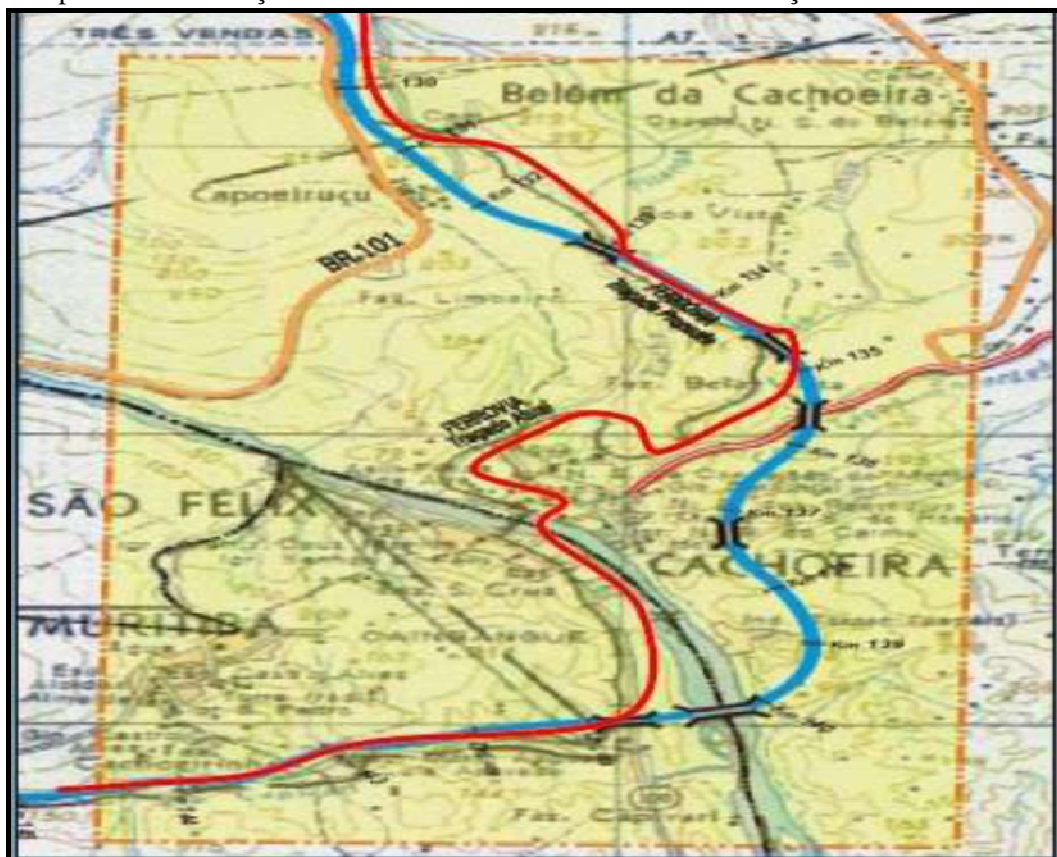
A obra do PAC, para o contorno ferroviário de São Félix visa a minorar os problemas causados pelas manobras dos trens que são realizadas em pleno centro da cidade. Tais manobras interrompem o tráfego rodoviário e de pedestres da região, numa frequência de pelo menos dez vezes ao dia. A passagem contínua de seis trens ao dia consome cerca de uma hora. Neste período, não há trânsito de pedestre nem de automóveis, entre as duas cidades. Além disso, a manobra é feita em pleno centro urbano, próximo a um posto de gasolina, casas comerciais e escolas, constituindo um risco para a população que ali circula, inclusive porque a maioria dos trens transporta cargas inflamáveis (gasolina e óleo diesel) e de minério, e não há qualquer sinalização referente a isso na área onde é feita a manobra ferroviária.

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

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

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

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



Fonte: Pelt Bahia (2009).

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

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

Já o **contorno da integração de Oeste – Leste (de Ilhéus/ BA a Barreiras/BA)** tem este nome (que alterna com integração Leste – Oeste) porque busca ligar o município de Ilhéus (BA) a Figueiropolis (TO), cortando toda a Bahia no sentido Leste-Oeste. A nova linha férrea interligará o porto Sul, a ser construído na ponta de Tulha (ao norte de Ilhéus) ao Brasil Central, podendo, futuramente, interligar-se com uma rede que chegará ao oceano Pacífico, promovendo uma maior integração dos países da América do Sul. Caso seja concluída, a ferrovia terá uma extensão total de 1.527 km e irá interligar o futuro porto de Ilhéus com a ferrovia Norte-Sul em Figueiropolis, no Tocantins⁴.

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

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

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

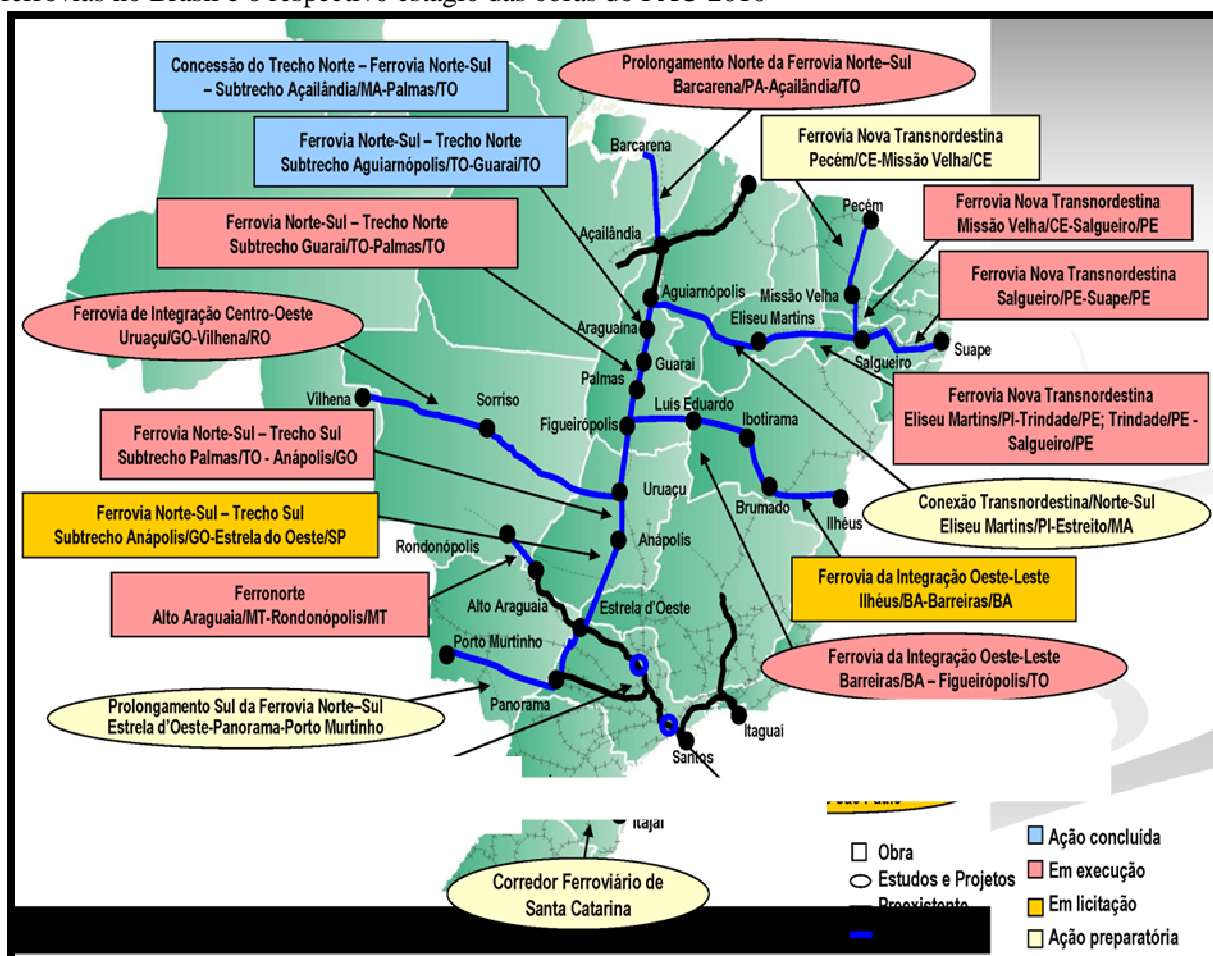


Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLAN), 2011.

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

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

Mapa 16 – Ligação da ferrovia de Integração Oeste – Leste (Ilhéus/BA – Barreiras/BA) com outras ferrovias no Brasil e o respectivo estágio das obras do PAC-2010



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), 2009.

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

Para que se compreenda melhor como se encontrava a obra da ferrovia Leste – Oeste, é preciso explicar que, em agosto de 2010, houve um processo licitatório, no qual havia 12 consórcios concorrendo à concessão da ferrovia. Destes, as empresas Queiroz Galvão, OAS, Andrade Gutierrez, Barbosa Mello, Camargo Correa, Serveng e Mendes Jr. estavam incluídas em pelo menos quatro dos lotes apresentados na licitação, contemplando todos os 12 lotes

presentes no processo licitatório. Neste projeto, o valor de investimento total para a construção foi revisto de R\$ 4.850 milhões, para R\$7,25 bilhões (VALEC, 2011).

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

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

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

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

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

Fonte: Valec (2011). Adaptada pela autora da tese.

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

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

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

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

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

Fonte: Valec (2011).

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

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

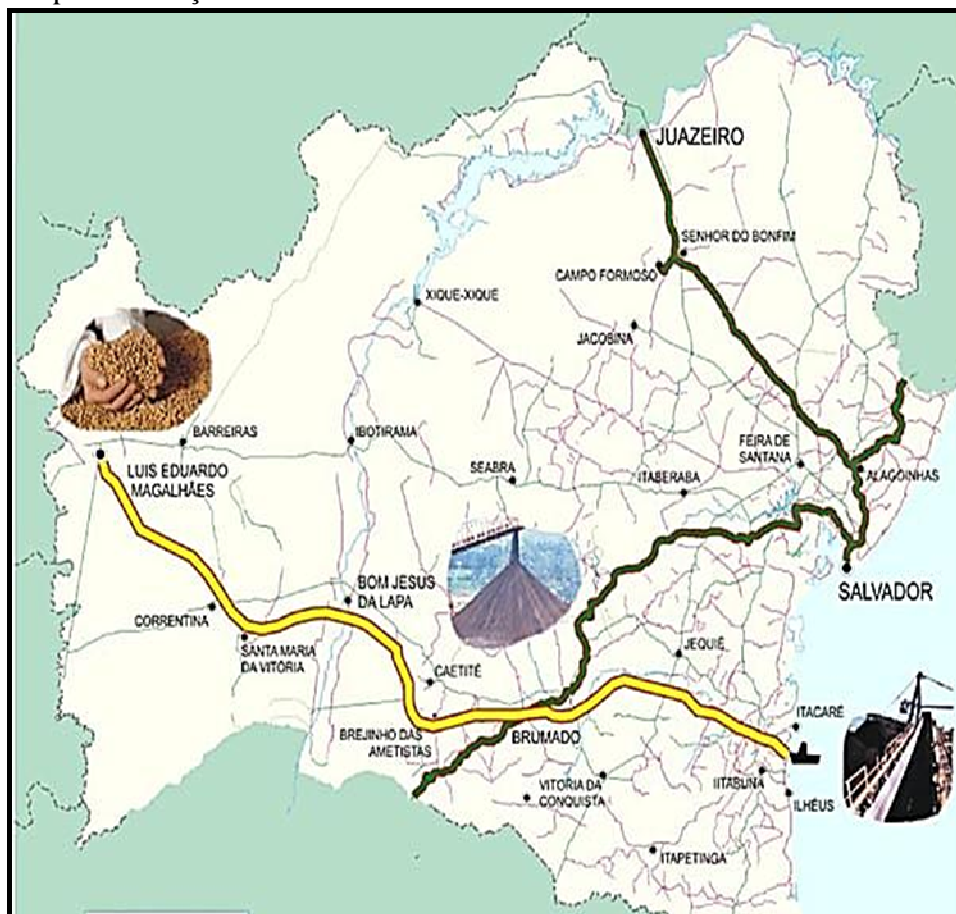
A Ferrovia Bahia- Oeste vai ligar o Estado de um extremo a outro, do litoral ao centro-oeste brasileiro, servindo de alternativa para o escoamento da produção graneleira do Oeste baiano e também de frutas vindas de Juazeiro pelo rio São Francisco. A implantação da ferrovia também será importante para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

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

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

grande produção de minério, que será escoado por ela e que corresponderá ao seu produto principal.

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



Fonte: Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (SEINFRA), 2010.

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

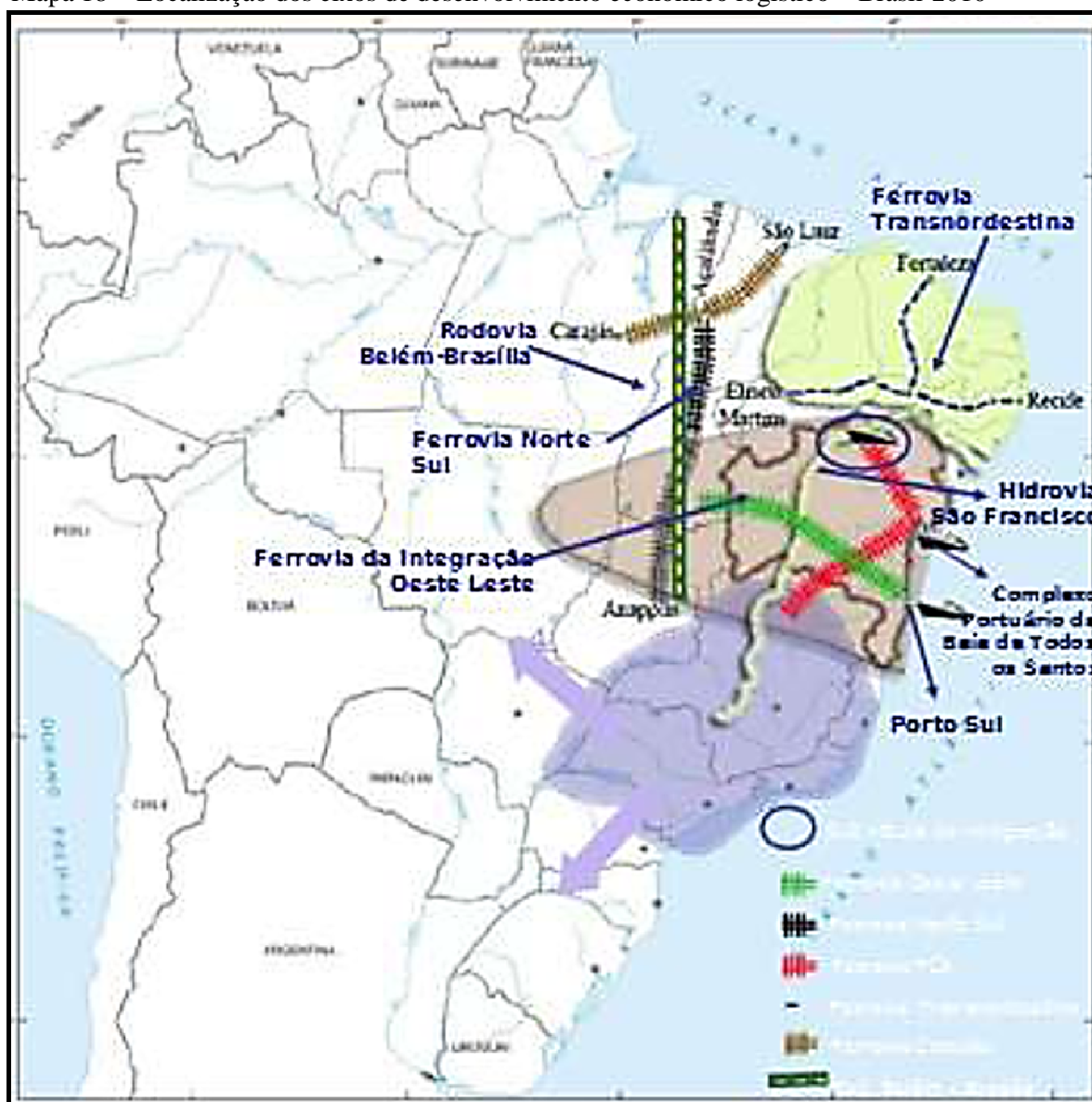
O projeto Pedra de Ferro compreende, em Caetité, a mina a céu aberto propriamente dita, um sistema de captação de grande volume de água, intensamente utilizada nos processos de mineração, e uma usina de concentração do minério. Na Ponta da Tulha, a 20 quilômetros ao norte de Ilhéus e a 530 Km de Caetité, deverá ficar o terminal privativo da Bamin,

construído em mar aberto a 2,3 quilômetros da costa, ligado por uma ponte ao retroporto situado em plena Mata Atlântica, uma área para estocagem, lavagem do minério e as outras operações industriais, além de um pátio ferroviário. A mina e o porto serão unidos pelo trecho final da ferrovia Oeste-Leste, do qual o empreendimento indiano-cazaque ocupará entre 75% e 85% da capacidade de transporte. Haverá também, para um e outro sítio, a necessidade de construir linhas de transmissão próprias, dado o alto nível de consumo de energia necessário tanto para a operação de extração do minério quanto na portuária. O projeto consumirá US\$ 2,5 bilhões em obras e equipamentos e o primeiro embarque deve acontecer em 2012. (FUNDAÇÃO VANZOLINI, 2010, p. 13).

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

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

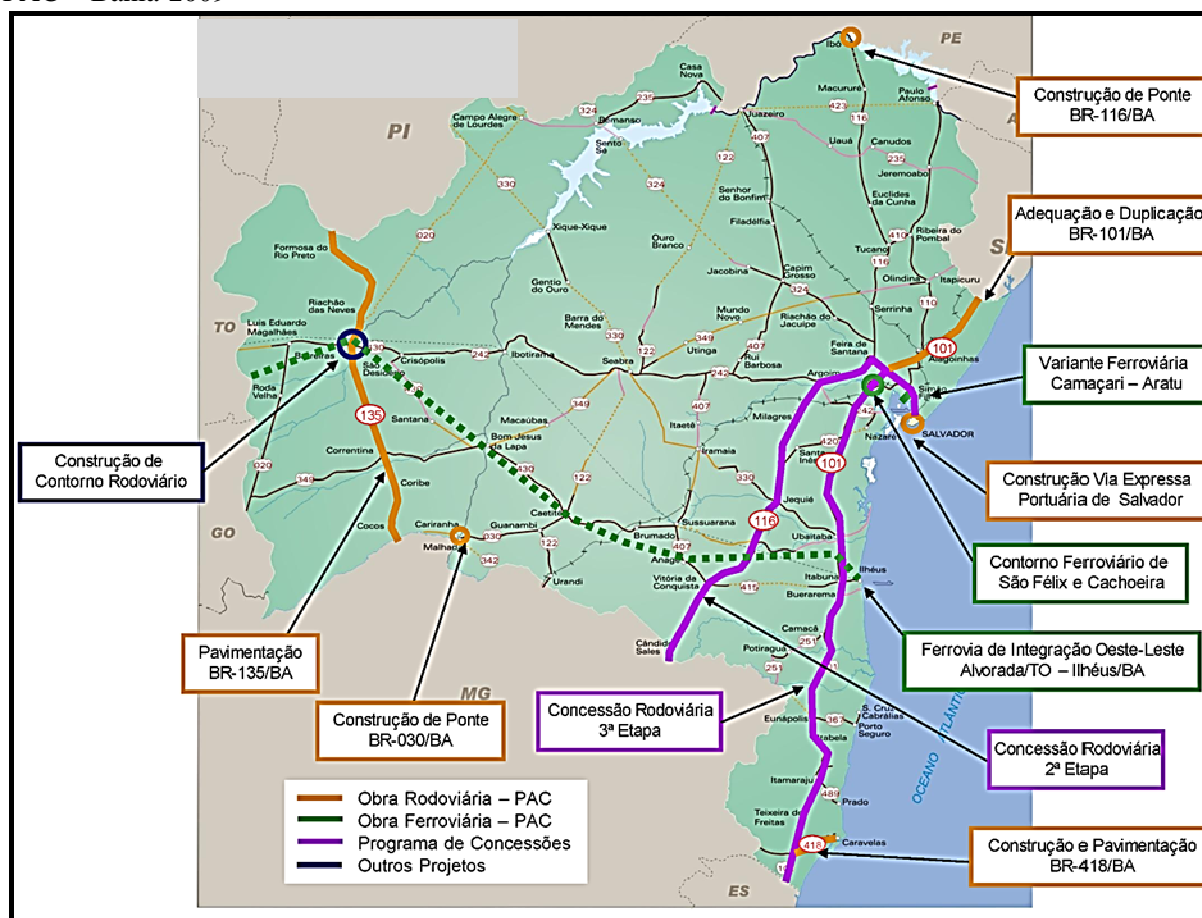
Mapa 18 – Localização dos eixos de desenvolvimento econômico logístico – Brasil-2010



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLAN), 2011.

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

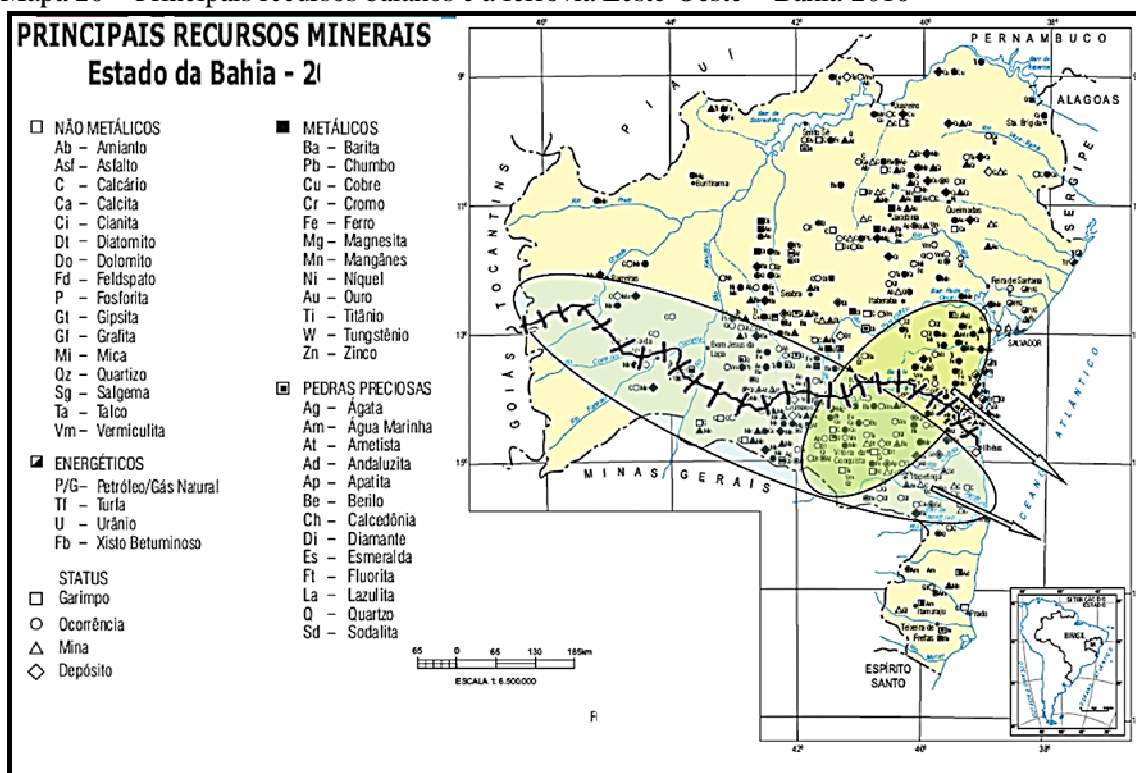
Mapa 19 – Integração dos eixos ferroviário e rodoviário através das obras do PAC – Bahia-2009



Fonte: Passos (2009).

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

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



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLAN) e Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) 2011.

3.1.3 Portos

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

O projeto do Fundo da Marinha Mercante, os recursos foram liberados para as empresas que ganharam a licitação. O governo considera o *status* de concluído desta, visto que já houve a liberação do dinheiro pelo governo federal para as empresas ganhadoras da licitação, apesar da obra ainda não ter sido finalizada.

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

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

Fonte: BALANÇO de 4 anos... (2010).

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

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

De acordo com as empresas formadoras do consórcio, o estaleiro contribuirá para alavancar o desenvolvimento regional, gerando milhares de empregos diretos – a estimativa é

de pelo menos 4.000 – na área adjacente ao rio Paraguaçu, nos municípios de Maragogipe, Nazaré das Farinhas, Itaparica, Saubara, Cachoeira, São Félix e Salinas de Margarida. O principal papel desse estaleiro é o de construir, para a Petrobras, as plataformas P-59 e P-60, com o objetivo de renovar a frota desta empresa. As empresas que ganharam o consórcio não escolheram o local para construir o estaleiro: escolheram-no os governos federal e estadual, com o objetivo de reativar um antigo estaleiro que estava desativado na região, estimulando, desta forma, o renascimento deste esquecido polo da indústria naval no país. De acordo com a pesquisa, este polo constituirá depois de pronto, o segundo maior polo da indústria naval no país, perdendo apenas para o do Amazonas.

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

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

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

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

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

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

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

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

Outro aspecto constatado durante a pesquisa foi que o estaleiro não poderia ter sido construído na área definida pelos governos federal e estadual, pois estava dentro de uma reserva ambiental. Todavia, o governo da Bahia entrou com um pedido no Congresso Nacional, que reverteu a lei através da medida provisória n. 462, para retirar o canteiro de São Roque e a área onde estaria o estaleiro Enseada do Paraguaçu da condição de reserva ambiental. Realizou-se, então, uma revisão do perímetro da área ambiental que resultou na inclusão de outras áreas no seu âmbito. Graças a essa medida, as obras do estaleiro foram aprovadas pelo Ibama no dia 28 de outubro de 2010, conforme o projeto apresentado pelas consorciadas.

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

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

O porto de Salvador era chamado *Porto do Brasil* durante o período colonial, em virtude de sua grande importância econômica para a Bahia e para o Brasil (período mercantilista). Os principais produtos transportados através deste porto eram o açúcar, o pau-

brasil, o algodão, o fumo, o couro e a aguardente. Atualmente, o porto de Salvador não é o principal porto do país, perdeu sua competitividade durante os séculos, por falta de investimento.

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

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

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

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



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLAN), 2011.

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

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



Fonte: Codeba (2011).

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

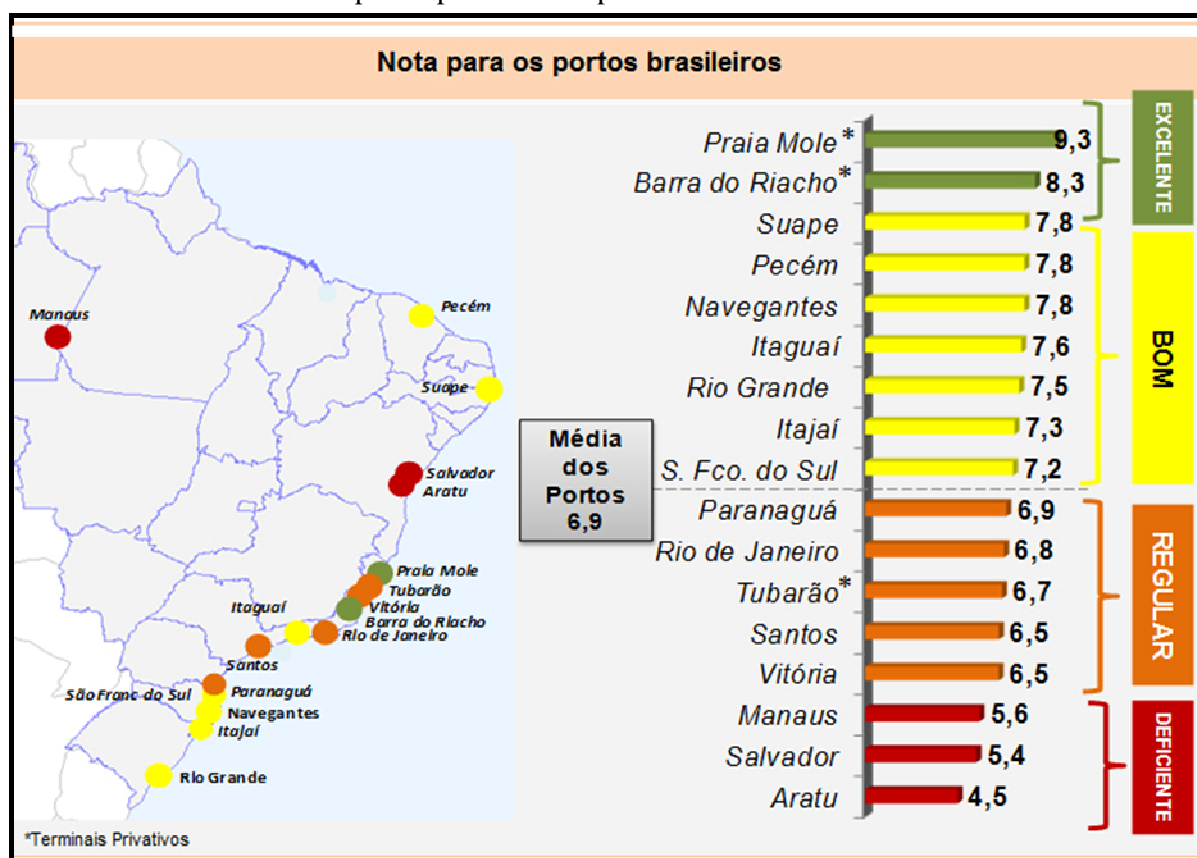
O aumento do comprimento dos molhes do porto e a ampliação do quebra-mar para abrigo do segundo terminal de contêineres também estão previstos no planejamento do PAC-2, divulgado no início de 2011, e já estavam incluídos no Pelt (parte amarela do Gráfico 4).

O Instituto de Logística e *Supply Chain* (Ilos) (2011) colocou o porto de Salvador em penúltimo lugar (acima apenas do porto de Aratu, último colocado), em pesquisa realizada

junto a 187 grandes empresas brasileiras que se manifestaram a respeito das principais dificuldades e gargalos encontrados nos portos brasileiros no que se refere a infraestrutura, o desempenho da operação, a gestão portuária e os custos.

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

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



Fonte: Ilos, (2011).

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

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

Mapa 22 – Localização dos terminais do porto de Aratu e da área de ampliação – Bahia-2010



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (SEPLAN), 2011.

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

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

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

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

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

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

Com o novo terminal, não haverá mais a limitação de espaço encontrada no Porto de Salvador para embarque e desembarque de carros. O estacionamento de veículos chegava a ocupar a maior parte da área alfandegada do Porto de Salvador e dificultava a operação de exportação da montadora. [...] A Ford representa atualmente 15,11% das exportações de todo o Estado da Bahia, o que significou US\$ 800 milhões de divisas somente nos últimos 12 meses. Da fábrica de Camaçari, onde são produzidos 912 veículos por dia, 40% vão para o mercado externo, principalmente para o México e demais países da América Central, para a Argentina, Chile e Venezuela, dentre outros mercados da América do Sul. (FORD, 2005).

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

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

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



Fonte: Salles (2010).

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

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

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

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

O porto de Aratu também precisará do investimento de empresas privadas para proporcionar a ampliação do seu armazém (parte da obra que se pretende estar finalizada em 2013) e a melhor distribuição das mercadorias que lá estejam estocadas. As empresas

petroquímicas de Camaçari manifestaram interesse em investir cerca de R\$ 360 milhões na parte de armazenagem e distribuição. Afinal, seus produtos, como por exemplo, cobre e níquel (metais de forma geral), fertilizantes / adubos, solda cáustica, alumina, produtos químicos orgânicos e inorgânicos, combustíveis, óleos minerais óleos químicos, derivados de petróleo, etanol combustível e industrial e biocombustíveis seriam os principais beneficiados desta reestruturação no Polo de Aratu.

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

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

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

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

O PAC-2 pretende também investimento no porto de Ilhéus, mas não houve nenhuma obra prevista no PAC-1 para ele. Trata-se de um porto que surgiu no século XX, com o objetivo de escoar a produção de cacau da região. Por isso, investimento no porto de Ilhéus visa a aprofundá-lo em 14 metros, com o objetivo de receber embarcações maiores. Os principais produtos movimentados no porto de Ilhéus são cacau, soja, minérios e escórias. .

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

O Complexo Porto Sul exigirá a construção de um quebra-mar de 1,5 Km de extensão por 366 m de largura na base e 27m de altura e uma esteira de 2,3 Km, a 10 metros de altura, cortando a costa para transportar o minério de ferro do retroporto até o ponto de chegada dos navios. Todo o processo destruiria a vasta variedade de corais e vida marinha presentes nesta região, por conta também do afundamento médio de cerca de 5 metros do fundo do oceano. Além disso, um total de 2.400 hectares de Mata Atlântica e mangues a apenas 16 Km do centro de Ilhéus, na região da Ponta da Tulha, serão devastados para receber um porto de escoamento do minério de ferro proveniente da BAMIN. A construção do Complexo Intermodal Porto Sul devastará parte do conjunto de florestas do Sul da Bahia que compõe 80% da Mata Atlântica remanescente no nordeste brasileiro, oferece risco às espécies ameaçadas de extinção (fauna e flora) e a ponte que liga o porto à terra danificará o leito de corais que jaz à linha da costa. O quebra-mar projetado para o empreendimento formará uma zona de sombra que, em longo prazo, vai modificar a conformação das praias, induzir a formação de bancos de areia, alterar a circulação das correntes e contribuir para o fechamento da barra do rio do Mangue. Já o rebaixamento do lençol freático para drenar a região em que será implantado o retro porto é uma ameaça crítica à bacia do rio Almada. Faltam estudos que avaliem o impacto que a operação ferroviária causará à Mata Atlântica. (ONGS nacionais..., 2011).