

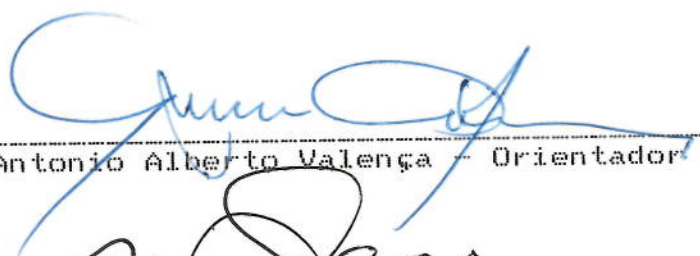
VIVIANY BULHÕES

**O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE SOJA
DO OESTE BAIANO**

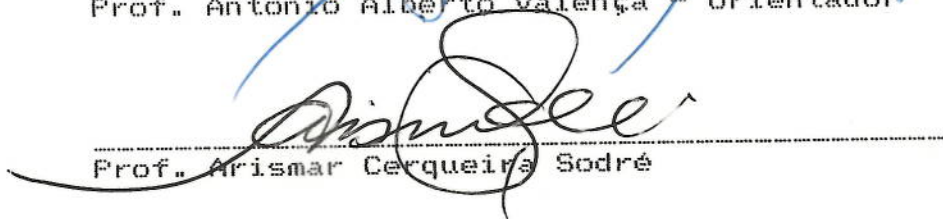
Monografia apresentada como
pré-requisito para obtenção do
grau de Bacharel em Ciências
Econômicas da Universidade
Federal da Bahia, sob a orien-
tação do Professor Antonio
Alberto Valença

FEVEREIRO/1994

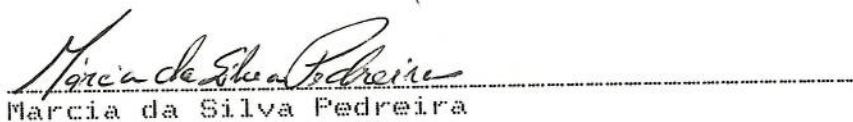
COMISSÃO JULGADORA:



Prof. Antonio Alberto Valença - Orientador



Prof. Arismar Cerqueira Sodré



Marcia da Silva Pedreira

SUMARIO

1. APRESENTAÇÃO	1
2. INTRODUÇÃO	3
2.1. Aspectos Históricos	3
2.2. Aspectos Geográficos	9
3. A PRODUÇÃO DE SOJA NA REGIÃO	12
3.1. A sua Evolução	12
3.2. Aspectos Tendenciais	22
4. O SISTEMA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE SOJA	31
4.1. Aspectos Infra-estruturais	34
4.2. Corredores de Transporte Possíveis para o escoamento da Soja	44
4.3. Aspectos Tendenciais	58
5. ASPECTOS POLITICOS E ECONOMICOS	61
5.1. A Importância Econômica da Região.....	61
5.2. A Influência de Empresas Privadas e Públicas no Desenvolvimento da Região	69
5.3. A Integração do Governo e Empresas Privadas	81
6. CONCLUSÃO	88
7. BIBLIOGRAFIA	91
8. ANEXOS	94

1. APRESENTAÇÃO

O Oeste Baiano apresenta-se atualmente como a principal fronteira agrícola da Bahia. Esta região vem mostrando nos últimos anos um grande crescimento em sua produção de grãos, principalmente da cultura de soja. A abertura dessa nova fronteira agrícola para o Estado é de fundamental importância, uma vez que redefine a economia de uma vasta região que se manteve por décadas estagnada.

Este trabalho monográfico tem o propósito de estudar o Sistema de escoamento da soja do pólo produtor de Barreiras, ^{iniciado no Oeste Baiano,} além de propor soluções que visem melhorar as deficiências existentes.

O estudo divide-se em seis partes, nas quatro primeiras estão descritos os aspectos históricos e geográficos, aspectos da produção de soja e o seu sistema de escoamento; nas duas últimas será relatado o papel do governo e de empresas privadas no desenvolvimento da região.

Este estudo foi elaborado com o objetivo de demonstrar a importância econômica atual e o potencial agrícola da região do Oeste Baiano, como também irá relatar que o seu desenvolvimento não se perpetrará, caso não se tenha condições mínimas de infraestrutura, principalmente no setor de transportes.

Esta pesquisa foi elaborada com a orientação do professor Antonio Alberto Valença, que em muito contribuiu para sua realização. Sua paciência e seu carinho estiveram sempre presentes nos meus momentos de dúvidas e engrandecimentos. Nos quais ele me encaminhava de forma coerente para a certeza e realidade.

2. INTRODUÇÃO

2.1. Aspectos Históricos

A primeira frente de uma efetiva ocupação do Oeste Baiano se deu por volta do século XVIII, se prolongando até o final da década de 60. Esta região anteriormente, por volta dos séculos XVI e XVII, tinha pequenos povoados oriundos de expedições que visavam a escravização dos índios, a pecuária e o cultivo da cana-de-açúcar. Somente no século XVIII, porém, é que a ocupação do Oeste baiano ou "Além São Francisco" toma um grande impulso. Nessa época descobriram-se as minas de ouro e diamantes em Minas Gerais e Goiás. Devido a tal fato muitos povoados dessa região cresceram, pois serviam como entrepostos comerciais para os migrantes que se dirigiam às áreas de mineração.

Toda a ocupação e economia do Oeste baiano esteve centrada na navegação fluvial. A perenidade e navegabilidade do rio São Francisco e seus afluentes, a exemplo dos rios Preto, Corrente e Grande, facilitavam o deslocamento de mercadorias e pessoas, como também "orientavam a distribuição da população e das atividades econômicas regionais. Nos seus limites navegáveis, surgem pequenas povoações e portos fluviais, como Barreiras e Formosa do Rio Preto, onde se fazia a transferência de mercadorias, que chegam em

hoje de São João
de

embarcações, para as tropas de animais destinadas aos sertões de Goiás. O grande comércio de Salvador utiliza-se delas como base para alcançar os mercados distantes e dispersos do sertão. O sertão, por sua vez, exporta o boi, que vem do norte de Goiás e passa por Barreiras, a caminho de Barra e Jacobina".⁽¹⁾

No período colonial, a pecuária desenvolveu-se extensivamente na região para atender a demanda de animais de tração, couro e carne oriunda da Zona da Mata pernambucana e do Recôncavo baiano, onde se desenvolvia a cultura açucareira. Através da criação de gado essa região desenvolveu seus povoados e seu comércio, a atividade de pecuária foi possível devido as boas condições hidrográficas da região, através do abastecimento de água para as criações.

Neste período a região apresentava uma baixa atividade agrícola, apesar da grande fertilidade nas margens do "Velho Chico". A despeito disso, suas cheias impediam o desenvolvimento de uma atividade agrícola permanente. A agricultura desenvolvida tinha o caráter de subsistência e era realizada principalmente pelos índios que habitavam as margens dos rios.

Essa primeira frente de ocupação, teve como característica principal a pecuária extensiva e uma rarefeita atividade de subsistência. A pecuária extensiva baseava-se no latifúndio-minifúndio apoiada por uma agricultura de subsistência,

(1) In FILHO, Milton Santos. O Processo de Urbanização no Oeste Baiano. Série de Estudos Urbanos, Recife, SUDENE, N.º 01, 1969.

que não favoreceu a dinamização do comércio. Outra característica desse processo era o seu maior relacionamento com outros Estados, a exemplo o Sul do Piauí e Goiás, do que com as demais regiões do Estado da Bahia. Esse foi, certamente, um dos motivos do retardamento de investimentos do governo estadual nessa região.

Esta situação durou até cerca de 30 anos passados. Então, predominava em todos os municípios atividades eminentemente rurais, "com população urbana inferior a 40% da população total (a única exceção é Barreiras com 43%", isso quer dizer que, "apesar do lento processo de ocupação que caracterizava a região, Barreiras já revelava sinais de tendências de concentração urbana, certamente pela sua localização estratégica no contexto regional e condição de principal pólo de articulação do Oeste."⁽²⁾

A segunda grande frente de ocupação, se deu nas décadas de 70 e 80, e é caracterizada pela introdução do capital dinâmico e modernização da agricultura, através da utilização dos cerrados até então praticamente desocupados. O isolamento regional, nessa época, é rompido através da construção de importantes rodovias interestaduais, a exemplo Br-020/242 ligando Salvador a Brasília, bem como a Br-135 que estabeleceu a ligação do Centro-Oeste brasileiro com o Nordeste. A pavimentação destas estradas permitiu a vinculação da economia regional com o resto do País. Paralelamente, foram implantadas algumas rodovias intermunicipais,

(2) In BAHIA. SEPLAN/TEC/CPE. Plano Diretor Urbano -
Barreiras 1990/2005. Salvador, 1989.

tornando possível a sua integração a nível estadual.

O desenvolvimento do Sistema Viário resultou para a região numa grande abertura comercial, exigindo a presença mais efetiva do Governo Estadual e atraindo capitais privados do Sul do País (principalmente das cooperativas), tendo em vista o baixo custo das terras, que se apresentam em grande quantidade e com boas condições para a produção de grãos.

O desenvolvimento económico dos cerrados brasileiros ganham grande impulso com as pesquisas realizadas pela Embrapa através do Centro Nacional de Pesquisa do Cerrado, onde foram desenvolvidas técnicas para a correção, fertilização e manejo do solo. A partir destas experiências os cerrados passam por uma transformação, em que deixam de ser um grande espaço sem utilidade para a agricultura e passam a ser agronomicamente viáveis. O desenvolvimento dos cerrados tem início na região de Minas Gerais e Góias, depois expande-se para os estados da Bahia, Maranhão e Piauí.

Simultaneamente à introdução dessas novas técnicas agrícolas nos cerrados baianos, verifica-se que na região Sul a demanda por terras é maior que sua oferta. As excessivas partilhas de herança, reduzem cada vez mais a área das propriedades agrícolas, bem como a desapropriação de terras decorrentes da construção da Barragem de Itaipu, levam os "gaúchos" a migrarem para municípios no Oeste

da Bahia, a exemplo de Barreiras e Bom Jesus da Lapa, a procura de terras mais baratas e abundantes.

Todos esses fatores fizeram com que tanto a demografia como a economia da região mudassem bruscamente, exercendo reflexos nítidos sobre as formas de organização regional. A sua densidade demográfica que em 1950 era de apenas 1,3% habitantes por Km², em 1980 apresenta-se na ordem de 4,9 habitantes por Km², subindo em 1990 para 6,4 habitantes por Km². Paralelamente a esta transformação na estrutura demográfica da região, verifica-se um grande processo de urbanização, no qual surgem centros estratégicos como Barreiras e Santa Maria da Vitória. Estes centros são caracterizados pela sua dominação sobre a circulação de capital e trabalho e concentração de recursos para atender a demanda gerada pela nova realidade instalada nos cerrados (vide tabelas I e II).

TABELA I
POPULAÇÃO RECENSEADA, TAXA DE URBANIZAÇÃO, DENSIDADE DEMOGRÁFICA
DESTE DA BAHIA - 1960/90

ANOS	POP. RECENSEADA (hab)	TX. URBANIZAÇÃO (%)	DENS. DEMOG. (hab/km ²)
1960	318.064	20,0	2,9
1970	431.389	21,5	3,9
1980	546.176	30,3	4,9
1990	704.567	54,0	6,4

Fonte: CEI, IBGE.

TABELA II
POPULACAO RECENSEADA, TAXA DE URBANIZACAO, DENSIDADE DEMOGRAFICA DOS PRINCIPAIS MUNICIPIOS
PRODUTORES DE SOJA DO OESTE BAIANO - 1960/90

MUNICIPIOS	1960			1970			1980			1990		
	TOTAL	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANA	RURAL
BARREIRAS	16.336	7.715	8.621	20.864	9.831	11.033	41.462	30.055	11.407	33.136	65.409	33.727
% Urbanizaco(%)	43,76	-	-	47,12	-	-	72,49	-	-	65,98	-	-
Dens. Demog. (hab/km ²)	1,6	-	0,9	2,0	-	1,0	3,9	-	1,1	3,4	-	-
ORRENTINA	24.036	2.636	21.400	30.365	2.919	27.446	34.795	4.430	30.365	32.225	7.642	24.583
% Urbanizaco(%)	10,94	-	-	9,61	-	-	12,73	-	-	23,71	-	-
Dens. Demog. (hab/km ²)	1,2	-	1,0	1,5	-	1,3	1,7	-	1,5	3,0	-	-
FORMOSA DO RIO PRETO	7.341	1.317	6.024	8.979	1.273	7.706	11.886	3.623	8.263	15.417	5.402	10.015
% Urbanizaco(%)	16,58	-	-	14,18	-	-	30,48	-	-	35,04	-	-
Dens. Demog. (hab/km ²)	0,5	-	0,4	0,6	-	0,5	0,8	-	0,6	1,0	-	-
SAO DESIDERIO	11.537	1.843	9.694	12.730	2.178	10.552	14.924	3.174	3.177	13.161	4.308	13.853
% Urbanizaco(%)	15,83	-	-	17,03	-	-	21,27	-	-	23,72	-	-
Dens. Demog. (hab/km ²)	0,8	-	0,6	0,8	-	0,7	1,0	-	0,8	1,2	-	-

Fonte: IBGE, CEM.

A melhoria das condições de aproveitamento das terras trouxe para a região uma agricultura ^{desenvolvida em grandes propriedades} latifundiária e altamente capitalista, voltada para culturas de grande escala. A implantação desse sistema produção dinâmico no Oeste se deu por alguns motivos, como: os preços da terra se mostravam altamente competitivos em relação aos do Sul e Sudeste, regiões tradicionais na absorção do capital moderno; os riscos climáticos são menos intensos, pois esta região apresenta um clima ameno, uma maior regularidade na distribuição de chuvas e um ecossistema razoavelmente estável; seu relevo e sua hidrografia apresentam-se bastante adequados para a agricultura moderna, principalmente no que concerne a utilização de novas tecnologias (mecanização e irrigação).

Frente a essa situação Barreiras vem assumindo sua condição de principal centro urbano juntamente com Santa Maria da Vitória, o que configura uma clara tendência destes centros se tornarem os principais pontos de apoio, no suprimento de serviços para o novo celeiro agrícola que já se configura.

Em síntese, o crescimento econômico, nos anos 70 e 80, verificado no Oeste Baiano tornou-se possível graças: as boas condições geográficas desta região, a situação do mercado de terras à nível nacional e as pesquisas agrícolas desenvolvidas pelo governo.

2.2. Aspectos Geográficos

A área de concentração desta monografia é composta pelos municípios de Baianópolis, Barreiras, Correntina, Formosa do Rio Preto, Santa Maria da Vitória e São Desidério, no Oeste do Estado da Bahia, delimitada pelas coordenadas geográficas de latitude 11:03' a 13:20', longitude 43:00' a 44:32' e com altitude variando entre 359 a 435 metros. Abrangendo uma área de 55.944 km² que representa 48.9% do total da região. (3) *vide anexos I, II*

TABELA III
INDICADORES GEOGRAFICOS DA AREA EM ESTUDO

LOCAL	AREA (km ²)	REGIAO ADMINIST.	DISTANCIA SALVADOR (km)
Baianópolis	2.711	Barreiras	833
Barreiras	10.544	Barreiras	857
Correntina	10.782	St. Ma. Vitória	919
Form. R. Preto	14.905	Barreiras	1.008
São Desidério	15.289	Barreiras	869
St. Ma. Vitória	1.713	St. Ma. Vitória	872

Fonte: CEI.

A região em estudo tem um clima úmido - sub-úmido e seco, com índices pluviométricos de chuva em torno de 1,5 mil milímetros anuais, onde as maiores precipitações ocorrem entre os meses de Novembro e Março, os riscos de seca se apresentam baixo e médio. Este clima favorece a uma melhor germinação das sementes, onde o plantio e colheita da safra são feitos, respectivamente, entre os

(3) Informações geográficas. In BAHIA. SEPLANTEC/CEI.

Informações Básicas dos Municípios Baianos, Região Oeste. Salvador, 1992.

meses de Novembro/Dezembro a Março/Maio, de acordo com a época de chuva.

Os solos são do tipo latossolo vermelho - amarelo álico, solos hidromórficos gleizados álicos, areias quartzosas distróficas, podzólico vermelho - amarelo eutrófico. Estes solos são muito pobres em cálcio, magnésio, potássio e sódio, no entanto são ricos em alumínio o que os tornam ácidos e com baixa fertilidade. Porém, reagem bem a adubação e ao emprego do calcário como corretivo e apresentam boas condições físicas.

A vegetação é dominada pelo cerrado arbóreo aberto, no entanto existem outras formações, a exemplo das veredas, dos grameais e dos cerrados densos ou cerradão.

A hidrografia é excelente. A região é muito bem servida de rios, a exemplo temos os rios Grande, de Ondas, Preto e Corrente. Estes rios pertencem a Bacia Do São Francisco e apresentam vazões estáveis, com escassa variação anual e com baixos índices de inundação.

O seu relevo é constituído de um chapadão central, patamares de chapadão e depressão do São Francisco, o que representa uma extensa superfície aplanada em arenito, com pouca declividade. Essa topografia plana facilita o uso intensivo de mecanização,

principalmente na época de plantio.

O Oeste Baiano é, portanto, uma região bem abastecida de recursos naturais propícios ao desenvolvimento de uma agricultura moderna.

Deve-se ressaltar, que esta exploração agrícola deve ter uma grande preocupação quanto à conservação do solo. A utilização do solo deve ser feita de acordo com a técnica, para evitar a sua degradação e erosão.

3. A PRODUÇÃO DE SOJA NA REGIÃO

3.1. A sua Evolução

A soja é hoje a mais importante oleaginosa em produção sob cultivo intensivo. Isto se dá devido sua ampla utilização na alimentação humana e animal, pelo fato de possuir um teor protéico por hectare maior do que qualquer outra cultura.

Os Estados Unidos da América mantêm, atualmente, a liderança mundial na produção da soja. Na crise da soja de 1973, quando os seus preços cresceram cerca de 300%, os americanos não tiveram capacidade para atender uma demanda cada vez mais elevada por esta oleaginosa e tinham que atender preferencialmente o mercado interno. Conseqüentemente, os Estados Unidos decretaram naquele ano um embargo provisório sobre as exportações de grãos e torta de soja. Essa situação levou tradicionais importadores, principalmente o Japão, a procurarem novas fontes de abastecimento. O Brasil que já produzia soja passa a ser uma alternativa e assim expande sua produção, chegando hoje a ocupar o segundo lugar na produção mundial.

No Brasil, a soja foi cultivada inicialmente na Região Sul. O Rio Grande do Sul tem sido o maior produtor de soja do Brasil.

Contudo, registra-se que a partir dos anos 70, esta cultura vem se deslocando para o resto do país, principalmente para a região Centro-Oeste. A Bahia é um exemplo mais recente deste fato, apresentando resultados promissores em termos de produção e produtividade. No entanto, a produção de soja nos cerrados baianos representa ainda um pequeno percentual na produção total deste grão no País. Em 1993 a produção de soja no Brasil foi em torno de 19.161.453 toneladas, enquanto que a produção baiana atingiu o patamar de 590.690 toneladas, com uma participação de apenas 3,0% da produção nacional.

TABELA IV
PRODUÇÃO DE SOJA DO BRASIL E DA BAHIA
1985 - 1993

ANOS	BRASIL (t)	BAHIA (t)	PARTICIPAÇÃO (%)
1985	18.278.422	75.300	0,41
1986	13.334.691	140.418	1,05
1987	19.978.832	148.313	0,74
1988	18.016.170	365.530	2,03
1989	24.071.360	580.181	2,41
1990	19.897.804	260.000	1,31
1991	14.938.113	441.000	2,95
1992	18.842.021	480.000	2,55
1993	19.161.453	590.690	3,08

Fonte: CEI, SEAGRI.

A produção de soja no Oeste da Bahia desenvolveu-se, a partir dos anos 80, devido a incentivos governamentais para a ocupação dos

cerrados baianos, a exemplo temos o PRODECER II um Programa de Cooperação entre o Japão e Brasil para o Desenvolvimento dos Cerrados, que tem o objetivo de ampliar a oferta brasileira de grãos, criando assim um excedente para a exportação. Além de uma atuação mais presente do Estado, a produção de soja nesta região foi também beneficiada pela migração de pequenos e médios produtores sulistas que, atraídos pelo baixo preço das terras, trouxeram para a região técnicas modernas de produção, favorecendo o surgimento de uma agricultura capitalista, marcada por complexos agro-industriais.

" Após um período de estagnação, só a partir dos anos oitenta, com a expansão dos cerrados brasileiros, os incentivos aos perímetros irrigados, do desenvolvimento dos complexos agroindustriais a nível nacional, da abertura de novos mercados locais e nacionais, da desconcentração espacial da indústria no centro-sul é que podemos notar mudanças significativas no setor agropecuário e agroindustrial baiano".⁽¹⁾

A soja que anteriormente não era produzida nessa região, passou a ser um dos principais produtos agrícolas baianos e o seu principal produto, estando sua produção concentrada na áreas dos cerrados entre a divisa com os estados de Goiás e Tocantins e os municípios Formosa do Rio Preto, São Desidério, Correntina e Barreiras, além de Baianópolis (vide mapa de uso da terra), mostrando um grande

(1) In SEHIA. CEN. Análise & Dados. V. II, n. 1, p. 27-32.
Salvador, Junho, 1992.

progresso em um tempo bastante curto. A ocupação dos cerrados foi iniciada como consequência da evolução de tecnologia agrícola, mediante a correção da acidez e fertilização artificial do solo e da experimentação de novas variedades de soja. A expansão da cultura da soja estabelece, assim, novas relações e ligações dessa região com a economia nacional e internacional, ao mesmo tempo que determina o processo de transformação por que passa, funcionando como agente multiplicador, pois acaba por promover novas atividades, a exemplo dos segmentos de apoio a mecanização da lavoura e das atividades urbanas.

TABELA V
PARTICIPAÇÃO DA PRODUÇÃO DE SOJA NA PRODUÇÃO TOTAL DE GRAOS
DESTE BAIANO - 1980/92

ANOS	TOTAL (t)	SOJA (t)	PARTICIPAÇÃO (%)
1980	87.140	1.351	1,55
1981	90.976	543	0,60
1982	83.493	245	0,29
1983	77.030	4.200	5,45
1984	77.467	35.929	46,38
1985	196.000	75.300	38,42
1986	225.340	140.418	62,31
1987	502.920	148.313	29,49
1988	526.795	365.530	69,38
1989	730.196	580.181	79,46
1990	592.687	260.000	43,86
1991	733.107	441.000	60,15
1992	770.273	480.000	62,32
1993	975.599	590.690	60,55

Fonte: IBGE, CEPA-BA, SEAGRI.

Analisando a ^{de}tabela acima podemos constatar que a produção de soja

no Oeste baiano até 1983 apresentava índices baixos, isso pode ter sido causado pela forte crise econômica que o País atrevesava nos primeiros anos da década de 80 e que culminou na recessão de 1983. Observa-se também que a partir do ano de 1984 ocorreu um rápida expansão da soja. Em 1985 com o advento da Nova República a agricultura nacional foi beneficiada pela adoção de uma política agrícola baseada no crédito subsidiado que, aliada às oportunidades de mercado, expandiu a agricultura no Oeste Baiano. Os anos seguintes não tiveram muitas alterações, excluindo-se o ano de 1990, no qual a produção decaiu 44,81%, em relação ao ano anterior. Essa queda ocorreu, devido a fatores climáticos adversos, como também à insuficiência de crédito por parte do governo.

Em 1993, apenas a soja teve um crescimento expressivo na produção física, obtendo um crescimento de 67% entre 1992 e 1993. O arroz, o feijão e o milho tiveram queda nas quantidades produzidas da ordem de 27%, 46% e 13%, respectivamente.

As boas condições geográficas dos cerrados baianos e a tecnologia utilizada - como sejam o uso intensivo de insumos e de um maquinário agrícola moderno - vem garantindo uma elevação constante da produtividade da soja. No entanto, o aumento da produção continua fortemente ligado ao crescimento da área cultivada, como podemos verificar na tabela a seguir

TABELA VI
EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO E ÁREA CULTIVADA DA SOJA
NO OESTE DA BAHIA 1980/92

ANOS	ÁREA (ha)	PRODUÇÃO (t)	PRODUTIVIDADE (Kg/ha)
1980	1.186	1.351	1.139
1981	1.560	543	348
1982	490	245	500
1983	7.000	4.200	600
1984	27.627	35.029	1.301
1985	62.000	75.300	1.200
1986	99.517	140.418	1.411
1987	170.084	148.313	872
1988	242.849	365.530	1.505
1989	385.537	580.181	1.505
1990	360.000	260.000	730
1991	210.000	441.000	2.100
1992	320.000	480.000	1.500
1993	528.000	590.690	1.800

Fonte: IBGE, SEAGRI.

Analisando a tabela acima constatamos que a área destinada a produção de soja teve um grande aumento a partir de 1984, quando a produtividade chegou ao patamar de 1.301 Kg/ha, superando a fase de cultivo experimental no início da década de 80, cuja produtividade média girava em torno de 500 Kg/ha. Nos anos seguintes a produtividade da soja esteve sempre em alta, com exceção dos anos de 1987 e 1990, nos quais o rendimento caiu devido a fatores climáticos. Vale ressaltar, que as áreas destinadas à produção ocorreram primeiramente onde os solos eram de mais fácil correção, os chamados latossolos vermelhos e amarelos álicos. Tal fato pode ser verificado no município de

Formosa do Rio Preto, onde este tipo de solo é predominante, levando cooperativas como COTIA e COACERAL a estabelecerem, pioneiramente, estações experimentais.

A área cultivada apresentou no período de 1980/93 um crescimento de 25.195%, "no entanto apenas 12,6% do potencial disponível com aptidão de terras para os grãos foram ocupados, o que aumenta ainda mais a expectativa de expansão da cultura da soja na região".⁽²⁾ Este fato reforça a necessidade de um aprofundamento sobre as condições do escoamento da produção de grãos do Oeste baiano.

A produção de soja apresentou um crescimento nesse mesmo período de 35.429%, ocupando em 1991 o quarto lugar dentre os produtos que constituem o valor bruto da produção da agricultura no Estado da Bahia. Em 1991 a produção de soja no Estado da Bahia representou, em relação a produção agrícola total 6,9% e em 1992 7,9%, ficando nestes dois anos abaixo do cacau, feijão e mandioca. (Vide TABELA VII)

A partir de 1984, aumentou a participação da agropecuária no Produto Interno Bruto do Estado a custos de fatores e preços correntes, revertendo uma tendência de anos anteriores, nos quais vinha decaindo. Pode-se dizer que este aumento está relacionado com o desenvolvimento da agricultura nos cerrados baianos.

(2) In BAHIA, SEPLAN. CPE. CENSO III. Programa de Apoio a Produção e Escoamento de grãos no Oeste da Bahia. Salvador, JULHO, 1989.

TABELA VII
 PERFIL DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA (VALOR DA PRODUÇÃO)
 BAHIA, 1991 - 1992

PRODUTOS	1991 (%)	1992 (%)
Abacaxi	1,7	0,9
Alho	0,2	0,2
Algodão	3,3	2,1
Amendoim	0,1	0,2
Arroz	1,4	1,2
Banana	4,5	4,4
Batatinha	0,2	0,3
Cacau	20,4	17,7
Cebola	1,5	1,5
Coco	4,7	2,8
Cana	2,2	3,2
Café	5,7	3,8
Feijão	14,9	16,3
Fumo	1,2	0,4
Laranja	2,5	2,6
Mamona	1,3	0,9
Mandioca	15,9	22,3
Maracujá	1,2	0,7
Milho	5,3	4,6
Sisal	1,8	1,5
Soja	6,9	7,9
Sorgo	0,1	0,2
Tomate	1,5	1,2
Uva	1,5	2,9

Fonte: IBGE e EBD/SEAGRI

Os aumentos na área cultivada, na produção e na produtividade estão basicamente relacionados a presença de um capital dinâmico, de tecnologias modernas, embora sejam ainda pouco expressivos os investimentos realizados pelo governo nessa região. A presença das cooperativas, por exemplo, foi essencial para o processo de ocupação econômica do Oeste Baiano. Mais tarde demonstrar-se-á este

papel, com maiores detalhes. O que se verifica é que, o desenvolvimento da produção de soja em tão pouco tempo e com tal eficiência, no cerrado baiano, resultou de investimentos maciços de capital. Conseqüentemente, a sua expansão depende da continuidade desse fluxo de inversões.

Em 1991 a produção de soja quase que duplica o seu volume físico em toneladas, no entanto é importante verificar que o ano de 1990 foi um ano atípico, as condições climáticas não favoreceram o plantio e Governo lançou uma política agrícola rígida, restringindo inclusive o crédito. A consequência disso foi uma queda de quase 60% na produção.

" A soja baiana destina-se basicamente ao mercado interno, sendo o município de Barreiras responsável por praticamente a industrialização de todo o produto. Para o mercado externo, vai o farelo e uma pequena parte dos grãos.

Segundo informações da Coordenação de Economia Rural/SEADRI, os preços médios internos da soja no mercado atacadista, (Jan-Dez/92) mantiveram-se abaixo da inflação implicando desta forma em um prejuízo para o setor." (3)

A produção de soja no Oeste baiano mostra claramente uma concentração bastante elevada quanto aos recursos. Em 1991 a

(3) In BAHIA, SEADRI, Agronegócio, Ano 1, nº 1, Salvador, Abr./1993.

participação da cultura da soja no número de contratos de créditos de custeio foi de apenas 3,6%, no entanto sua participação no montante de créditos foi de 25,5%, isto evidentemente mostra que os recursos estão concentrados nas mãos de poucos produtores.

Em termos de Brasil, a sojicultura baiana recebe cerca de 5,2% do valor total de créditos emitidos para esta cultura e tem uma participação de 2,1% no número de contratos feitos no setor. Os créditos são basicamente de investimentos, o que revela o alto caráter monetário da agricultura aí desenvolvida.

A produção de grãos no oeste baiano, em particular da soja, vem apresentando ótimos resultados nos últimos anos. A região dos cerrados é, pois, uma área com grandes possibilidades de execução de uma agricultura rentável como veremos a seguir.

TABELA VIII

AREA COLHIDA, PRODUCAO E RENDIMENTO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS AGRICOLAS
OESTE BAIANO - 1992/93

PRODUTO	1992			1993		
	A (ha)	P (t)	R(kg/ha)	A (ha)	P (t)	R(kg/ha)
ARROZ	72.759	86.037	1.182	49.940	61.305	1.228
FEIJAO	44.580	80.990	1.817	48.040	62.040	2.216
MILHO	65.047	173.036	2.665	76.450	261.552	3.421
SOJA	320.000	480.000	1.500	380.000	590.694	1.554

Fonte: IBGE, SEAGRI.

TABELA IX

COMPARATIVO DA SAFRA AGRICOLA - PRODUCAO DE SOJA
BAHIA - 1991/93

DISCRIMINACAO	ANOS				TX. CRESC. (%)
	1990	1991	1992	1993	
AREA (1.000 ha)	360,0	210,0	320,0	380,0	6%
PRODUCAO (1.000t)	260,0	441,0	480,0	590,7	127%
PRODUTIVIDADE (kg/ha)	730	2.100	1.500	1.554	113%

Fonte: IBGE, CEI, SEAGRI.

3.2. Aspectos Tendenciais da produção de soja

Fazendo-se uma análise em termos nacionais da atividade agrícola e levando-se em consideração o contexto da economia atual, verifica-se que os cerrados se constituem uma grande alternativa para o seu desenvolvimento. Conseqüentemente, isso irá representar ganhos reais no desenvolvimento econômico e social do País.

O Oeste da Bahia, por exemplo, antes da expansão da cultura da soja era uma área desarticulada da economia nacional, e até mesmo da estadual. Com a intensificação das atividades agrícolas, através do cultivo da soja e da introdução de uma tecnologia moderna, esta região vem-se integrando cada vez mais no processo de crescimento econômico do País e do Estado.

O potencial da região advém principalmente das excelentes condições geográficas e climáticas que apresenta. Os cerrados, devido a sua topografia plana, favorecem a utilização intensiva da mecanização. Conseqüentemente, a comercialização de máquinas e equipamentos na região tende a se intensificar, favorecendo o crescimento da produção nacional destes implementos agrícolas.

As chuvas em torno de 1,5 mil milímetros anuais, distribuídas em épocas bem definidas, favorece uma melhor resposta em termos de produção e produtividade. Vale ressaltar, a importância do

trabalho dos agricultores, muitos precedentes dos estados do Sul, com seu espírito desbravador transformaram uma região inóspita em uma área de grande potencial.

Em depoimento ao Jornal "A Tarde" o agricultor Oscar Doerner, catarinense, 67 anos, conta uma pequena história que ilustra o espírito desbravador dos pioneiros. "Quando chegamos (os "gaúchos"), os moradores de Barreiras diziam que iriam nos emprestar seus jegues para que púdessemos voltar para o Sul, pois a soja não iria vingar no cerrado e, assim, não teríamos dinheiro para voltar", expôs.⁽⁴⁾ Hoje passados quatorze anos os "gaúchos" continuam a produzir e a tomar chimarrão cientes do grande sucesso que realizarão.

A produção de soja no Oeste baiano vem obtendo bons índices de crescimento nos últimos oito anos. Estima-se que a produção regional supere um milhão de toneladas antes da virada do século, isto corresponderia cerca de 7% a 8% da atual oferta brasileira de soja.

A soja é hoje o terceiro produto em termos de geração de renda e arrecadação do Estado, superada apenas por produtos petroquímicos e cacau. A safra de 1993, de 590.690 toneladas, deverá proporcionar aos cofres estaduais US\$ 50 milhões em ICMS. Isso irá representar para a Bahia uma grande melhoria, em termos de receita

(4) ALENCAR, Paulo de. Nova produção recorde em Barreiras.
Gazeta Mercantil, 03-05-1989, p.18.

fiscal.

A produção de soja no Oeste tenderá a estimular outras culturas de grãos, além de propagar o desenvolvimento no sertão baiano. Outra observação a ser feita, diz respeito ao estímulo que este crescimento agrícola ~~pedirá~~ dá, para ~~o~~ surgimento de agroindústrias e empresas agrícolas.

TABELA X
ESTIMATIVA ATUAL E PREVISTA DOS PRINCIPAIS CULTIVOS DE GRAOS
DESTE BAIANO - 1992/2000

PRODUTO	VOLUME ATUAL 1993	PREVISÃO	
		1995	2000
Soja	590	1.700	3.600
Milho	261	500	1.000
Arroz	61	250	500
Feijão	62	180	350
TOTAL	974	2.630	5.450

Fonte: Volume atual: GCEA/IBGE, Previsão: PMT/BA e CPE.

A par das reais possibilidades dos cerrados baianos, colocam-se como boas as perspectivas para o desenvolvimento da produção agrícola no Oeste Baiano, especialmente da soja. Esse grão constitui, há séculos, um dos alimentos capitais em países como a China, Japão e outras regiões do oriente, sem esquecer os Estados Unidos. O consumo do farelo de soja apresenta-se cada vez maior, talvez porque constitui-se na melhor e mais barata fonte de proteína de origem vegetal disponível no mundo.

Em termos de mercado internacional, são muito boas as perspectivas para a soja brasileira, como pode ser depreendido a partir dos seguintes fatos, relativos à produção agrícola mundial:

- Os Estados Unidos apresentam uma grande expansão na produção do milho, enquanto que a sua área agricultável já está quase que totalmente utilizada. Isso irá resultar na inércia ou redução da área cultivada com soja, logo o Brasil, sendo o segundo produtor mundial, terá condições maiores de competir no mercado internacional. Além disso, o Brasil apresenta uma grande expansão da fronteira agrícola nos cerrados, e tem a soja como um dos principais produtos que comandam esta expansão; (vide TABELA XI)

- A desvalorização da taxa cambial, que pode proporcionar um aumento de competitividade no mercado mundial por parte do Brasil.

- A demanda do farelo de soja vem aumentando por parte da União Européia e da Ásia;

- "Melhores oportunidades de mercado para os países do Terceiro Mundo, em função dos acordos no Acordo Geral de Tarifas e Mercado - GATT - que deverá provocar o declínio dos subsídios à agricultura nos Estados Unidos, Japão e CEE." (5)

(5) In Programa Regional de Infra-estrutura, Salvador, 1990.

TABELA XI
SUPERFICIE AGRICOLA UTIL. (em 1000 ha)
1991 - 2000

ANO	DESTE BAIANO (1.000 HA)
1991	317
1992	396
1993	495
1994	643
1995	836
1996	1.130
1997	1.525
1998	2.089
1999	2.862
2000	4.006

Fonte: SUDENE/DPA/DNA.

Além destas observações a nível internacional, o mercado interno apresenta também boas expectativas para a produção de grãos nos cerrados brasileiros, principalmente no que concerne ao crescimento do consumo interno da soja. Isso ocorre devido aos seguintes fatores:

- crescimento populacional;
- mudança do perfil alimentar do brasileiro, com uma melhor distribuição de renda. Os hábitos alimentares da população tendem a sair do tradicional, arroz, feijão e mandioca e dirigir-se gradativamente para produtos como proteína animal, legumes/verduras e frutas. "Em consequência, teríamos grandes

aumentos na demanda de cereais e de oleaginosas para utilização em formas de rações, já que estas tem suas demandas determinadas pelas demandas de consumo final." (6)

- queda de subsídios em produtos de primeira necessidade na alimentação, provocando o aumento da demanda da soja, que por sua vez, atua como substituto destes produtos tanto em termos protéicos quanto a termos de preço.

Fora o mercado consumidor interno, existem outros fatores que podem proporcionar e estimular a expansão da produção agrícola nos cerrados:

a) os cerrados representam uma grande alternativa para se desenvolver o setor agropecuário, e este por sua vez tem facilidade de responder a curto prazo as aplicações de capital, e também pela sua importância na geração de riqueza, criação de empregos - evitando o exodo, e interiorização do desenvolvimento;

b) o desenvolvimento da cultura de grãos pode significar uma firme expansão das exportações, tanto para consolidar como para ampliar a participação nacional no mercado internacional de grãos;

c) a região dos cerrados constitui-se em área de penetração e expansão natural da agricultura brasileira, a par de suas

(6) In. Bahia. CET. Análise & Dados. V. II, n. 1, p. 4-13. Salvador, Junho, 1972.

inegáveis vantagens comparativas, especialmente, no que concerne fatores climáticos e geográficos;

d) a necessária desconcentração econômica e populacional de áreas saturadas para regiões com alto potencial de crescimento, em consequência das deseconomias de escala, problemas ambientais, etc.

Outra análise tendencial poderá ser feita a partir da teoria de Fernando Homem de Mello. Segundo ele, o crescimento da demanda por produtos alimentares no Brasil vai depender da taxa e do tipo de crescimento econômico que o país tenha nos próximos dez anos. Conseqüentemente, a oferta agrícola vai depender do nível de crescimento econômico/distribuição de renda.

" As principais características dos quatro cenários, em termos de sua utilização para as projeções de consumo de alimentos, são as seguintes: a) **Baixo Crescimento**: crescimento de 2,5%, 3,0% do PIB e incremento populacional de 1,6% (média dos próximos dez anos); b) **Médio Crescimento**: 4,5% para o crescimento no PIB e mesmo incremento populacional; c) **Alto Crescimento**: 7,5% de crescimento do PIB, melhor distribuição de renda e mesmo crescimento populacional. Em relação a demanda externa, assumimos taxas maiores de crescimento nos cenários "alto crescimento" e "crescimento social". <? >

TABELA XII
TAXAS ANUAIS MEDIAS DE CRESCIMENTO DO CONSUMO DE ALIMENTOS
NOS QUATRO CENARIOS DA ECONOMIA

(EM % AO ANO)

CENARIOS	SOJA	ARROZ	MILHO	FEIJAO
Baixo Crescimento	2,34	1,60	2,34	1,50
Médio Crescimento	4,01	1,60	4,01	1,26
Alto Crescimento	5,27	1,60	5,27	1,04
Crescimento Social	6,35	1,26	5,93	0,40

Fonte: CEI, Análise & Dados, Jun/1992.

TABELA XIII
PROJEÇÕES DE CONSUMO DE ALIMENTOS EM DEZ ANOS
EM QUATRO CENARIOS DE CRESCIMENTO DA ECONOMIA

(EM 1.000 t)

CENARIOS	SOJA	ARROZ	MILHO	FEIJAO
Baixo Crescimento	28.222	12.006	35.709	3.436
Médio Crescimento	33.714	12.006	42.657	3.349
Alto Crescimento	38.486	12.006	48.697	3.269
Crescimento Social	41.227	11.565	52.164	3.072

Fonte: CEI, Análise & Dados, Jun/1992.

TABELA XIV
 TAXAS ANUAIS MÉDIAS DE CRESCIMENTO AGRÍCOLA NECESSÁRIAS NOS
 QUATRO CENÁRIOS ECONÔMICOS CONSIDERADO PARA OS PRÓXIMOS DEZ ANOS
 (em % ao ano)

CENÁRIOS	LAVOURA DE GRÃOS
Década de 80	3,6
Baixo Crescimento	2,1
Médio Crescimento	3,5
Alto Crescimento	4,5
Crescimento Social	5,0

Fontes: CEI, Análise & Dados, Jun/1992.

Continuando o raciocínio de Homem de Mello, ele demonstra que a taxa anual média de crescimento da oferta agrícola total nos quatro cenários, são respectivamente, 2,2%, 3,8%, 4,9% e 5,3%. Para cada uma dessas taxas de crescimento existem certas variáveis condicionantes que interferiram na realização de cada uma das situações. Para isso ele utiliza-se da tabela XV, na qual indica qual a importância de cada uma dessas variáveis, para os quatro cenários de oferta, "através da identificação de como deveriam ser seus comportamentos".

E nesta conjuntura, que se pode afirmar que o futuro agrícola dos cerrados baianos é inevitavelmente promissor. As tendências otimistas vão de encontro, porém, a um precário Sistema de Escoamento, como será relatado no próximo capítulo.

TABELA XV
VARIAVEIS DETERMINADORAS DOS POSSIVEIS CRESCIMENTO DA OFERTA AGRICOLA NOS ANOS 90

VARIABLE	CENARIOS			
	Baixo Crescimento (2,2%)	Medio Crescimento (3,8%)	Alto Crescimento (4,9%)	Crescimento Social (5,3%)
Mudanca Tecnol. e R.H. Ix. de Cambio e tarifa Cresc. econom. externo Cresc. econom. interno Distr. de Renda Tributacao indireta Relacao de trocas Custos de comercializacao Preços externos Politica agricola Prog especiais Proteccionismo externo	Baixo ritmo Sem alteracao Moderado cresc. Baixo cresc. Sem alteracao Sem alteracao Nao melhorada Sem alteracao Pouco maiores Indefinida Sem enfase Sem alteracao	Moderado ritmo Moderada desv. Moderado cresc. Moderado cresc. Sem alteracao Sem alteracao Pouco melhorada Pouco menores Pouco maiores Indefinida Sem enfase Sem alteracao	Elevado ritmo Forte desv. Alto cresc. Elevado cresc. Sem alteracao Sem alteracao Bastante melhorada Bem menores Algo maiores Definida/implemen. Com enfase Bem menor	Elevado ritmo Forte desvalorizacao Alto cresc. Elevado cresc. Melhor distribuicao Diminuida e eliminada Bastante melhorada Bem menores Algo maiores Definida/implemen. Sem enfase Bem menor

Fonte: CEI, Analise & Dados. Jun/1992.

4. O SISTEMA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE SOJA

O Sistema de escoamento da produção é importantíssimo para o desenvolvimento de um setor econômico, seja industrial ou agrícola. Sua importância é verificada desde a instalação da atividade de produção até a lucratividade desta. Ora, para se instalar qualquer atividade econômica, uma das primeiras preocupações é verificar a existência ou possibilidade de se ter um sistema de transporte adequado, como também notar se este sistema terá condições de fornecer uma infra-estrutura a médio ou longo prazos, com as mesmas características que tinha a curto prazo. O transporte é uma atividade de vital importância para o desenvolvimento de um setor econômico, até mais que o fator localização.

A região dos cerrados baianos, em que a cultura da soja e de outras espécies, principalmente milho, feijão (obtido através da irrigação) e arroz, vem se desenvolvendo, encontra desde o início de sua modernização agrícola uma infra-estrutura deficiente. É uma região carente tanto de um Sistema de Transporte quanto de Energia. Em 1989, o então superintendente comercial da RFFSA (Bahia/Sergipe) em entrevista ao jornal A Tarde (25/05/89), declarou que: " quando resolveram plantar a soja em Barreiras se esqueceram do item importante, que é o transporte. Quando não se tem um planejamento correto, o transporte pode encarecer muito o

produto", alertou.

Se há quatro anos atrás o transporte já se mostrava como sendo um problema emergente para esta região, atualmente se constitui uma questão muito mais ampla. Enquanto que em 1989 o principal era saber qual a rota de exportação da soja era a mais barata, em 1993 a discussão está em torno da sobrevivência desta área agrícola, frente a falta de uma infra-estrutura de transportes adequada, para a crescente produção da região. Uma agricultura moderna e capitalista se instalou na região, começou a se desenvolver e chegou a uma fase, em que precisa superar esta carência para continuar crescendo.

É necessário salientar que esta região, que passou diversos anos estagnada, conseguiu recuperar seu crescimento social e econômico através da cultura de grãos, principalmente da soja, que até o momento mantém a liderança na produção agrícola. Ora, um processo de recuperação, como o que aconteceu na década de 80, não pode ser ignorado, nem tampouco ser inibido pela falta de infra-estrutura.

Se formos analisar, em geral, o quadro de desenvolvimento nos países subdesenvolvidos verificamos que a falta de infra-estrutura é um obstáculo constante para o crescimento econômico. Geralmente nesses países, principalmente os capitalistas, tem-se tanto da parte do Governo quanto da parte de empresas privadas um desejo

muito grande de explorar os seus recursos naturais, sem se preocupar muito com alguns setores infra-estruturais. Ou melhor, se preocupam com uma pequena parcela infra-estrutural que seja o suficiente para manter o desenvolvimento de algum segmento em expansão.

O Oeste da Bahia não ficou fora deste tipo de politica, é uma região que apesar de ter um grande potencial agropecuário sofre graves danos com a falta de infra-estrutura, como veremos a seguir.

4.1. Aspectos Infra-estruturais

4.1.1. HIDROVIÁRIO

O Sistema de Transporte Hidroviário é hoje quase inexistente, a não ser por algumas pequenas embarcações de carga e passageiros que navegam os rios da região. Uma análise superficial da hidrografia da regional, mostra rios perfeitamente navegáveis, precisando de apenas algumas intervenções em certos trechos, para que os graneleiros possam navegar sem dificuldade.

O mapa hidroviário da região chama atenção para a existência de muitos rios, todos eles pertencentes a Bacia do São Francisco. Dentre eles três grandes rios, quais sejam: os rios Preto, Grande e Corrente. Outro aspecto é o paralelismo em que se encontram muitos destes rios, correndo a uma distância quase uniforme, que varia entre 5 a 10 km. Todos apresentam vazões permanentes, com escassa variação anual. Além da presença do rio São Francisco, que representa toda riqueza hidroviária da região e para onde desembocam todos os demais.

O rio São Francisco, conhecido como o "rio da integração nacional", é um rio de planalto, com estirão navegável entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA) de 1.371 km. Em quase toda essa

extensão o rio apresenta-se perfeitamente navegável. Porém, alguns segmentos merecem uma maior atenção para que assim ocorra uma operação mais segura.

O rio Corrente, afluente do São Francisco, localiza-se em sua margem esquerda em território baiano. Esse rio apresenta-se uma considerável importância, pelo fato de servir uma região dinâmica polarizada por Santa Maria da Vitória, o segundo centro regional. Levantamento efetuado pela FURTOBRAS, mostra que o rio Corrente tem condições de tráfego o ano todo, para embarcações que exijam no mínimo de 1,2m de calado. Em toda sua extensão é perfeitamente navegável, precisando apenas de algumas retificações para tornar mais segura a navegação.

O rio Grande é o maior afluente da margem esquerda do rio São Francisco, no Estado da Bahia. De um modo geral, apresenta boas condições que permitem utilizá-lo como via navegável da foz até a cidade de Barreiras, neste trecho as embarcações com 1,2m de calado podem navegar o ano todo.

O rio Preto, afluente do rio Grande pela margem esquerda, apresenta condições razoáveis de navegabilidade, em extensão significativa do seu curso navegável, da foz à cidade de Formosa do Rio Preto.

Esses rios foram amplamente utilizados no início do século no povoamento desta região (vide aspectos históricos), no entanto, da década de sessenta para cá sua importância foi esquecida. Um dos motivos pode ter sido o surto rodoviário que se instalou, no País, com a construção de Brasília. Além do que, com o passar do tempo, sem manutenção da malha fluvial e da frota de embarcações, o sistema passou a ser deficiente.

O transporte fluvial é pouco utilizado no Brasil, apesar do País ter uma excelente hidrografia. Essa é uma das grandes incoerências, pois o potencial hidroviário deveria ser amplamente utilizado, visto que este meio de transporte é o que gera menores custos.

Além destes aspectos, outro fator importante que deve ser destacado, para que esses rios sejam utilizados no escoamento dos produtos cultivados no Oeste Baiano, é que se deva construir uma infra-estrutura portuária adequada ao volume de produção da região. Devem ser construídos, respectivamente, os portos fluviais de Barreiras, Formosa do Rio Preto e Santa Maria da Vitória.

Além da construção destes terminais de transbordo, deve-se chamar atenção para a atual condição do porto de Juazeiro. Este porto, desde 1860, já era utilizado na carga e descarga de mercadorias transportadas por barcas e vapores. Com anos depois entravam em

atuação os comboios de chatas que conduziam toneladas de cargas sem nenhum problema.

Em 1986, parte da produção de soja produzida no pólo de Barreiras passou a ser transportada do porto de Ibotirama para Juazeiro, através de comboios de chatas da FRANAVE - Companhia de Navegação do São Francisco, deste ano para cá a produção de soja cresceu e continua crescendo. Em oposição à expansão da cultura de grãos do Oeste baiano, temos o velho e inadequado porto de Juazeiro.

Para que a soja possa ser exportada através deste porto, este tem que sofrer profundas modificações. Estudos realizados comprovam que ele terá que ser relocado, para dar suporte à crescente produção de grãos do Oeste da Bahia.

A FRANAVE é o órgão responsável pelo sistema de navegação na região do Médio São Francisco na Bahia, essencialmente no pólo de Juazeiro, no transporte de produtos agrícolas. Um comboio típico da FRANAVE transporta de uma só vez 1.200 toneladas de carga, o equivalente a 80 caminhões.

O transporte fluvial, da forma que se apresenta hoje nos cerrados baianos - "lentidão, portos desaparelhados, equipamentos obsoletos, etc - são inadequadas à circulação das mercadorias no seio do complexo agroindustrial, onde a rapidez e a segurança do

transporte são determinantes na valorização maior ou menor dos produtos." (1)

(1) FILHO, Milton Santos. O Processo de Urbanização no Grande
Salvador. Série de Estudos Urbanos, Recife, EUDENE,
n.º 1, 1969.

4.1.2. FERROVIÁRIO

Na região inexistem ferrovias, no entanto o transporte ferroviário poderá ser realizado através da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA (Leste Brasileiro) que tem um terminal na cidade de Juazeiro. Atualmente este trecho ferroviário de 568 Km entre Juazeiro e Salvador apresenta-se bastante depreciado, precisando de urgente recuperação.

O transporte ferroviário que embora esteja conectado à hidrovias e rodovias é insuficiente, com seu leito degradado e material rodante praticamente sucateado.

Atualmente a Rede Ferroviária Federal, no trecho Juazeiro-Salvador, só tem condições de transportar 150 mil toneladas/ano de grãos, mas com a recuperação poderá transportar de um a dois milhões de toneladas/ano.

4.1.3. RODOVIÁRIO

O Sistema rodoviário é constituído de rodovias arteriais ou principais: são grandes eixos rodoviários sob a jurisdição do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) e têm como principal objetivo a integração nacional. O Oeste Baiano conta com as seguintes rodovias principais:

- 1) BR - 020 para Brasília;
- 2) BR - 030 para o porto de Ilhéus;
- 3) BR - 135 para Piauí e Minas Gerais;
- 4) BR - 242 para Salvador/Tocantins.

As comunicações intermunicipais são feitas através das chamadas "Rodovias Coletoras": são estradas sob a jurisdição estadual e se comunicam tanto com os eixos rodoviários principais quanto com as estradas vicinais. A exemplo, temos a: BA - 160 e BA - 172, estradas que integram os diversos municípios da região, além de ligarem os dois pólos regionais: Barreiras e Santa Maria da Vitória.

As estradas vicinais, pequenos segmentos rodoviários municipais, cuja composição é basicamente de barro ou cascalho, também atuam nas ligações internas, ao incorporarem o meio rural ao meio urbano. As rodovias incluídas nesta categoria apresentam-se

bastante precárias e, somente nas estações secas, toleram o tráfego de veículos pesados.

Atualmente a BR - 242 vem sendo utilizada para escoar a soja "in-natura" com destino ao porto de Salvador, no entanto esta rodovia não tem condições de suportar um tráfego mais intenso de caminhões pesados. É uma estrada de rodagem mal conservada, apresentando trechos totalmente esburacados e sem perspectivas de melhoramento, visto que a manutenção desta estrada não ocorre como deveria.

As estradas estaduais, talvez pela política estadual dos últimos governos, estão menos piores que as federais. No entanto, apesar do esforço do Governo estadual em pavimentar e reestruturar estas rodovias, a situação delas apresenta-se aquém das necessidades regionais.

Cerca de 800 veículos trafegam na Br-242 diariamente. Um fluxo de considerado moderado, no entanto é notório que o sistema rodoviário em geral não terá condições de suportar o fluxo maior de veículos dada a sua degradação.

Conclui-se, por conseguinte, que nos ciclos expansivos, do Oeste Baiano, anterior à soja: a malha hidroviária foi amplamente utilizada, entretanto com o passar do tempo este sistema foi se

depreciando, até se mostrar deficiente e ineficiente.

A fundação de Brasília e o lema de integração nacional do presidente Juscelino, levou à construção de rodovias e ao esquecimento os sistemas hidroviário e ferroviário. A falta de manutenção das rodovias mostram hoje uma malha rodoviária desgastada, que sobrevive através de seu "retorno" econômico ou político.

O cerrado baiano apresenta uma grande expansão na sua agropecuária. A região experimenta um processo de modernização e dinamização. Entretanto, a precariedade da infra-estrutura de transportes é um fator restritivo ao seu crescimento econômico, conseqüentemente, os produtores da região perdem a competitividade no mercado internacional e nacional.

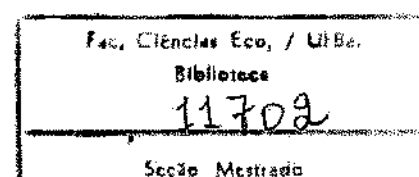
De acordo com a ABIOVE (Associação Brasileira das Indústrias de Oleos vegetais), o transporte hidroviário no Brasil é pouco utilizado. Nos Estados Unidos, o transporte hidroviário representa menores custos e maiores quantidades de grãos transportadas, este dado pode ser verificado na tabela abaixo:

TABELA XVI
TRANSPORTE DA SOJA

MODALIDADE	BRASIL	EEUU
Hidroviário	3%	61%
Ferrovário	23%	23%
Rodoviário	74%	16%

Fonte: ABIOVE.

Vale ressaltar que, o grau de qualidade da soja baiana não é inferior a americana, podendo ser altamente competitiva em termos de custos. Contudo, para que isso ocorra deve existir um sistema de transporte coerente com as necessidades da região.



4.2. Corredores de Transporte

O Oeste Baiano é uma região altamente viável. Graças as pesquisas realizadas pela EMBRAPA, tornou-se recomendável para o cultivo da soja, daí recuperou sua importância a nível estadual e, atualmente, é a área mais promissora do interior do Estado, atraindo o capitais privados e públicos.

O cerrado baiano é uma das regiões economicamente mais importante do Estado, superada apenas pela Região Cacaueira e pelo Recôncavo, onde situa-se o pólo petroquímico. O cultivo da soja vem proporcionando esse desenvolvimento, promovendo a crescente integração dessa região a nível estadual e nacional. Atualmente, além do cultivo da soja, esta área vem produzindo feijão e milho através de culturas irrigadas, com bastante sucesso.

Esse crescimento agrícola, no entanto, não demonstra a realidade da região. Ao contrário, do que poderia se supor o Oeste está rodeado de problemas crônicos, a começar pela péssima condição de suas rodovias, o que encarece o plantio e o escoamento do produto.

"Para plantar soja no sólo árido dos cerrados, os agricultores precisam de muito cálcario, usado como corretivo. O produto chega às plantações com preços altos em consequência do difícil acesso

dos caminhões. Sem o calcário fica difícil, ou quase impossível, aumentar a produtividade que hoje está em torno de 2 mil quilos por hectare.

Depois da soja plantada, os agricultores enfrentam o tempo e na ora de colher enfrentam a dificuldade que encontram para escoar a sua produção. Os compradores e caminhoneiros regulam o preço, levando em consideração até os buracos das estradas. Os apelos às autoridades municipais, estaduais e federais, visando a recuperação das estradas, são diários. Protestos já foram feitos e as soluções nunca chegam no ritmo das necessidades dos produtores." (2)

Deve-se portanto ter um tratamento prioritário para esta região, face a sua importância em termos de expansão da fronteira agrícola, face à necessidade de se expandir a produção de grãos, tanto para suprir o mercado interno, quanto para colocar saldos exportáveis no mercado internacional. Constatamos que um dos principais problemas que existem no Oeste da Bahia é, tanto a curto como a longo prazo, o escoamento da produção. Vale ressaltar ainda o limitado período de escoamento de soja, isto é, cinco meses.

Tendo em vista as características da região e as suas urgências, o corredor de transporte emerge como uma estratégia fundamental. O

(2) Jornal A Tarde, 28/07/1989. Retificando o texto quanto a atual produtividade, que em 1993 se apresenta em torno de 1.500 kg/ha.

corredor de transporte é: "um sub-sistema do Sistema Nacional Básico de Transporte (SNBT), associado à circulação de bens e pessoas, onde se exercem funções de escoamento, captação e distribuição dos fluxos gerados em seu espaço de influência.

Em cada corredor existem, um sub-sistema troncal ou arterial que assegura o escoamento e a passagem, e um sub-sistema alimentador que garante o acesso. E através do sub-sistema troncal e do sub-sistema alimentador que se efetuam duas das dimensões básicas dos fluxos de transportes: a geração e a distribuição entre os diversos pares de origem e destino."⁽³⁾

Dada a fonte do produto e para onde ele irá ser distribuído, pode-se implantar um sistema de transporte, que seja adequado às necessidades da região e tenha base em uma política coerente e planejada voltada para o desenvolvimento regional.

Pode-se ter várias modalidades ou uma modalidade de transporte que supere às faltas no Sistema de Escoamento de uma região, como também pode-se ter diferentes rotas atuando neste sentido.

Diversos estudos foram realizados, nos anos de 1988 e 1989, na perspectiva de resolver a carência de infra-estrutura de transporte no Oeste da Bahia. No entanto, a maioria dos projetos e estudos ficaram encadernados "bonitinhos" nas bibliotecas dos

(3) ~~Programa de Infra-Estrutura de Transportes~~.

órgãos públicos, deixando de serem utilizados e postos em prática. A exemplo, temos os trabalhos desenvolvidos pela CPE - Fundação Centro de Projetos e Estudos.

As principais rotas, que surgiram como alternativa de escoar a produção de grãos do Oeste Baiano, procuram sempre deixar explícito que os dois pontos fundamentais deste corredor de transportes são Barreiras, como centro de convergência da região, e os portos marítimos de Aratú/Salvador.

Além disso, o corredor de transportes deve favorecer o escoamento da produção, aproveitando o Rio São Francisco, a ferrovia, rodovias e os portos marítimos na área baiana e conduzir a uma consolidação da rede urbana regional ou sub-regional.

DESENVOLVA SOBRES A DIMENSIONALIDADE DE DESENVOLVIMENTO
E A FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS QUALITATIVAS

4.2.1. DESCRIÇÃO DAS ROTAS

4.2.1.1. Rota I - Barreiras (Ba) / Porto de Aratu (Ba)

Este corredor de transporte se caracteriza por apresentar apenas uma modalidade de transporte, a rodoviária, ou seja, é unimodal. O escoamento da produção de grãos do Oeste Baiano se daria através de caminhões, estes por sua vez têm uma capacidade de transporte em torno de 25 toneladas.

Além desta rodovia seriam utilizados as rodovias vicinais e coletoras da região, tais como BA-225 e BA-172. Na tabela XVII a seguir, são apresentados os principais segmentos utilizados nesta rota e as respectivas extensões em quilômetros.

TABELA XVII
PRINCIPAIS SEGMENTOS E EXTENSÕES DA ROTA I

RODOVIA	ORIGEM	DESTINO SEGMENTO	EXTENSÃO EM KM
BR-020	Posto Rosário	Mimoso	210
BA-212	Mimoso	Barreiras	90
BR-135	F. do R. Preto	Barreiras	159
BR-349	Correntina	Sta. M. da Vitória	50
BA-172	Sta. M. da Vitória	Ent. c/ BR-242	174
BR-135	São Desidério	Barreiras	30
BR-242	Barreiras	Ibotirama	214
BR-242	Ibotirama	Argoim	473
BR-116	Argoim	Feira de Santana	75
BR-324/BA-526	F. Santana	Porto de Aratu	94

Fonte: DERBA.

Esta rota apresenta três alternativas de trajeto a partir das áreas de produção:

a) Alternativa 1 : Posto Rosário/Mimoso/Barreiras/Argoim/Feira de Santana/Porto de Aratu. Extensão de 1.156 Km.

b) Alternativa 2: Formosa do Rio Preto/Barreiras/Argoim/Feira de Santana/Porto de Aratu. Extensão de 1.015 Km.

c) Alternativa 3: Correntina/Santa Maria da Vitória/Ent. com BR-242/Ibotirama/Argoim/Feira de Santana/Porto de Aratu. Extensão de 878 Km.

Estes trechos rodoviários estão em condições nada favoráveis, algumas vias são pavimentadas outras em fase de pavimentação, apresentam pista única com uma faixa por sentido com exceção da BR-324. A conservação das pistas está em péssima condição ou em um nível regular, não apresentando nenhum trecho que se possa dizer em ótima ou boa condição.

Para que esta rota possa funcionar sem maiores dificuldades é indispensável a ocorrência de restauração, pavimentação e implantação, principalmente os dois primeiros fatores. Além disso, devido ao grande fluxo de veículos que ocorre a partir de Feira de

Santana deve-se ampliar a capacidade das rodovias diante a uma demanda maior de caminhões, respectivamente nas rodovias BR-116 e BR-324.

Outra grande precaução que se deve ter é a pavimentação das estradas vicinais, estas estradas geralmente são de barro, fazendo com que o tráfego de caminhões que vem das cooperativas ou fazendas circulem com dificuldade, aumentando os custos dos produtores devido as sua péssima condição de rodagem.

Quanto ao Porto de Aratu, é especializado em atender a movimentação de produtos petroquímicos oriundos do pólo petroquímico de Camaçari, entretanto terá condições a médio prazo de servir como meio de escoar a produção de soja.

" O complexo portuário de Aratu conta com um terminal de granéis sólidos com pátio de estocagem, um terminal de granéis líquidos e um terminal de produtos gasosos." (4) Um novo terminal de granéis sólidos foi colocado em operação, atendendo a crescente demanda de cargas.

A curto prazo, o Porto de Salvador vem atuando no sentido de dar vazão a exportação da produção de soja " in natura ". No entanto, este porto não terá a médio e longo prazo condições de suprir a demanda crescente da produção de soja. Por enquanto, para

(4) In BAHIA. SEPLANTEC/DESENBANCO. Programa de Desenvolvimento Econômico e Social do Oeste Baiano. Salvador, 1988.

viabilizar a exportação de grãos, a saída é esse porto, até que um terminal especializado seja implantado em Aratu.

Pode-se notar que, é uma rota que necessita de inúmeras reformulações, a começar pela restauração da BR-242 face o seu estado crítico. Se já está difícil a restauração de uma só rodovia imagine o sistema inteiro. As obras devem ser, portanto, prioritárias quanto a importância e necessidade maior da região.

Contudo, apesar das dificuldades esta rota poderá ser utilizada imediatamente, em caráter precário.

4.2.1.2. ROTA II - BARREIRAS/JUAZEIRO/PORTO DE ARATU

Esta alternativa talvez seja a mais coerente em termos econômicos, como também em se tratando do aproveitamento dos recursos naturais da região. Não é, no entanto, a curto prazo, a rota mais conveniente para resolver o problema de escoamento da região em estudo.

Um dos principais motivos para esta inadequação está ligada aos meios de transporte que seriam utilizados nesta rota. No trecho Barreiras/Juazeiro a via hidroviária seria o único meio utilizado e no segundo momento Juazeiro/Porto de Aratu teríamos a modalidade

ferroviária.

Ora, o estado caótico em que se encontram estes meios de transportes na região, é transparente. O trecho hidroviário, apesar da boa navegabilidade dos rios, como já foi exposto, precisa ser totalmente reestruturado, face ao abandono em que se encontra. A ferrovia também encontra-se em situação degradante e precisa da mesma forma de recuperação.

O segundo motivo que inabilita esta rota, a curto prazo, seria de ordem econômica e financeira, pois devido a tais defasagens seria necessária a realização de grandes investimentos. Se para recuperar uma rodovia como a BR-242 o governo não tem recursos, mais difícil será levantar fundos para reestabelecer uma esquecida malha hidroviária e ferroviária.

A longo prazo, contudo, esta seria a rota mais eficiente. No futuro, com o desenvolvimento da região, garantido pela implantação da rota I, esta via de escoamento seria não só o caminho natural de comercialização da soja, como também demonstraria ser o mais eficaz em termos monetários, pois tem a combinação de duas modalidades que já demonstram ter custos inferiores ao sistema rodoviário, além de reduzirem consideravelmente a operação de carga e descarga.

Nesta rota os trechos rodoviários principais seriam substituídos pelo curso principal do rio São Francisco e pelos seus afluentes: rio Grande, Corrente e Preto, e pela ferrovia Juazeiro/Salvador (Aratu) da Superintendência Regional Salvador - SR-7 da RFFSA.

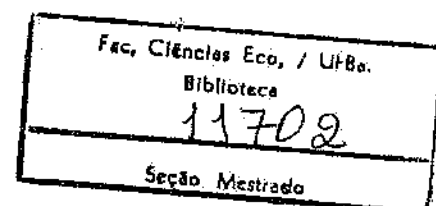
Nota-se que, neste sistema intermodal os modos de transportes atuam integralmente. Não poderá ocorrer concorrência entre eles, a complementaridade é essencial. Se não acontecer isso, todo o sistema estará em condições diminuídas de sobrevivência.

Os principais segmentos hidroviários que serão utilizados nesta rota estão descritos na tabela a seguir. São segmentos que precisam ter um novo balizamento, como também resolver problemas de sinuosidade dos rios. Problemas de calado são praticamente inexistentes. A retificação deve ser feita para que o comboio de chatas possa navegar sem maiores dificuldades.

TABELA XVIII
PRINCIPAIS SEGMENTOS HIDROVIÁRIOS

RIO	SEGMENTO	EXTENSÃO (Km)
São Francisco	Sítio do Mato/Ibotirama	121
São Francisco	Ibotirama/Barra	165
São Francisco	Barra/Juazeiro	439
Corrente	Sítio do Mato/Sta. M. da Vitória	126
Grande	Barra/Boqueirão	98
Grande	Boqueirão/Barreiras	268
Preto	Boqueirão/Formosa do Rio Preto	205

Fonte: CEI.



Quanto aos segmentos ferroviários, que constituem a "Rota Soja" conforme denominação da Rede Ferroviária Federal S.A., temos que:

TABELA XIX
SEGMENTOS FERROVIARIOS

LINHA	SEGMENTO	EXTENSÃO (Km)
Centro	Juazeiro/Alagoinhas	450
Norte	Alagoinhas/Mapele	101
Sul	Mapele/Araújo Lima	10
Ramal	Araújo Lima/Porto de Aratu	8
TOTAL		569

Fonte: RFFSA.

A situação infra-estrutural da ferrovia é insatisfatória, principalmente na linha centro. Este segmento não tem condições de suportar um irrisório aumento no seu fluxo de cargas. As outras linhas são consideradas razoáveis, como um todo a rede ferroviária pode ser classificada de regular a péssima quanto a sua situação atual.

Quanto as alternativas de vias de comercialização, temos que a região em estudo apresenta as seguintes opções em relação a rota II:

a) **Alternativa 1:**

Das localidades produtoras de soja que integram o Oeste baiano, a produção será transportada por caminhão até Barreiras.

" Nesta cidade através de instalações portuárias a serem implantadas, as mercadorias serão transferidas para pequenos comboios que através do rio Grande se deslocarão até o porto de Barra. Ali, os comboios serão agragados visando a formação de comboio maiores que prosseguirão pelo rio São Francisco em direção a Juazeiro.

Em Juazeiro, no novo porto a ser implantado, a parcela da produção destinada ao mercado internacional ou ao Estado da Bahia, será transportada pela Ferrovia Juazeiro/Alagoinhas/Aratú." (5)

O frete retorno estará garantido através do fluxo dos derivados de petróleo, adubos e corretivos, como o calcário.

O tempo gasto por esta rota pode representar até mesmo o triplo do tempo gasto pelo caminhão, porém é evidente que o frete terá um custo muito menor do que os atualmente cobrados pelo transporte rodoviário. De início só se transportará a soja, com a estabilização deste corredor nada impede que a produção agrícola total da região, que apresenta ótimas perspectivas, tenha este

(5). -----, Programa de Infra-Estrutura de Transportes.
Salvador, Novembro, 1990.

rodoviário
+
Idia
Sobal
+
30

rumo para sua exportação.

b) Alternativa 2:

A produção oriunda do pólo de Santa Maria da vitória, vai até esta cidade de caminhão. Onde embarcará no porto a ser instalado e, através do rio Corrente, pegará o mesmo rumo do comboio na alternativa 1, ou seja, o rio São Francisco.

" A exemplo de operação semelhante a que se verificará no rio Grande, os pequenos comboios serão agregados em comboios maiores, que poderão ser denominados "comboios São Francisco" e poderão ter em princípio 2.720 t. de capacidade, constituídos de um empurrador de 740 HP e oito chatas de 340 t. cada." (4)

c) Alternativa 3:

O escoamento da produção originada em Formosa do Rio Preto vai seguir o mesmo rumo das outras duas alternativas anteriores, vai seguir pelo rio Preto até Boqueirão e daí pelo Rio Grande, onde os comboios serão rearrumados.

(4) *Ibidem*.

4.2.1.3. ROTA III - BARREIRAS/IBOTIRAMA/JUAZEIRO/

/PORTO DE ARATU

Esta rota seria uma complementação da segunda rota, o que a difere é a eliminação do percurso hidroviário até Ibotirama. Somente a partir deste ponto essa modalidade será utilizada.

O percurso da produção de soja até Ibotirama será feito através de caminhões pelas rodovias da região, em Ibotirama embarcará em comboios através do porto desta cidade, que terá que sofrer algumas adaptações, rumo a Juazeiro e daí através da RFFSA para o Porto de Aratu.

Vale ressaltar que esta rota poderá servir de auxílio a rota II, caso ocorra algum imprevisto que atrapalhe o escoamento através desta, aí está a sua maior importância.

Outras vias de comercialização existem, além destas três rotas apresentadas, a exemplo do escoamento da produção através do Porto de Ilhéus, no entanto o objetivo deste trabalho não se fixa em corredores que não obedeçam um curso natural da região.

Os corredores de transporte da região Oeste da Bahia devem perpetuar o desenvolvimento e crescimento econômico da região.

4.3. Aspectos Tendenciais DA (MÉDIA-ESTADÍSTICA)

A precariedade das estradas e a ausência de um porto apropriado para a exportação dos produtos da região Oeste da Bahia, principalmente do seu principal produto que é a soja, interfere negativamente sobre a ampliação da produção e da área cultivada.

O problema surge antes mesmo que a soja seja plantada. O calcário - um dos principais insumos, para a correção do solo - é demandado em alta escala pelos produtores, no entanto o insuficiente sistema rodoviário não permite um fácil acesso dos caminhões a região. Conseqüentemente, ocorre um aumento do frete e daí um aumento direto nos custos do produtor.

As condições atuais da malha rodoviária faz com que o frete cobrado pelos transportadores aumente de quatro a cinco vezes mais em relação ao preço de mercado. Isto irá representar um acréscimo aos custos dos produtores, e por lógica, estes irão repassar os aumentos para os preços.

A elevação dos preços irá gerar a perda de competitividade no mercado agrícola. Pois, o Brasil precisa oferecer ao mercado internacional preços que sejam realmente concorrenciais com os oferecidos pelos norte-americanos.

Além do mais, no próprio mercado interno os preços oferecidos devem ser também competitivos. A região Sul do país, principalmente o Rio Grande do Sul, é o principal produtor de soja. Contudo, apesar de também apresentar problemas infra-estruturais relacionados com o escoamento da sua produção não está em condições tão precárias como a Bahia.

Ao se especular sobre o futuro do cultivo de grãos no cerrado da Bahia, as opiniões, de todos os agentes econômicos integrantes deste processo é única: a região tem capacidade para produzir muito mais do que produz hoje, já que dos 4,5 milhões de hectares destinados à agricultura, apenas 15% estão sendo explorados com o cultivo de grãos.

Coloca-se, portanto, que o aspecto tendencial do Sistema de Transporte, se não se tomar as providências cabíveis, será de colapso total. Opondo-se a este quadro, temos as últimas estimativas e perspectivas quanto ao desenvolvimento agrícola na região, especialmente na produção de grãos e da cultura irrigada.

Ora, se o crescimento econômico da região, como já foi demonstrado, é subordinado diretamente à infra-estrutura de transportes, como poderá este se expandir se tal fator vai de encontro a sua expansão?

Assim, é praticamente impossível a expansão da produção agrícola, conseqüentemente, do desenvolvimento regional, se não houver uma reformulação do atual Sistema de Transporte da região Oeste da Bahia.

5. ASPECTOS POLITICOS E ECONOMICOS

5.1. A Importância Econômica da Região

A década de 80 não repassa boas lembranças para o povo brasileiro, pois teve seu início marcado com uma recessão brutal, no período de 1981 a 83, decorrente da política recessionista implantada pelo governo.

Entre 1984 e 86, o crescimento econômico do país apresentou um pequeno avanço, a "nova república" neste período com suas políticas econômicas, a exemplo o grande choque heterodoxo que foi o "plano cruzado", conseguiu em dez meses recuperar um pouco a economia. No entanto, devido a uma série de motivos este "plano" não foi muito adiante, a exemplo temos a retenção de mercadorias por parte dos produtores, o que levou a cobrança de ágios.

Nos anos finais, 1987 a 89, pós "plano cruzado" o país viveria uma nova fase de estagnação, os "planos" Bresser e Verão não adiantaram em muito para que a crise estrutural e conjuntural da economia brasileira mudasse o seu aspecto.

No entanto, a agricultura brasileira, nesta década, não ficou estagnada, como previam os economistas. Na era Delfim Neto, o Brasil dominado pelas políticas recessivas do FMI levava o governo

a facilitar a penetração do capital estrangeiro em novas fronteiras agrícolas no país. Uma política de créditos subsidiados, principalmente na era Sarney, estimulou a agricultura nos cerrados baianos, dando consequência aos resultados das pesquisas que viabilizaram o uso dos solos dos cerrados.

Os investimentos iniciais tiveram excelente retorno, principalmente quanto ao ganho de produtividade. Na soja, por exemplo, a produtividade média atingiu 1,99 t/ha contra 1,71 t/ha da média nacional. Este ganho de produtividade adveio do uso da tecnologia.

Além destes dados, tem-se que a agricultura baiana obteve nos últimos dois anos um crescimento em torno de 7,6% no Valor Bruto da Produção - VBP. Este crescimento tem sido motivado por diversos fatores, dentre os quais, o processo de modernização agrícola que se verifica na Oeste e da produção de frutas "in-natura" na região de Juazeiro.

Os cerrados baianos mostram características excelentes, quanto ao seu nível de produção agrícola. Porém, não é só o setor agrícola merece destaque nesta vasta área, que também se constitui um grande espaço produtivo mineral e agroindustrial.

" A área total dos cerrados do Brasil é de 203,7 milhões de

hectares e a superfície agrícola útil é estimada em 75 milhões de hectares, que oferecem:

- ecossistema razoavelmente estável;
- boa vocação para a agricultura, uma vez corrigidas as deficiências originais de acidez e fertilidade dos solos;
- clima ameno, topografia plana e disponibilidade de recursos hídricos;
- possibilidades de intensificação das atividades agropecuárias mediante tecnificação das práticas agrônômicas e emprego da irrigação;
- disponibilidade de tecnologia ajustada à realidade local;
- bom estoque de terras, com preços compatíveis;
- excelente malha hidroviária, que pode e deve servir de via natural para equacionar problemas de: energia, transporte e irrigação.
- ausência de doenças endêmicas que comprometam a saúde do homem. " (1)

Todas estas características proporcionaram uma transformação estrutural nos cerrados, inclusive na Bahia, onde áreas imensas se constituíam em vazios demográficos e sem sustentação econômica.

As transformações demográficas decorrem do vigoroso processo de urbanização que se verificou nestas áreas. Nesse processo,

(1) In Programa Regional de Infra-estrutura, Nov./1990

consolidaram-se centros urbanos estratégicos, como Barreiras e Santa Maria da Vitória. A expansão populacional vem sendo estimulada, principalmente, por grandes fluxos migratórios.

Produtores do Sul e Centro-Sul do país foram atraídos para essa região. Vale ressaltar, que a expansão econômica que vem ocorrendo não tem uma base ecológica, nem um suporte tecnológico suficiente. Estes produtores vieram de uma região com condições ambientais totalmente diferente das que estão explorando, por isso a preocupação com o meio-ambiente deve ser levada em maior consideração, diante da fragilidade do ecossistema dos cerrados

Uma exploração mal feita é pior do que a inospidez de uma região. Uma área virgem como a dos cerrados, talvez não suporte agressões contínuas ao seu meio físico. Daí a grande responsabilidade do governo em administrar esta expansão do ponto de vista biológico, na busca do equilíbrio com os métodos de cultivo utilizados na região.

Os cerrados brasileiros apresentam uma grande disponibilidade de terras ainda ociosas, já que apenas 10% a 15% foi ocupado. Contudo, pode-se perceber que esta ocupação, apesar de parecer pequena, logrou ótimos resultados. Considerando os três produtos básicos dessa região - soja, milho e arroz - constata-se que cerca de 40% da produção nacional dessas culturas são originadas dos

cerrados. Especificamente para a produção de soja verifica-se uma participação, de 44% do total nacional.

Apesar desta região ter uma grande oferta de terras de elevado interesse agrônômico, situa-se relativamente distante dos principais mercados, necessitando, portanto, de melhorar a sua conexão com os principais eixos de escoamento do país.

Este vínculo com as áreas desenvolvidas do país não tem apenas a finalidade econômica, a integração regional, em especial, deve ser visada. O Brasil possui ainda grandes zonas desocupadas, os cerrados faziam parte deste vazio. A sua ocupação é de vital importância, principalmente porque, leva a interiorização do desenvolvimento econômico do Brasil, abrindo novas perspectivas de vida a milhares de brasileiros, fundamentalmente das regiões Norte e Nordeste.

Com isso, os hábitos e aspectos culturais da população, dessas áreas em crescimento, tendem a mudar significamente, pode-se notar que que estas modificações acompanham as transformações ocorridas no processo produtivo agropecuário. Essas mudanças têm como causa o processo migratório intenso pela presença de muitas famílias de produtores oriundos do Sul do País.

A atividade industrial é ainda incipiente. Contudo, a partir dos

anos 80 surgiram novas atividades industriais, mais modernas e mais dinâmicas, acompanhando o crescimento das novas atividades agropecuárias. A exemplo, da OLVEBASA (Óleos Vegetais da Bahia S.A.), pertencente ao grupo Chaves, que entrou em operação em 1989 em Barreiras. Como também, merece destaque a indústria de produção de latas que a Metalgráfica Matarazzo implantou juntamente com a OLVEBASA, a MOSA (Mineração do Oeste S.A.) que produz calcário, em São Desidério, além da CEVAL também dedicada ao esmagamento de soja e pertencente ao maior grupo empresarial que se dedica a esta atividade no País.

A região destinará aos mercados externos produtos agrícolas, minerais e industriais e dependerá de outras áreas para seu abastecimento, de bens de consumo duráveis, não-duráveis, bens de capital e derivados de petróleo.

"Essa integração da região à economia nacional, propiciará o fortalecimento do comércio interregional, promovendo a sua diversificação econômica, no longo prazo, a depender dos investimentos que vierem a ser feitos em sua estrutura básica. Principalmente uma política de investimentos no setor de transportes, vinculada ao planejamento da ocupação econômica de toda região".⁽²⁾

A prestação de serviços vai se consolidando nos centros urbanos

⁽²⁾ *Ibidem.*

estratégicos da região-programa. Concessionárias de veículos e máquinas agrícolas, uma rede de oficinas prestadoras de serviços de manutenção, hotelaria, construção civil, empresas de jornalismo e comunicação, firmas de consultoria técnica, por exemplo, vem surgindo.

A importância econômica do Oeste da Bahia, enquanto área de crescimento econômico, é intensa e ampla. Os benefícios econômicos, sociais e culturais que a Bahia, por consequência, vem obtendo com a continuidade desta expansão são inúmeros. Alguns deles foram demonstrados acima, o desenvolvimento cultural, a atração de capitais privados nacionais e internacionais atraídos pelo boa perspectiva de crescimento no setor agrícola e principalmente a integração da região tanto a nível estadual, quanto a federal.

O setor agrícola, em geral, desempenha um grande papel na geração de renda, de emprego e no aumento das exportações. Além de evitar que ocorra com tanta frequência, como ocorre atualmente, o exodo rural.

Apesar de tamanha importância sócio-econômica, é preciso ressaltar que o Oeste Baiano tem o seu desenvolvimento comandado pelo capital agrário, é uma área que "se modifica em função das necessidades do capital industrial e financeiro no seu

desenvolvimento a nível nacional e internacional".(3)

(3) In FILHO, Milton Santos - Projeto de Pesquisa - Tendência de
Modificação dos Cerrados Brasileiros na Divisão Interregio-
nal do Trabalho. Salvador, Jul/1967.

5.2. A Influência de Empresas Privadas e Públicas no Desenvolvimento da Região

Uma análise superficial sobre o desenvolvimento agrícola dos cerrados mostra que a participação de empresas privadas e do governo é a base de toda expansão desta nova fronteira agrícola do país.

"Diferentemente do tradicional movimento de fronteira, caracterizado pelo alargamento das áreas ocupadas dentro de requisitos tecnológicos incipientes, a incorporação da região de cerrados à produção agrícola resultou da expansão de uma agricultura de elevado padrão tecnológico e integrada aos fluxos do complexo agroindustrial".⁽⁴⁾

O papel do Estado, enquanto órgão interventor da economia, se verifica na agricultura em sua política de crédito, como também nas iniciativas à pesquisa e experimentação neste setor. Particularmente nos cerrados, esta última função foi de vital importância.

As pesquisas desenvolvidas pela EMBRAPA, que visavam o desenvolvimento de novas técnicas para a produção agrícola, estimularam produtores, empresas agrícolas e cooperativas a

(4) In PEDREIRA, Marcia da Silva. Políticas Públicas e Desenvolvimento Agrícola nos Cerrados. SEADRI/DA. AgroIntense. Salvador, Set/1993.

encontrar nos cerrados uma nova alternativa para a aplicação de capital. A exemplo temos: pesquisas que visavam corrigir a acidez e baixa fertilidade dos solos dos cerrados e, ao mesmo tempo, minimizar os riscos nos tempos de seca.

O processo de transformação por que passam os cerrados brasileiros, e em especial os baianos, decorreu da dinâmica geral da economia nacional e da expansão do capital agrário.

A construção de Brasília; a implantação de uma infra-estrutura em transportes; subsídios, financiamento e incentivos fiscais; pesquisas; procura de terras por parte dos produtores do Sul do País; programas especiais dirigidos para o desenvolvimento da região foram alguns aspectos que compuseram toda essa dinâmica.

As intervenções governamentais se fizeram mais presentes a partir da década de 70. O Programa de Crédito Integrado - PCI foi o primeiro programa de desenvolvimento desta área, em 1972, abrangendo apenas o Estado de Minas Gerais e foi desenvolvido pelo Banco de Desenvolvimento daquele estado. Simultaneamente ao PCI, desenvolveu-se também no mesmo estado, o FADAF - Programa de Assentamento Dirigido do Alto da Parnaíba, um programa desenvolvido conjuntamente com o Governo de Minas Gerais e a Cooperativa Cotia.

O PADAP promoveu profundas transformações no setor agrícola da região, particularmente no que se refere a modernização agrícola e o desenvolvimento da cultura de grãos (soja, trigo e milho).

Os programas posteriores tiveram como modelo os dois planos mencionados acima. Assim, em 1975 se estabelece o POLOCENTRO - Programa de Desenvolvimento dos Cerrados, também no estado de Minas Gerais. Este programa visava abranger uma extensa área geográfica e dar condições ao grande e médio produtor de se desenvolver na região. Como exemplo disso temos a grande quantidade de recursos investidos na região, em infra-estrutura e no desenvolvimento da pesquisa agrícola. Além do POLOCENTRO houve outro programa de assentamento dirigido no Distrito Federal, PADDF - Plano de Assentamento Dirigido do Distrito Federal.

Nos cerrados baianos a década de 70 foi marcada pela instalação de eixos viários que permitiram o acesso e a valorização das terras, atraindo empresários de todo o país, principalmente criadores de gado, usineiros de álcool de cana de açúcar e reflorestadores. Estes, por sua vez, obtinham facilidades de crédito subsidiados do FINOR/SUDENE e de outras linhas de empréstimos federais. Vale lembrar, a grande importância que teve o 4º BEC - Batalhão de Engenharia de Construção e da CODESVASF - Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco. A presença desses órgãos estimulou a migração para esta área.

Foram projetos, programas e financiamentos como estes que permitiram, ao longo dos anos 70, que se constituísse uma base econômica para a introdução de uma moderna agricultura de grãos nos anos 80 nos cerrados brasileiros.

No início dos anos 80, surgiu o mais importante desses programas: o PRODECER - Programa de Desenvolvimento dos Cerrados, fruto da cooperação Nipo-Brasileira, desativando-se conseqüentemente o FOLOCENTRO. O PRODECER atuou primeiramente nas áreas do cerrado de Minas Gerais, até 1980. Em 1983 teve início o PRODECER II que abrangiu além de Minas Gerais, os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Bahia, envolvendo uma área de 150.000 ha.

"O PRODECER envolvia um amplo e complexo relacionamento político e institucional, onde se destacavam o Ministério da Agricultura e a CAMPO-Cia de Promoção Agrícola, como coordenadores do Programa; as cooperativas...; os agentes financeiros...; e os governos estadual e municipal, responsáveis pela implantação da infra-estrutura econômica e social dos projetos. A sua linha de crédito abrangia financiamentos para compra de terras, investimento e custeio." (5)

O PRODECER tinha como objetivo o estabelecimento de colonos e proprietários rurais utilizando-se o sistema de cooperativismo, foi um programas direcionado às grandes cooperativas e empresas

(5) Ibidem. Grifo nosso.

como a Cotia. Acima de tudo este programa visava a criação da figura do empresário rural. "Na Bahia foram contempladas duas experiências de colonização: Duro Verde (Cooperativa Agrícola Cotia) com 13.500 ha Brasil Central (Cooperativa Agrícola do Cerrado do Brasil Central - COACERAL) com 12.500 ha., ambas no município de Formosa do Rio Preto."(4)

O grande "boom" baiano da soja veio, juntamente, com a consolidação do PRODECER II. Com isso acentuaram-se o desenvolvimento urbano e a integração regional.

Assim, os grandes beneficiados deste programa foram produtores que já mantinham contato com tecnologias modernas, provenientes das regiões Sul e Sudeste do País, já acostumados com o cooperativismo e que demandavam por mais terras. Em suma, classificaram-se como "colonos" agricultores de ótimo potencial empresarial.

O Programa de Aproveitamento de Várzeas Irrigadas - PROVARZEAS e o Programa de Financiamento para Equipamento de Irrigação - PROFIR, desenvolveram-se como suporte à produção agrícola nos cerrados, especialmente para corrigir problemas advindos de fatores climáticos.

Essa onda de programas foi vital para o desenvolvimento dos cerrados. Os créditos subsidiados fornecidos pelo Governo Federal

(4) In BAHIA. Programa de Desenvolvimento Econômico e Social do Oeste Baiano. DESENBANCO, Salvador, 1988.

foram essenciais para reduzir os custos iniciais que eram bastantes elevados. Estes créditos beneficiavam principalmente grandes produtores. O Estado, portanto, favorece, através de suas políticas e intervenções no setor agrícola, a concentração de recursos e a hierarquização social.

Nos cerrados baianos predominam propriedades em torno de 500 a 1000 ha, pertencentes a médios e grandes produtores que têm maior capacidade de concorrer no mercado.

Fruto da política econômica formulada nos anos de estabelecimento dessa agricultura moderna e capitalista, atualmente a sojicultura no oeste baiano é comandada, principalmente, por oligopólios, como a Cooperativa Agrícola Cotia (CAC).

A própria necessidade de sobrevivência no mercado nacional e internacional, faz com que os agentes econômicos produtores de grãos se agrupem em cooperativas. Antes mesmo dessa necessidade, vale ressaltar que a agricultura nos cerrados só é possível com um alto grau de mecanização e a uma grande quantidade de adubos químicos e corretivos de solo. Logo, por uma análise de custos é inviável para estes produtores permanecerem individualizados. As cooperativas valorizam o produto monetariamente e facilitam a sua comercialização. O preço pago às cooperativas forma uma espécie de preço mínimo de garantia.

Foi a partir do PRODECER II, que o cooperativismo no oeste baiano começou a aparecer. Até 1980, o processo associativo era extremamente baixo. Existiam alguns exemplos de cooperativas de produtores, no rio Corrente, para culturas irrigadas. A partir daquela década, cooperativas como a CAC, COACERAL e COPERMOSSA passaram a exercer um papel de extrema importância no desenvolvimento da região.

"As cooperativas são indispensáveis a esses agricultores, para a realização do processo produtivo. Primeiramente, a cooperativa é a principal responsável pelo fornecimento dos elementos materiais da produção, como sementes e produtos químicos. A cooperativa também oferece o serviço de aluguel de tratores e colheitadeiras, fornecendo ainda assistência técnica, que alcança 72% dos estabelecimentos agrícolas modernos, o que pode ser comparado com a EMATER-BA, cujo serviço atinge somente 7% desses estabelecimentos." (7)

O papel das cooperativas não param por aí. Na obtenção de créditos sua participação é de extrema importância. Os créditos são importantíssimos para uma economia agrícola como a dos cerrados baianos, tanto o crédito de custeio quanto o de investimento. Cerca de 95% dos produtores utilizam-se do crédito de custeio. As cooperativas, devido aos laços comerciais que desenvolveram em

(7) In FILHO, Milton Santos. O Processo de Urbanização no Oeste Baiano. Série de Estudos Urbanos, nº 01. SUDENE. Recife, 1989.

suas transações comerciais com os bancos, facilitam a aquisição do crédito por parte dos produtores.

As principais cooperativas na região são:

1. COMESF - Cooperativa Agrícola Mista dos Projetos de Irrigação do Médio São Francisco, sendo que não está situada nos Cerrados e não se dedica à produção de grãos;

2. COARC - Cooperativa Agrícola Mista do Rio Corrente;

3. COÁCERAL - Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda;

4. COFERGEL - Cooperativa dos Produtores de Grãos dos Gerais Ltda;

5. CAC - Cooperativa Agrícola Cotia.

As duas primeiras cooperativas, citadas acima foram fundadas através de produtores da região; as três últimas são oriundas da região Sul do país.

TABELA XX
 NUMERO TOTAL DE ASSOCIADOS AS COOPERATIVAS NA REGIAO E
 PERCENTUAL DOS PRODUTORES NATIVOS ASSOCIADOS

COOPERATIVAS	Nº TOTAL DE ASSOCIADOS	PERCENTUAL DE PRODUT. NATIVOS
COTIA	275	0%
COACERAL	38	20%
COPERGEL	470	5%
COMESF	242	30%
COARC	1.050	100%

Fonte: Filho, Milton Santos. O Processo de Urbanização no Oeste Baiano. SUDENE. Recife, 1989.

TABELA XXI
 TAMANHO MEDIO DAS PROPRIEDADES (ha)

COOPERATIVAS	INTERVALO DE VARIAÇÃO DO TAMANHO DAS PROPRIED.	AREA MEDIA
COTIA	200 a 5.000	1.000
COACERAL	418 a 500	***
COPERGEL	100 a 3.000	1.000
COMESF	3 a 30	9
COARC	***	100/150

Fonte: ibidem.

TABELA XXII
 AREA TOTAL E MEDIA DAS COOPERATIVAS

COOPERATIVAS	AREA TOTAL (ha)	AREA MEDIA (ha/associado)
COTIA	500.000	1.818,1
COACERAL	314.000	8.263,1
COPERGEL	150.000	319,1
COMESF	2.800	11,5
COARC	***	***

Fonte: Ibidem.

As cooperativas e empresas agrícolas foram vitais para o desenvolvimento da região, devido principalmente ao caráter capitalista e monetário da produção desenvolvida nos cerrados baianos. E vão manter a sua importância também no futuro do Oeste baiano. Devido a sua posição hegemônica determinam o ritmo do movimento da história e do espaço regionais.

Sem dúvida, as organizações dos produtores foi o primeiro passo para a conquista de mercados, ponto vital para a consolidação de uma nova etapa produtiva.

Os bancos oficiais estaduais e federais, assumem também um importante papel no desenvolvimento da área em estudo. A exemplo, temos o DESENBANCO - Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia, Banco do Brasil e o Banco do Nordeste, estas três instituições procuram atrair cada vez mais o capital privado para a região,

através de seus financiamentos, promovendo com isso o crescimento da produção e a sua diversificação.

Assim, foi de fundamental importância o papel que exerceram as empresas privadas no desenvolvimento do cerrado baiano. É através do seu grande sucesso, que outras empresas e empresários do setor agrícola sentem-se atraídos por esta região.

**TABELA XXIII
PRINCIPAIS EMPRESAS PRIVADAS
QUE ATUAM NA REGIÃO OESTE DA BAHIA**

EMPRESAS PRIVADAS

COPERGEL
COACERAL
COTIA
COARC
COMESF
OLVEBASA
IND. COELHO
CARGIL
CEVAL

Fonte: CPE, CEI.

Apesar de ter conseguido, nos anos 80, um grande crescimento agrícola, os cerrados baianos precisam de novos instrumentos governamentais no sentido de suprimir sua grande demanda por uma infra-estrutura.

Para definir algumas diretrizes quanto à falta de infra-estrutura

e ao crescimento desordenado dos principais centros urbanos da região, a exemplo de Barreiras e Santa Maria da Vitória, já estão sendo elaborados alguns planos diretores, que têm como objetivo racionalizar a expansão urbana que vem acontecendo na região.

5.3. A Integração do Governo e Empresas Privadas

O governo, as cooperativas e as empresas agrícolas vêm promovendo o desenvolvimento regional do Oeste baiano, proporcionando a integração da economia de uma área antes ociosa e sem maiores perspectivas ao mercado nacional.

O Oeste é agora motivo de palestras, de pesquisas, virou "manchete", no entanto diante toda importância agrícola, econômica e social que esta área significa, fica a incógnita: até quando este crescimento vai durar?

Esta pergunta fica mais intrigante ao se analisar o Sistema de Transportes da região, onde se constata uma malha viária insuficiente e degradada, um sistema hidroviário praticamente inexistente e uma ferrovia sucateada. Em contrapartida, vê-se uma região com perspectivas excelentes de produção e desenvolvimento.

Para responder a pergunta acima, seria muito simples, qualquer leigo do assunto alegaria que a reformulação, melhoramento e manutenção do Sistema de Transportes seria a grande prioridade.

Contudo, não é tão simples, como também é muito difícil o momento econômico, político e social que o Brasil está vivendo. Um governo

sem prestígio, um congresso desmoralizado e uma miséria social que se alastra por todo o País. Fica difícil, portanto, adotar uma única solução.

Os recursos governamentais são escassos, enquanto que as necessidades do país são extensas. Nos anos 60 e meados de 70 os recursos estrangeiros, devido a uma estável taxa de juros internacional, eram obtidos com maior facilidade e a economia do País não estava estagnada.

Com os choques do petróleo, respectivamente em 1973 e 1979, os empréstimos estrangeiros ficaram mais difíceis, a taxa de juros internacional se elevou, a economia mundial entrou numa recessão e, por consequência, gerou repercussões na economia nacional. Uma política recessionista dominou o país.

Entretanto, nos anos 80, como já foi demonstrado, a agricultura não ficou estagnada como previam as estimativas. O setor primário expandiu-se em termos qualitativos e quantitativos. A agricultura foi o principal determinante dos níveis de crescimento do PIB nesta década.

Nos anos 90, "era Collor", o País voltaria a experimentar uma profunda crise econômica. A característica mais marcante desse governo foi o autoritarismo praticado pelo Presidente da

República. A incompatibilidade de negociação, com os mais diversos setores da economia, custou ao País uma grande recessão.

Logo, não é fácil encontrar recursos financeiros governamentais que possam de imediato resgatar a infra-estrutura de transportes do Oeste Baiano.

Face as dificuldades financeiras da máquina governamental, uma alternativa poderia ser a parceria entre governo e empresas privadas da região, com o objetivo único de salvar este desgastado sistema. Seria o resgate do antigo papel desenvolvido por estes agentes econômicos, em toda década de 80, onde eles tinham como meta desenvolver os cerrados baianos, de modo a integrá-lo ao mercado nacional e internacional através do cultivo de grãos, especialmente da soja.

O setor privado, ligado à produção de grãos no Oeste, vem manifestando grande interesse em participar em conjunto com o setor público em obras que viabilizem tanto a infra-estrutura ligada ao setor produtivo, quanto aos equipamentos para escoamento da produção.

Empresas privadas, como a OLVEBASA, CEVAL e Indústrias Coelho, cooperativas e grandes produtores poderiam contribuir. Vale ressaltar, que as cooperativas vêm fazendo a manutenção das

estradas vicinais, caso contrário seria impossível o tráfego de caminhões. Como também, é importante relembrar, o excelente trabalho do governo estadual na pavimentação e recuperação de algumas estradas intermunicipais. Estas obras estão sendo feitas mediante contratos com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), através do Programa Corredores Rodoviários do Estado da Bahia.

O empresário privado poderia obter a compensação tarifária, ao investir na reformulação do sistema de transportes, principalmente nos setores hidroviários e ferroviários. A compensação dada no valor da tarifa constitui um estímulo ao empresário a investir neste programa. A recuperação do Sistema de Transporte poderia proporcionar, a médio prazo, uma tarifa mais baixa e a soja chegaria ao mercado a preços mais competitivos, pois haveria uma redução direta nos custos dos produtores.

Esta redução tarifária, portanto, só seria utilizada inicialmente, pois o próprio Sistema, já reformulado, teria condições de oferecer aos empresários tarifas mais "baixas", de modo que os preços dos produtos agrícolas seriam mais competitivos no mercado nacional e internacional.

Outra forma de integração seria a antecipação do ICMS, por partes das empresas da região. Esta imputância seria proporcional à sua

participação na recuperação da infra-estrutura.

A região vem mostrando índices excelentes na arrecadação do ICMS. Com a produção de soja alcançando o patamar de 590 mil toneladas, na safra 93/94, a geração de receita para o estado alcança 50 milhões de dólares. É evidente, que a tributação é a principal fonte de recursos do Estado para a realização de investimentos na região.

Assim, pode-se obter uma redução considerável dos custos de transporte, ao adotar uma política de integração entre governo e empresas privadas. A redução nos custos de comercialização contribuiria para favorecer o crescimento da área cultivada na região dos cerrados baianos.

O elemento custo seria a meta principal de ataque, pois reduziam-se as despesas decorrentes das deficiências do atual Sistema de Transporte.

Em segundo lugar, com a articulação de interesses privados e públicos em torno do desenvolvimento regional é seguro que a expansão agrícola da região estará com recursos garantidos para o futuro.

"Segundo o Secretário da Agricultura, Walter Baptista, são quatro

os motivos que acarretaram a falta de planejamento agrícola no Estado:

a) a prioridade dada pelo Estado ao setor industrial, diante da política global de substituição de importações, deslocando técnico e recursos para esta área em detrimento da agropecuária;

b) a inexpressividade da Secretaria da Agricultura da Bahia no orçamento do Estado, devido a sua reduzida importância econômica, tendo mais a função de composição política para governos nos últimos 30 anos;

c) pouco respaldo que a agropecuária tem nos meios políticos, pois as ações de planejamento só auferem resultados a médio e longo prazos, não se tornando interessante aos objetivos eleitorais de boa parte dos políticos;

d) sistema de comercialização ineficiente, aumentando os custos dos produtos agrícolas baianos. Além da ação dos intermediários, existem outros fatores no sistema de comercialização agrícola baiano, que agravam ainda mais a situação,"(8) tais como: insuficiência de infra-estrutura básica, principalmente na área de transporte e energia.

Verifica-se, portanto, que os entraves que a expansão da

(8) BAHIA. CEA. *Análise & Dados*, v. II, n. 3, p. 33-42.
Salvador, Junho, 1972.

sojicultura e, conseqüentemente, o desenvolvimento do Deste baiano, encontra pela frente se resumem nas precárias condições de infra-estrutura de toda essa região e na falta de recursos.

6. CONCLUSÃO

Percorridas todas as diretrizes do trabalho, é preciso lembrar que somente a restauração da via de comercialização do Oeste baiano levará a um ininterrupto crescimento da sua agricultura e economia.

O Oeste é caracterizado por uma agricultura dinâmica e capitalista, onde toda a produção é baseada em uma tecnologia moderna, diretamente subordinada ao capital financeiro e industrial de áreas mais desenvolvidas nacionalmente, a exemplo do Sul e Sudeste.

Assim, diante dos altos custos de produção e também pelo modo como esta é desenvolvida, os agentes econômicos que se beneficiam da produção agrícola, se resumem a grandes produtores, cooperativas e empresas agrícolas, que foram atraídos para esta região. Frise-se, porém que há dois fatores principais: os programas governamentais desenvolvidos nos cerrados e baixo preço do fator terra nesta região.

As perspectivas de ampliação da produção e dos mercados, frente a estrutura capitalista que se desenvolveu, são bastantes otimistas. No entanto, a infra-estrutura da região não está acoplada a expansão agrícola verificado nos cerrados. O setor de transportes é o principal problema infra-estrutural que atinge o cerrado baiano.

O encarecimento do preço dos produtos, a dificuldade de se obter os insumos agrícolas, mediante do insuficiente e degradado Sistema de Transporte, fazem com que os produtores do Oeste da Bahia percam competitividade no mercado externo. Consequência, mais grave seria, porém, a estagnação do crescimento econômico deste pólo produtor.

Como já se frisou repetidas vezes, neste texto, é improvável a continuidade da expansão agrícola no Oeste da Bahia se não se tomar medidas cabíveis, tanto por parte do Governo como por parte de empresas privadas, em relação ao seu Sistema de escoamento. Como também, já foi apresentado corredores de transporte que podem resolver este problema.

Quanto aos corredores de transporte temos que: a curto prazo, o escoamento da produção agrícola, especialmente de grãos, poderia ser feito através da Rota I - Barreiras/Porto de Aratu, utilizando-se o sistema rodoviário. A longo prazo, a Rota II ^{III} - Barreiras/Juazeiro/Porto de Aratu, utilizando-se do sistema rodoviário/hidroviário e Ferroviário, seria o mais conveniente.

Cumpré, ressaltar, enfim, a grande importância atribuída ao Governo e as Empresas Privadas, principalmente as cooperativas, face ao desenvolvimento desta região. A parceria interinstitucional pode

fornecer recursos financeiros para a reformulação do desgastado Sistema de Transportes.

7. BIBLIOGRAFIA

- BAHIA.CEI.Análise & dados. Agricultura. Salvador: v. 2, n. 1, Jun. 1972.
- BAHIA.CEI.Aspectos Demográficos Regionais. X Região de Planejamento - Oeste. Salvador, 1986.
- BAHIA.CEI.Informações Básicas dos Municípios Baianos. Oeste. Salvador, 1992.
- BAHIA.GOVERNO DO ESTADO.Programa de Desenvolvimento Econômico e Social do Oeste Baiano. Compromissos Básicos. Barreiras, Novembro, 1987.
- BAHIA.GOVERNO DO ESTADO.Programa de Desenvolvimento Econômico e Social do Oeste Baiano. Relatório Anual. Salvador, Dezembro, 1988.
- BAHIA.SEPLANTEC.Levantamento das Necessidades de Investimentos Públicos na Região Oeste da Bahia. Salvador, 1980.
- BAHIA.SEPLANTEC.CAR.Projeto de Desenvolvimento Agropecuário Rio Grande - Boa Sorte no Oeste da Bahia. Barreiras, Outubro, 1984.
- BAHIA.SEPLANTEC.CAR.Projeto de Desenvolvimento Agropecuário Rio Grande - Boa Sorte no Oeste da Bahia. Salvador, Dezembro, 1986.
- BAHIA. SEPLAN. CPE. GERPRO III. Programa de Apoio à Produção e escoamento de Grãos no Oeste da Bahia. Salvador, Julho, 1989.
- BAHIA. SEAGRI. Agrosintese. Salvador, 1993.

BIS Jornal do Econômico. A Expansão de Barreiras.
Salvador, Jun./1989.

FILHO, Armando Avena Os Caminhos do Desenvolvimento -
Nordeste/Bahia. Salvador. UCSal, 1986.

FILHO, Milton Santos. O Processo de Urbanização no Oeste
Baiano. Recife. SUDENE, 1989.

FILHO, Milton Santos. Tendência de Modificação dos Cerrados
Baianos na Divisão Interregional do Trabalho. Salvador.
Julho, 1987.

FUNDAÇÃO CPE & SEPLANTEC. Demanda por Armazenagem Co-
letora no Oeste Baiano. Salvador, Dez./1987.

FUNDAÇÃO CPE. Plano Diretor Urbano 1990/2005 - Barrei-
ras. Salvador, 1989.

FUNDAÇÃO CPE. Sistema Viário de Barreiras. Salvador,
1988.

GRAZIANO, J. S. A modernização Dolorosa. Rio de Janeiro
Zahar, 1982.

INFORME BNDES. MAR./ABR/MAI/1989.

JORNAL A TARDE. 1989/90/91.

JORNAL GAZETA MERCANTIL. 1991/92.

PEDREIRA, Márcia da Silva. Políticas Públicas e Desenvolvi-
mento Agrícola nos Cerrados. SEAGRI. Salvador. Setembro,
1993.

REVISTA SUMA AGRICOLA. São Paulo. Editora Tama. 1991/92.

- Ocupação Econômica do Oeste - Programa Básico
- Relocação do Porto de Juazeiro - Uma Necessidade Inadiável.
- O Corredor de Transporte da Bahia.
- Rotas para Exportação de Soja em Grãos ou Farelo de Soja Produzidos no Oeste Baiano.
- Programa Regional de Infra-estrutura. Salvador, 1990.

Fac. Ciências Eco. / UFBA.

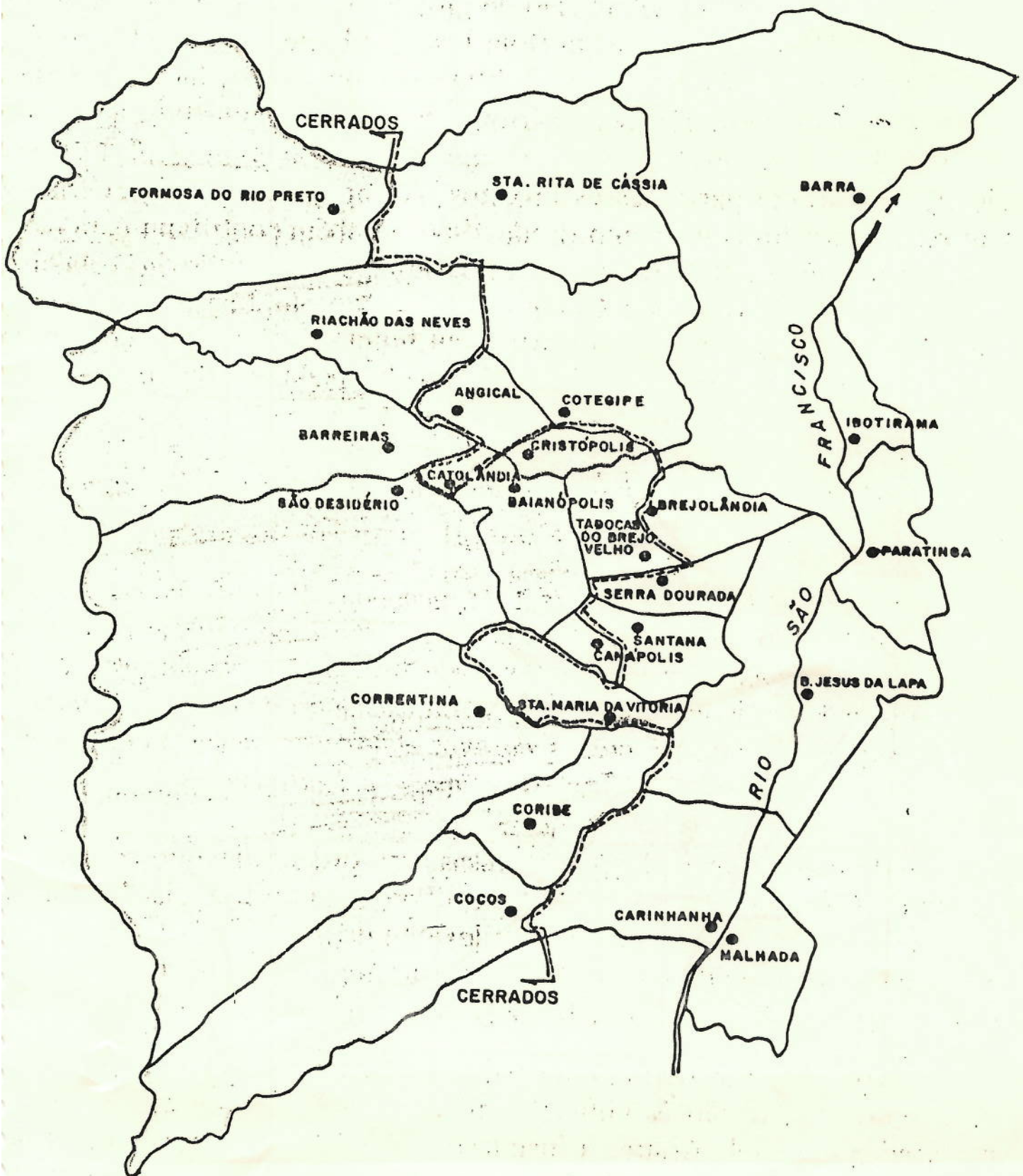
Biblioteca

11702

Seção Mestrado

B. ANEXOS

DIVISÃO ADMINISTRATIVA ATUAL DO OESTE BAIANO



SUB-REGIÕES DE PLANEJAMENTO DO OESTE DA BAHIA

