

RENASCER RECÔNCAVO: realidade e cenários de oportunidades para o desenvolvimento sustentável da Região do Recôncavo Baiano e da Baía de Todos-os-Santos¹

Recebido: 08/02/2020 ¹

Aceito: 08/02/2020

Luiz Baqueiro²

RESUMO

A Região do Recôncavo Baiano, palco de grande desenvolvimento econômico durante os Séculos XVIII, XIX e parte do XX, através do cultivo da cana de açúcar, do fumo e do advento do petróleo, encontra-se hoje em relativo estado de inércia e estagnação, com um acentuado processo de degradação ambiental, econômica e social, apesar de dispor de imensas riquezas naturais, culturais e ainda manter um grande potencial econômico nas áreas de cultura, turismo, indústria, comércio e agricultura. Considerando que os potenciais de desenvolvimento das nossas regiões não necessariamente serão realizados se estas ficarem entregues sozinhas às forças do mercado, precisando de uma visão estratégica para guiá-las, e, considerando ainda, que o futuro dos nossos municípios já não é mais um problema exclusivo das administrações, mas afeta e interessa à população e aos agentes sociais e econômicos que neles atuam, é necessário que se estabeleça um planejamento estratégico como instrumento mobilizador, atendendo, no mínimo, aos seguintes pressupostos: ter uma visão de longo prazo e ações de curto e médio prazos; ser participativo e democrático, envolvendo efetivamente os diversos atores sociais dos municípios e região; ser sistêmico e transversal, abrangendo todos os aspectos da vida urbana e rural, de uma maneira integrada; ser voltado para a ação, definindo objetivos e caminhos para atingi-los; ultrapassar o limite temporal de uma administração, por se tratar de um processo monitorado e com participação da comunidade - que deve fazer o acompanhamento constante dos resultados. Eis o desafio a ser enfrentado e que aqui é focado em algumas de suas nuances.

Palavras – chave: Recôncavo Baiano. Baía de Todos-os-Santos. Desenvolvimento Econômico.

¹ O presente Artigo traduz e sintetiza a tese, por mim defendida, no Projeto “Renascer Recôncavo” e que contou com a colaboração da Engenheira Civil, Sanitarista e Economista Adalva Tonhá Menezes, dos Arquitetos e Urbanistas: Ernst Rommel Cid do Nascimento e Jader Maurício Alves dos Santos e do Administrador Público Antônio Carlos Bispo da Silva, nas pesquisas realizadas e formulação de proposições para o desenvolvimento regional sustentável desejado por todos.

² Arquiteto e Urbanista (UFBA/1972); Pós-graduado em Planejamento Urbano e Regional (UFBA/1975). Professor da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA). E-mail: luizbaqueiro1867@gmail.com

RECÔNCAVO RENAISSANCE: reality and scenarios of opportunities for the sustainable development of the Region of the Recôncavo Baiano and the Bay of All-Saints.

ABSTRACT

The Region of Bahian Bay, stage of great economic development during the eighteenth, nineteenth and part of the 20th centuries, through the cultivation of sugar cane, tobacco and the advent of oil, is today in a relative state of inertia and stagnation, with a sharp process of environmental, economic and social degradation, despite having immense natural and cultural wealth and still maintaining a great economic potential in the areas of culture tourism, industry, trade and agriculture. Considering that the development potentials of our regions will not necessarily be realized if they are delivered alone to market forces, needing a strategic vision to guide them, and, also considering, that the future of our municipalities is no longer an exclusive problem of administrations, but affects and interests the population and the social and economic agents who act in them, it is necessary to establish a strategic planning as a mobilizing instrument, meeting, at least, the following assumptions: Have a long-term vision and short- and medium-term actions; be participatory and democratic, effectively involving the various social actors of the municipalities and region; to be systemic and transversal, covering all aspects of urban and rural life, in an integrated way; be focused on action, defining objectives and paths to achieve them; exceed the time limit of an administration, because it is a monitored process with community participation - which should make the constant monitoring of the results. This is the challenge to be faced and that here is focused on some of its nuances.

Keywords: *Region of Bahian Bay. All-Saints Bay. Economic Development.*

INTRODUÇÃO

O Recôncavo Baiano é tido como uma “região morta” pela grande maioria dos seus habitantes, gestores municipais, produtores e empresários, ávidos pelo surgimento de um novo olhar político-institucional, para que essa região reencontre o seu caminho da sustentabilidade social, econômica e ambiental, para o bem da atual e das futuras gerações dos seus filhos. Reconhecidamente o Recôncavo foi a grande base produtiva de sustentação da economia baiana, desde a colonização, com a mão-de-obra escrava contribuindo para a alavancagem da lavoura açucareira, até a sua fase primário-exportadora, e com o incremento da cultura fumageira. Daí até as tentativas de salto para a agroindústria foi um passo natural, com o advento das fábricas Danemann (fumo) e União Fabril (têxtil).

Contudo, a decadência da cultura açucareira, acentuada com a abolição da escravatura, iria resultar no enfraquecimento de suas bases produtivas e desvio de recursos e atenções políticas para outros estados, a exemplo de Alagoas e Pernambuco e até mesmo São Paulo, que tinha como base econômica tradicional, à época, a cafeicultura que utilizava, basicamente, a força de trabalho dos imigrantes italianos. A partir daí, iniciou-se um processo efetivo de mudanças na economia açucareira baiana, determinando o fechamento progressivo dos engenhos e das antigas usinas, ambos espalhados por toda a região, e expulsando contingentes cada vez maiores de mão-de-obra, a maioria migrando para a Capital, em busca de novas oportunidades.

Em verdade, a relação dessa região com Salvador remete diretamente ao seu papel de periferia da Capital e ao seu formato em torno da Baía de Todos-os-Santos, tendo, durante muito tempo, mantido uma função abastecedora de Salvador e a sua condição hegemônica, em relação ao interior da Bahia por muitas décadas, até quando sucedeu o inexorável declínio das suas bases produtivas.

Esse declínio ficou ainda mais acentuado, face aos baixos preços do mercado internacional para as mercadorias que exportava, e, sobretudo, à obsolescência tecnológica das suas unidades transformadoras, além da concorrência no mercado do açúcar e do fumo de outros países e de outras regiões do Brasil. Em paralelo a esse processo, que transformou o recôncavo em uma região inerte e decadente, caracterizada na literatura econômica como "região velha", dois outros fatores concorrentes no tempo deram contornos dramáticos à perda gradual de sua população e de sua posição regional no contexto estadual: a descoberta e exploração dos poços de petróleo da Petrobrás, no período entre 1940 e 1980, com sua ilusória explosão de prosperidade e rápido declínio, e a implantação do sistema rodoviário do estado, com o traçado das principais vias-tronco, privilegiando outras áreas próximas à Capital, na função articuladora com o sudeste do Brasil, substituindo, com vantagens, a modalidade fluvial-marítima e sua articulação com a ferrovia no trecho Salvador-Nazaré das Farinhas.

A implantação da indústria dinâmica na Região Metropolitana de Salvador, em torno das cidades de Camaçari (Polo Petroquímico) e de Simões Filho (Centro Industrial de Aratu), proporcionou as condições para o

desenvolvimento de um polo urbano-industrial de elevado poder germinativo na área de influência direta da Capital baiana, fazendo convergir para a sua periferia imediata milhares de pessoas oriundas de outras áreas e, em especial, dos municípios do próprio recôncavo, reduzindo ainda mais as suas possibilidades de recuperação econômica, face ao esvaziamento das suas antigas cidades e das suas respectivas zonas rurais. Como geralmente ocorre com as regiões velhas tradicionais que se consolidaram em épocas anteriores e apresentam pouco dinamismo no presente, há forte descompasso entre os indicadores de crescimento populacional e de urbanização, no conjunto dos municípios do recôncavo.

A partir da década de 50 do Século passado, o que se viu foi o impacto causado pelas sucessivas tentativas de reerguer a economia baiana, tendo como fundamento a nova ordem nacional com o advento do petróleo e, assim, os esforços foram concentrados inicialmente na RLAM / Mataripe (Século XX - década de 50), seguidos do CIA - Centro Industrial de Aratu (década de 60), até a implantação do Complexo Petroquímico de Camaçari (década de 70).

Segundo o Economista e Professor Rômulo Almeida, em seu Livro “Rômulo – Voltado para o Futuro”, no início da década de 70 foi criado pelo governo estadual o Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo – CONDER, depois transformado em Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, mantendo a mesma sigla. Após muitos anos como responsável pelo planejamento metropolitano a empresa ampliaria seu raio de ação, estendendo seu trabalho por todo o estado, já como Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, com outras atribuições, mas ainda mantendo a sua sigla de origem. Quando ainda funcionava como Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo, o CONDER, sob a orientação do próprio Rômulo Almeida, elaborou Termos de Referência, no intuito de promover o desenvolvimento do recôncavo, numa abrangência muito maior do que anteriormente prevista.

Nessa nova configuração, estendia-se o universo contextual até a região de Camaçari, dando com isso partida para a instalação ali de um Complexo Petroquímico, o tão valorizado Polo Petroquímico de Camaçari. O Professor Rômulo Almeida defendia, entretanto, que não se devia com isso dar as costas para a região do recôncavo, sobretudo por aquela extensa região abrigar terras

férteis e água em abundância, o que poderia transformar a imensa faixa territorial dos seus municípios em um magnífico polo hortifrutigranjeiro para abastecer Salvador e outras cidades do Estado da Bahia.

Um verdadeiro “Cinturão Verde”, evitando, com isso, os excessos com as importações desses produtos de outros centros, como São Paulo, que mantém a supremacia de produção e comercialização para todo o país, até hoje, gerando uma considerável alta nos preços que, com isso, chegam às mesas sobretaxados e caros para os consumidores de toda a Bahia, sobretudo os de Salvador. Já a partir da década de 80, o governo baiano tomou outras atitudes ao descentralizar as políticas econômicas, investindo substancialmente na região Oeste, com o grande e promissor parque agrícola de grãos; na Chapada Diamantina, com seus sedutores polos ecoturísticos; na região sudoeste, com o turismo de negócios e o café; no semiárido, com o Projeto Sertão Forte; no Litoral Norte, com o chamado turismo de sol e praia e turismo de lazer e entretenimento, entre outros investimentos.

Na sequência, o setor industrial toma novos contornos com a implantação do Parque Automotivo da FORD em Camaçari, no final da década de 90 e princípio do Século XXI. Somente a região do recôncavo vem ficando esquecida nesse processo, a despeito dos inúmeros fatores favoráveis a um desenvolvimento sustentável necessário e desejado e do seu grande potencial de desenvolvimento econômico, como os que, numa visão preliminar, podem assim ser delineados: O recôncavo, em sua leitura territorial de abrangência, aqui proposta (60 municípios), possui uma imensa extensão de terras férteis e produtivas, com incontáveis mananciais hídricos, apesar de alguns estarem comprometidos em seus aspectos socioambientais.

O recôncavo tem grande potencial para parques industriais e ou agroindustriais e de serviços, diversificados e competitivos, com possibilidade de qualificação de mão-de-obra, além de poder contar com equipamentos de alta tecnologia. Os setores náuticos, de turismo e de indústria naval, poderão se destacar como fortes geradores de oportunidades e de empregos diretos e indiretos e, com isso, podendo ampliar receitas para os municípios de borda da Baía de Todos-os-Santos, tornando todo esse contexto territorial um grande polo regional de atração de negócios. O recôncavo possui enorme potencial para articulação marítima e terrestre, favorecendo todos os modais de transporte;

além disso, possui fácil extensão das redes de energia elétrica, abastecimento de água (Pedra do Cavalo), e pode contar com diversos programas do governo do estado, desde que haja vontade política para programar investimentos, elaborar bons projetos e captar e aplicar recursos.

Desenvolvimento Sustentável

Segundo o Relatório Final da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente, Órgão da Organização das Nações Unidas – ONU, entregue em 1987, desenvolvimento sustentável é definido como: desenvolvimento que atende às necessidades do presente, sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades. É a conciliação do desenvolvimento econômico com a preservação ambiental e, ainda, com o atendimento das necessidades essenciais dos pobres do mundo. Na lógica da dinâmica capitalista, a natureza parece ter a função de gerar e provisionar todos os materiais utilizados no processo produtivo, e ainda, após o seu uso, absorver os resíduos, que retornam ao ecossistema sob a forma de contaminantes.

Este conceito de “Desenvolvimento Sustentável” na ótica do crescimento econômico com preservação/controle ambiental, e que vem sendo adotado a partir da década de 80, surgiu da percepção de que a atividade econômica cada vez mais gerava toda sorte de poluição e que o depósito de resíduos no meio ambiente fazia com que o resultado fosse de "crescimento zero", quando se correlacionava diretamente, crescimento econômico com degradação ambiental.

Em verdade, o conceito de desenvolvimento possui três acepções. Para os fundamentalistas é sinônimo de crescimento econômico. Essa perspectiva tem como exemplo principal de sua aplicação a medição do desenvolvimento com base no Produto Interno Bruto per capita de um país. O desenvolvimento seria uma decorrência natural do crescimento econômico, em razão do que se chama de "efeito cascata" (SACHS, 2004, p. 26). Entre as alternativas de desenvolvimento sustentável que se difundiram no período, merece destaque a concepção apresentada e fundamentada pelo próprio Ignacy Sachs³, em seu

³ Ignacy Sachs é um economista polonês, naturalizado francês. Também é referido como ecossocioeconomista, por sua concepção de desenvolvimento como uma combinação de crescimento econômico, aumento igualitário do bem-estar social e preservação ambiental. Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Ignacy_Sachs. Acesso em: 05 jul. 2021

Livro: “Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável”, no qual emprega o conceito de ecodesenvolvimento e desenvolvimento sustentável como sinônimos, apontando cinco dimensões de sustentabilidade.

Sustentabilidade social: expressa a qualidade de vida relativa aos indivíduos e grupos em uma sociedade. Está ancorada no princípio da equidade na distribuição de renda e de bens, no princípio da igualdade de direitos; no princípio da preservação da dignidade humana e no princípio de solidariedade dos laços sociais.

Sustentabilidade econômica: gestão eficiente dos recursos em geral, significa menores desperdícios, tanto no setor privado como no público. A eficiência econômica deve ser avaliada a partir da sustentabilidade social propiciada pela organização da vida material;

Sustentabilidade ambiental: manutenção da capacidade de sustentação dos ecossistemas, diante das ações do homem. Está ancorada no princípio da solidariedade com o planeta e suas riquezas;

Sustentabilidade espacial: norteadas pelo alcance de uma equidade nas relações inter-regionais e na distribuição populacional entre o rural/urbano e o urbano, está vinculada também à melhor distribuição territorial das atividades econômicas e dos assentamentos humanos;

Sustentabilidade cultural: vinculada ao respeito à base cultural local, regional e nacional, no contexto da padronização imposta pela globalização; além disso, incentiva a busca de soluções particulares que respeitem as características do ambiente e das tradições locais.

Enriquecidos por esses conceitos apropriadamente incorporados aos propósitos aqui apresentados, importante tecer algumas considerações em torno do aspecto contundente de que as cidades, os distritos, os povoados e as vilas de todo esse contexto regional do recôncavo, abrigam um contingente considerável de população simples, mas de raízes culturais muito profundas, com legados de geração para geração, de uma mão-de-obra dócil, forte e determinada, apesar de adormecida ou migratória, pela falta quase que absoluta de perspectivas. Emoldurando esse cenário regional empobrecido, mas belo, está a gigante adormecida e potencialmente rica Baía de Todos-os-Santos (figura1), com o seu vastíssimo manancial de possibilidades para um franco

desenvolvimento sustentável, capaz de levar a essa região e ao estado uma incontestável alavancagem desenvolvimentista.

Figura 1 - A Baía de Todos-os-Santos, sua história, sua realidade ambiental, econômica e social e sua relação com salvador e com o recôncavo



Fonte: Ilustração de Floro Freire

Maior baía navegável do Brasil e um dos mais favoráveis locais para o lazer náutico das Américas, a Baía de Todos-os-Santos hoje é alvo de grandes estímulos ao empreendedorismo náutico, por reunir excelentes condições, tais como ventos regulares, temperatura média anual de 26°C, águas abrigadas e inúmeros roteiros e cenários históricos e naturais. Em seus 1.052Km², a Baía de Todos-os-Santos abriga 56 ilhas - entre as quais se destaca a maior ilha marítima do Brasil, Itaparica - e recebe as águas doces de inúmeros rios e riachos. Itaparica foi o primeiro destino turístico do Brasil e guarda muito da história da colonização em monumentos como fortes, igrejas e solares, além de dezenas de praias. Debruçados em torno da baía estão: a primeira Capital do Brasil e a maior do Nordeste, Salvador, e os municípios que formam o Recôncavo Baiano. Salvador foi o porto mais importante do hemisfério Sul até o século XVIII e guarda ainda hoje importantes monumentos da história colonial portuguesa, além de muitas belezas naturais, entre praias, dunas, lagoas e remanescentes da mata atlântica.

A grandeza da Baía de Todos-os-Santos deu nome ao Estado da Bahia, cuja história começa com o próprio descobrimento do Brasil, com a chegada dos

portugueses a Porto Seguro em 1500. Mas a verdadeira história da identidade baiana começa em 1º de novembro de 1501, quando uma esquadra portuguesa de reconhecimento do território chega à imensa baía, no dia abençoado e dedicado a Todos os Santos. Foz de 21 rios, 56 ilhas, duas grandes baías internas (Iguape e Aratu) e muitas enseadas, todo esse conjunto harmonioso é adornado por uma exuberante vegetação tropical, com grandes extensões marcadas pela presença de mata atlântica. Aí se firmou, em 1549, a cabeça administrativa e o braço armado da América Portuguesa, com a fundação de Salvador, Capital do Brasil por mais de duzentos anos.

Costuma-se dizer que a Baía de Todos-os-Santos é o berço da cultura baiana, mas sua importância vai muito além. Foram suas águas azuis que permitiram que se chegasse ao interior, através de inúmeras rotas nessa imensa hidrovia, fundamental para a circulação de riquezas procedentes do recôncavo, especialmente a cana-de-açúcar e gêneros alimentícios, para o abastecimento de Salvador.

Inspirado nas embarcações portuguesas para pesca de sardinha, surgiu o saveiro e toda indústria náutica, para atender às necessidades de transporte. Uma lenda dos índios, registrada pelos cronistas dos primórdios do povoamento do Brasil, narrava que no começo do mundo uma grande ave de plumas muito brancas partiu de muito longe e, voando noites e dias sem parar, alcançou o litoral de uma terra imensa onde, exausta da longa jornada, caiu morta. Suas longas e alvas asas, abertas no solo, transformaram-se em praias majestosamente brancas. No lugar onde o coração bateu na terra, abriu-se uma grande e profunda depressão que as águas do mar invadiram e suas margens foram fecundadas pelo sangue da ave lendária. Assim acreditavam os senhores primitivos da terra – os tupinambás – que teria nascido kirymuré-paraguassu, a vasta baía de águas meigas e os seus recôncavos que o branco europeu depois denominaria de Baía de Todos-os-Santos, por ter sido assim batizada no dia 1º de janeiro – dia de Todos os Santos, pelo cosmógrafo Américo Vesúcio, ao adentrar na baía procedente de Porto Seguro.

A Baía de Todos-os-Santos foi palco privilegiado de lutas pela Independência do Brasil e, nessas circunstâncias, os saveiros iriam compor frotilhas leves para o combate. Igrejas de inspiração renascentista, majestosas fortificações, engenhos, a arquitetura residencial, as ruínas do Imperial Instituto

de Agricultura da Bahia, em São Bento das Lajes, testemunham a importância histórica do recôncavo. A partir de meados do Século XX, a Baía de Todos-os-Santos começa a sofrer violentos impactos, que abalam seu equilíbrio ambiental e alteram profundamente seus ecossistemas. A abertura de novas estradas e o desenvolvimento automobilístico desativam a articulação navegação/ferrovia. Instalam-se indústrias, ainda sem qualquer planejamento estratégico, tão defendido por Phillip Kotler⁴, e intensificam-se os processos de urbanização em Salvador e em seus subúrbios ferroviários.

A pressão demográfica leva à expansão periférica de Salvador, seu principal porto, com o surgimento de favelas como Alagados, na Enseada dos Tainheiros, na década de 40, estendendo-se, mais tarde, até a Enseada do Cabrito e à região do chamado “miolo” da cidade. Nos anos 70, o processo de industrialização intensifica-se, não só em Salvador como também em outros municípios da Região Metropolitana, agora envolvendo produtos químicos. O crescimento populacional é acelerado, sem a instalação de serviços e equipamentos de infraestrutura, principalmente esgotamento sanitário e limpeza urbana. A ocupação desordenada do solo, o esgoto, o lixo e os desmatamentos levaram ao desequilíbrio ecológico, que afeta consideravelmente a fauna e a flora marítima e terrestre de toda a Baía de Todos-os-Santos e suas bordas, com resultados negativos para a saúde dos moradores da região.

Para reverter esse quadro, o Governo da Bahia implementou, entre o final da década de 90 do século passado e o início da 1ª década deste século, o “Bahia Azul”, um ambicioso programa de saneamento básico e preservação ambiental que tinha como principal meta melhorar a qualidade de vida de mais de 3,8 milhões de pessoas que vivem na região, além de recuperar o equilíbrio ecológico da Baía de Todos-os-Santos. Além disso, o Bahia Azul previa estender os seus benefícios às cidades situadas nas bordas da BTS, visando ao aproveitamento do seu extraordinário potencial econômico.

⁴ Segundo Philip KOTLER (1992), um dos defensores da utilização do planejamento estratégico como diretriz de um processo contínuo e interativo na execução das ações de desenvolvimento: “O planejamento Estratégico é uma metodologia gerencial que permite estabelecer a direção a ser seguida pelas organizações, visando a um maior grau de interação com o ambiente”. O planejamento estratégico, mais do que um documento estático, deve ser visto como um instrumento dinâmico de gestão, que contém decisões antecipadas sobre a linha de atuação a ser seguida pelas organizações, no cumprimento de suas metas.

Cabe ressaltar que, a despeito de todo um conjunto de situações aparentemente promissoras, no viés do desenvolvimento econômico, sobretudo com a instalação do Polo Naval de Estaleiros em São Roque do Paraguaçu, com amplas possibilidades de expansão em outras áreas dessa região, ambientalmente a Baía de Todos-os-Santos vem sendo bombardeada pelo lançamento silencioso de metais pesados, originários das indústrias químicas instaladas em algumas de suas bordas, e isso tem comprometido os ecossistemas dessas áreas, com resultados negativos para a subsistência das famílias que ali vivem ou que dali tiram seus sustentos. As nucleações urbanas em ambientes frágeis, como no caso acima historiado, podem gerar impactos ambientais negativos.

Alguns desses impactos podem ser assim definidos: aumento da impermeabilização dos terrenos, produzindo maiores taxas de escoamento e maior transporte de sedimentos; diminuição das taxas de infiltração e recarga de aquíferos, e perdas em sua qualidade pela contaminação por poluentes; destruição dos ecossistemas, com a destruição dos habitat naturais, tudo isso tem contribuído para o desaparecimento de espécies animais e vegetais. Há alguns anos a BTS foi ainda mais impactada ambientalmente e desta vez pelo “fenômeno” denominado de “maré vermelha” (presumivelmente originado da deformação genética de espécies de algas, impulsionadas por agentes externos e metais pesados), com diversos focos de contaminação de espécies como peixes e mariscos, causando sérios danos à economia local e regional, com rebatimentos diretos na vida das famílias carentes ali residentes.

O Desenvolvimento Regional Sustentável Pretendido

Não se pode formular nenhum programa de desenvolvimento sustentável para a BTS e o recôncavo, sem levar em consideração que todos esses fatores devem ser meticulosamente estudados, com total envolvimento dos atores sociais que compõem os segmentos que mais dependem desse contexto e que devem ter participação efetiva no processo de resgate do desenvolvimento da região e da qualidade de vida do seu povo. Por outro lado, promover ou formular propostas de desenvolvimento sustentável da região do recôncavo, sem envolver uma ampla recuperação ambiental e econômica da BTS, é deixar

aberta uma lacuna comprometedora dos resultados esperados ou projetados, qualquer que seja o alvo desse projeto.

É preciso olhar o recôncavo com o conhecimento de todo o processo histórico-econômico do seu contexto, sabendo interpretar o que a sua própria imagem territorial sugere, ou seja, um generoso abraço à Baía de Todos-os-Santos, contemplando os seus cenários naturais e potenciais, tanto no sentido patrimonial e cultural, quanto no aproveitamento equilibrado e racional, porém sem medo, dos seus potenciais econômicos de sustentabilidade do desenvolvimento, que tragam frutos à fixação de sua população e atração de novos contingentes migratórios, para o bem dessa região e para o reequilíbrio urbano-ambiental de Salvador, enquanto polo mais expressivo da região.

Causa estranheza a constatação de que, a despeito das antecedentes tentativas de planejamento, e dos muitos e pontuais investimentos públicos levados a efeito na região, a exemplo da implantação da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB) e do Hospital Regional de Santo Antônio de Jesus, o Recôncavo Baiano não possui uma rede de transportes que assegure à população a mobilidade necessária e o deslocamento seguro entre as cidades vizinhas. Portanto, há que se olhar essa região com o seu potencial para receber processos de expansão urbana de Salvador, no olhar da integração entre fronteiras metropolitanas, uma vez que as limitações de expansão urbana da Capital vêm se agravando ano a ano, com previsões bastante sombrias para as próximas décadas, se nada for feito ou planejado nessa direção.

Salvador está prestes a enfrentar um total colapso de terras urbanas e seu processo de verticalização encontra sérias restrições de todas as ordens. Não se pode seguir apenas os “ventos” da expansão urbana de Salvador, dita como natural, nos vetores da Avenida Paralela e Litoral Norte, mesmo considerando a nítida conurbação com o município de Lauro de Freitas. Outras fronteiras metropolitanas devem ser buscadas e estudadas, sobretudo tendo-se como base de integração as facilidades de implantação de novas rotas hidro-rodod-ferroviárias, seguindo as faixas territoriais que caracterizam o recôncavo e que marca o que aqui chamaremos de Anéis que abraçam a BTS e para onde deverão convergir os principais modais de transportes, com ou sem a tão polêmica ponte Itaparica/Salvador, uma vez que as duas intervenções não são excludentes.

Por outro lado, há que se considerar que, em parte, o governo estadual está correto ao defender a ponte Itaparica/Salvador como componente de um macro sistema rodoviário de integração de eixos territoriais, como os que abrangem a ligação oeste/leste (SVO) e desse conjunto com as articulações norte/sul. Isso poderá promover uma ampliação considerável dos corredores de escoamento da produção, à medida que recebe a extensão duplicada da BR-242, suas articulações com a BR-116 e a BR-101 e suas conexões com a BA-001, a ser duplicada.

Os grãos do oeste passarão pelo recôncavo, via Santo Antônio de Jesus; as cargas rodoviárias do sul e norte também passarão pelo recôncavo; a atrativa região do litoral sul, com suas paradisíacas praias, ficará mais próxima. Anuncia-se que a construção da Ponte Salvador/Itaparica faz parte de um plano estratégico de desenvolvimento socioeconômico de todo o estado e que alavancará a melhoria da qualidade de vida dos habitantes das regiões atingidas. Construída, ela poderá ser um indutor de desenvolvimento, como foram, na ocasião das suas implantações, a Refinaria Landolfo Alves, o Centro Industrial de Aratu, a Usina Hidroelétrica de Paulo Afonso, o Polo Petroquímico, as BR-116, BR-101 e BR-242, a Expansão Agrícola do Oeste, entre outras.

As previsões mais otimistas apontam para a perspectiva de que, com a construção da ponte ganhem a população e as grandes transações comerciais de exportação; ganhe o poder público com o aumento da arrecadação e o seu fortalecimento institucional; e ganhe o Estado da Bahia, com a promoção do seu desenvolvimento em áreas até então “esquecidas” como o Recôncavo Baiano, desde que tudo isso seja alicerçado por um planejamento criterioso e estratégico.

Contudo, o único ponto de divergência com as medidas do governo baiano para implantação da ponte, reside nos aspectos do próprio projeto apresentado à imprensa em diversos momentos, ao longo dos últimos anos, no qual se observa uma subutilização da relação custo/benefício, rebatida na configuração funcional da arquitetura desse equipamento. Inadmissível deixar de projetar a conjugação de outros modais no corpo da ponte, por exemplo, destinando faixas laterais aos dois eixos de pistas para implantação de ciclovias e faixas de pedestres com proteções garantidas, respeitando a destinação de mais uma faixa de acostamento em cada um desses eixos viários da ponte.

Para os anunciados 12,4km de extensão da ponte projetada, destinar apenas três faixas de rolamento em cada sentido de tráfego, é não agir com o conceito mais elementar do planejamento que é pensar e projetar para o futuro.

O recôncavo e seus anéis de sustentabilidade

O desenvolvimento sustentável desejado para o recôncavo deve, portanto, levar em consideração o seu perfil territorial, promovendo inclusão social e estimulando o desenvolvimento econômico e social de toda a região. Esse desenvolvimento deve preservar os recursos naturais locais, através da adoção de um modelo de gestão que permita conciliar a conservação da biodiversidade e a utilização econômica e racional desses recursos, a exemplo da pesca comercial, indústria naval e turismo de natureza, vertentes que apresentam promissoras possibilidades de crescimento econômico na região, além da agroindústria, agricultura e pecuária familiar, do turismo de pesca e esportes náuticos, do artesanato, da gastronomia, além do amplo aproveitamento turístico das manifestações culturais, atividades estas de baixo impacto sobre os estoques de recursos naturais.

A aceitação de que a qualidade de vida corresponde ao objetivo de ambos os direitos em questão, afasta a equivocada ideia de que as normas de proteção ambiental se configuram em um obstáculo ao desenvolvimento econômico e tecnológico e de que o desenvolvimento econômico de uma região compromete as suas riquezas naturais.

A ordenação racional do desenvolvimento, através da gestão sustentável na utilização dos recursos naturais, de forma não predatória, é o fundamento para qualquer alternativa de atuação no domínio econômico. A partir dessa percepção, faz-se necessário um perfeito equacionamento dos princípios do direito ambiental com os princípios econômicos, a fim de compreender a necessidade da manutenção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, para a garantia de uma mínima qualidade de vida aos seres humanos que dele necessitam. Dessa forma, pressupõe-se o incentivo a atividades econômicas ambientalmente compatíveis com os ecossistemas existentes, de forma que a região tenha um crescimento em bases sustentáveis e, como consequência, a

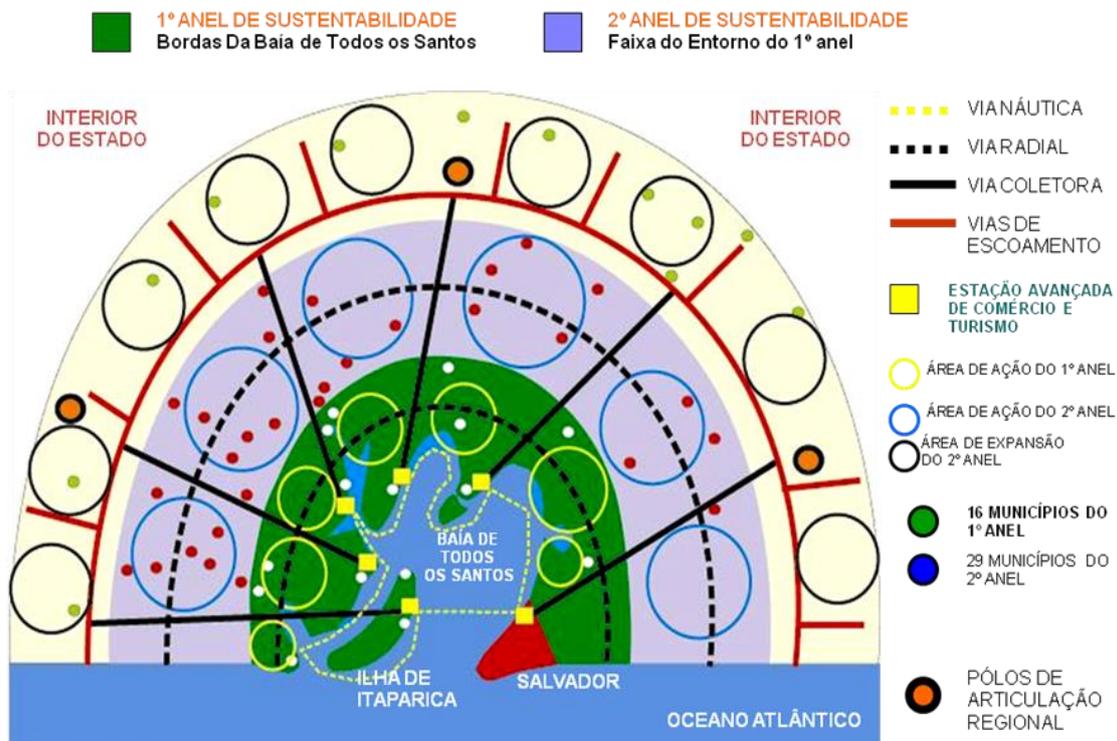
população tenha suas condições de vida melhoradas, preservando suas raízes culturais.

Entre os setores prioritários, previamente identificados para os investimentos que visem a esse crescimento econômico, estão: o turismo, o artesanato, o comércio, a indústria naval, a agroindústria, a agricultura familiar, entre outros, pressupondo-se a reforma, implantação e/ou adequação de troncos hidro-rodo-ferroviários para o escoamento da produção, contando esse escoamento com investimentos na implantação de “*estações avançadas de comércio e turismo*”, em pontos estratégicos das bordas da BTS, nas proximidades das sedes municipais ou de troncos de acesso rodoviário. Isso contribuirá para a consolidação da produção regional, realçando o aperfeiçoamento do produto e da produção, alicerçados por aprimoramento de mão-de-obra. A produção de artesanato, presente em quase todos os municípios de borda da BTS, é uma via de desenvolvimento com profundas raízes na sociedade local e deve merecer atenção especial, tendo sua produtividade aumentada e aprimorada, com a introdução de inovações tecnológicas, em todas as suas cadeias produtivas.

Seguindo o que sugere a concavidade das bordas da Baía de Todos-os-Santos, a configuração territorial do recôncavo também sugere a formação de espaços geoeconômicos na mesma trajetória de traçado e de ambiente socioeconômico. Esses espaços terminam por permitir uma sintetização desses contextos na formulação de um planejamento estratégico para o seu desenvolvimento sustentável. Nesse viés, a simples configuração do que aqui se denomina de “Anéis de Sustentabilidade” (figura 2), se constitui num elemento facilitador de distribuição e espacialização das políticas públicas, voltadas para as áreas sociais, econômicas e ambientais, em seus vetores de desenvolvimento. Esses anéis são, em síntese, faixas territoriais de identidade e influência, considerando os fatores de similaridade para investimentos nas áreas de infraestrutura, serviços e equipamentos, voltados para o desenvolvimento urbano dos contextos municipais de abrangência. Importante considerar que essas faixas territoriais perpassam por domínios geopolíticos diferenciados, fato que pressupõe a formação de Consórcios Intermunicipais que ultrapassem o aspecto temporal das respectivas gestões e possam contar com

a participação de atores sociais desses territórios no Fórum Permanente de decisões, sob o formato de um Conselho ou similar.

Figura 2 – Anéis de sustentabilidade



Fonte: Ilustração sintética – produção do autor

Dentro desse conceito, considera-se a configuração de 03 Anéis de Sustentabilidade do Recôncavo, para os quais se deve viabilizar a prática de mecanismos e manejos do desenvolvimento sustentável, garantindo a melhoria da qualidade de vida da geração atual e das futuras, em toda a extensão territorial do que se denomina macrorregião do recôncavo, abrangendo 60 municípios nos três anéis, embora os dois primeiros, totalizando 45 municípios, são os que deverão concentrar os investimentos reais nos principais itens de reestruturação dos seus respectivos contextos socioeconômicos e infraestruturais, de modo a prepará-los para a alavancagem desenvolvimentista projetada e pretendida. O 3º Anel refere-se muito mais às articulações rodoviárias ou rodoferroviárias, nos troncos da BR-101 e BR-116, incluindo os entroncamentos com a futura extensão duplicada da BR-242, e devendo beneficiar os quinze municípios nele inseridos, apenas nos efeitos desse processo de escoamento da produção, estimulando a formação de núcleos

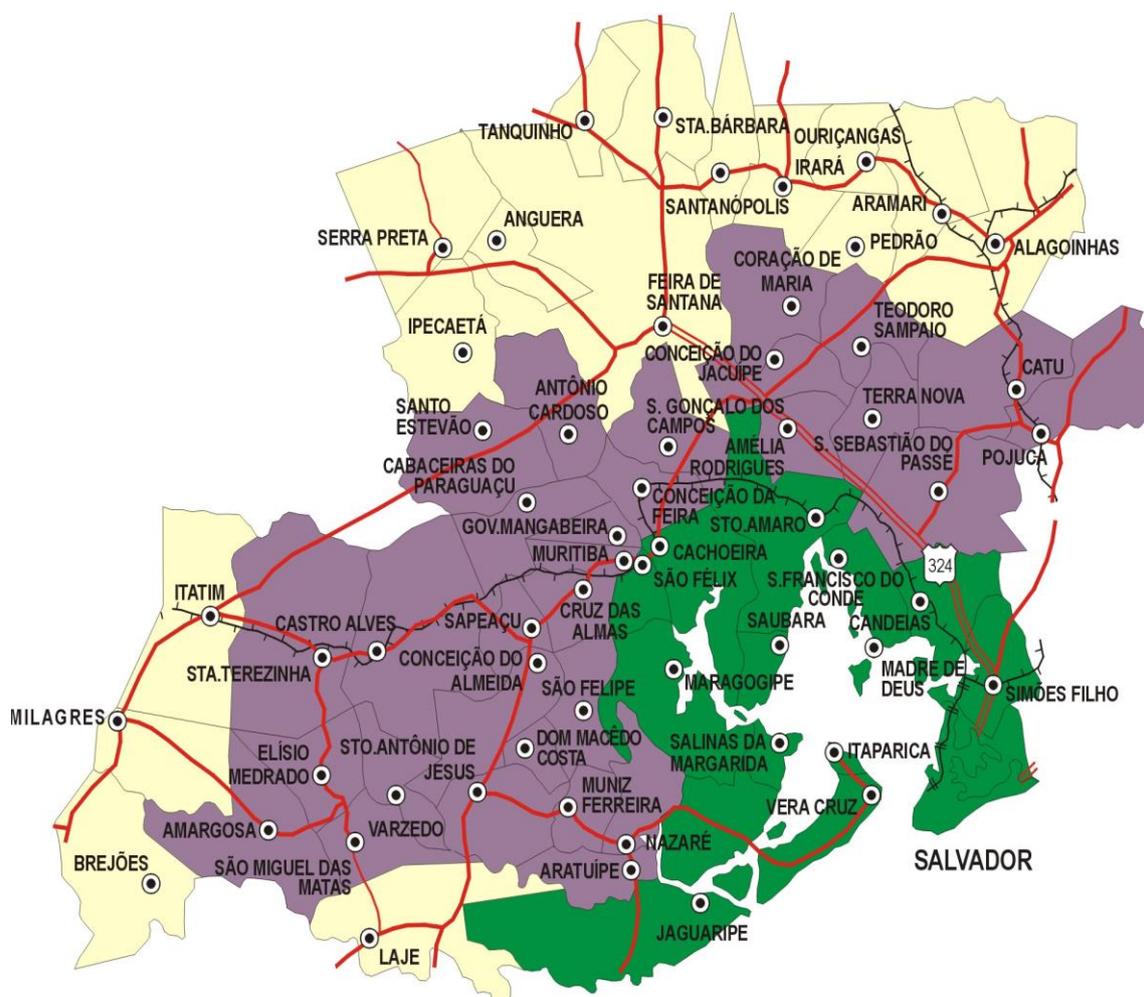
urbano-rurais, e fomentando a instalação de Centros Universitários de Pesquisas Científicas.

Destacam-se nos universos contextuais dos três territórios ou anéis, as cidades consideradas Polo de Desenvolvimento e Atração, marcando uma triangulação urbano-regional formada por Salvador, Santo Antônio de Jesus e Feira de Santana, em torno das quais gravitam as cidades consideradas satélites e que, no pretendido desenvolvimento sustentável, necessitarão de ampla revisão de suas condições urbanas, no viés dos investimentos públicos em itens de organização institucional, infraestrutura, serviços e equipamentos que as tornem fomentadoras de produção e fixação da população em torno de suas bases produtivas. Para isso, devem ser estudadas todas as formas de cadeias produtivas e seus processos de produção e comercialização de produtos, enquanto interface entre os sistemas naturais, sociais, culturais, turísticos e econômicos, de forma interdisciplinar, considerando a transversalidade das questões e dos focos de intervenções, e, ainda, a configuração dos universos contextuais assim caracterizados. 1º ANEL: 16 Municípios – Recôncavo Turístico; 2º ANEL: 29 Municípios – Recôncavo Produtivo e 3º ANEL: 15 Municípios – Recôncavo Articulador (figura 3).

Para que sejam assim configurados e defendidos como espaços de sustentabilidade do desenvolvimento, esses contextos territoriais merecem cuidadoso estudo de definição, de forma a estabelecer uma perfeita noção de relações de interdependência geoeconômica e social, no viés conceitual de sistemas de polarização em que, a rede de cidades efetivamente apresente situações de trocas e buscas por atrações e atendimentos a demandas essenciais de todos os atores sociais desses contextos.

Mister ressaltar que a triangulação formada pelos polos urbano-regionais de Salvador, Santo Antônio de Jesus e Feira de Santana, já possui fundamentos históricos e socioeconômicos que facilitam a nitidez dessa percepção, e essa visibilidade poderá servir de fermento à adoção de uma política mais enérgica e oportuna de desenvolvimento regional, tão necessária para o conjunto desse macro espaço do estado e para ele como um todo.

Figura 3 – Base territorial dos 3 anéis de sustentabilidade



Fonte: Ilustração do autor

1º Anel: Base de Sustentabilidade e Vocações

Artesanato, Esportes Náuticos, Turismo Náutico, Ecoturismo, Lazer, Agricultura Familiar, Comércio Varejista e Atacadista de Produtos Agrícolas e Agroindustriais da Região, Manifestações Culturais, além de Recuperação Ambiental com Recomposição de Ecossistemas nos Nichos Naturais, como fontes de subsistência. Artesanato e Turismo: Maragogipinho (figura 4), distrito do município de Aratuípe, é um dos polos cerâmicos mais importantes da América Latina. É de lá que saem os famosos “Caxixis” que são vendidos na Feira Anual que acontece na cidade de Nazaré das Farinhas, durante a Semana Santa.

Figura 4 – A cerâmica de Maragogipinho .



Fonte: Divulgação – Programa “Aprovado” – Rede Bahia. Disponível em: <http://gshow.globo.com/Rede-Bahia/Aprovado/noticia/2015/12/maragojipinho-e-um-dos-maiores-polos-ceramicos-da-america-latina.html>. Acesso em: 05 jul. 2021

Destaque do 1º Anel:

Criação e implantação de Estações Avançadas de Comércio e Turismo (figura 5), dispostas em pontos estratégicos das bordas da Baía de Todos-os-Santos, contando com o suporte de uma Via Náutica, composta por amplo sistema de transporte hidroviário. Essas Estações são configuradas por um Mix de situações e serviços capazes de prestar total apoio e fomentar o Polo de Desenvolvimento de cada microrregião de influência, contando, em sua concepção embrionária, com uma Estação de Passageiros assistida por infraestrutura completa.

Sugere-se que essas Estações abriguem, inicialmente: 01 grande Mercado do Produtor, constituído por um pavilhão coberto para exposição e comercialização dos produtos ali chegados; 01 Centro de Triagem e Administração para recepção, seleção e inspeção desses produtos; 01 Pavilhão de Restaurantes Típicos para comidas da cultura regional a ser explorado por Grupo(s) Empresarial (ais); 01 ampla Arena Semicoberta, para instalação de Feiras Temáticas e Eventos Culturais do Folclore Regional, incluindo Danças, Rezas, Teatro e Performances Folclóricas; 01 Centro de Formação e Aperfeiçoamento de Mão-de-obra.

Essas situações e atividades contariam com a participação de SEBRAE, FAEB⁵, FETRAF⁶, entre outros; 01 Shopping de Serviços ou Loja de Conveniências, contando com Farmácia, Artigos Náuticos e de Primeira Necessidade, Posto de Serviços Telefônicos, Unidade Policial, entre outros serviços - ver ilustração a seguir (figura 5)

Figura 5 - Estação avançada de comércio e turismo.



Fonte: Desenho ilustrativo: colaboração do Arquiteto Rommel Nascimento

2º Anel: Base de Sustentabilidade e Vocações

Implantação e ou expansão de polos agrícolas e agroindustriais com introdução de incentivos infraestruturas e financeiros para implantação de Parques Agroindustriais, visando a alimentar o 1º Anel e a estimular a articulação de escoamento da produção pelo 3º Anel. Além disso, a instalação de Centrais de Abastecimento poderá fomentar políticas de comercialização dos produtos agropecuários, agroindustriais e do artesanato, tendo como pilar de sustentação a implantação de um circuito baseado em investimentos para complementação e recuperação do sistema ferroviário, envolvendo o 1º e o 2º Anel. Nesse 2º Anel, projeta-se, ainda, o fomento à expansão e aperfeiçoamento da produção de mandioca e da citricultura (figuras 6 e 7), como vetores de retomada propulsora da economia, a partir da expansão quanti-qualitativa dessas produções. Isso se dará com a implantação de dois ou mais Parques Agroindustriais, sobretudo nos

⁵ FAEB – Federação da Agricultura e Pecuária do Estado da Bahia

⁶ FETRAF – Federação dos Trabalhadores na Agricultura Familiar do Estado da Bahia

municípios considerados Polos Regionais, como Santo Antônio de Jesus e Feira de Santana.

A mandioca, que vem sendo produzida em grande escala nos municípios de Maragogipe, Santo Antônio de Jesus e Nazaré, mas apenas focando essa produção nos itens que vão à mesa dos baianos, como farinha, beijus, amidos e tapioca, possui enorme potencial para um significativo aproveitamento industrial de sua fécula, na fabricação de medicamentos e outros itens.

Figuras 6 – Produção de mandioca e da citricultura



Fonte: Imagens: youtube.com /cultura da mandioca na Bahia

3º Anel: Base de Sustentabilidade e Vocações

Implantação e ou recuperação de estradas vicinais e ferrovias, visando ao escoamento da produção agroindustrial, com ampliação ou implantação de elementos Infraestruturais, a exemplo de energia elétrica, poços ou aguadas e transportes, instalação de postos de serviços, com telefonia, correios e policiamento, em espaços estratégicos às unidades produtivas.

Destaques do 3º Anel:

Implantação de Unidades de Pesquisa Científica e Tecnológica nos espaços intermediários aos Polos Agroindustriais, com incentivo do Banco do Nordeste (BNB) e de outras Fontes internas (BAHIAINVEST, SUDIC, etc.) e externas (BNDES, BID, BIRD). Instalação de silos e armazéns, visando à expansão da produção e da comercialização dos produtos. Criação de entrepostos de apoio, como unidades de fomento, produção, financiamento e distribuição de sementes e mudas, máquinas e equipamentos, tecnologias etc. Operacionalização das estações intermodais ferroviárias como elementos de integração e atração turística, escoamento da produção e integração inter-anéis, através de incentivos do Prodetur II e de outras fontes internas (SEBRAE) e externas (BNDES, BID, BIRD).

CONCLUSÃO

Como demonstrado, a Região do Recôncavo Baiano é agricultável, com terras férteis para inúmeros gêneros e produtos. Possui facilidade para extensão das redes de energia elétrica e abastecimento de água. Possui, ainda, raízes culturais fortes, baseadas no artesanato, na maricultura, na fruticultura, na pesca, entre outras. Além disso, possui disponibilidade de incentivos do Governo Federal, contando com a existência de recursos e linhas de crédito para financiamento que, muitas vezes, não são utilizadas por falta de projetos de qualidade.

O que o recôncavo necessita é de um olhar mais contundente para a sua realidade inerte e para os seus muitos e adormecidos potenciais de desenvolvimento, na feição de maior contemplação da sustentabilidade, apostando, e respeitando, nos seus principais pilares, espelhados no aproveitamento econômico de suas cadeias produtivas, na recuperação e preservação ambiental da Baía de Todos-os-Santos, com o aproveitamento racional dos seus recursos naturais e na inclusão social efetiva, com o fomento à organização e funcionamento dos sistemas cooperativados de todas as cadeias produtivas existentes ou identificadas em seus potenciais.

Aposta-se, também, no fortalecimento institucional das administrações municipais dos territórios que compõem os já fundamentados “Anéis de Sustentabilidade” e que abraçam a BTS ao adentrarem o território a sudoeste e nordeste dessas bordas. O turismo também clama por esse novo olhar e deve encontrar, numa possível aplicação das ideias e proposições aqui fundamentadas e defendidas, o seu nicho de reprodução e fortalecimento, através das mais diversas manifestações dos seus segmentos. Se assim posto em prática, poderemos ter uma verdadeira ressurreição dessa região que se achava “morta” e o resgate da sua vitalidade e visibilidade no contexto perimetropolitano de Salvador.

Um verdadeiro “Renascer Recôncavo”, na expressão do seu batismo para o que aqui foi focalizado e contextualizado.

REFERÊNCIAS

Água é vida. Relatório Final do Programa de Recuperação dos Mananciais de Abastecimento de Água da Região Metropolitana de Salvador – SEDUR / SEMARH, 2004

ALMEIDA, Rômulo Barreto de. **Rômulo: voltado para o futuro**. Salvador: associação dos Sociólogos do Estado da Bahia e Banco do Nordeste do Brasil S.A Fortaleza, 1986.

ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. **Revista Planejamento**, v. 5 n. 4, Salvador, outubro/dezembro, 1977.

Centro de Recursos Ambientais. **Bacias Hidrográficas do Recôncavo Sul, bacias hidrográficas do Recôncavo Norte, e bacia hidrográfica do Rio Paraguaçu**. Salvador, 2001.

KOTLER, Philip. **Administração de marketing: análise, planejamento, implementação e controle**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

ROCHA, Sônia; ALBUQUERQUE, Roberto. **Geografia da pobreza extrema e vulnerabilidade à fome**. Rio de Janeiro, 2003

SACHS, Ignacy. Caminhos para o desenvolvimento sustentável. In: Paula Yone Stroh (org). **Coleção Ideias**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SANTOS, Milton. A Rede Urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, M. de Azevedo (org.). **Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição**. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, UFBA, 1998.

SANTOS, Milton. **Os estudos regionais e o futuro da geografia**. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1953.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2004

SEPLANTEC, **Quatro cantos da Bahia: tendências da Economia Baiana**. Salvador, 2000.

SPOSATI, Aldaíza. **Cidade, território, exclusão/inclusão social**. Geo Brasil, 2000.

UGP PROMATA. **Programa de apoio ao desenvolvimento sustentável da zona da mata de Pernambuco**, Recife, 2004.

UNESCO BRASIL. **Educação para um futuro sustentável: uma visão transdisciplinar para ações compartilhadas**. Brasília: IBAMA, 1999.

VIEIRA, Paulo Freire – **Meio Ambiente, desenvolvimento e planejamento**, UFSC, 2002.