

METRÓPOLE BAIANA: DINÂMICA ECONÔMICA E SOCIOESPACIAL RECENTE

93

Série Estudos e Pesquisas

SEI

METRÓPOLE BAIANA:
DINÂMICA ECÔNOMICA E
SOCIOESPACIAL RECENTE

SEI

93

Série Estudos e Pesquisas

publicações
SEI

SALVADOR
2012

Governo da Bahia

Governo do Estado da Bahia
Jaques Wagner

Secretaria do Planejamento
José Sergio Gabrielli

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
José Geraldo dos Reis Santos

Diretoria de Estudos
Edgard Porto Ramos

Ficha Técnica

Coordenação Editorial
Edmundo Sá Barreto Figueirôa
Ilce Maria Marques de Carvalho

Equipe Técnica
Cesar Vaz de Carvalho Junior
Edgard Porto Ramos
Edmundo Sá Barreto Figueirôa
Ilce Maria Marques de Carvalho
Thiago Reis Góes

Coordenação de Biblioteca e Documentação
Normalização
Eliana Marta Gomes Silva Sousa

Coordenação de Disseminação de Informações
Ana Paula Porto

Editoria-geral
Elisabete Cristina Teixeira Barretto

Revisão de Linguagem
Maria José Bacelar Guimarães

Editoria de Arte
Daniel Soto Araújo

Projeto Gráfico
Elisabete Cristina Teixeira Barretto
Julio Vilela

Editoração
Agapé Design

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia.
Metrópole baiana: dinâmica econômica e socioespacial recente. -
Salvador: SEI, 2012.
115 p. il. (Série estudos e pesquisas, 93).

ISBN 978-85-8121-008-7

I. Economia – Metrópole baiana. 2 Globalização. I. Título. II. Série.

CDU 330.3(813.8)



Foto: Mariana Gusmão

■ SUMÁRIO

7	APRESENTAÇÃO
9	INTRODUÇÃO
13	ECONOMIA E RECONFIGURAÇÃO TERRITORIAL: TENDÊNCIA GLOBAL
13	REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E ASCENSÃO DOS SERVIÇOS
16	REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E CONCENTRAÇÃO ESPACIAL DOS SERVIÇOS
18	TERRITÓRIOS EM REDE E A NOVA ARQUITETURA PRODUTIVA
20	NOVAS CONFIGURAÇÕES TERRITORIAIS
23	METRÓPOLE BAIANA: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA
23	FUNDAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR E A ECONOMIA AGROEXPORTADORA DA REGIÃO
24	A INDUSTRIALIZAÇÃO DA RMS E A INTENSIFICAÇÃO DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO
31	A METRÓPOLE EM REDE GLOBAL
32	INTENSIFICAÇÃO DA INSERÇÃO GLOBAL DA RMS E REBATIMENTOS NA METRÓPOLE
33	GLOBALIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NO PADRÃO DE CONCORRÊNCIA DA ESTRUTURA PRODUTIVA DA RMS
36	GLOBALIZAÇÃO E CRESCIMENTO DO SETOR DE TURISMO
39	GLOBALIZAÇÃO E AGRONEGÓCIO BAIANO
40	GLOBALIZAÇÃO E NOVOS VETORES DE CRESCIMENTO
41	GLOBALIZAÇÃO E COMÉRCIO EXTERIOR
44	GLOBALIZAÇÃO, COMÉRCIO EXTERIOR E A METRÓPOLE BAIANA
49	O SETOR DE SERVIÇOS E OS SEGMENTOS AVANÇADOS
49	REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E ASCENSÃO DAS CATEGORIAS DE SERVIÇOS
52	REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E MODIFICAÇÕES NO TERCIÁRIO BAIANO
53	Evolução setorial da economia baiana
60	SERVIÇOS NA RMS COM BASE NA RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS
66	SERVIÇOS NA RMS COM BASE NA PESQUISA DE EMPREGO E DESEMPREGO
68	SERVIÇOS NA RMS: ANÁLISE DEDUTIVA COM BASE NA PESQUISA ANUAL DE SERVIÇOS
83	RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA METRÓPOLE BAIANA
83	REFLEXOS DA GLOBALIZAÇÃO NA METRÓPOLE
85	MERCADO IMOBILIÁRIO COM PADRÃO GLOBAL
93	CRESCIMENTO POPULACIONAL E EXPANSÃO DO SETOR DE SERVIÇOS
95	ALGUMAS CONCLUSÕES ACERCA DAS TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA RMS
97	TENDÊNCIAS ECONÔMICAS E ESPACIAIS
97	MOTIVAÇÕES E OBJETIVOS
98	TRANSFORMAÇÕES METROPOLITANAS RECENTES
101	INVESTIMENTOS COM IMPACTOS MACRORREGIONAIS
102	NOVAS OPORTUNIDADES PARA AS ATIVIDADES DE LOGÍSTICA
104	APOIO E FOMENTO A UM SISTEMA REGIONAL DE INOVAÇÃO NO ESTADO

106	UMA NOVA AMBIÊNCIA METROPOLITANA
107	EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS
108	INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA URBANA COM IMPACTO LOCAL
110	GESTÃO NA METRÓPOLE
113	REFERÊNCIAS

APRESENTAÇÃO

O processo de globalização econômica intensificou-se no Brasil após a implantação do Plano Real, em 1994. Desde então, diversos são os estudos que buscam entender os seus impactos na economia brasileira, sobretudo na sua articulação com as demais economias mundiais. Do ponto de vista microeconômico e/ou regional, as análises são voltadas para as repercussões decorrentes da globalização nas estruturas produtivas de diversas atividades econômicas e espaços nacionais, em particular nos aspectos relacionados à competitividade e nas possíveis alterações nas funções das distintas metrópoles brasileiras. É fato que as mudanças estruturais da economia brasileira, em especial a estabilização da inflação, a abertura econômica e a consequente reestruturação produtiva, refletiram-se na estrutura econômica do estado, em especial no parque industrial baiano, em grande parte assentado na Região Metropolitana de Salvador (RMS).

Nesse sentido, este trabalho aborda a temática da globalização, ao tempo em que reúne um conjunto de elementos que possibilitam uma discussão sobre a recente reestruturação espacial e produtiva da RMS. Busca-se compreender as suas tendências e lógica produtiva, social e urbana, fruto de um processo de inserção global, que em grande parte associa-se à mundialização dos fluxos de capitais, bens e serviços que se manifestam nas repercussões e impactos incidentes na dinâmica da metrópole baiana.

Com esta publicação, a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) cumpre o seu papel de colocar a informação a serviço da sociedade, ao disponibilizar um material que contém diversas leituras e abordagens sobre um tema complexo e atual. O trabalho permite inúmeras reflexões sobre as mais significativas modificações produtivas e sociais no espaço da metrópole baiana, sinalizando para a sua reespecialização e alterações na estrutura de uso e ocupação do solo.

INTRODUÇÃO

A globalização traz impactos que vão além da reestruturação de empresas e dos mercados, sendo capaz de redesenhar e promover alterações na divisão internacional e nacional do trabalho, bem como provocar modificações significativas nas funções e dinâmicas das metrópoles regionais, nacionais e globais. Nesse contexto, muito se tem discutido sobre o impacto da globalização no âmbito das cidades ibero-americanas, o que tem suscitado importantes teses, que procuram identificar os resultados do processo de globalização sobre distintas metrópoles em diversos países.

A existência de uma estreita associação entre a reestruturação econômica e a reconfiguração espacial, imposta pelo processo de globalização é apontada por muitos autores, entre eles Castells (1999), Mattos (2008) e Sassen (1999). De acordo com este último, as novas configurações da economia mundial, pós-anos 1970, provocaram a reestruturação do sistema, criando uma “dualidade complexa”. Ou seja, enquanto a economia dispersa-se no espaço, ela também se integra na escala planetária, criando um novo papel estratégico para as grandes cidades, o que será identificado pelas interrelações existentes entre a economia local, nacional ou mesmo global, definida pelo volume de negócios e fluxos de produtos, capitais e informações.

Para Castells (1999) e Sassen (1999), o processo de globalização é capaz de provocar alterações diferenciadas nas funções e dinâmicas das cidades, que tendem, cada vez mais, a se articular em redes globais. Contudo, conforme salienta Sassen (2003), embora as novas tecnologias da informação facilitem a dispersão geográfica das atividades econômicas, a necessidade de integração do sistema requer acesso à contabilidade, serviços legais, projeção econômica e toda a classe de serviços especializados.

A consolidação e expansão desse diversificado conjunto de atividades, conforme Mattos (2008), contribuíram para a progressiva terceirização da base econômica urbana, na qual os serviços avançados passaram a desempenhar um papel estratégico na coordenação geral dos fluxos em redes globais. Dessa forma, ao invés de tornarem-se obsoletas, com a dispersão propiciada pelas tecnologias da informação, as cidades passaram a concentrar funções de comando e contratar serviços especializados. Esses novos centros estratégicos caracterizam-se por seu perfil essencialmente terciário, chamado de “terciário de ponta”, ou “terciário de comando” (SASSEN, 1999).

Entretanto, a despeito do alcance dos padrões impostos pelas redes hegemônicas, em âmbito mundial, deve ser relativizada a intensidade e a forma como o processo de globalização repercute nas funções produtivas das metrópoles e nos seus espaços urbanos. A depender da função regional, nacional ou global das cidades, os impactos da globalização serão diferenciados, embora possam apresentar características e tendências comuns.

Assumindo como referência essas considerações, constituem foco deste trabalho a busca do entendimento de como o processo de globalização, mais intenso na economia brasileira a partir da segunda metade dos anos de 1990, com a implementação do Plano Real, vem redefinindo a estrutura produtiva e o mercado de trabalho da metrópole baiana, bem como a influência dessas alterações produtivas no seu território e, mais especificamente, no da metrópole e sua região. Ou seja, busca-se entender de que maneira os movimentos da economia afetam a dinâmica da metrópole e seus subespaços, por meio de uma abordagem na qual são colocadas as seguintes questões:

- a) como a metrópole baiana integra-se e interage nos contextos regional, nacional e mundial?
- b) quais as repercussões do processo de globalização na estrutura econômica metropolitana?
- c) como a nova dinâmica econômica reespecializa-se e altera a estrutura de uso e ocupação do solo?

Inserida em um contexto global, é possível observar que a metrópole do estado da Bahia, entendida como espaço urbano contínuo, integrado regionalmente e que ultrapassa os limites municipais, vem passando por transformações significativas na esfera produtiva e socioespacial, as quais precisam ser melhor compreendidas.

Em um cenário de ampliação do terciário, e de mundialização dos fluxos econômicos, o desafio é entender como a reestruturação produtiva, verificada mais intensamente na segunda metade dos anos 90 do século XX, imposta pelo novo paradigma econômico e produtivo, tem alterado as características da atividade de serviços da Região Metropolitana de Salvador (RMS), sobretudo no sentido do seu direcionamento para os chamados Serviços Intensivos em Conhecimento. Busca-se também identificar, em particular, se alguma atividade de serviços tem se destacado na região, no que diz respeito à participação no emprego e ao número de estabelecimentos ou mesmo em relação às informações referentes aos valores absolutos de salários pagos e receitas brutas dos principais segmentos do setor. Dessa forma, e com tais informações, é possível inferir sobre as atuais funções da região e sua especificidade dentro da divisão regional do trabalho brasileira, desde que a análise seja associada ao comportamento de outras regiões do país.

Ressalta-se que o conjunto de análises aqui desenvolvido trata de dois recortes espaciais: a metrópole baiana e a RMS. Com relação ao primeiro recorte espacial, a compreensão de

metrópole empregada neste trabalho difere do tradicionalmente considerado na literatura sobre a temática, ao tratá-la aqui como espaço urbano contínuo, integrado regionalmente e que ultrapassa os limites municipais, ou seja, a área urbana conurbada que ultrapassa os limites administrativos municipais, com grande concentração de população, infraestrutura, hegemonicamente constituída por atividades de serviços e comércio e que articula os fluxos de outras metrópoles e de outras regiões. Já o conceito de Região Metropolitana (RM) é aquele institucionalizado. No caso da RMS, foi instituída em 1973 pela Lei Complementar nº 14, abrangendo oito municípios: Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, Salvador, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz. Posteriormente, foram acrescentados mais dois municípios – Dias D’Ávila e Madre de Deus – desmembrados de Camaçari e Salvador, respectivamente. Atualmente, a região é constituída por 13 municípios devido à recente incorporação de São Sebastião do Passé, Pojuca e Mata de São João.

A opção metodológica por esses dois recortes territoriais justifica-se em função da inexistência de informações recentes com recortes intramunicipais e, sobretudo, porque a dinâmica da metrópole só pode ser melhor compreendida se relacionada com a dinâmica econômica da região na qual está inserida, nesse caso, a RMS em sua totalidade. Isto porque, parte-se do pressuposto que a dinâmica da metrópole baiana é impulsionada e impulsiona a dinâmica da RMS. Ou seja, a formação, função e dinâmica da metrópole são influenciadas por lógicas econômicas e sociais que ocorrem fora dela, justamente em função da RMS possuir uma dinâmica econômica na qual a metrópole tem uma forte relação. Vale ressaltar que, além da influência macrorregional, a metrópole é também fortemente influenciada por lógicas nacionais e mesmo globais.

Registra-se também que, por limitação da base de dados e tendo considerado como intervalo temporal da análise os processos registrados até 2008, a composição da RMS não inclui os municípios de São Sebastião do Passé, Pojuca e Mata de São João, incorporados recentemente.

O trabalho está estruturado com uma sequência de abordagens, além desta Introdução, que aglutina leituras e informações que conformam aspectos convergentes relacionados ao seu tema central. Inicialmente, faz-se uma breve revisão da literatura que aborda a temática do processo de globalização e suas repercussões territoriais, sobretudo nas metrópoles mundiais. Em seguida, é realizada uma leitura do processo de desenvolvimento da economia baiana, que apresentou, a partir da década de 1950, mudanças estruturais marcantes, vinculadas ao processo de industrialização regional, as quais alteraram, de forma significativa, sua estrutura econômica e suas funções na divisão regional do trabalho. Tais transformações tiveram, como principal palco desse processo, a Região Metropolitana de Salvador. Busca-se, também, demonstrar como a RMS insere-se na economia global, após a abertura econômica e a implantação do Plano Real. Nessa etapa do trabalho, o objetivo é entender como o processo de globalização econômica “alterou” as funções da RMS. Ou seja, faz-se um exercício no sentido de compreender como a maior inserção da economia brasileira nos fluxos econômicos mundiais foi capaz de criar novas funções regionais ou mesmo de deixar de exercer funções que eram praticadas antes

da intensificação da globalização. Objetivando reforçar os argumentos relativos às possíveis alterações nas funções da RMS, o foco analítico concentra-se na identificação de mudanças na estrutura produtiva da região, atreladas ao processo de globalização. Na sequência, é apresentada uma análise visando entender como a abertura econômica e suas repercussões nas atividades produtivas da RMS refletiram-se no seu espaço físico, bem como no metropolitano. Procurou-se inferir sobre os cenários que se delineiam para a RMS e a metrópole baiana, considerando as alterações recentes das economias baiana e do Nordeste. A seção final apresenta algumas reflexões para um cenário prospectivo, considerando os aspectos observados e investimentos que apresentam capacidade de transformar a realidade regional, embora sempre ressaltando que se trata de possibilidades visíveis neste momento.

Espera-se, portanto, que todo o processo analítico contido neste trabalho possa contribuir para uma reflexão sobre a aceleração dos processos de mundialização dos fluxos econômicos e suas repercussões espaciais, assim como ofereça subsídios à construção de políticas públicas de cunho metropolitano.

ECONOMIA E RECONFIGURAÇÃO TERRITORIAL: TENDÊNCIA GLOBAL

As análises empreendidas nesta etapa do trabalho visam identificar os principais elementos do processo de reestruturação econômica e da dinâmica global, objetivando entender como esses movimentos afetam a organização territorial e quais os seus efeitos sobre o desenvolvimento das metrópoles, considerando as novas tendências de urbanização. Desta forma, busca-se compreender as mudanças estruturais, organizacionais e o funcionamento metropolitano, bem como fundamentar a base da investigação, verificando se transformações identificadas na metrópole baiana têm seguido rumo semelhante aos detectados em outras partes do mundo.

Compreende-se que esses processos espaciais e socioeconômicos são resultados, mas também condicionantes. Assim, o espaço não deve ser tratado apenas como suporte material dos processos sociais e a economia como único determinante da organização da sociedade. Segundo Santos (1992), a cada movimento da sociedade o espaço assume novas funções, definindo uma nova organização, que também está submetida às formas do passado.

REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E ASCENSÃO DOS SERVIÇOS

O processo de globalização permitiu que a produção capitalista alcançasse uma escala mundial em seus fluxos de mercadorias, serviços e capitais. Tal processo assume maior ou menor importância na redefinição do desenvolvimento em distintas regiões do planeta, em cada ciclo do seu desenvolvimento.

A necessidade de expansão dos mercados no espaço global, associada ao desenvolvimento das tecnologias de comunicação e informação, têm sido determinantes no desenvolvimento de uma homogeneização do espaço mundial, ao se estabelecerem como requisitos básicos para a valorização do capital.

A globalização e o acirramento da concorrência por ela engendrada imprimiram a necessidade de mudanças cada vez mais aceleradas, seja nos padrões de gestão, seja no emprego de novos processos produtivos, os quais evoluíram com os avanços tecnológicos. As estruturas produtivas, em contínua e rápida mutação, passaram a exigir das empresas, além da rápida atualização, o uso de novas e avançadas tecnologias, objetivando atingir os seus posicionamentos em efetivos patamares de liderança.

Veltz¹ (apud MATTOS, 2008), identifica que a estratégia das empresas para aumentar suas competitividades, realizada em escala global, impõe-se por meio de três mudanças fundamentais: a decomposição da integração vertical das grandes empresas, a terceirização de atividades não consideradas como estratégicas, e a multiplicação de unidades elementares semiautônomas no interior das fábricas.

Para tanto, as empresas se reestruturam sistematicamente, implementando novos processos e novos arranjos organizacionais que possibilitem aumentos sistêmicos de produtividade e competitividade. O processo de reestruturação produtiva, exigido pelo desenvolvimento de um novo paradigma tecno-produtivo, pautado na difusão das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), intensificou tanto as mudanças tecnológicas quanto organizacionais. Tais avanços, além de impulsionar o processo de globalização produtiva e financeira, também, e ao mesmo tempo, se retroalimentam, com a difusão dos fluxos globais oriundos dos movimentos de outras economias.

Como destacam Teece e Pisano (1994), os vencedores nesse novo contexto global são firmas que demonstram responsividade oportuna, inovação rápida e flexível, junto com capacitação gerencial para, efetivamente, coordenar e reempregar competências internas e externas. Nesse sentido, a inovação, especialização, a redução máxima, seja absoluta e/ou relativa, de custos de qualquer natureza, os ganhos de escala e a melhor focalização na missão empresarial são premissas que estão na ordem do dia das grandes corporações. Essa nova revolução, que ocorre em um cenário globalizado e competitivo, exige sistemáticas adaptações empresariais aos requerimentos dos avançados processos, produtos e serviços.

A reestruturação produtiva, necessária para a competitividade em um mundo global, trouxe consigo um modelo de organização industrial baseado em formas mais flexíveis de produção. A flexibilidade (maior capacidade de adaptação a mudanças) e a especialização contrapõem-se ao modelo de produção fordista, centrado nas grandes empresas altamente verticalizadas e na produção em larga escala. Nesse sentido, um aspecto relevante nas mudanças operadas dentro das estratégias empresariais passou a ancorar-se substantivamente na terceirização.

Conforme destaca Kon (2004), a gradual eliminação da integração vertical das empresas é uma das principais características da produção flexível. Ou seja, algumas atividades inerentes ao processo produtivo, que outrora eram realizadas no interior das grandes empresas, passaram a ser realizadas por outras firmas. As atividades externalizadas compreendem as de serviços, que não constituem a tecnologia central ou mesmo o foco de negócio das empresas. Assim, são as atividades não estratégicas e auxiliares, porém fundamentais nos processos produtivos, que passaram a ser externalizadas ou terceirizadas. É nesse contexto que se observa o crescimento das atividades de serviços, sobretudo aquelas de apoio às atividades produtivas.

A incorporação da terceirização de tarefas, especialmente no segmento industrial, ocasiona descentralização produtiva e certa desverticalização operacional das empresas. Vale salientar

¹ VELTZ, Pierre. *Le nouveau monde industriel*. Paris: Gallimard, 2000.

que ela não mais se limita às tarefas tradicionalmente realizadas por terceiros, tais como, manutenção, segurança, limpeza e alimentação, estando agora, com mais ênfase, atingindo o chamado *chão de fábrica*. Ou seja, na busca por aumentos sistêmicos de produtividade e competitividade, as mudanças que são operadas dentro das estratégias empresariais, expressas na modernização tecnológica de processos e divisão do trabalho, ancoram-se, também e substantivamente, na terceirização de tarefas diretamente relacionadas à produção.

Tal processo ampliou o tamanho do setor de serviços, na medida em que as principais atividades terceirizadas são típicas do setor terciário e, portanto, nele classificadas. Dessa forma, o setor se amplia, substantivamente, com os novos padrões de gestão, estratégias empresariais e avanços tecnológicos, e esses induzem à criação de serviços ainda mais tecnificados e especializados.

Segundo Kon (2004), a flexibilização dos processos produtivos e o crescimento do setor de serviços têm sido condicionados pelo aumento da inovação e da diferenciação do produto, para o qual concorrem atividades de pesquisa e desenvolvimento (P&D), planejamento, publicidade e serviços de distribuição da produção; pela necessidade de novas tarefas, funções e técnicas organizacionais e produtivas que exigem a assessoria de firmas especializadas nos campos da informação, engenharia industrial, processos de planejamento e de pesquisa; pelo novo ambiente financeiro e de distribuição dos produtos que vêm se tornando cada vez mais complexo; pelas políticas governamentais internas e externas voltadas à regulação e estimulação de mercados, que exigem o apoio de especialistas que conheçam as formas de contemporizar o atendimento das normas de intervenção governamental com as necessidades de continuidade dentro dos novos parâmetros; e pelo crescimento das transações interfirmas e entre firmas, o que exige o aumento da capacidade e da complexidade de técnicas administrativas e gerenciais e determina as escolhas estratégicas, os planos, bem como a coordenação e o controle das conexões entre todos os níveis de relacionamentos. Ou seja, cada vez mais o processo produtivo requer serviços qualificados e intensivos em conhecimento e inovação.

Assim, os serviços especializados surgem intensamente e têm o seu uso disseminado em grande escala, tendo como principal vetor de espacialização e difusão as TIC, que assumem papel cada vez mais relevante no seu avanço e tornam-se indispensáveis e essenciais à competitividade e sobrevivência das organizações.

Intercambiando toda a complexa teia de relações e interconexões imprescindíveis às organizações, a comunicação passa a exercer um papel preponderante. Com a sua moderna instrumentalização, as distâncias parecem ficar cada vez menores, principalmente pela aplicação dos recursos avançados das TICs. Elas trazem no seu diversificado e amplo espectro operacional uma variada gama de inovadores serviços, refletidos, entre outros, no crescimento e uso das redes de comunicação, tais como a Internet, que propicia uma exposição mundial de produtos e serviços e promove o exponencial aumento dos negócios eletrônicos. Dada a sua funcionalidade, o uso cada vez mais disseminado e o crescimento da demanda por serviços, especialmente os de informática, vêm afetando e transformando as relações sociais e econômicas, gerando serviços essenciais às famílias e de apoio ao processo produtivo, gerencial e administrativo das empresas.

Tais serviços, pela sua natureza, assumem dimensões e características que os tornam “fluidos”, virtuais, intangíveis, transnacionais e, muitas vezes, de difícil regionalização e mensuração. No entanto, traduzem-se efetivamente em fluxos que se ancoram nas plataformas de comunicação e realizam-se, ampliam-se e disseminam-se em tempo real e em escala planetária.

Nesse sentido, no atual paradigma tecnoeconômico e produtivo, o conhecimento especializado e a informação colocam-se como elementos centrais da dinâmica e do crescimento de nações, regiões, setores, organizações e instituições, além de constituírem-se em elementos fundamentais para o processo de inovação.

No campo econômico, conforme destacam Lastres e Ferraz (1999), diversos estudiosos (FREEMAN, 1995; FORAY; LUNDVALL, 1996), reconhecem na informação e no conhecimento os elementos fundamentais da dinâmica da nova ordem mundial em conformação. A centralidade da informação e do conhecimento em um ambiente fortemente concorrencial e suas relações com os processos de geração e difusão de inovações justificam o fato de autores como, Johnson e Lundvall (2005) referirem-se à nova ordem mundial como “Era, Sociedade ou Economia da Informação e do Conhecimento”, resultante de uma “revolução informacional”, encampada pelas TICs. A importância e o papel do conhecimento e da informação na nova “economia informacional” são enfatizados por Petit (2005), ao concluir que o conceito de economia baseada no conhecimento refere-se a uma situação na qual os agentes econômicos têm a sua disposição um volume sem precedente de informação e conhecimento que podem processar, armazenar e comunicar, aumentando, dessa forma, o alcance de suas estratégias. Lastres et al. (1998) corroboram os argumentos supramencionados, ao destacarem que a nova dinâmica tecnológica e econômica internacional impôs a substituição paulatina de tecnologias intensivas em capital e energia e de produção de massa em favor da utilização crescente de tecnologias intensivas em informação (recursos intangíveis).

Enfim, a intensificação da concorrência em um mercado globalizado tem exigido, cada vez mais, profissionais e serviços especializados, capazes de impulsionar ou mesmo promover a inovação, no seu sentido mais amplo², fonte de diferenciais de competitividade.

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E CONCENTRAÇÃO ESPACIAL DOS SERVIÇOS

A consolidação e expansão do processo de reestruturação produtiva, conforme Mattos (2008), contribuíram para a progressiva terceirização da base econômica urbana, na qual os serviços avançados passaram a desempenhar um papel estratégico na coordenação geral da rede fluxo. Esse autor relaciona uma série de novas atividades, principalmente as relacionadas aos serviços dos circuitos globais, que caracterizam e identificam as cidades que se destacam nesse processo, tais como:

² Inovações não só tecnológicas ou de processos e produtos, mas também inovações organizacionais em *design*.

- a) serviços para a produção, nomeadamente de ordem financeira, jurídica, consultoria, publicidade, computação, engenharia, arquitetura e mercado imobiliário;
- b) serviços de gestão, coordenação e controle de processos e negócios;
- c) serviços para as famílias, cobrindo áreas como educação, saúde, religião, lazer e turismo, cultura, entre outros;
- d) serviços de visitante, que abrangem áreas como hotéis, restaurantes, comércio, entre outros;
- e) serviços relacionados com a distribuição e comercialização de produtos.

As metrópoles, em função das suas infraestruturas – urbanas, econômicas, mão de obra – constituem-se em grandes centros de serviços. Tal centralidade intensificou-se com o processo de reestruturação produtiva e de globalização, na medida em que a capacidade de gerar e de absorver conhecimento e informação vem sendo considerada fundamental em um ambiente no qual os agentes produtivos estão em permanente processo de busca e seleção, como forma de garantir diferenciais de competitividade em uma economia global e amplamente apoiada na produção e no uso de conhecimentos e informação.

Dessa forma, nota-se uma forte tendência de reconcentração das atividades de serviços nas metrópoles, fenômeno muitas vezes relacionado à “nova economia pós-industrial”, devido ao crescimento das atividades de serviços nos centros urbanos, em detrimento das atividades industriais. Esta centralidade ainda é mais expressiva quando se trata dos especializados, pois demandam informação e capacitação; portanto, requerem mão de obra qualificada, elementos de infraestrutura urbana e um ambiente propício aos negócios. Mais do que a centralidade em algumas metrópoles, observa-se a concentração dos serviços especializados em espaços específicos no âmbito intraurbano das grandes cidades. Já os serviços menos qualificados normalmente estão pulverizados na rede urbana.

No entanto, a centralidade dos serviços nas metrópoles não se dá de forma homogênea. Conforme destacam Porto e Carvalho (2009), a reestruturação econômica, entre outros aspectos, baseou-se na fragmentação do processo produtivo, no qual cada parcela encontra motivações territoriais diferentes para a busca de melhor competitividade mundial. Assim, conforme destacam os autores, a distribuição espacial das atividades econômicas não é aleatória como parece acontecer. As estratégias são distintas; algumas empresas buscam a descentralização espacial e outras, ao contrário, concentram-se em regiões ou metrópoles, mas com um traço comum: todas buscam viabilizar seus produtos com menores custos. O resultado concreto desse movimento é o surgimento de uma nova divisão internacional, regional ou mesmo local do trabalho. As regiões, que revelam características e porte econômico/financeiro e institucional distintos também apresentam funções específicas e abrigam distintas atividades de serviços.

Analisando alguns aspectos relacionados às mudanças recentes na economia e seus rebatimentos espaciais, Lastres e Albagli (1997, p. 9) destacam que as análises convergem para o entendimento de que esse padrão sociopolítico-econômico emergente ocorre em meio a forças

de homogeneização e diferenciação que se expressam em distintas dimensões, tais como a Espacial, em que a diferenciação dos territórios constitui elemento básico no movimento de constante atualização dos termos que regem a divisão internacional do trabalho, ao mesmo tempo em que os mercados se expandem, continuamente, em escala planetária.

A nova divisão (internacional, regional e local) do trabalho que vem se delineando e estruturando com base nessa dinâmica configura-se, em grande parte, pela especialização crescente em segmentos terciários que apresentam tecnologias mais sofisticadas, especialmente nos países desenvolvidos, cuja força de trabalho, mais qualificada, é uma vantagem comparativa. Da mesma forma, as atividades de serviços altamente internacionalizadas, sobretudo os Serviços Intensivos em Conhecimento (SIC) prestados às empresas, concentraram-se em poucas cidades globais que dominam os mercados internacionais, enquanto, nas demais cidades, os serviços servem aos pequenos e menos competitivos mercados internos e locais (KON, 2004). Portanto, os reflexos da aceleração do progresso tecnológico e da globalização econômica ocorridos nas últimas décadas imprimiram formas diferenciadas de espacialização dos serviços, de tal modo que algumas (poucas) cidades concentram os serviços de comando e se constituem em plataformas de atuação global e outras (muitas) cidades possuem uma rede de influência regional.

TERRITÓRIOS EM REDE E A NOVA ARQUITETURA PRODUTIVA

Com a globalização e a reestruturação produtiva e organizacional, as empresas tendem a realocar-se em novos territórios, buscando posicionar-se estrategicamente, como forma de garantir competitividade, sustentabilidade e expansão. Assumem papel destacado nesse quadro as grandes cidades, nas quais estão concentrados não só a infraestrutura e prestadores de serviços especializados como também a mão de obra qualificada. Configura-se uma nova arquitetura produtiva que se organiza em redes baseadas em alguns pontos centrais e no maior número possível de lugares. Nesse sentido, verificam-se movimentos simultâneos de concentração e de desconcentração das empresas.

Nesse cenário, aquelas cidades capazes de investir em infraestrutura e no desenvolvimento de recursos humanos estarão em melhores condições nas suas respectivas áreas de influência, podendo induzir à formação de redes de negócios e facilitar também a formação de núdulos produtivos ou os chamados *clusters* industriais e de serviços.

O processo de transformação produtiva dá novo impulso à urbanização da economia em todo o mundo. As grandes cidades transformaram-se nos lugares preferidos para a localização dos investimentos e atividades de empresas transacionais.

Sassen (2003) ressalta a importância que as grandes cidades assumem como centros nodais em torno dos quais se articulam as novas dinâmicas da acumulação e das novas tecnologias, funcionando como pontos estratégicos para as operações econômicas globais. Explica que o

papel de determinadas cidades na economia mundial resulta basicamente da combinação de dois grandes processos. O primeiro é a globalização da atividade econômica, que aumentou a escala e a complexidade das transações. O segundo, que se apresenta de forma determinante nas cidades, é a intensidade crescente dos serviços na organização da economia.

Na visão de Sassen (2003), a chave desse processo é a demanda crescente de serviços por parte de empresas de todos os setores da indústria e o fato de que as cidades são os locais em que empresas e governos podem utilizar-se de produtos e serviços do mercado financeiro e contratar serviços especializados. Essa nova configuração contém tanto elementos de dispersão e mobilidade geográfica como concentrações territoriais de recursos necessárias à gestão e serviços. Observa, no entanto, a autora, que as cidades que são lugares estratégicos na economia global tendem, em parte, a desconectar-se da sua região para configurar redes em circuitos globais.

Muitos autores, entre os quais está Castells (1999), consideram que a rede é a nova topologia de organização da sociedade. O conceito de rede passa a ser utilizado enquanto componente explicativo dessa realidade, uma vez que representa um sistema formado por pontos nodais interconectados entre si. A concepção da rede rompe com a ideia de continuidade espacial dos fenômenos e da existência de uma única ordem que regula a organização do espaço econômico.

A organização anterior, da qual a Teoria dos Lugares Centrais havia sido, durante muito tempo, a representação mais aceita da organização regional, com base nos conceitos de limiar (nível mínimo de demanda) e de alcance (abrangência de um bem ou serviço, ponderando-se a maior distância que uma população se dispõe a percorrer para adquirir esse bem). Segundo essa teoria, a centralidade de uma localidade seria dada pela importância dos bens e serviços e pelas funções centrais oferecidas. Quanto maior fosse o número de suas funções, maior seria a centralidade, sua área de influência e o número de pessoas por ela atendido.

Verifica-se que a posição de cada centro na hierarquia urbana não é mais suficiente para descrever e explicar a sua importância na rede de cidades. Atualmente, cada centro, independente de seu tamanho populacional, consegue manter relações econômicas, políticas e sociais com outros centros, sem, necessariamente, seguir uma ordem piramidal que tende a ser substituída por outra em que “[...] a economia está estruturada muito mais fortemente pela rede primária metropolitana que pelas relações verticais com a região ou metrópoles secundárias” (VELTZ, 1996³, p. 65 apud MATTOS, 2008, p. 85, tradução nossa).

Ao se reconhecer a existência de uma nova configuração que se define a partir das grandes metrópoles, configurando uma rede mundial na qual as cidades médias relacionam-se sem passar pelos circuitos locais e regionais, não se pode deixar de reconhecer também que, em

³ “[...] la economía está estructurada mucho más fuertemente por la red primaria metropolitana que por las relaciones verticales con las zonas o las metrópolis secundarias.” VELTZ, Pierre. *Mondialisation, villes et territoires*. L'économie d'archipel. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

determinados espaços, pode ainda existir um circuito regional no qual os centros mantêm o padrão hierárquico característico das estruturas de localidades centrais, coexistindo, pelo menos, dois processos. Nessa estrutura, as cidades configuram a forma espacial e o lugar da concentração da produção, circulação, edificações, população e consumo de bens e serviços.

NOVAS CONFIGURAÇÕES TERRITORIAIS

Referindo-se aos efeitos urbanos e territoriais do estágio recente do capitalismo sob reestruturação socioeconômica, difusão e adoção de novas tecnologias de informação e comunicação, Mattos (2008) identifica o que chama de terceira revolução urbana, entendida como novo padrão de urbanização, substancialmente diferente daquele que se desenvolveu sob o impulso da revolução industrial. Ressalta-se que as tendências que se têm manifestado em todas as cidades envolvidas estruturalmente na nova dinâmica global, com intensidades e alcances específicos, segundo as particularidades e o desenvolvimento dos respectivos países, podem ser explicadas por um conjunto de mudanças e tendências que constituem o novo paradigma técnico econômico pós-fordista, quais sejam:

- a) configuração e contínua expansão de um espaço mundial de acumulação;
- b) financeirização praticamente total da economia mundial;
- c) estruturação de uma nova arquitetura produtiva organizada em rede difundida no mundo;
- d) imposição de novas condições para a competitividade;
- e) desregulação;
- f) flexibilização e segmentação dos mercados de trabalho;
- g) intensificação da mobilidade e a conseqüente compressão da relação espaço-tempo.

Conforme Mattos (2008), o que emerge nesse processo é essencialmente uma morfologia urbana modelada por contínuos processos de periurbanização e por uma crescente policentralização, em que vários centros aparecem como produto das relações entre a cidade visível e a cidade invisível, isto é, uma confluência de diferentes tipos de fluxos que se materializam em determinados locais (ou auréolas), que se constituem em novas centralidades.

A configuração urbana resultante desses processos corresponde ao que se considera urbano generalizado, caracterizado pela ausência de limites e de descontinuidades, desfazendo a antiga oposição entre cidade e campo, que privilegia as redes e os fluxos em uma estrutura em rede cujos nós formam a base de um arcabouço essencialmente policêntrico, configurando uma megaregião urbana, formada mediante a expansão de uma antiga área metropolitana.

O que antes era central agora está se tornando periférico; e o que era periférico está se tornando central. As cidades agora organizam-se em redes de conexões e não mais por redes de territórios, o que dificulta a delimitação do território metropolitano, visto que a “geografia” da metrópole muda em função das redes nela consideradas. A dispersão metropolitana da

atividade produtiva tem gerado processos de periurbanização, policentrismo e expansão horizontal, não compacta, do tecido urbano, criando o que alguns pesquisadores, a exemplo de Indovina (1990), costumam chamar de cidade difusa.

Configuram-se novas formas urbanas, como a aglomeração urbana e outras mais complexas, que ultrapassam os limites administrativos da cidade ou do município, concretizando o que Lefebvre (2002) antecipou na década de 1970, em seu livro “A Revolução Urbana”, ao falar da nova revolução urbana como um processo que ultrapassa os limites da cidade e até o perímetro municipal instituído por lei.

Chama-se atenção para o fato de que, se os limites institucionais nem sempre são visíveis do ponto de vista físico, unindo os municípios, o mesmo não ocorre em termos administrativos, quando se observa a fragmentação da gestão, que não acompanha a expansão metropolitana.

Ao analisar as cidades latino-americanas, Mattos (2008) verifica que também aí ocorre o processo de periurbanização, porém identifica diferentes motivações e outras formas de desenvolvimento. O autor considera que já não é uma elevada taxa de crescimento da população metropolitana que a origina, uma vez que, na maioria dessas cidades, o crescimento da população diminuiu e já não apresenta o ímpeto das décadas de 1950 e 1960, quando a migração rural-urbana atingiu o seu pico e a taxa de fertilidade era muito elevada. Agora, a periurbanização decorre principalmente do fato de que a ampliação do campo metropolitano de externalidades alterou significativamente o comportamento da localização de famílias e empresas, que são os atores urbanos com maior poder para influir nas mudanças que se refletem na dinâmica e na expressão espacial dominante.

Se a metrópole moderna podia ser descrita por um modelo espacial radial de forte oposição centro-periferia, a metrópole contemporânea configura-se como uma paisagem de objetos, formada por enclaves interconectados por rodovias, sem uma clara definição campo/cidade, alimentada pela mobilidade propiciada pelo automóvel particular.

METRÓPOLE BAIANA: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

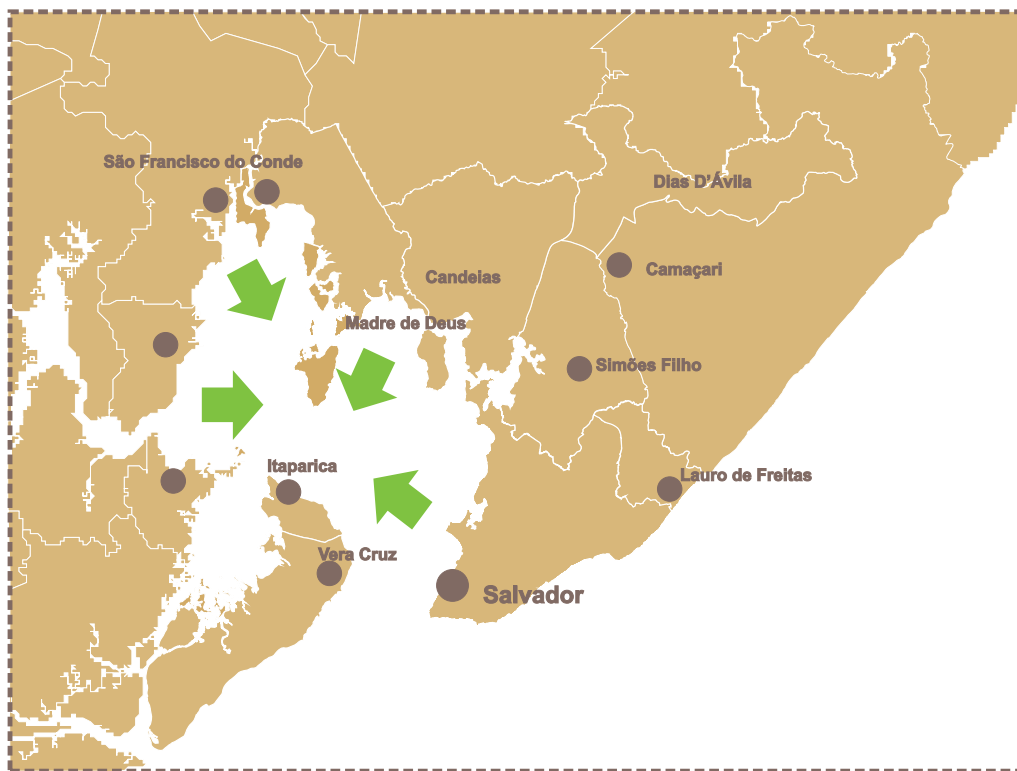
Entender o comportamento recente da metrópole baiana requer inicialmente uma compreensão sobre seu processo de desenvolvimento. Visto que os condicionantes históricos, sociais, culturais e econômicos repercutem na dinâmica metropolitana recente, tais processos podem ser compreendidos com base em dois horizontes temporais bem definidos. O primeiro momento tem início com a formação da cidade de Salvador e guarda relação com a base econômica agroexportadora da região que prevaleceu até a primeira metade do século XX. O outro período, importante para a definição das características atuais da região, está fortemente relacionado ao processo de industrialização do estado da Bahia, que teve início na década de 1950.

FUNDAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR E A ECONOMIA AGROEXPORTADORA DA REGIÃO

Fundada em 1549, Salvador foi um dos primeiros núcleos urbanos do Brasil colonial e capital da América Portuguesa até 1763, constituindo uma das colonizações mais antigas da América Latina. No período colonial, Salvador era um importante centro urbano-comercial, com significativa influência regional e nacional, que concentrava o poder político e econômico do Brasil Colônia.

Até as primeiras décadas do século XX, Salvador desempenhou o papel de centro político, administrativo e de entreposto comercial de uma economia de base agroexportadora que se articulava regionalmente ao redor da Baía de Todos-os-Santos. Por ela circulavam as mercadorias que tinham como destino final o porto de Salvador e, daí, o resto do mundo. Cidades como Maragogipe, Cachoeira, São Félix, Nazaré das Farinhas, dentre outras, surgiram e articulavam-se pela Baía de Todos-os-Santos e pelos rios Jaguaripe e Paraguaçu (Mapa 1). A região onde está situado esse conjunto de municípios, ao redor da Baía de Todos-os-Santos, é denominada de Recôncavo Baiano.

Entre os anos 1940 e 1950, a região do Recôncavo enfrentou o ápice de uma crise econômica, que teve como reflexos o declínio produtivo das zonas agrícolas e a redução das exportações de produtos primários. Com o processo de decadência econômica na região, houve uma migração



Mapa 1
Salvador e região nas primeiras décadas do século XX

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2010).

intensiva da população da zona rural para a capital baiana, alterando profundamente o seu perfil demográfico e territorial. Crescendo a uma taxa de 3% ao ano, a população urbana de Salvador passou, nesse período, de 290 mil habitantes, em 1940, para 393 mil habitantes em 1950. O município de Salvador recebeu uma população migrante formada, na sua maioria, por trabalhadores agrícolas muito pobres e sem qualificação para serviços urbanos. Entretanto, ainda não se observava, nesse momento, um processo de metropolização, mas sim a articulação de um núcleo urbano mais adensado em Salvador. Do ponto de vista espacial, a cidade estava constituída com uma ocupação cuja maior densidade concentrava-se no seu núcleo histórico, que abrangia a região do Pelourinho e da Cidade Baixa, formada pela Conceição da Praia e pela península de Itapagipe.

A INDUSTRIALIZAÇÃO DA RMS E A INTENSIFICAÇÃO DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO

A partir da segunda metade do século XX, a economia baiana passou por mudanças estruturais marcantes vinculadas à industrialização, dando início a um novo ciclo de desenvolvimento e

dinâmica socioeconômica, o que repercutiu sobre a estruturação dos municípios da região, sobretudo os da sua metrópole. A implantação da Petrobras e da Chesf, nos anos 1950, representou um marco no processo de desenvolvimento regional e de metropolização de Salvador e região.

A implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), na década de 1960, definiu uma segunda fase desse processo de transformação da estrutura econômica regional e estadual, que se consolidou nos anos 1970 com a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec). Nesse período foram criadas as condições básicas para a integração da economia baiana aos movimentos de expansão em escala nacional. Esse processo teve sequência no início dos anos 1980, com a instalação e operação do Complexo Minerometalúrgico da Caraíba Metais.

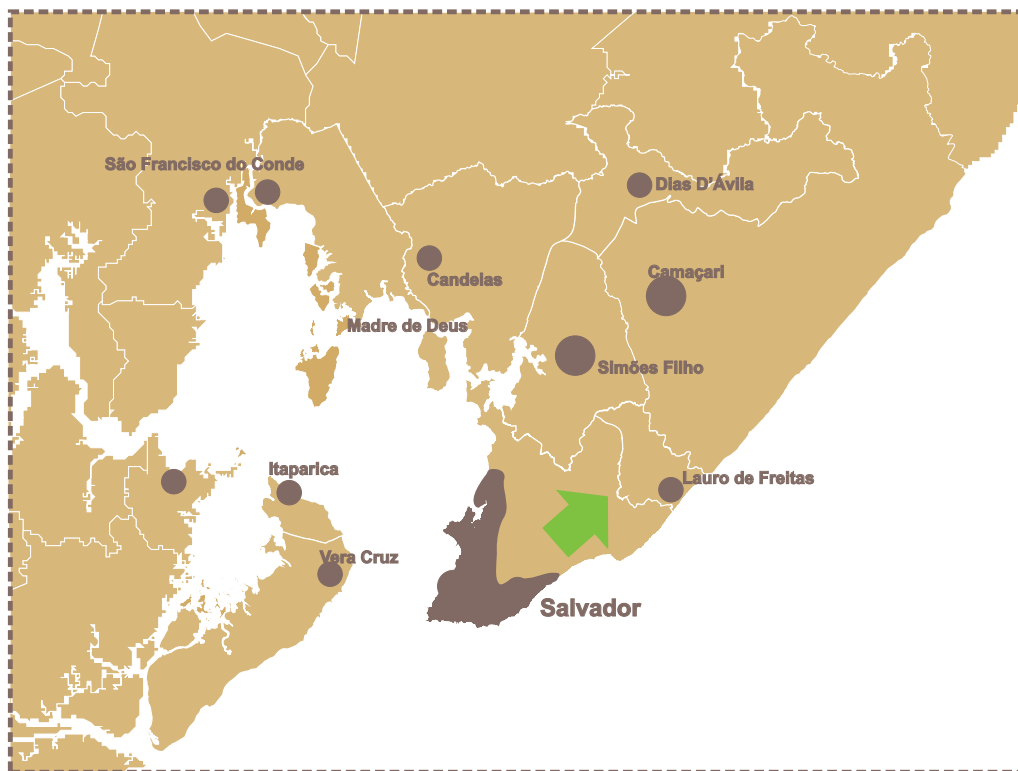
Conforme Guerra e Teixeira (2000), a partir da década de 1970, a Bahia inseriu-se na matriz industrial brasileira por meio da chamada “especialização regional”, na qual a industrialização foi direcionada para os setores químico, especialmente a petroquímica, e metalúrgico, estabelecendo novas articulações com os processos e com a dinâmica do país. Com isso, a Bahia transformou-se em um estado supridor de produtos intermediários para os setores de bens finais instalados no eixo Sul/Sudeste do país. Essa inserção especializada e complementar na economia nacional possibilitou à RMS estruturar-se do ponto de vista econômico, social e espacial, além de redefinir sua função na divisão nacional do trabalho.

Os efeitos multiplicadores dos investimentos industriais no CIA e no Copec foram significativos, com destaque para o terciário, impulsionando o comércio e o sistema bancário e financeiro. A industrialização exigiu também o desenvolvimento de um setor de serviços voltado para lhe dar suporte, a exemplo das atividades de segurança, limpeza, alimentação, transporte, assistência médica, manutenção, entre outras.

Essas alterações na dinâmica econômica ocasionaram importantes mudanças na configuração espacial da região, especialmente de Salvador. Até a primeira metade da década de 1960, Salvador estava estruturada em torno da Baía de Todos-os-Santos, vinculando-se à produção agrícola do Recôncavo, que polarizava as atividades comerciais, financeiras, culturais e religiosas. Com o processo de industrialização e os fluxos de pessoas e mercadorias redirecionando-se, em grande parte, para áreas de expansão da cidade, principalmente para o vetor norte do município, que se consolidou como o novo eixo de desenvolvimento, intensificou-se o processo de urbanização. O Mapa 2 permite a visualização da expansão urbana e constituição da metrópole baiana nesse período.

Os investimentos realizados possibilitaram a articulação do espaço regional, que se estruturou em torno dos núcleos industriais e da metrópole, dando início à formação da RMS, institucionalizada em 1973.

O novo impulso econômico elevou o ritmo de expansão demográfica que se intensificou em Salvador e em vários municípios, propiciando à RMS taxas de crescimento populacionais em torno de 4% no período de 1960 a 1980. Nos municípios em que os impactos da industrialização foram maiores, também foram maiores as taxas de crescimento populacional, conforme Tabela 1.



Mapa 2
Expansão urbana e constituição da metrópole baiana na década de 1970

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2010).

Tabela 1
Crescimento demográfico por municípios da RMS – 1960-1991

Municípios	Taxa média geométrica de crescimento demográfico anual (%)		
	1960-1970	1970-1980	1980-1991
Camaçari	4,30	7,69	4,53
Candéias	6,34	4,69	2,1
Dias D'Ávila	-	-	4,43
Itaparica	0,77	2,63	3,00
Lauro de Freitas	0,14	13,44	6,32
Madre Deus	-	-	0,93
Salvador	4,71	4,02	3,03
S. Francisco do Conde	1,17	-1,50	1,16
Simões Filho	8,26	7,06	4,74
Vera Cruz	0,19	1,36	4,43
RMS	4,57	4,41	3,19

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010a).

Na RMS, o município de Salvador concentrava o maior contingente populacional, atingindo, em 1970, seu ponto máximo, com 87,7% do total regional. Em 1980, essa participação caiu para 85%, quando se verificou o crescimento do conjunto de municípios formado por Camaçari, Candeias, Lauro de Freitas e Simões Filho que apresentaram taxas de crescimento superiores às de Salvador (Tabela 2). Lauro de Freitas apresentou o maior crescimento populacional, nesse período. Isto se deve ao fato de o município ter absorvido grande parte dos funcionários mais qualificados do CIA e Copec, como também em razão da sua localização na Orla Atlântica, com fácil acesso aos outros municípios da RMS e limítrofes a Salvador. Nesse caso, ocorreu o que muitos classificam como transbordamento da metrópole.

Municípios	1960		1970		1980		1991	
	Pop	%	Pop	%	Pop	%	Pop	%
Camaçari	21.849	2,98	33.273	2,9	69.783	3,95	113.639	4,55
Candeias	18.484	2,52	34.195	2,98	54.081	3,06	67.942	2,72
Dias D'Ávila	-	-	-	-	19.395	1,1	31.259	1,25
Itaparica	7.772	1,06	8.391	0,73	10.877	0,62	15.055	0,60
Lauro de Freitas	9.865	1,34	10.007	0,87	35.309	2	69.271	2,77
Madre Deus	-	-	-	-	8.296	0,47	9.184	0,37
Salvador	635.917	86,63	1.007.195	87,75	1.493.685	84,55	2.075.273	83,13
S. Francisco do Conde	18.455	2,51	20.738	1,81	17.835	1,01	20.239	0,81
Simões Filho	9.953	1,36	22.019	1,92	43.578	2,47	72.526	2,91
Vera Cruz	11.781	1,6	12.003	1,05	13.743	0,78	22.136	0,89
RMS	734.076	100,0	1.147.821	100,0	1.766.582	100,0	2.496.524	100,0

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010a).

Destaca-se, em um primeiro momento, que a periferização estava associada à população de baixa renda, mas, posteriormente, esse processo também passou, com mais intensidade, a ser associado aos segmentos populacionais de mais alta renda, justamente em função de lançamentos de loteamentos para esse segmento da população.

Nesse período, as camadas de baixa renda e sem renda, parcela mais numerosa da população, empurrou os limites da ocupação urbana de Salvador, forçando a conurbação com os municípios mais próximos – Lauro de Freitas e Simões Filho –, mediante a ocupação ilegal. Observou-se também a implantação dos loteamentos Vilas do Atlântico e Encontro das Águas, em Lauro Freitas, primeiros de muitos condomínios fechados voltados a atender aos estratos de média e alta renda que se ampliaram a partir das atividades do CIA e Copec, e se

implantaram fora de Salvador, devido a sua localização estratégica, ao longo da orla atlântica, com infraestrutura urbana e equipamentos públicos. Tais empreendimentos também contribuíram para o processo de conurbação na região.

Em Salvador, simultaneamente à expansão do sistema viário e industrial, foram implantados pelo governo estadual o Centro Administrativo da Bahia (CAB), que centralizou praticamente todas as secretarias do estado, e a Estação Rodoviária. Esses empreendimentos tiveram um papel fundamental no desenvolvimento de um novo centro de serviços modernos, na área do Vale do Camurugipe, para onde, nesse momento, voltaram-se os investimentos privados, com a implantação de loteamentos residenciais, *shoppings centers*, hipermercado, entre outros.

Destacam-se também as intervenções, nos fins dos anos 1960 e da década de 1970, do sistema de avenidas de vale, o eixo viário da Avenida Luís Viana (Avenida Paralela), que liga as novas áreas de expansão da cidade ao município vizinho de Lauro de Freitas, constituindo, portanto, uma importante ligação interna, alternativa à orla marítima, e as ligações entre a Avenida Paralela e a orla marítima, implantadas pelo governo municipal. Pelos governos estadual e federal foram realizadas a duplicação da rodovia BR-324, a construção da rodovia CIA-Aeroporto, a rodovia Parafuso e o Acesso Norte, que direcionaram o crescimento em Salvador e viabilizaram a circulação de mercadorias.

Acompanhando esse movimento, ocorreu a priorização da orla atlântica para empreendimentos turísticos, movimento reforçado pela implantação da Estrada do Coco, em 1975.

A ação governamental assumiu importância relevante na orientação do citado processo. Inicialmente, como indutor da atividade econômica, ao criar incentivos fiscais e viabilizar a base física para a localização industrial. Posteriormente, como agente ativo do processo produtivo, quando participou igualmente da composição do capital social das empresas petroquímicas. Ao direcionar o desenvolvimento urbano, os aportes governamentais concorrem para a ampliação da infraestrutura, principalmente a viária, implantando um sistema de vias que reconfigura e impulsiona a expansão da cidade.

Enfim, os investimentos industriais na RMS, concentrados na petroquímica, estimularam, direta e indiretamente (via gasto público estadual e transferências federais), o surgimento de novas atividades e a expansão e modernização de outras. A administração pública ganhou maior peso, e o aumento da arrecadação possibilitou a ampliação e modernização do aparato administrativo. O varejo acelerou sua renovação com a multiplicação de *shopping centers* e supermercados, os serviços de consumo coletivo (notadamente educação e saúde) e outros serviços de consumo intermediários ou finais (engenharia, transporte, telecomunicações) conheceram significativo desenvolvimento.

Reforçado esse movimento, o surgimento de novas tecnologias, a renovação das formas organizacionais e a modificação dos hábitos de consumo agregaram-se na modernização do setor terciário, promovendo novas formas e localizações, atendendo às exigências das classes média e alta e, sobretudo, às exigências do setor empresarial. Simultaneamente, as

peças que estavam à margem do mercado formal passaram a compor o setor terciário, engajando-se na informalidade, complementando o modelo em curso.

A reestruturação do mercado consumidor associou-se às mudanças de escala na dinâmica urbana, promovendo a descentralização das atividades terciárias, movimento que seguiu o desenvolvimento de novas áreas residenciais. À medida que cresciam as demandas, elevava-se o porte da metrópole, que se reestruturava para atender às novas demandas. Em Salvador, o terciário passou a incorporar tendências já verificadas em outros centros mais desenvolvidos, seja na configuração espacial das áreas destinadas ao comércio, seja nas relações entre consumidores e comerciantes que se modernizaram frente às novas dimensões da cidade.

Esse processo de desenvolvimento criou na RMS uma especialização dos espaços municipais; cada subespaço exerce um papel complementar e é responsável por determinados fluxos econômicos, definidos pelos polos industriais, pelas atividades turísticas, no litoral, e pelo terciário mais qualificado que se consolida em Salvador. Esse movimento soma-se à grande heterogeneidade dos usos e formas de ocupação do espaço metropolitano, determinada pelos condicionantes físico-ambientais, econômicos e históricos.

O resultado desse movimento foi a conformação de um novo padrão de produção do espaço urbano da metrópole, com a configuração de vetores bem diferenciados de expansão da metrópole baiana: a orla marítima norte, o “miolo” e o subúrbio ferroviário no litoral da Baía de Todos-os-Santos.

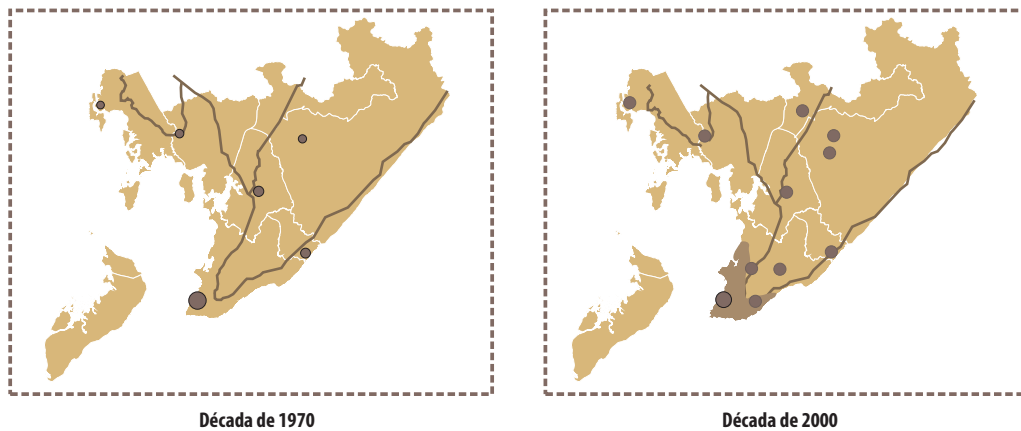
A Orla Atlântica Norte configura-se como o espaço mais “nobre”; segue em direção ao município de Lauro de Freitas e desenvolve-se ao longo da Estrada do Coco, por toda a Orla Atlântica, configurando um espaço conurbado da Orla Norte de Salvador até a orla do município de Mata do São João.

O segundo vetor de desenvolvimento corresponde a uma área geograficamente central, que se desenvolveu a partir de grandes conjuntos habitacionais entre a Avenida Paralela e a BR-324, e estende-se por grandes áreas dos municípios da RMS, tais como Simões Filho, Dias D’Ávila e centro de Camaçari.

O terceiro vetor, o Subúrbio Ferroviário, desenvolveu-se a partir da década de 1940, com base em loteamentos populares, cujo processo de urbanização intensificou-se em direção ao chamado miolo metropolitano. O Mapa 3 evidencia a evolução do espaço metropolitano de 1974 a 1995.

Os movimentos de expansão metropolitana e de evolução de fluxos econômicos com outras regiões intensificaram-se na década de 1990 com a chegada de grandes firmas de origem nacional ou estrangeira, a modernização, a desnacionalização e a expansão de empresas locais em vários setores (supermercados, construção civil, telecomunicações, publicidade e outros), reforçando e aprofundando os vínculos com outras metrópoles. Paralelamente, o

desenvolvimento do turismo nacional e internacional consolidou Salvador não apenas como polo receptivo, mas também emissor, completando esse novo quadro.



Mapa 3
Evolução do espaço metropolitano baiano – 1974–2000

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2010).

A METRÓPOLE EM REDE GLOBAL

É fato que a dinâmica e as transformações ocorridas na RMS e na metrópole baiana⁴ pela intensificação do processo de globalização criaram a base econômica que as colocou no movimento de reestruturação econômica globalizada. Entretanto, torna-se necessária uma melhor compreensão de tais transformações, para que seja possível entender como a RMS e a metrópole baiana inserem-se nesse movimento e na nova divisão internacional ou mesmo nacional do trabalho, que se reconfigurou com a citada globalização dos fluxos econômicos e é capaz de alterar ou mesmo criar novas funções espaciais.

O processo de globalização econômica intensificou-se no Brasil após a implantação do Plano Real, em 1994. Desde então, diversos são os estudos que buscam entender como tal processo influenciou na economia brasileira e na sua articulação com as demais economias mundiais. Em nível microeconômico e/ou regional, as análises são voltadas para as repercussões decorrentes da globalização nas estruturas produtivas dos diversos espaços nacionais, nos aspectos relacionados à competitividade e nas possíveis alterações nas funções das distintas metrópoles brasileiras. É fato que as mudanças estruturais da economia brasileira, em especial a estabilização da inflação, a abertura econômica e a consequente reestruturação produtiva, refletiram na estrutura econômica do estado, particularmente, no parque industrial baiano, em grande parte assentado na RMS.

Essa região concentra grande parte dos serviços, da produção industrial e da população do estado da Bahia, respondendo, em 2008, por 48% do Produto Interno Bruto (PIB) baiano e por 25% da população do estado, segundo o censo de 2010. Destaca-se que, em função do modelo de desenvolvimento adotado no país, a região caracterizou-se por ser fortemente pautada na produção de bens intermediários, complementares aos da região mais dinâmica do Brasil, o Centro-Sul.

A RMS exerce também a importante função de entreposto comercial da Bahia, conectando comercialmente o estado com o resto do mundo. Portanto, possui no seu interior os mais importantes equipamentos e serviços necessários para exercer tal função. Dentro da região,

⁴ Conforme salientado, o conceito de metrópole baiana, aqui considerado, corresponde à área urbana conurbada que ultrapassa os limites administrativos municipais, com grande concentração de população, infraestrutura, hegemonicamente constituída por atividades de serviços e comércio, que articula os fluxos de outras metrópoles e de outras regiões.

Salvador constituiu-se historicamente como uma importante metrópole regional brasileira e abriga os serviços mais qualificados do estado da Bahia, exercendo influência sobre uma extensa rede de cidades, que abrange várias cidades da Bahia e estende-se até o estado de Sergipe. Existe também uma divisão de comando de parte da região Oeste da Bahia, distante 900 km da RMS, com Brasília (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2008).

Essas características da RMS foram sendo formatadas em um período anterior à abertura econômica (anos 1960 e 1970). Assim, a questão fundamental é buscar entender como a estabilização econômica e a intensificação do processo de globalização, com a abertura econômica, alteraram ou mesmo consolidaram as características dessa região. Observa-se que a literatura sobre globalização e território tem evidenciado importantes transformações que as metrópoles têm apresentado em decorrência da mundialização dos fluxos econômicos. Entretanto, vale ressaltar que as transformações, tendo em vista as qualidades distintivas fundamentais de cada metrópole, apresentam características e intensidades distintas, conforme evidenciado por Mattos (2008) e Sassen (1999).

INTENSIFICAÇÃO DA INSERÇÃO GLOBAL DA RMS E REBATIMENTOS NA METRÓPOLE

A metrópole baiana aumentou seus laços com a economia globalizada, bem como consolidou seu papel de entreposto comercial do estado e suas conexões com o resto do mundo, além de continuar sendo um importante nó logístico do fluxo de mercadorias e pessoas entre as regiões Sul e Sudeste do país com a região Nordeste. Destaca-se também o fortalecimento de sua característica de intensa integração com a matriz industrial brasileira, ao produzir e fornecer insumos industriais, especialmente os da indústria química e petroquímica.

Da mesma maneira, a metrópole expandiu sua função de principal centro de serviços do estado, principalmente em relação aos serviços financeiros e àqueles ligados à produção, estendendo também a sua influência sobre parte do território do estado de Sergipe.

Se, por um lado, esse crescimento das relações do território metropolitano com os circuitos globais do capital financeiro e industrial internacional trouxe poucas alterações na estrutura produtiva da RMS, por outro, esse maior relacionamento implicou em ampliação da demanda por infraestrutura econômica e urbana. Como exemplos, podem ser citadas as duplicações do Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães e da Estrada do Coco.

Com o intuito de sintetizar os principais fatores, anteriormente alinhados, e que influenciaram e promoveram mudanças nas feições dos espaços analisados, são destacados seis principais aspectos econômicos que reforçam a maior articulação da RMS e da metrópole baiana com os fluxos econômicos mundiais, que se intensificaram com a abertura comercial e a globalização econômica, com forte avanço após o Plano Real:

- a) reestruturação produtiva da indústria existente, gerando o aumento da competitividade e da produção com impactos sobre os serviços e a circulação de mercadorias no espaço metropolitano;
- b) fortalecimento do agronegócio no interior do estado da Bahia, com impactos sobre a circulação de mercadorias pelos portos e aeroporto da metrópole;
- c) crescimento do turismo em decorrência de investimentos governamentais em infraestrutura e do setor privado na construção de hotéis, *resorts* etc.;
- d) novos investimentos, principalmente industriais, sendo o principal a instalação, em 2002, do Projeto Amazon da Ford e seu centro de desenho;
- e) crescimento dos fluxos de comércio exterior determinados principalmente pelo crescimento da economia global, em especial a chinesa;
- f) ampliação da demanda por serviços especializados e infraestrutura econômica e urbana.

GLOBALIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NO PADRÃO DE CONCORRÊNCIA DA ESTRUTURA PRODUTIVA DA RMS

As transformações ocorridas na economia brasileira a partir dos anos 1990 propagaram-se de forma bastante significativa no parque fabril baiano. O processo de maior abertura aos mercados mundiais impôs reestruturações na forma de organização da produção das grandes empresas instaladas na Bahia, especialmente no Polo Petroquímico de Camaçari, cujo padrão de concorrência, até então, era ditado pelo protecionismo garantido, preconizado no modelo de desenvolvimento que se baseava nas ideias cepalinas⁵ da substituição de importações.

Os padrões de concorrência existentes na indústria brasileira, que durante o período de substituição de importações apresentavam fortes especificidades locais, aproximaram-se das tendências internacionais como consequência da abertura comercial.

Conforme destacado por Kupfer (1998), com a abertura comercial, observou-se o início de um processo de convergência dos padrões de concorrência da indústria brasileira aos vigentes na indústria mundial. A participação alta e crescente de empresas transnacionais na economia nacional é uma característica adicional que reforça essa confluência.

Kupfer (1998) também ressalta que as empresas que operavam internamente no Brasil viram-se forçadas a adaptar-se com grande velocidade às tendências competitivas internacionais, mais apoiadas em eficiência produtiva e mais intensivas em tecnologias do que os padrões de concorrência que vigoravam no mercado interno protegido. Os resultados das mudanças nos padrões de concorrência evidenciaram alguns fenômenos microeconômicos, como *joint ventures*, fusões e aquisições e intensificação da terceirização, a fim de que fosse possível às

⁵ Entre as décadas de 1960 e 1970, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) defendia que o desenvolvimento das economias do terceiro mundo passava pela adoção da política de substituição de importações.

firmas a obtenção de vantagens competitivas nos diferentes mercados de atuação e nos diversos setores produtivos.

Os mesmos movimentos foram observados na economia baiana, seja devido à atração de empresas que operavam em plataforma mundial, a exemplo da Ford e seus sistemistas⁶ e da Monsanto, seja pela mudança no ambiente concorrencial, que passou a exigir maior competitividade, seja pelas alterações na organização da produção das empresas baianas, para que pudessem inserir-se de forma mais competitiva no mercado internacionalizado e fortemente competitivo.

A abertura comercial significou muito mais do que a intensificação dos fluxos comerciais externos e mudanças nos padrões de concorrência setoriais, na medida em que os produtos locais passaram a concorrer com produtos importados. A abertura financeira, juntamente com um ambiente favorável de estabilidade monetária, não só permitiu a abertura comercial como também intensificou o ingresso de capitais estrangeiros no parque produtivo baiano. A captação de recursos via American Depositary Receipts (ADRs) por empresas que operam na Bahia e o aumento da participação de grupos estrangeiros no rol de investidores em empresas “bairanas” foram alguns dos resultados concretos da mundialização do capital no parque industrial. Desde então, as grandes empresas que operam na Bahia, aquelas que são capazes de definir uma determinada função para a região onde estão instaladas, não podem ser consideradas baianas, do ponto de vista do controle do capital, embora parte significativa desse capital seja nacional. São empresas nacionais ou mesmo globais cuja plataforma de atuação é o mercado mundial.

Esses movimentos de ingresso de investimento estrangeiros na Bahia, mais especificamente na RMS, e as mudanças no padrão de concorrência, por si só, evidenciam uma inflexão no comportamento da economia baiana, outrora tida como “nacional” e voltada mais fortemente ao mercado interno. Tais movimentos são fortes indicadores de inserção global da região.

A associação desses movimentos – abertura comercial e financeira, reestruturação produtiva e estabilidade econômica – e as mudanças imperativas no parque produtivo baiano, dada a necessidade de tornar-se mais competitivo internacionalmente, resultou em movimentos empresariais, tais como aquisições e incorporações de empresas, muita vezes também impulsionadas pelas privatizações e pelo aumento de captação de investimentos tanto no mercado interno quanto no externo.

No caso da petroquímica, um dos setores mais expressivos da indústria baiana, foram observadas importantes estratégias de incorporações e fusões entre os grandes *playeres*. O aumento dos aportes de investimentos no setor resultou em maior concentração empresarial, cujo controle do capital, do crescimento da produção e do faturamento concentra-se na

⁶ Fornecedores diretos instalados na fábrica, no local em que a montagem do veículo exige as peças por eles fornecidas e instaladas.

mão de grandes grupos e investidores, fato justificado pelo ganho de competitividade da petroquímica baiana. Nesse sentido, um exemplo importante é o da Braskem, maior empresa petroquímica da América Latina, resultado da incorporação de ativos da Copene, OPP, Trikem, Nitrocarbono, Prospet e Polialden. Nesse caso específico, observou-se uma estratégia de integração da primeira e da segunda geração da indústria petroquímica, cujo objetivo foi ganhar escala e disputar o mercado mundial. Movimento semelhante foi observado no setor metal-mecânico, com a privatização da Usiba, que foi incorporada ao Grupo Gerdau, um dos maiores grupos siderúrgicos da América Latina.

A observação empírica de mudanças de processos, foco e estratégias das indústrias brasileira e baiana, inseridas em uma lógica global, ratifica a afirmação de Humbert (2005), o qual considera que a desconexão da produção industrial com o capitalismo ou o centro capitalista é uma ilusão, pois a indústria faz parte de um sistema mundial.

Da mesma forma que ocorreu no setor industrial, houve alterações importantes no setor de serviços operado na Bahia, com a intensificação e repercussões do processo de globalização, sobretudo no que se refere ao crescimento relativo do valor adicionado da produção desse segmento, e no crescimento, em número absoluto, do emprego e do número de estabelecimentos do setor⁷. Observou-se também forte atração de investimentos estrangeiros, como no caso das telecomunicações e distribuição de energia, fruto das privatizações das empresas Telebahia e Coelba, respectivamente, e de investimentos de grandes grupos nacionais em outras atividades de serviços, como no setor bancário, por meio de incorporação do Banco do Estado da Bahia (Baneb), pelo Banco Brasileiro de Desconto (Bradesco), por exemplo. Ainda no setor de serviços, os padrões de concorrência e as tecnologias incorporadas passaram a ser globais e intensivas em conhecimento⁸, algo factível em função da possibilidade de realização de comércio internacional dos serviços, que há tempo deixaram de ser considerados não-comercializáveis.

Esses movimentos de fusão e incorporação resultaram em um deslocamento do centro decisório de algumas das principais empresas, originalmente baianas, para o Centro-Sul brasileiro, principalmente para São Paulo, centro dinâmico e financeiro do país. Esse fenômeno foi intensificado com o processo de privatizações, como no caso das telecomunicações, das distribuidoras de energia e do setor bancário, visto que não havia mais necessidade de se manter setores diretivos em distintos locais da federação. A duplicação de atividades gera custos, algo deletério em um ambiente cada vez mais competitivo.

Assim, embora a produção e os serviços prestados continuem ocorrendo no espaço local, as decisões, em última instância, são tomadas fora dos limites territoriais baianos e, muitas vezes, são ditados pelo mercado mundial. A esse respeito, Guerra e Gonzalez (2001) citam o caso do setor petroquímico baiano, no qual as estratégias expansivas/diversificativas dos

⁷ Maiores informações sobre a evolução do emprego e do número de estabelecimento do setor de serviços serão abordadas em seção posterior.

⁸ Uma análise mais detalhada do setor de serviço será apresentada na seção seguinte.

grupos químico/petroquímico localizados no Copec são formuladas fora da Bahia e/ou do Brasil. Da mesma forma, os serviços prestados para as empresas que estão operando na região, sobretudo aqueles mais qualificados, muitas vezes não são necessariamente baianos, seja porque os prestadores de serviços mais qualificados estão próximos dos centros decisórios das empresas, seja porque a plataforma de atuação do setor de serviços passou a ser global. Acresce a esse fato, a migração da sede de empresas baianas para São Paulo, a exemplo da construtora Odebrecht.

GLOBALIZAÇÃO E CRESCIMENTO DO SETOR DE TURISMO

Fato que também merece destaque e é indicativo de maior associação e articulação da base produtiva da RMS com um mundo mais globalizado é o fortalecimento das atividades relacionadas ao turismo. Este segmento enquadra-se nessas atividades globalizadas e requer, para seu desenvolvimento, um efetivo aporte de investimentos. O turismo exige, entre outras condições, uma moderna infraestrutura de comunicações e transportes.

Nos anos 1990 e na primeira década do século XXI, atividades relacionadas ao turismo tiveram forte expansão no estado, em particular na RMS. Investimentos governamentais em infraestrutura para estimular o turismo foram realizados na metrópole baiana, tais como modernização do aeroporto de Salvador e ampliação da rede de esgoto sanitário na RMS. Outro aporte de destaque destinou-se ao programa de despoluição da Baía de Todos-os-Santos, melhorando a balneabilidade das praias. Foi também relevante a privatização e consequente duplicação da Estrada do Coco, a construção da Linha Verde e a recuperação e dinamização do Centro Histórico de Salvador. Tais investimentos redefiniram funções e consolidaram a lógica de ocupação dos espaços metropolitanos.

Nesse período, observou-se um grande crescimento de investimentos privados em turismo na Bahia, com forte concentração na RMS e seu entorno. Em certa medida, grande parte dos investimentos no setor hoteleiro tem origem estrangeira, tais como: o Iberostar e o Vial Galé. Mais recentemente, o complexo Costa do Sauípe, que embora inicialmente tenha sido fruto de investimentos de um fundo de pensão nacional, foi incorporado por um grupo estrangeiro. Ademais, as características dos empreendimentos hoteleiros que se proliferaram (*Resorts*) na região estão relacionadas ao perfil de um turismo globalizado, no qual, muitas vezes, as concepções básicas são reproduzidas em distintos espaços, com contextos econômicos, sociais e culturais diferentes, embora sejam realizados concretamente em nível local. Nesse sentido, o padrão de concorrência e a plataforma de atuação dos grandes investidores desses empreendimentos são globais, da mesma forma que a própria concepção dos projetos.

Os investimentos em serviços associados ao turismo também se assemelham nas suas ações e são determinados de acordo com a lógica global de sua oferta, seja no que se refere à qualidade, seja no que diz respeito às características dos serviços ofertados. Isso ocorre, em

grande parte, porque o turismo também se reestrutura como uma atividade global e que precisa satisfazer às necessidades dos visitantes, muitas vezes pautadas e influenciadas por uma lógica também global.

Ressalta-se que o crescimento das atividades de turismo, além de impactar na economia regional, também repercute de forma significativa no espaço metropolitano, quer porque tais atividades demandam intensamente equipamentos específicos e estão situados na metrópole (aeroportos, portos, hotéis etc.), quer porque possuem a capacidade de redefinir e qualificar espaços, na medida em que demandam melhorias de transporte, serviços e infraestrutura urbana.

Os dados relativos às atividades de turismo evidenciam seu crescimento e, conseqüentemente, a pressão que tais atividades exercem em relação à qualificação urbana e de setores de atividades correlatas.

No porto de Salvador, por exemplo, o movimento turístico refletiu no aumento da demanda do setor, ao se apresentar bastante intenso, como pode ser observado pelo número de navios de cruzeiro que, no período de 2003 a 2010, cresceu 92%, ao tempo em que o número de passageiros, nesses navios, cresceu ainda mais (295%), conforme evidencia a Tabela 3.

Tabela 3

Número de navios de cruzeiro atracados e de passageiros, por período – Porto de Salvador Bahia – 2003 – 2010

Período	Navios atracados	Passageiros
2003/04	71	52.042
2004/05	57	54.810
2005/06	71	70.715
2006/07	86	115.548
2007/08	94	105.199
2008/09	104	213.064
2009/10	137	205.646

Fonte: Companhia das Docas do Estado da Bahia (2010); Sindicato das Empresas de Turismo do Estado da Bahia (2010).

A Bahia ampliou a sua inserção no comércio mundial, gerando fluxos que se refletiram também na expansão dos movimentos de negócios. Por outro lado, o crescimento do estado foi impulsionado, sobretudo, por uma conjuntura econômica favorável, na qual houve melhoria dos níveis de emprego, renda e ampliação da oferta de crédito. A propaganda institucional dos *trades* do turismo exerceu um papel importante e aliou-se aos investimentos realizados no mercado hoteleiro. Salvador passou a estar mais presente no circuito mundial das rotas navais.

Em relação às viagens aéreas, o movimento de aeronaves no aeroporto metropolitano teve o terceiro melhor desempenho do país, bem superior ao crescimento verificado para a média nacional. Entre 2003 e 2009 o crescimento foi de 180% no aeroporto de Salvador e 36% no país.

Com esse desempenho, a participação do aeroporto de Salvador no movimento de aeronaves internacionais, no total do país, saiu de 1,2% em 2003 para 2,6% em 2009. Em relação ao total de aeronaves, (voos domésticos e internacionais), o crescimento foi o mesmo verificado para o país, atingindo 30% no período de 2003 a 2009. A tabela 4 exibe esses números.

Tabela 4
Movimento operacional de aeronaves internacionais por aeroportos selecionados e administrados pela Infraero – Brasil – 2003-2009

Aeroportos administrados pela Infraero	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador	1,2	3,0	3,1	2,9	3,0	2,8	2,6
SBRF - Aeroporto Internacional de Recife	1,2	1,7	2,1	1,9	1,6	2,1	2,2
Aeroportos de São Paulo (*)	53,2	47,9	48,9	48,7	47,3	46,3	47,4
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão	18,9	18,8	17,6	16,4	16,7	15,6	16,5
SBBR - Aeroporto Internacional de Brasília	0,5	1,9	1,7	0,6	0,7	1,7	2,1
SBFZ - Aeroporto Internacional de Fortaleza	1,6	2,5	2,4	2,6	2,1	1,9	1,2
Aeroportos de Belo Horizonte (**)	1,6	1,2	0,7	0,9	1,7	2,4	3,5
Outros	21,6	23,0	23,5	26,0	26,9	27,3	24,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Infraero (2010).

(*) inclui o Aeroporto de Guarulhos e Congonhas.

(**) inclui o Aeroporto da Pampulha e Confins.

Com relação ao número de passageiros, o índice aponta, no período de 2003 a 2009, para um crescimento acima da média do Brasil. O aeroporto de Salvador registrou crescimento de 104,2% contra o crescimento de 79,9% do país, fazendo com que sua participação passasse, em 2009, de 4,9% para 5,1% do total de passageiros que usam aeroportos. O principal responsável por esse crescimento foi o movimento de passageiros internacionais, com crescimento de 132,2%, contra um crescimento médio do país de 32%, ficando atrás, somente, dos aeroportos de Brasília e Belo Horizonte. Sua participação no cenário nacional teve um incremento de 1,03 ponto percentual, saindo de uma participação, em 2003, de 1,36% para 2,79%, em 2009 (ver Tabela 5).

(Continua)

Tabela 5
Evolução do movimento operacional de passageiros por aeroportos selecionados e administrados pela Infraero – Brasil – 2003-2009

Aeroportos administrados pela Infraero	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SBSV – Aeroporto Internacional de Salvador	100,0	120,0	131,8	157,1	171,7	174,9	204,2
SBRF – Aeroporto Internacional de Recife	100,0	116,1	131,9	144,6	153,2	171,2	192,1
Aeroportos de São Paulo (*)	100,0	112,3	139,5	144,7	144,0	144,1	149,8
SBGL – Aeroporto Internacional do Galeão	100,0	130,4	187,4	191,7	224,1	232,8	256,1
SBBR – Aeroporto Internacional de Brasília	100,0	145,1	137,8	141,8	162,6	152,7	178,5

(Conclusão)

Tabela 5
Evolução do movimento operacional de passageiros por aeroportos selecionados e administrados pela Infraero – Brasil – 2003-2009

ÍNDICE: 2003=100

Aeroportos administrados pela Infraero	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SBFZ – Aeroporto Internacional de Fortaleza	100,0	124,0	148,5	175,7	193,4	185,5	225,4
Aeroportos de Belo Horizonte (**)	100,0	107,4	125,1	135,7	152,9	172,4	186,3
Outros	100,0	109,2	121,0	130,4	146,5	154,0	185,9
Total	100,0	116,1	134,9	143,5	155,3	159,0	179,9

Fonte: Infraero (2010).

(*) inclui o Aeroporto de Guarulhos e Congonhas.

(**) Inclui o Aeroporto da Pampulha e Confins.

Vale salientar que o desenvolvimento do turismo, tanto nacional quanto internacional, consolidou Salvador não apenas como polo receptivo, mas também como emissor, completando esse novo quadro, que foi marcado pela intensificação dos fluxos econômicos mundiais e pela concorrência em nível global, imprimindo novos padrões concorrenciais às empresas que operam no espaço da RMS.

GLOBALIZAÇÃO E AGRONEGÓCIO BAIANO

Ponto relevante e que está associado ao processo de globalização é o fortalecimento e crescimento do agronegócio no interior do estado da Bahia, que mais recentemente passou a ser impulsionado pelo crescimento da economia global, em especial da economia chinesa. Entretanto, diferentemente do setor industrial e dos serviços os quais, em grande parte, estão localizados no espaço metropolitano, as atividades do agronegócio, especificamente a produção agrícola, não está situada na região metropolitana e seu entorno. Entretanto, as repercussões do crescimento de tal segmento, em boa medida, também ocorrem na RMS, sobretudo na estruturação do espaço, devido ao fato de o escoamento da produção agropecuária realizar-se através dessa região. O aumento de circulação de mercadorias e os investimentos em infraestrutura logística, tais como portos, vias para circulação de veículos automotores pesados dentro da cidade e áreas destinadas à armazenagem da produção, são alguns dos reflexos do aumento da atividade agropecuária, que é fortemente correlacionado com o crescimento dos negócios globais/internacionais e geraram impactos no espaço metropolitano.

Esse segmento consolidou-se no estado da Bahia a partir da década de 1980, quando as políticas públicas federais estavam voltadas para incentivar as exportações brasileiras, aproveitando as condições de câmbio fortemente desvalorizado e a promoção de estímulos fiscais e financeiros. O Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Prodecer), em sua segunda fase, por exemplo, injetou importantes recursos financeiros no Oeste do estado, estimulando a produção de grãos, especialmente a soja.

Entre a década de 1980 e o atual período, formou-se, nas bordas da economia da Bahia, uma produção moderna vinculada ao grande capital financeiro internacional e voltada para a exportação. Dentre os polos mais relevantes, destacam-se: os municípios de Eunápolis e Teixeira de Freitas, cuja atividade de destaque é a produção de papel e celulose; o Cerrado baiano, onde o cultivo de soja e algodão, nos moldes do agronegócio, determina o vetor de crescimento econômico do Oeste do estado; e a região de Juazeiro, importante centro logístico e especializado nas atividades de fruticultura.

Os números recentes do crescimento da agropecuária baiana, no período 1996 a 2009, corroboram o avanço do agronegócio, ao evidenciar que apenas a produção do setor primário, contida no conceito de agronegócio, apresentou uma dinâmica de crescimento bastante expressiva. Segundo os dados divulgados pela SEI, o segmento, no aludido lapso de tempo, cresceu 5,5% ao ano, registrando uma taxa acumulada de 112,5% para todo o período.

GLOBALIZAÇÃO E NOVOS VETORES DE CRESCIMENTO

Além das citadas mudanças recentes na economia baiana, alterações foram operadas, mais especificamente, na estrutura produtiva da RMS e estão relacionadas aos novos vetores de crescimento, intensificados pelos investimentos estrangeiros e pelo processo de globalização. Nesse contexto, foi instalada, em 2002, uma indústria automotiva pautada em um modelo de organização produtiva conhecido como consórcios modulares. Essa é uma das principais características do padrão de organização da produção atual. Essa organização produtiva da montadora já representaria, por si só, algo novo para o padrão produtivo baiano e alicerça-se em procedimentos ditados pela competição mundial.

Os investimentos realizados pela montadora, além de estimularem o parque produtivo baiano, com a instalação de um complexo produtor de automóveis, significaram uma mudança de paradigma na indústria local, na medida em que se iniciou, mais fortemente, um movimento em direção à produção de bens de consumo duráveis de alto valor agregado e direcionados tanto para satisfazer o mercado interno quanto o externo. Até então, a indústria baiana era basicamente pautada na produção de bens de consumo intermediários e voltada, sobretudo, para o mercado nacional.

Pode-se dizer que a instalação da empresa na região representou um marco no desenvolvimento regional sob um novo arranjo produtivo cuja operação se dá em escala mundial e tem como resultado a produção de bens de consumo final. Significa também um reposicionamento dos fluxos de exportação/importação, que se redireciona para o hemisfério Norte e não mais se condiciona ao Mercosul.

Fato importante associado à implantação da montadora no estado, e que se traduziu em uma alteração na lógica produtiva baiana, foi a instalação, na planta da empresa, do *Estúdio de Design*, que é responsável pelo desenvolvimento dos modelos Ford produzidos em suas fábricas

na América do Sul. O centro de desenho conta com uma equipe de qualificação internacional formada por cerca de 70 profissionais, entre *designers*, modeladores de *clay*, modeladores digitais, administradores e engenheiros. A área é equipada com as mais recentes tecnologias de simulação por computador e recursos avançados para a construção de protótipos, que permitem a criação completa de veículos, desde o esboço inicial até o produto final.

Trata-se de uma área estratégica, intensiva em informação e conhecimento e que exige profissionais altamente qualificados. A capacidade que esses serviços têm de transmitir essas novas tecnologias e conhecimento para outros setores ou empresas e suas repercussões no mercado de trabalho, em razão de suas exigências, tornam essa atividade, até então inexistente, extremamente importante para a RMS. Ademais, as atividades de *design*, sobretudo aquelas situadas na fronteira do conhecimento, como é o caso do desenho de automóveis, é um típico serviço de comando ou intensivo em conhecimento que se concentra em metrópoles mundiais. A instalação do Estúdio de *Design* da Ford na Bahia assume grande importância, na medida em que se observa um movimento, mesmo que inicial e específico, em direção às atividades mais intensivas em conhecimento no interior da RMS.

Portanto, é possível observar, no período recente, o crescimento da globalização das atividades econômicas do território político e administrativo da RMS e seu entorno, no qual a instalação da montadora de automóveis e seus *sistemistas* pode ser considerada grande referência na concretude dos fluxos mundiais no espaço metropolitano baiano.

A chegada de grandes firmas de origem nacional ou estrangeira, a modernização, a desnacionalização e a expansão de empresas com atuação local, e que operam com padrões de concorrência global, em vários setores, (supermercados, construção civil, telecomunicações, publicidade e outros) reforçou e aprofundou os vínculos da RMS com outras metrópoles nacionais e com o resto do mundo.

A reestruturação produtiva na indústria já existente, gerando o aumento da competitividade e da produção local, a atração de novos investimentos e a adoção de novos padrões de concorrência repercutem nas características, magnitude e exigências de infraestrutura do setor de serviços e na circulação de capitais e mercadorias no espaço metropolitano, fortalecendo, assim, sua função de entreposto comercial regional e de polo econômico do estado.

A análise do comércio exterior baiano, por exemplo, permite compreender melhor as referidas articulações, assim como os seus rebatimentos espaciais.

GLOBALIZAÇÃO E COMÉRCIO EXTERIOR

Associada ao processo de globalização, cresce a importância do comércio exterior baiano no PIB, como também o grau de abertura da sua economia, fato verificado pelo seu fluxo de comércio com o resto do mundo. Esse processo foi mais intenso nos primeiros oito anos do século XXI,

quando, no seu início, o comércio externo baiano cresceu em ritmo superior ao brasileiro, o que propiciou o aumento da sua importância na corrente de comércio, crescendo tanto no Nordeste quanto no Brasil, propiciando ao estado, do ponto de vista do comércio internacional de mercadorias, nos últimos anos, uma alavancagem maior que a média nacional.

Tabela 6
Participação das exportações da Bahia nas exportações do Nordeste e do Brasil
2002/2006/2007

Estado/Região	2002	2006	2007
Bahia/Nordeste (%)	51,8	58,2	56,6
Bahia/Brasil (%)	4,0	5,0	4,6

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (BRASIL, 2010c).
Cálculos: SEI.

Entre 1998 e 2008, a corrente do comércio⁹ na Bahia apresentou um crescimento da ordem de 354%, marcadamente mais intenso entre os anos de 2003 e 2006. Este fato, de alguma forma, está relacionado ao crescimento, também expressivo, das economias brasileira e mundial (Tabela 7).

Tabela 7
Desempenho da Balança Comercial e Corrente de Comércio do estado da Bahia por ano
1998-2008

Ano	Exportação		Importação		Saldo	Corrente de comércio
	Valor (a)	Var% (*)	Valor (b)	Var % (*)	(a) – (b)	(a) +(b)
1998	1.829.457	-	1.500.877	-	328.581	3.330.334
1999	1.581.213	-13,6	1.469.082	-2,1	112.131	3.050.295
2000	1.943.780	22,9	2.241.956	52,6	-298.176	4.185.736
2001	2.121.869	9,2	2.285.946	2,0	-164.077	4.407.815
2002	2.412.278	13,7	1.877.628	-17,9	534.650	4.289.906
2003	3.260.882	35,2	1.945.222	3,6	1.315.660	5.206.104
2004	4.066.036	24,7	3.020.720	55,3	1.045.316	7.086.756
2005	5.989.260	47,3	3.351.096	10,9	2.638.163	9.340.356
2006	6.773.299	13,1	4.475.039	33,5	2.298.260	11.248.338
2007	7.408.729	9,4	5.414.598	21,0	1.994.131	12.823.327
2008	8.698.664	17,4	6.437.056	18,9	2.261.607	15.135.720

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (BRASIL, 2010c).
(*) variação anual.

Na Bahia, o coeficiente de abertura – relação entre a corrente do comércio e o PIB – saiu de 10,2%, em 1996, para 23,4%, em 2006. Em 2007, houve retração no grau de abertura da economia baiana e, em 2008, observou-se pequeno aumento, frente ao ano imediatamente anterior, porém abaixo do valor alcançado em 2004, quando o indicador atingiu 26,2%.

⁹ Soma, em módulo, das exportações com as importações.

O recuo observado em 2008 pode ser creditado à recente crise financeira mundial. Nesse ano, o grau de abertura situou-se em 22,9%, ainda assim, bastante superior ao indicador de 1996, quando se iniciava, mais fortemente, o processo de abertura econômica brasileira. A Tabela 8 evidencia o grau de abertura da economia brasileira e baiana para o período recente.

Tabela 8
Grau de abertura da economia por ano – Brasil e Bahia – 1998-2008

%

Ano	Exportações/PIB		Importações/PIB		Corrente do comércio/PIB	
	Brasil	Bahia	Brasil	Bahia	Brasil	Bahia
1996	5,69	5,72	6,35	4,53	12,04	10,25
1997	6,09	5,52	6,86	4,72	12,95	10,23
1998	6,07	5,62	6,85	4,61	12,92	10,23
1999	8,18	6,85	8,40	6,37	16,58	13,22
2000	8,55	7,65	8,67	8,82	17,22	16,47
2001	10,52	9,76	10,04	10,52	20,56	20,28
2002	11,95	11,61	9,34	9,04	21,28	20,65
2003	13,26	14,73	8,75	8,79	22,01	23,52
2004	14,57	15,04	9,47	11,18	24,04	26,22
2005	13,43	16,03	8,34	8,97	21,77	24,99
2006	12,65	15,27	8,39	10,09	21,04	25,35
2007	11,75	13,16	8,83	9,64	20,58	22,80
2008	12,10	13,32	10,57	9,66	22,67	22,98

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (BRASIL, 2010c); Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2010).
Cálculos: SEI.

Com base nos dados sobre o comércio exterior baiano é possível perceber que houve um aumento das exportações de mercadorias produzidas pela economia baiana. Esse aumento foi resultado da reestruturação produtiva do parque industrial instalado na Bahia, em particular na metrópole baiana, do avanço do agronegócio nos extremos do estado e dos novos investimentos industriais, especialmente do setor automotivo, além do próprio crescimento recente das economias brasileira e mundial.

Entretanto, não obstante o crescimento do comércio internacional baiano, tal impulso não foi capaz de promover uma expressiva desconcentração e diversificação da pauta exportadora da sua economia. Produtos como automóveis, pneus, algodão e café ganharam importância relativa em relação aos produtos tradicionalmente exportados pelo estado, especialmente os da indústria química e petroquímica. Em 1999, os 100 principais produtos exportados pela Bahia representavam 89,0% do valor total das exportações. Já em 2008, esta concentração passou para 92%. Na Tabela 9, reduzindo-se o universo de observações, constata-se que, em 1999, apenas os dez principais produtos respondiam por cerca de 40% do valor das exportações. Em 2008, esse percentual alcançou 58%.

Tabela 9
Participação percentual dos principais produtos da pauta de exportação da Bahia – 2008/1999

1999		2008	
Produtos exportados	%	Produtos exportados	%
TOTAL BAHIA	100,00	TOTAL BAHIA	100,00
DEZ PRINCIPAIS PRODUTOS	39,69	DEZ PRINCIPAIS PRODUTOS	57,77
Pasta quim. madeira. de n/conif.a soda	8,14	Pasta quim. madeira. de n/conif.a soda	14,25
Fuel-oil (Óleo combustível)	7,27	Fuel-oil (Óleo combustível)	14,03
Fios de cobre refin. maior dimensão	4,12	Outros grãos de soja, mesmo tritur.	5,16
Bagaços e resid. da extr. óleo de soja	2,57	Cat. de cobre refinado/elementos	7,77
Manteiga, gordura e óleo de cacau	4,25	Autómoveis c/motor explosão, 1500	6,56
Pasta quim. de madeira p/ dissolução	3,19	Bagaços, residuos. da extr. óleo de soja	3,09
Benzeno	2,60	Pasta química de madeira, p/ dissolução	1,44
Etilenoglicol (etanodiol)	1,91	Algodão debulhado, não cardado	1,96
Outros papéis/cartões, fibra	3,83	Ouro em barras, fios, perfis de sec.	1,70
Éter metil-ter-butílico (mtbe)	1,82	Pneus novos p/ automóvel de passageiros	1,82
Demais produtos	60,31	Demais produtos	42,23

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (BRASIL, 2010c).

Outro aspecto relevante do comércio exterior baiano é que apenas quatro empresas respondem por mais de 40% de todo comércio internacional realizado pela Bahia. Ou seja, o comércio internacional baiano é bastante concentrado em grandes empresas, as quais operam sob uma lógica global e participam de uma rede de negócios fortemente consolidada. Dessas empresas, uma é “baiana” e outra, estatal nacional. Seus negócios com o resto do mundo são realizados prioritariamente com outras empresas.

Nos últimos anos, vem crescendo o número de empresas que atuam no comércio exterior, como, por exemplo, as do agronegócio, possibilitando uma ligeira diminuição da concentração do comércio internacional da Bahia e apontando para um aumento da globalização, na medida em que mais empresas inserem-se nesse mercado.

Esses avanços nas relações comerciais podem ser explicados pela integração e complementaridade da economia baiana em relação à economia brasileira e mundial.

GLOBALIZAÇÃO, COMÉRCIO EXTERIOR E A METRÓPOLE BAIANA

A intensificação da globalização, que imprimiu reestruturações produtivas e abertura econômica, foi igualmente responsável pela maior inserção internacional da Bahia. Essa inserção ocorre em rede global, tendo em vista que as grandes empresas, que em certa medida são aquelas que definem funções e ditam a lógica produtiva de uma região, passaram a guiar-se por uma visão de plataforma mundial, inserindo mais fortemente a RMS na rede global dos fluxos comerciais.

O crescimento e a intensificação do comércio internacional baiano tem forte associação à dinâmica socioeconômica da RMS, seja porque essa região concentra a maior parte da produção do estado, seja porque os principais equipamentos e atividades necessários para a efetivação dos fluxos de comércio mundial estão no interior dessa região.

A RMS possui uma importante participação no comércio global baiano. Em 2008, dos quatro municípios que figuravam entre os 50 do país que mais exportaram, três estavam localizados na Região Metropolitana de Salvador: São Francisco do Conde, Camaçari e Dias D'Ávila.

A participação dos portos situados na RMS no total das importações brasileiras saiu de 2,6%, em 1998, para 4,1%, em 1996. Em 2009, houve uma redução do patamar, situando-se em 3,0%. Em relação às exportações, no mesmo período, houve uma ampliação da participação de 2,4% para 4,0%. Em 2009, a representatividade das remessas para o exterior situou-se em 3,2%. Vale salientar que a análise é feita relativizando-se os dados da RMS com os do Brasil e, nesse último ano (2009), a economia brasileira também apresentou excelentes resultados, sobretudo em relação ao comércio internacional.

Apesar do avanço produtivo, a Bahia e a RMS vêm, nos últimos anos desta década, acusando redução da participação dos seus portos no escoamento da produção. Portos localizados em outros estados do país, como os de Recife e Vitória (Tabela 10) avançam na expedição e recepção de produtos. Em 1997, do total produzido pelo estado, 78,8% saíam pelos portos situados em seu território. Em 2009, esse percentual caiu para 67,1%. Na RMS, também se observa redução de participação no escoamento da produção, a qual passou de 70,6%, em 1997, para 65,4%, em 2009. As referidas perdas de participação podem, em parte, ser explicadas pela falta dos necessários investimentos à expansão da infraestrutura logística do estado.

(Continua)

Porto/Embarque	1997	1998	1999	2007	2008	2009
Bahia	72,4	73,1	74,2	75,8	71,7	67,8
RMS	66,0	60,3	69,7	73,7	71,2	66,8
Aratu-porto	0,0	0,0	27,4	34,0	31,2	28,4
Salvador-porto	66,0	60,1	41,8	39,3	39,5	37,9
Salvador-aeroporto	0,0	0,2	0,5	0,4	0,5	0,4
Ilhéus	6,4	12,8	4,5	2,1	0,5	1,0
Outros Estados	27,6	26,9	25,8	24,2	28,3	32,2
Vitória - porto	10,0	9,9	12,6	12,2	17,0	16,8
Santos - porto	2,6	1,8	1,6	4,7	3,4	4,2
Recife - porto (Suape)	0,0	0,4	0,5	0,2	0,5	0,4
Rio de Janeiro - porto	0,6	0,6	0,7	0,9	1,6	1,9

Tabela 10
Participação relativa das exportações baianas por local de embarque – 1997-1999; 2007-2009

Porto/Embarque	1997	1998	1999	2007	2008	2009
São Paulo - aeroporto	5,7	4,2	3,3	1,7	1,9	3,0
Portos de outros estados	3,1	2,7	2,5	2,6	1,6	1,4
Outros locais de embarque *	5,6	7,3	4,6	1,9	2,3	4,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (BRASIL, 2010c).

Elaboração: SEI.

* refere-se a outros aeroportos e o modal rodoviário.

O mesmo fenômeno ocorre em relação às importações. Os portos e aeroportos da Bahia e da RMS perdem participação relativa no total de entradas de mercadorias demandadas pela economia do estado. Isso pode ser explicado pelo pequeno número de rotas internacionais (de longo curso), cuja partida ou origem realize-se nos portos metropolitanos. Assim, boa parte dos produtos importados pela Bahia chega ao país por outros portos, notadamente o de Santos, que exerce papel de *hub* distribuidor de produtos importados. Por outro lado, vale salientar que as questões relacionadas à insuficiente infraestrutura portuária da metrópole também contribuem para explicar as reduções, justificando as citadas constatações.

Embora a metrópole baiana tenha perdido espaço na participação das exportações e importações da Bahia, observou-se um aumento relativamente significativo, em 1999 e 2009, enquanto ponto de escoamento dessas atividades no país. Em 1999, do total dos fluxos de mercadorias exportadas e importadas pelo Brasil, 5,01% dos fluxos passavam pela metrópole baiana e, em 2009, este percentual aumentou para 6,17%, ou seja, um acréscimo de 1,16 ponto percentual. Este crescimento foi contabilizado tanto em relação às exportações quanto às importações.

O fluxo de mercadoria é majoritariamente realizado pelo modal marítimo. A sua preponderância atinge 90% de todas as mercadorias que entram e saem pela Bahia, usando os portos baianos, dentre os quais se destacam os de Salvador e de Aratu, por sua expressividade no volume do fluxo de comércio.

Vale destacar o grau de “especialização” apresentado pelos portos baianos. O porto de Salvador, por exemplo, caracteriza-se por exportar *commodities* agrícolas; derivados do cobre, frutas e pneus, tratando-se, basicamente, de um porto de contêineres. O porto de Ilhéus, localizado no município de mesmo nome, apresenta baixíssimo nível de exportação, destacando-se pelos embarques de soja e magnésio. O porto de Aratu caracteriza-se pelos fluxos de produtos da química e petroquímica e da indústria automotiva e tende a ser o mais importante do estado. O crescimento do porto de Aratu, tanto em volume quanto em quantidades exportadas e importadas, é muito superior ao do Porto de Salvador e ao de Ilhéus.

A ampliação dos fluxos de comércio baiano, que se dá pela metrópole, como visto, via o Porto de Aratu e Salvador, impacta fortemente no espaço metropolitano, na medida em que se intensificam os fluxos de caminhões na região, dificultando a mobilidade urbana e prejudicando a própria estrutura física viária da região. Os investimentos recentes em infraestrutura logística, como a Via Portuária Expressa, evidenciam a necessidade de intervenção para reduzir os problemas viários oriundos das repercussões do crescimento do setor externo baiano sobre o espaço metropolitano, o que afeta sua própria morfologia.

Além da infraestrutura logística, as atividades de comércio exterior demandam serviços especializados e profissionais qualificados, portanto, geram emprego e renda e produzem novos rebatimentos nos espaços metropolitanos.

O crescimento do comércio internacional baiano também estimula o setor de serviços, no qual as atividades ligadas à logística ganham importância. Isto pode ser observado nos dados de emprego e número de estabelecimentos ligados a tais atividades, com base nos dados da RAIS¹⁰, como também pelo crescimento de cursos de graduação e pós-graduação relacionados ao comércio exterior.

Enfim, é possível afirmar que existiu, do ponto de vista do fluxo de mercadorias, um forte crescimento entre a Bahia e o resto do mundo, mostrando que a economia baiana apresenta uma crescente inserção no processo de globalização.

¹⁰ No próximo capítulo será possível observar a evolução dos dados da RAIS relacionados às atividades de transporte e logística.

O SETOR DE SERVIÇOS E OS SEGMENTOS AVANÇADOS

A produção do setor de serviços apresenta características específicas que, em geral, são moldadas pelo grau de complexidade, especialização e evolução tecnológica das economias, as quais exigem a sua prestação em segmentos específicos de demanda, desde o atendimento aos mais simples requerimentos até as mais avançadas e modernas formas de participação.

Dessa maneira, a sua diversificação, assim como a sua intensidade apresentam expressiva vinculação com as características econômicas de cada território, com as respectivas participações e inserção na divisão do trabalho, sejam em âmbito local, regional, nacional ou mesmo internacional, a depender da interconexão, do dinamismo e da articulação e inserção da economia nos fluxos mundiais de capitais, bens e serviços.

Considerando tal linha de raciocínio, busca-se entender as principais características dos serviços e a sua importância nas economias, tendo em vista a sua intangibilidade, ampla mobilidade, grande dificuldade de mensuração e avanço setorial, especialmente nos espaços em que as economias oferecem as condições ideais para a sua difusão. Nesse sentido, serão utilizadas várias fontes de informação, com o intuito de se obter uma razoável compreensão sobre o seu crescimento setorial e especialização nas metrópoles, tendo em vista os avanços tecnológicos e reestruturações produtivas no espaço metropolitano, o processo de globalização e a influência das economias de escala na sua atração e espacialização.

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E ASCENSÃO DAS CATEGORIAS DE SERVIÇOS

A reestruturação produtiva, o processo de globalização e a crescente importância da informação e do conhecimento para obtenção de vantagens competitivas implicou no aumento da demanda por serviços prestados às empresas, em especial os chamados serviços especializados. A grande diversificação de atividades demandantes gera uma gama de diferentes serviços que requerem o enquadramento em categorias que permitam uma adequada classificação, necessária à identificação e definição daqueles mais modernos e mais especializados.

A ascensão do setor de serviços, sobretudo os mais avançados, e a sua importância mundial estão intimamente ligadas à crescente participação setorial no emprego e na geração de

valor agregado dos segmentos produtivos. Ademais, a estreita ligação desse setor com as atividades industriais e agrícolas, pelo fato de fornecer insumos fundamentais para o aumento da produtividade, tem-no colocado em posição central no debate sobre a possibilidade de promover maior crescimento econômico. Tal situação é bem distinta daquela defendida pelos economistas clássicos que definiam os serviços como uma atividade residual.

Conforme destaca Kon (1999), a definição e a classificação dos serviços, embora necessária para a compreensão da evolução recente do setor, ainda é uma questão a ser melhor investigada e que gera debates consideráveis. Para a autora, em que pese a importância que as atividades de serviços vêm ganhando em face da dinâmica econômica, os avanços na formulação de conceitos e tipologias em relação a essas atividades têm sido lentos, até porque este tem sido um setor em constante mudança.

Como destaca Freire (2006), a literatura apresenta uma classificação para as atividades de serviços que tem como base o grau de informação e conhecimento incorporado nas distintas atividades do setor. O autor ressalta que muitas atividades de serviços têm pouca capacidade de gerar valor, empregam mão de obra pouco qualificada, apresentam baixa incorporação tecnológica e estão pouco ou nada integradas aos processos de inovação. Por outro lado, o autor destaca que há atividades que estão muito relacionadas à inovação, exigem qualificação profissional, são fortemente baseadas em informação e conhecimento, fornecem tecnologias de informação e auxiliam em processos inovadores. Essas atividades de serviços são as chamadas de *Knowledge-Intensive Business Services* ou Serviços Intensivos em Conhecimento (SIC).

Os SIC, segundo Freire (2006), aparecem na literatura separados em dois grupos: os *T-Kibs*, ou *technological Kibs*, que são fortemente voltados para a tecnologia (serviços de telecomunicações e de informática – redes, desenvolvimento e consultoria em *software* e em sistemas, processamento de dados etc.); e os *P-Kibs*, ou *professional Kibs*, voltados ao conhecimento administrativo, de regulação e de assuntos sociais, tais como serviços de publicidade, de treinamento, de *design*, de arquitetura e construção, de contabilidade, de advocacia, de engenharia, de P&D, de consultoria em gestão, de pesquisa de mercado e de opinião, nas ciências naturais, sociais e humanas, dentre outros.

A importância desses serviços está relacionada à sua grande capacidade de agregação de valor, forte capacidade de contribuir com o processo de geração e difusão de inovação e conhecimento em um ambiente caracterizado por mudanças aceleradas, tanto nos mercados e nas tecnologias como nos arranjos organizacionais.

Entretanto, o próprio autor ressalta que identificar e selecionar quais serviços constituir-se-iam como SIC é um grande desafio e evidencia esta problemática na literatura internacional. O campo relativamente extenso para a aplicação das novas tecnologias, a constante destruição e a recriação de barreiras entre os segmentos, as dificuldades para mensuração de serviços de natureza intangível e a impossibilidade de definir convenções estatísticas precisas em um ambiente em que as estruturas tecnológicas encontram-se em transformação são

dificuldades identificadas pelo autor para se definir com mais precisão os segmentos que compõem os SIC.

De acordo com a definição de Sassen (1999), os “serviços de comando” (“serviços avançados” ou “terciário de ponta”) necessários à nova economia globalizada e que podem ser uma aproximação coerente do que seriam os chamados SIC são aqueles que dão suporte ao restante da estrutura produtiva de uma determinada região ou mesmo definem funções regionais, tais como os serviços jurídicos.

Pode-se associar tal definição à classificação proposta por Browning e Singelman (1978¹¹ apud KON, 1999), para os quais os serviços são classificados da seguinte maneira: serviços às empresas, serviços distributivos, serviços sociais e serviços pessoais. Mesmo com funções diferentes, esses distintos tipos de serviço, cada vez mais, têm se tornado intensivos em informação e conhecimento, devido ao grau de complexidade envolvido nos processos, embora com intensidades e formas diferenciadas de incorporação desses “ativos” intangíveis. Com base nessa classificação e considerando o trabalho realizado por Freire (2006) e ainda a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), (BRASIL, 2006), é possível propor uma definição para fins deste trabalho, ou seja, são aqueles serviços intensivos em conhecimento e informação no conjunto de serviços prestados às empresas, nos serviços distributivos e nos sociais e pessoais.

Dentre os serviços prestados às empresas e que são intensivos em informação e conhecimento destacam-se:

- a) atividades de informática, tais como: consultoria em sistemas de informática, desenvolvimento de programas de informática, processamento de dados, atividades de bancos de dados e manutenção e reparação de máquinas de escritório e de informática;
- b) telecomunicações;
- c) serviços prestados às empresas, como: atividades jurídicas, contabilidade e auditoria, pesquisa de mercado e de opinião pública, gestão de participação acionária, assessoria em gestão empresarial, serviços de arquitetura e engenharia e de assessoramento técnico especializado, ensaios de materiais e de produtos e publicidade;
- d) atividades financeiras.

Os serviços de distribuição ganham destaque pela importância que exercem e pela capacidade de agregação de valor, tais como as atividades logísticas, que, cada vez mais, exigem avançadas técnicas de gerenciamento e distribuição. Elas incorporam, substantivamente, tecnologia e inovação e ganham importância nas economias modernas, devido às oportunidades que se apresentam com o processo de flexibilização produtiva e a consequente possibilidade de agregação de valor no âmbito da circulação das mercadorias. Nesse sentido, Kon (1999) ressalta que a intensificação da mudança tecnológica na área de transportes, comunicações e,

¹¹ BROWNING, Harley L.; SINGELMAN, Joachim. *The emergence of a service society: demographic and sociological aspects of the sectoral transformation of the labor force in the U.S.A.* Springfield, VA: National Technical Information Service, 1978.

particularmente, o advento da Economia da Informação têm sido responsáveis pelas transformações produtivas e pela internacionalização econômica que tiveram como resultados indiretos a crescente integração de diversas modalidades de serviços com os processos produtivos de mercadorias, os quais passaram gradativamente a se revelar intensivos em serviços.

Tendo em vista que grande parte das mercadorias é produzida para um mercado cuja amplitude é mundial e a convivência se dá em ambientes amplamente competitivos, cresce a importância dos mecanismos que reforçam as articulações socioeconômicas entre distintas regiões do planeta e, conseqüentemente, as atividades ligadas à logística, com maior ênfase nas atividades de transportes, armazenagem e distribuição.

Dentro da classificação proposta por Brownin e Singelman (1978¹² apud KON, 1999), é possível identificar alguns serviços que possuem menor incorporação de conhecimento e informação. Logo, são atividades que não exigem grande especificidade. Trata-se dos serviços prestados às famílias, ou seja, aqueles que apresentam normalmente baixa qualificação e remuneração, muitas vezes ofertados por profissionais autônomos e com baixa produtividade. Esses serviços tendem a crescer como decorrência do aumento do nível de renda *per capita* da população e do próprio crescimento demográfico.

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E MODIFICAÇÕES NO TERCIÁRIO BAIANO

O novo padrão de acumulação baseado na flexibilização de processos produziu algumas modificações na estrutura produtiva da economia baiana. A terceirização é um exemplo. Ela começou a ser implementada na Bahia, com alguma ênfase, em meados da década de 1990, após a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari, como parte de uma estratégia engendrada pelos novos arranjos e reestruturações organizacionais. Em 2003, com a entrada em funcionamento do Projeto *Amazon*, para a montagem de automóveis, houve maior e mais ampla intensificação do seu uso, especialmente no que diz respeito à terceirização de atividades operadas no *chão de fábrica*.

A reestruturação e os novos arranjos organizacionais conduziram a uma expressiva presença dos serviços de terceiros nas empresas e, como consequência, a uma ampliação na contabilização do próprio setor de serviços. Isto porque o valor adicionado gerado pela atividade, especialmente aquele relacionado aos salários e encargos da mão de obra terceirizada, é classificado e contabilizado, no tocante a agregados macroeconômicos, no setor de serviços. Por outro lado, em relação ao setor fabril, os custos da prestação dos referidos serviços contratados pelas indústrias são computados como consumo intermediário na função de produção da empresa contratante, o que provoca a simultânea redução do valor adicionado do setor industrial.

¹² BROWNING, Harley L.; SINGELMAN, Joachim. *The emergence of a service society: demographic and sociological aspects of the sectoral transformation of the labor force in the U.S.A.* Springfield, VA: National Technical Information Service, 1978.

Reforçou esse movimento o surgimento de novas tecnologias, a renovação das formas organizacionais e as modificações nos hábitos de consumo, aspectos que se aliaram na modernização do terciário, propiciando à cidade a atualização dos seus serviços, adaptando-os às exigências das classes média e alta e, sobretudo, do setor empresarial. Simultaneamente, pessoas que estavam à margem do mercado formal passaram a compor as franjas do setor terciário, inserindo-se no “segmento informal”, complementando o modelo em curso. Esse processo consolida a cidade de Salvador como polo das funções terciárias, centraliza os fluxos regionais e dessa região com as demais regiões do estado e cria externalidades para o atendimento ao setor empresarial.

Evolução setorial da economia baiana

O estado da Bahia apresenta alto grau de concentração econômica, tanto setorial quanto espacial. A concentração econômica é mais evidente na RMS, que responde por 48,2% do seu PIB. A magnitude dessa região resulta do grande aporte de valor adicionado por diversas atividades existentes em seu território, onde também se concentra a maior parcela das diferentes modalidades de serviços. A Tabela 11 apresenta o grau de concentração espacial da economia baiana.

Estado, RMS e Municípios	PIB (R\$ milhões)	% Em relação ao estado	% Em relação à RMS
Total do Estado	109.652	100,00	-
Região Metropolitana de Salvador	52.872	48,22	100,00
Camaçari	10.402	9,49	19,67
Candeias	2.480	2,26	4,69
Dias D'Ávila	1.202	1,10	2,27
Itaparica	80	0,07	0,15
Lauro de Freitas	2.106	1,92	3,98
Madre de Deus	154	0,14	0,29
Salvador	26.727	24,37	50,55
São Francisco do Conde	7.144	6,52	13,51
Simões Filho	2.404	2,19	4,55
Vera Cruz	172	0,16	0,33

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

No período de 1999 a 2007, a economia baiana apresentou um crescimento acumulado de 34,6% no seu PIB. Este resultado foi um pouco superior ao obtido, no mesmo período, pelo Brasil (32,0%) e praticamente igual ao contabilizado pela região Nordeste, que atingiu 34,4%, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010b).

No estado, a análise do crescimento das suas principais atividades econômicas, para o mesmo período, evidencia que o setor de serviços foi decisivo para o crescimento da sua economia, principalmente pelo peso que representou na estrutura setorial baiana, conforme pode ser observado no Gráfico 1.

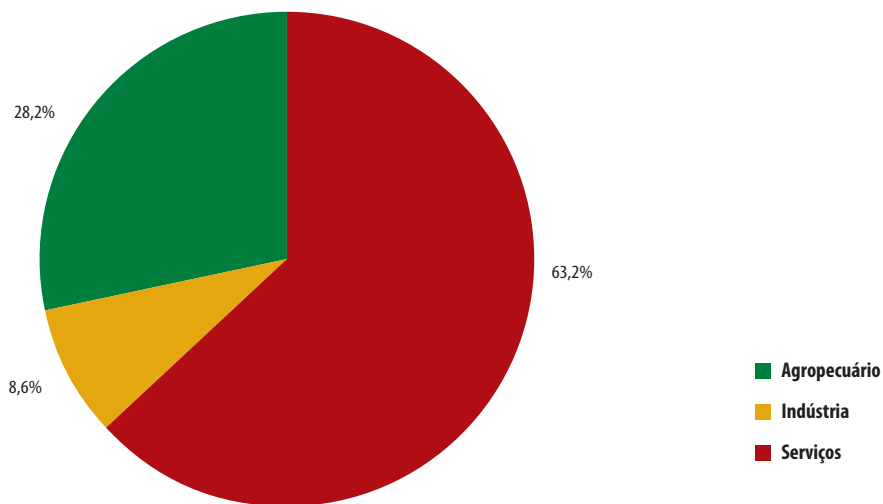


Gráfico 1
Distribuição setorial da economia baiana – 2007

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

O crescimento acumulado dos setores econômicos do estado da Bahia, no período de 1999 a 2007, teve a maior das taxas registrada no agrobião, com um aumento de 92,2%. Embora com o expressivo crescimento, em grande parte creditado ao desempenho da produção de *commodities*, principalmente soja e algodão, o setor não alavancou de maneira substantiva a economia baiana, pois, mesmo sendo um setor relevante para um estado com uma expressiva base rural, o seu peso na estrutura setorial do estado, frente a importância dos demais, é pouco significativo. O segundo posto, em crescimento, coube ao setor de serviços. Nele, o comércio exerceu papel de destaque, como resposta a uma conjunção de fatores favoráveis, tais como: crédito, redução de taxa de juros, aumento da renda média do trabalhador e redução da taxa de desemprego.

Vale ressaltar que diversos serviços estão altamente correlacionados ao desempenho dos demais setores econômicos. Nesse sentido, a expansão dos componentes da demanda agregada da economia, resultante dos novos investimentos, da ampliação dos gastos governamentais, da maior abertura e do leque de exportações, do consumo doméstico – expresso pelo maior acesso e incorporação de novos consumidores ao mercado –, exerceram uma forte influência na criação e atração de novos serviços, os quais se espalharam de maneira diferenciada, atendendo à ampliação e multiplicidade de demandas. Por último, a indústria, com crescimento 26,4%, foi fundamental para o desempenho baiano no período, tendo sido

fortemente influenciada pelos grandes investimentos realizados, especialmente nas áreas do refino, produção de celulose, pneus e produção de automóveis. O Gráfico 2 explicita o crescimento setorial ocorrido no período.

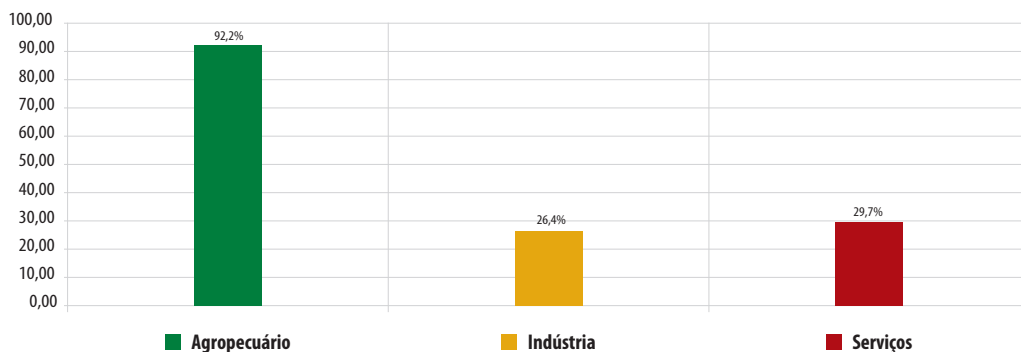


Gráfico 2
Crescimento acumulado das atividades econômicas na Bahia – 1999-2007

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

Embora, como visto, a agropecuária tenha apresentado um expressivo crescimento acumulado no período, a sua contribuição à formação da taxa acumulada de crescimento da economia baiana foi de apenas 21,3%, seguida da indústria com 20,9%. O destaque, portanto, coube ao setor de serviços, que, por ser o mais representativo setor da economia baiana, foi responsável por 57,9% da formação da referida taxa. O Gráfico 3 apresenta, percentualmente, as contribuições setoriais na formação da taxa de crescimento da economia baiana.

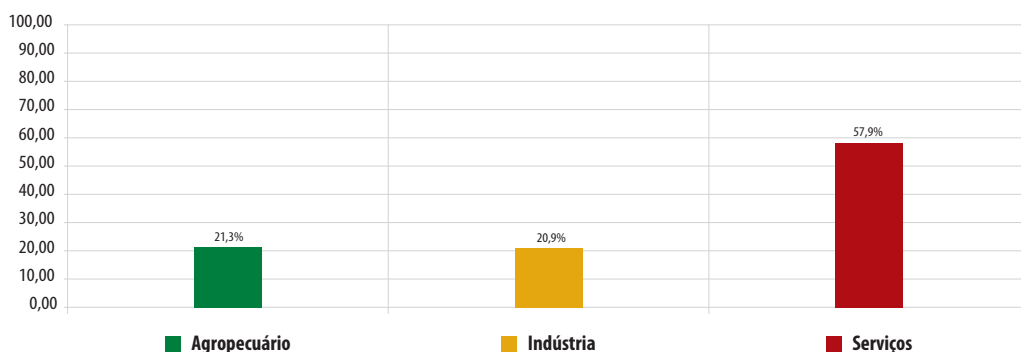


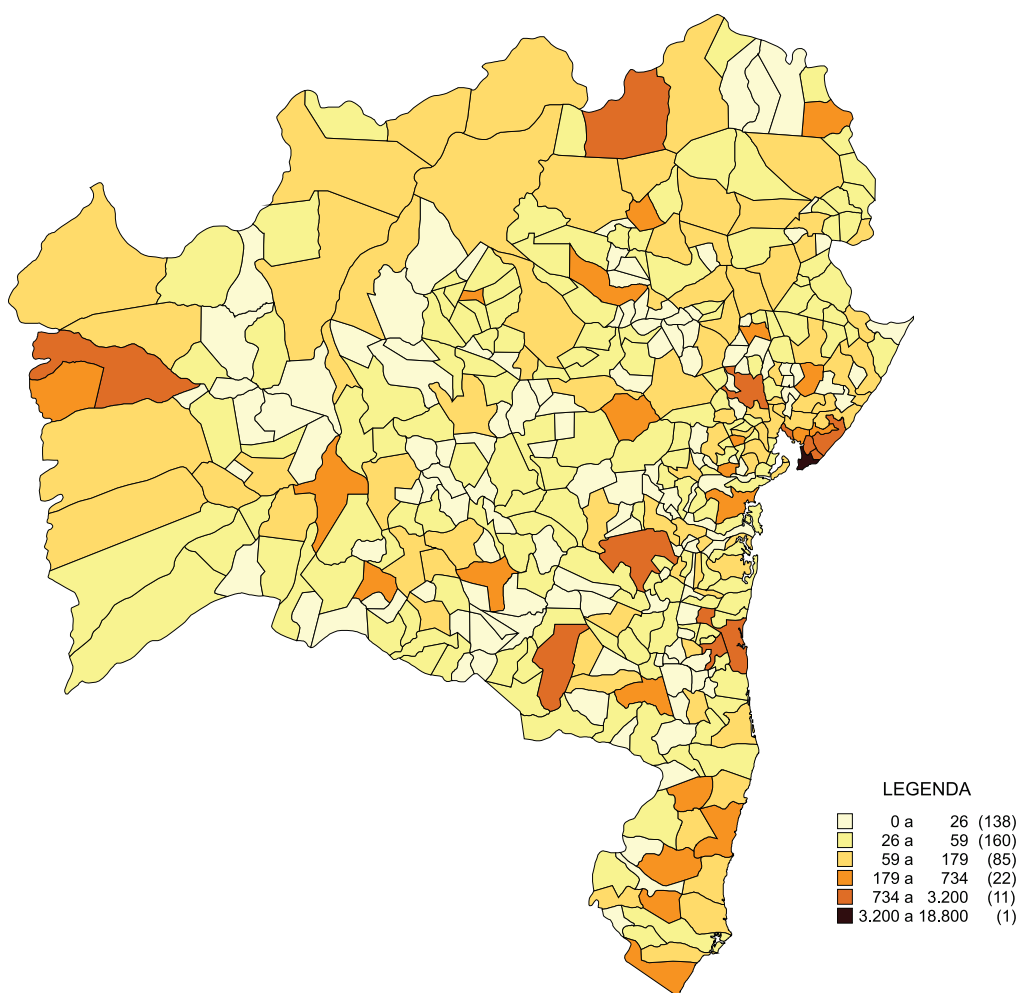
Gráfico 3
Contribuição percentual à formação da taxa de crescimento do PIB baiano – 1999-2007

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).
Cálculos: SEI.

Essa substantiva contribuição setorial evidencia a dimensão dos serviços na economia do Estado. Seu expressivo desempenho pode ser, em grande parte, explicado pela principal

característica do setor – que é a de apresentar uma forte associação aos avanços alcançados pelos outros segmentos produtivos da economia – que o retroalimenta e, portanto, também opera como propulsora da sua grande diversificação.

O leque de atividades econômicas classificadas como serviços é, sem dúvida, o mais representativo em qualquer economia, dada a sua ampla diversificação e presença nos ambientes corporativos dos diferentes segmentos produtivos, assim como, e em grande escala e com alta diversificação, nas atividades típicas dos grandes centros urbanos. O Mapa 4 exhibe a distribuição espacial do setor de serviços no território baiano e evidencia a sua maior concentração em áreas com maior dinamismo econômico, a exemplo da RMS.



Mapa 4
Distribuição espacial do valor adicionado pelo setor de serviços no território baiano – 2007

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009a).
Elaboração: SEI.

A RMS, por abrigar o maior contingente populacional, com 3,6 milhões de habitantes, em 2007, ou pela sua expressiva participação no PIB, ao responder por 48,2% de toda a riqueza gerada no estado, notabiliza-se por concentrar, como consequência, a maior parte do Valor Adicionado do setor de serviços, no qual a região responde por cerca de 46%.

Com a maior representatividade, a cidade de Salvador tem uma população residente de 2,7 milhões de habitantes, ou seja, 77,4% da RMS, o que induz a que grande parte dos serviços prestados às famílias, parte dos serviços de apoio às empresas e dos serviços requeridos pelos novos padrões impostos pelos crescentes avanços tecnológicos estejam localizados na capital (Tabela 12).

Tabela 12		
Distribuição da população residente, por municípios da RMS/estado da Bahia – 2010		
Mucípios/RMS/estado da Bahia	População Residente	Participação %
Camaçari	242.970	7,0
Candeias	83.158	2,4
Dias d'Ávila	66.440	1,9
Itaparica	20.725	0,6
Lauro de Freitas	163.449	4,7
Madre de Deus	17.376	0,5
Salvador	2.675.656	77,4
São Francisco do Conde	33.183	1,0
Simões Filho	118.047	3,4
Vera Cruz	37.567	1,1
RMS	3.458.571	100,0
Bahia	14.016.906	-
RMS/Total do estado	-	24,7

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010b).

A grande aglomeração da população residente no município de Salvador é também, naturalmente, acompanhada por uma forte concentração do valor adicionado pelo setor de serviços em toda a RMS, atingindo, em 2007, uma representatividade de 46%.

A Tabela 13 detalha o peso relativo do setor de serviços de todos os municípios que compõem a RMS no total do setor no estado, assim como o peso da própria RMS.

(Continua)

Tabela 13				
Valor adicionado do setor de serviços, por municípios da RMS e do estado da Bahia – 1999/2007				
Municípios da RMS e do estado da Bahia	Valor Adicionado Bruto (R\$ Milhões)			
	1999	Participação %	2007	Participação %
Camaçari	1.387	5,71	2.573	4,28
Candeias	298	1,23	608	1,01
Dias D'Ávila	194	0,80	338	0,56

(Conclusão)

Tabela 13
Valor adicionado do setor de serviços, por municípios da RMS e do estado da Bahia – 1999/2007

Municípios da RMS e do estado da Bahia	Valor Adicionado Bruto (R\$ Milhões)			
	1999	Participação %	2007	Participação %
Itaparica	24	0,10	60	0,10
Lauro de Freitas	427	1,76	1.427	2,37
Madre de Deus	28	0,12	97	0,16
Salvador	8.407	34,60	18.705	31,10
São Francisco do Conde	1.189	4,89	2.626	4,37
Simões Filho	392	1,61	1.087	1,81
Vera Cruz	37	0,15	126	0,21
RMS	12.383	50,96	27.647	45,97
Total do Estado	24.299	100,00	60.147	100,00

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

A estrutura setorial das economias dos municípios que compõem a RMS mostra a importância relativa dos serviços em praticamente todos eles. Vale ressaltar que tal predominância, especialmente em municípios com economias mais incipientes, está fortemente correlacionada aos serviços prestados pelos entes públicos, assim como pela forte presença da atividade comercial.

No caso específico da RMS, na qual a atividade econômica revela-se expressiva, observa-se que, como se trata de uma estrutura percentual, naqueles municípios com forte prevalência de atividades industriais, o peso dos serviços pode não se revelar tão significativo pelo fato de a análise ser pautada na estrutura relativa da composição setorial do PIB. Entretanto, pode ser visualizado o expressivo peso que o mesmo apresenta, em 2007, no conjunto da RMS (64,0%) e em municípios, tais como Salvador, alcançando 85,3%, e Lauro de Freitas (81,4%). A Tabela 14 apresenta as respectivas estruturas setoriais por município.

(Continua)

Tabela 14
Estrutura setorial do valor adicionado, por municípios da RMS e do estado da Bahia – 1999/2007

Municípios da RMS, RMS e Total do estado da Bahia	Estrutura Setorial do Valor Adicionado (%)					
	1999			2007		
	Agropec.	Indústria	Serviços	Agropec.	Indústria	Serviços
Camaçari	0,1	59,8	40,1	0,1	69,8	30,1
Candeias	0,3	58,6	41,2	0,3	60,1	39,5
Dias D'Ávila	0,2	60,8	39,0	0,2	66,1	33,7
Itaparica	3,4	13,8	82,8	4,1	14,9	81,1
Lauro de Freitas	0,6	16,7	82,8	0,7	17,9	81,4
Madre de Deus	0,0	31,7	68,3	0,7	27,9	71,3
Salvador	<u>0,0</u>	<u>19,4</u>	<u>80,6</u>	<u>0,1</u>	<u>14,6</u>	<u>85,3</u>
São Francisco do Conde	0,1	46,9	53,0	0,1	57,4	42,5
Simões Filho	0,1	48,6	51,3	0,2	43,0	56,8

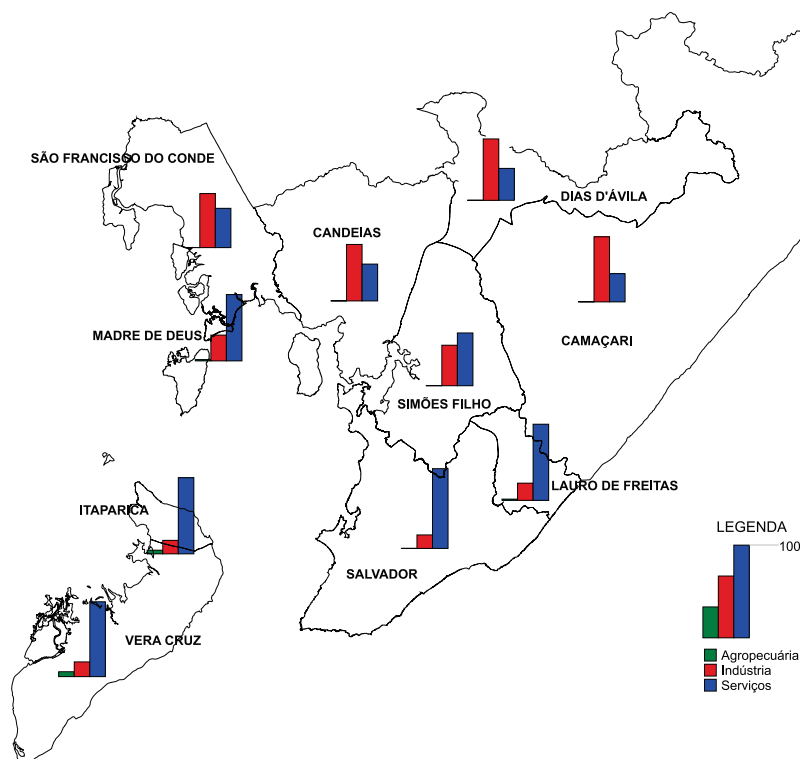
(Conclusão)

Tabela 14
Estrutura setorial do valor adicionado, por municípios da RMS e do estado da Bahia – 1999/2007

Municípios da RMS, RMS e Total do estado da Bahia	Estrutura Setorial do Valor Adicionado (%)					
	1999			2007		
	Agropec.	Indústria	Serviços	Agropec.	Indústria	Serviços
Vera Cruz	6,0	20,0	74,0	5,1	15,2	79,7
RMS	0,1	33,9	66,0	0,2	35,9	64,0
Total do Estado	7,3	27,2	65,5	8,6	28,2	63,2

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

Observando as estruturas setoriais, exibidas na Tabela 14, pode-se perceber a predominância que assumem as atividades econômicas nos municípios que compõem a RMS. Os resultados revelam que os municípios de Camaçari, Candeias, Dias D'Ávila e São Francisco do Conde, todos abrigando importantes unidades industriais, têm a indústria como principal setor de suas economias, com participações que superam a soma dos setores de serviços e agropecuária. O Mapa 5 mostra, espacialmente, a distribuição setorial da economia na RMS.



Mapa 5
Predominância da atividade econômica nos municípios – RMS – 2007

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009a).
Elaboração: SEI.

SERVIÇOS NA RMS COM BASE NA RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS

Para melhor análise dos serviços na RMS, foram utilizados os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)¹³, sob dois recortes temporais. Para os dados mais agregados, disponíveis na RAIS, a análise será realizada de 1996 (período inicial de intensificação da reestruturação produtiva no Brasil) a 2008 (informações mais recentes). O trabalho de análise, com os dados mais desagregados, será dividido em dois períodos: de 1996 a 2005 e de 2006 a 2008¹⁴. Para alusões às funções da metrópole baiana no contexto da divisão regional do trabalho no Brasil, o método de investigação será baseado na análise comparativa dos dados da Região Metropolitana de Salvador com os da Região Metropolitana de São Paulo.

Os registros da RAIS evidenciam que, em 1996, os estabelecimentos produtivos ligados às atividades de serviço, segundo classificação dos grandes setores do IBGE¹⁵, representavam 47% dos estabelecimentos existentes e respondiam por 69% dos empregos formais da região. O setor de serviços, entre 1996 e 2008, cresceu em relação ao número de empresas e geração de empregos formais. Entretanto, no que se refere ao número de estabelecimentos e de trabalhadores formalmente ocupados, tal crescimento não foi capaz de manter a participação desse setor no mesmo patamar de 1996, tendo em vista que outros setores da economia cresceram muito mais. Como resultado, o setor de serviços, em 2008, reduziu a sua participação relativa, tanto no número total de estabelecimentos quanto no número de empregos, situando-se em 46,5% e 58,4%, respectivamente, quando comparado com outras atividades econômicas da região.

Esse movimento é distinto do que ocorreu na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), onde alguns estudiosos (ARAÚJO, 2001; DINIZ; CAMPOLINA, 2007) ressaltam o incremento da participação das atividades de serviços na estrutura produtiva da região. Os registros da RAIS também evidenciam um aumento relativo tanto em ocupação quanto em número de empresas no setor de serviços na RMS. A participação dos estabelecimentos ligados às atividades de serviços na RMSP cresceu 1,3 ponto percentual e o número de ocupado cresceu 3 pontos percentuais.

A estrutura do valor adicionado da RMS, para o período de 1999 e 2007, também evidencia que o setor de serviços, embora com maior peso na estrutura econômica regional, apresentou uma redução da sua participação no PIB da região, conforme Tabela 15. Depurando um pouco mais a estrutura setorial, retirando a participação do valor adicionado da Administração Pública (APU), que cresceu de 6,43% para 7,30% no período, vê-se que o setor de serviços privados não apresentou a mesma evolução verificada nos demais. Ou seja, excluída a atividade governamental, representada pela APU, os serviços privados passaram, no período analisado, a adicionar menos valor à produção total da RMS.

¹³ Importante instrumento de coleta de dados do mercado de trabalho, instituído pelo Decreto n.º 76.900, de 23/12/75.

¹⁴ As atividades econômicas da base de dados RAIS são classificadas de acordo com a Classificação Nacional da Atividade Econômica (CNAE) estabelecida pelo IBGE. Ressalta-se que, devido ao processo de globalização e reestruturação, o IBGE viu a necessidade da criação de uma nova classificação para as atividades econômicas brasileiras, a partir de 2006, chamada CNAE 2.0. Seu objetivo é reclassificar algumas atividades existentes na classificação anterior, CNAE 1.0, e também convergir para uma classificação mais próxima ao modelo mundial (CIIU/ISIC).

¹⁵ Tal classificação não considera as atividades de comércio.

Tabela 15
Estrutura do valor adicionado e PIB, a preços correntes, por ano – RMS – 1999/2007

Ano	Valor Adicionado			Valor Adicionado APU	Impostos Sobre Produtos	PIB
	Agropecuária	Indústria	Serviços sem APU			
1999	0,10	28,71	49,53	6,43	15,24	100,00
2007	0,13	29,29	45,03	7,30	18,25	100,00

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

A análise dos resultados da RAIS, no período 1996 a 2008, permite concluir-se que as mudanças ocorridas na economia da RMS não foram suficientemente significativas a ponto de alterar estruturalmente a sua base produtiva. No rol das mudanças, observa-se uma ampliação do número de estabelecimentos formais, em todos os setores produtivos, exceto nos de produção e distribuição de eletricidade, gás e água. No caso da indústria de transformação, houve uma redução na participação no número total de estabelecimentos produtivos na região. Nas atividades de comércio, transporte e armazenagem, constata-se um aumento de participação do número de estabelecimentos no total da RMS. Por outro lado, observa-se uma diminuição na participação do número de estabelecimentos ligados às atividades financeiras. Nas atividades relacionadas à educação, também ocorre uma redução no número de estabelecimentos atuando na região (Tabela 16).

Tabela 16
Evolução e participação relativa dos setores produtivos – RMS – 1996/2008

Setores Produtivos	Variação entre 1996 - 2008 (%)	Participação do nº de estabelecimento das atividades em relação ao nº total de estabelecimento	
		1996	2008
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	101,91	0,89	1,05
Pesca	18,18	0,04	0,03
Indústrias extrativas	112,50	0,11	0,14
Indústrias de transformo	39,34	7,26	5,90
Indústrias de transformação	-50,00	0,20	0,06
Construção	80,41	4,71	4,95
Comércio, reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	86,04	37,52	40,70
Alojamento e alimentação	78,96	6,80	7,09
Transporte, armazenagem e comunicações	108,37	3,35	4,07
Intermediação financeira, seguros, prev.complementar e serv. relacionados	19,91	2,25	1,57
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	65,94	19,91	19,27
Administração pública, defesa e seguridade social	25,00	0,49	0,36
Educação	20,69	3,58	2,52
Saúde e serviços sociais	50,30	6,94	6,08
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	80,46	5,77	6,07

Fonte: Relatório Anual de Informações Sociais (BRASIL, 2010a).

O indicador do mercado de trabalho também evidencia que a participação relativa do emprego na atividade industrial, sobretudo na indústria de transformação, permaneceu basicamente a mesma. Idêntico fenômeno é observado em relação aos serviços de educação e saúde. Nas atividades financeiras, vê-se uma pequena redução de participação no estoque total de empregos formais. Neste último segmento, ressalta-se a ocorrência de um processo de desemprego estrutural devido à intensa automação/informatização do sistema bancário e do seu próprio processo de concentração empresarial, resultante das aquisições, fusões e incorporações (Tabela 17).

Segmentos como construção civil, atividades imobiliárias, alojamento e alimentação, comércio e serviços pessoais são aqueles com expressivos aumentos, tanto no número de novas empresas como no estoque de trabalho (Tabela 16 e Tabela 17).

No caso específico das atividades de construção e imobiliárias, o crescimento deve-se ao *boom* verificado no mercado imobiliário, o qual se intensificou a partir da segunda metade dos anos 2000.

Tabela 17			
Participação relativa do emprego, por setor produtivo – RMS – 1996-2008			
Setor Produtivo	Variação do número de empregados	Participação do emprego, por atividade no total da região	
	1996 a 2008 (%)	1996	2008
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	-11	0,34	0,21
Pesca	-9	0,00	0,00
Indústrias extrativas	0	0,13	0,09
Indústrias de transformação	4	23,99	17,24
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	-31	0,77	0,37
Construção	38	4,92	4,72
Comércio, reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	83	13,93	17,70
Alojamento e alimentação	77	3,09	3,78
Transporte, armazenagem e comunicações	47	6,45	6,56
Intermediação financeira, seguros, prev. complementar e serv. relacionados	36	3,47	3,28
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	112	13,00	19,08
Administração pública, defesa e seguridade social	16	19,94	16,10
Educação	33	2,97	2,73
Saúde e serviços sociais	72	3,68	4,38
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	63	3,31	3,74

Fonte: Microdados do Relatório Anual de Informações Sociais (BRASIL, 2010b).

Quando são analisados os mesmos indicadores para a RMSP, no mesmo período (de 1996 a 2008), observa-se uma diminuição considerável da participação na ocupação e no número de empresas na indústria de transformação – queda de 6,7 e de 4 pontos percentuais, respectivamente. As atividades financeiras e serviços relacionados apresentaram crescimento de 42% no número de estabelecimentos, de 1996 a 2008, embora não tenha sido acompanhado por um aumento, na mesma proporção, do número de trabalhadores, em função das mudanças estruturais e organizacionais pelas quais passaram o setor. Entretanto, com relação às demais atividades produtivas, o comportamento da evolução tanto do trabalho quanto do número de estabelecimentos segue a mesma tendência, embora com variações e magnitudes distintas. Ou seja, na RMSP, as atividades de serviços, exceto administração pública, e as atividades de comércio passaram a ganhar mais importância.

Para melhor entendimento da participação e do comportamento dos serviços avançados e mais aderentes às necessidades imprimidas pelo novo padrão produtivo, conforme definido por Sassen (1999), é preciso proceder a uma análise ainda mais desagregada dos dados da RAIS.

O segmento de atividades relacionadas à informática apresentou, de 1996 a 2005, na RMS, um aumento de 46% no número de estabelecimentos. Uma das principais características desse setor na RMS relaciona-se com os seus respectivos focos, os quais são dirigidos às áreas de manutenção e reparação de equipamentos de informática, processamento de dados e consultoria de *hardware*. Entretanto, a atividade que mais agrega valor nesse ramo produtivo – consultoria e elaboração de *software* – representava somente 5,4% do total das empresas atuantes no segmento de informática em 2005.

Diferentemente do que ocorre na RMS, na RMSP, de acordo com os dados da RAIS, no mesmo período, as empresas que atuavam na área de consultoria em *software* representavam 15% do número total de estabelecimentos do segmento de tecnologia da informação. Ademais, o número de empresas operando em consultoria de *software* na RMS não representava nem 5% do número de estabelecimentos das empresas do mesmo ramo produtivo na RMSP. Isso pode ser explicado porque os serviços dessa área na RMSP atuam em uma plataforma nacional ou mesmo global, diferentemente das empresas que exercem suas atividades na RMS e desenvolve uma ação regional de suporte a outras atividades desenvolvidas na região.

No que se refere ao mercado de trabalho, os dados da RAIS evidenciam que os empregos na área do setor de informática cresceram 69% na RMS, de 1996 a 2005. Entretanto, a participação do emprego dessas atividades no estoque de emprego, entre 1996 e 2005, manteve-se no mesmo patamar (0,6%). Tal resultado é ainda pouco significativo no tocante à capacidade de geração de empregos desse importante setor produtivo.

Os dados da RAIS relacionados às atividades de tecnologia da informação, de acordo com a CNAE 2.0, para os anos de 2006 e 2008, corroboram o argumento da concentração de empresas atuando nessas atividades na RMS, região mais dinâmica do país. Tal conclusão já era esperada em função do próprio porte da economia e das características das atividades econômicas da RMS, mas o que os dados da RAIS permitem perceber é o distanciamento que existe entre esses importantes e modernos setores produtivos das duas regiões (Tabela 18).

Tabela 18
Evolução do número de estabelecimentos produtivos na área de tecnologia da informação e comunicação, por atividade econômica – RMS e RMS – 2006/2008

Atividade econômica	Número de estabelecimentos produtivos					
	RMS			RMS		
	2006	2008	Var. % 2006-2008	2006	2008	Var. % 2006-2008
Atividades dos Serviços de Tecnologia da Informação	214	231	7,94	2.287	2.795	22,21
Atividades de Prestação de Serviços de Informação	201	168	-16,42	3.366	2.486	-26,14
Total	415	399	-3,86	5.653	5.281	-6,58

Fonte: Microdados do Relatório Anual de Informações Sociais (BRASIL, 2010b)

A comparação dos dados sobre as atividades de informática da RMS com os da RMS, com base na RAIS, evidencia a timidez desse segmento produtivo na metrópole baiana. Destaca-se, em 2008, na RMS, que apenas 18% das empresas atuavam na área de reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação, setor que exige menos capacitação e conhecimento e também agrega menos valor. Na RMS, 26% das empresas atuavam nessa área, enquanto 13,8% tinham como foco as atividades de tratamento de dados, hospedagem na *internet* e outras atividades relacionadas.

Quanto ao porte, no referido ano, na RMS, havia 39 grandes e 133 médias empresas atuando nas atividades de informática e serviços relacionados; já na RMS, atuavam no mesmo segmento apenas duas grandes e nove médias empresas.

Segundo Bastos, Oliveira e Lima Júnior (2007) e ainda Fialho (2006), o setor de Tecnologia da Informação (TI) baiano, concentrado na RMS, apresenta alguns gargalos como: empresas com pouca representatividade, com limitada competência gerencial e estratégica, focadas em demandas locais e sem explorar nichos estratégicos de mercado.

Em relação aos serviços de transporte e armazenagem, esse segmento também apresenta características específicas dentro do setor. Nele observou-se que o número de estabelecimentos na RMS cresceu em torno de 93% entre 1996 e 2005. No entanto, a participação do número de empregos dessas atividades, quando comparado com número total de empregos formais da região, cresceu somente 12%, sugerindo que essas atividades têm se tornado mais intensivas em capital. Mesmo com o forte acréscimo no número de estabelecimentos, a participação da atividade na estrutura produtiva da metrópole não se alterou (Tabela 19).

Tabela 19
Evolução do número de estabelecimentos produtivos, por setor de atividade de transporte e armazenagem – RMS – 1996/2005

Setor de atividade	Número de estabelecimentos		Variação 1996-2005 (%)
	1996	2005	
Transporte ferroviário interurbano	1	1	0,0
Outros transportes terrestres	438	930	112,3
Transporte marítimo de cabotagem e longo curso	0	1	100,0
Outros transportes aquaviários	2	11	450,0
Transporte dutoviário	10	15	50,0
Transporte aéreo, regular	24	14	-41,7
Transporte aéreo, não regular	9	7	-22,2
Transporte especial	2	0	-100,0
Movimentação e armazenamento de cargas	34	55	61,8
Atividades auxiliares dos transportes	91	155	70,3
Ativ. relacionadas à organiz. do transp. de cargas	32	54	68,8
Total	643	1243	93,3

Fonte: Relatório Anual de Informações Sociais (BRASIL 2010a).

Quando se compara a atividade de transporte e armazenagem da metrópole baiana com a mesma atividade na RMSP, observa-se que o número de estabelecimentos em atuação na RMS representa pouco mais de 10% do número de empresas do mesmo segmento na RMSP, que ultrapassava um pouco o total de 1.500 empresas. Ressalta-se que essas comparações são expostas para evidenciar a concentração das referidas atividades nas grandes metrópoles, conforme destacado por Sassen (1999).

Outros serviços tipificados como do terciário avançado, a exemplo daqueles prestados às empresas¹⁶, apresentavam pequena participação no montante de estabelecimentos da RMS, algo em torno de 4%, e correspondiam a, somente, 12% do número de estabelecimentos que atuavam no mesmo segmento na RMSP em 2008. A participação desse mesmo setor na RMS reduziu-se, quando a comparação envolveu o ano de 1996, visto que o número de estabelecimentos ligados a tais atividades representava 7,5% do total de empresas da região. No que se refere ao mercado de trabalho, no ano de 2008, esses serviços empregavam 3% dos trabalhadores da região, percentual parecido com o observado em 1996, quando ocupavam 2,7% do número de trabalhadores.

Embora não seja possível inferir, com base nos dados da RAIS, sobre as características desses serviços na RMS, sabe-se, de acordo com o conhecimento tácito sobre a estrutura produtiva e as características das atividades empresariais da região, que eles são prestados por um pequeno

¹⁶ Atividades jurídicas, Atividades de contabilidade, Consultoria e auditoria contábil e tributária, Pesquisas de mercado e de opinião pública, Atividades de sociedades de participação, Atividades de consultoria em gestão empresarial, Atividades de apoio à educação, Serviços de arquitetura e engenharia e atividades técnicas relacionadas, Testes e análises técnicas, Publicidade, Seleção e agenciamento de mão de obra, Locação de mão de obra temporária, Fornecimento e gestão de recursos humanos.

número de empresas que, em escala regional, atuam no segmento de serviços avançados. Menor ainda é o número de empresas cuja plataforma de atuação é nacional ou mesmo mundial.

O número de estabelecimentos relacionado aos serviços de educação também diminuiu de participação na RMS, entre 1996 e 2008, não obstante a participação do número de ocupações no mercado de trabalho ter se mantido constante. A diminuição do número de estabelecimentos de ensino, observada na RMS, foi, em parte, motivada pela reforma do sistema de ensino superior do país, que, no período, provocou uma diminuição de 82% no número de estabelecimentos de educação profissional e técnico. Entretanto, destaca-se o aumento no número de estabelecimentos de ensino superior, que saiu de 13 unidades, em 1996, para 77, em 2008.

Em relação aos serviços de atenção à saúde humana, apresentaram, entre 1996 e 2008, crescimento da ordem de 47% no número de estabelecimentos e 58,8% no número de empregos. Por outro lado, a participação desse segmento manteve-se em 5% em relação ao número total de estabelecimentos produtivos da RMS e em 4% do montante dos empregos.

Ganharam participação na estrutura produtiva da RMS, entre 1996 e 2008, tanto no tocante ao número de estabelecimentos quanto de ocupação, as atividades de comércio, construção, atividades imobiliárias, alojamento e alimentação, e serviços pessoais e domésticos. Tais atividades são importantes, mas, em geral, não se constituem como aquelas que requerem mais qualificação profissional e, tampouco, são as mais intensivas em conhecimento.

Dessa forma, com base no conjunto de dados da RAIS para a RMS analisados no período 1996 e 2008, não é possível, até então, observar uma tendência de alteração substantiva na estrutura produtiva da região, quanto à participação das distintas atividades econômicas, tanto em número de estabelecimentos produtivos como de pessoal formalmente ocupado. No que se refere aos serviços mais especializados e intensivos em conhecimento¹⁷, embora tenha ocorrido, em termos absolutos, crescimento do número estabelecimentos e de empregos, não ocorreu aumento da participação no número total de estabelecimentos produtivos da região, nem em relação à ocupação. Pelo contrário, ganharam participação em número de estabelecimentos produtivos e em empregos, as atividades menos intensivas em conhecimento, como os serviços pessoais, sociais ou coletivos, e as atividades de construção e de comércio.

SERVIÇOS NA RMS COM BASE NA PESQUISA DE EMPREGO E DESEMPREGO

A fim de qualificar a análise e permitir uma melhor inferência sobre a evolução da estrutura produtiva da metrópole baiana, em particular no que se refere às atividades de serviços mais aderentes com os que foram classificados como intensivos em conhecimento, torna-se necessário analisar outras fontes de informações, tais como a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED).

¹⁷ Serviços prestados às empresas, atividades de logística, informática, saúde e ensino.

A análise mais desagregada dos dados da PED, para o período 1997 e 2007, evidencia que, mesmo em um ambiente de mudanças provocadas pela reestruturação produtiva e pela intensificação dos fluxos econômicos e financeiros, tais fenômenos não alteraram significativamente a proporção de ocupados nas atividades econômicas do referido segmento de serviços na RMS (Tabela 18).

Atividades menos intensivas em conhecimento e informação – reforma e reparação de edificações, oficinas de reparação mecânica e outros serviços de reparação e limpeza – praticamente mantiveram estáveis suas participações na ocupação do setor de serviços e, juntas, representavam, em 2007, cerca de 9% dos ocupados no total das atividades de serviços.

As atividades mais especializadas, portanto mais intensivas em conhecimento, aumentaram sua participação no total dos ocupados em 0,8 ponto percentual, entre 1997 e 2007. Embora tais atividades tenham avançado em crescimentos, ainda apresentaram uma reduzida participação na ocupação do conjunto das atividades do setor, atingindo, em 2007, apenas 4,2% (Tabela 20).

(Continua)

Tabela 20 Distribuição dos ocupados, por ramo de atividade econômica do trabalho principal RMS – 1997-2007					
Setor e ramo de atividade	Anos				
	1997	2000	2005	2006	2007
Ocupados	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Indústria	8,3	8,1	9,3	9,0	9,1
Metal-Mecânica	1,3	1,1	2,0	1,9	1,8
Petroquímica, Química, Farmacêutica e Plástico	2,4	2,1	2,6	2,3	2,7
Têxtil, Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecido	0,9	0,9	0,7	0,8	0,6
Alimentação	1,4	1,6	1,3	1,4	1,3
Gráficas e Editoras	0,6	-1,0	0,5	-1,0	-1,0
Outras indústrias	1,8	1,9	2,2	2,2	2,1
Comércio	17,9	16,4	16,1	16,4	16,5
Serviços	58,0	59,9	60,8	60,9	61,4
Reformas e Reparações de Edificações	2,4	1,7	1,8	2,2	2,1
Oficinas de Reparação Mecânica	2,1	2,1	1,9	2,1	2,0
Outros Serviços de Reparação e Limpeza	5,2	5,1	5,1	4,9	4,8
Transportes e Armazenagem	4,3	4,5	4,0	4,4	4,4
Especializados	3,4	3,9	4,3	4,3	4,2
Utilidade Pública	9,0	9,6	10,3	10,2	10,1
Credícios e Financeiros	1,8	1,6	1,2	1,2	1,3
Alimentação	7,1	6,6	6,4	6,4	6,6
Educação	7,0	6,9	6,8	6,9	6,7
Saúde	4,5	4,4	4,9	4,9	5,1

Tabela 20
Distribuição dos ocupados, por ramo de atividade econômica do trabalho principal
RMS – 1997-2007

Setor e ramo de atividade	Anos				
	1997	2000	2005	2006	2007
Auxiliares	4,0	5,0	4,7	4,4	4,9
Outros Serviços	7,1	8,2	9,3	9,1	9,3
Construção Civil	3,0	3,9	2,9	3,1	3,4
Serviços Domésticos	10,8	10,5	9,4	9,3	8,7
Demais	2,0	1,2	1,5	1,3	0,9

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2008).

Porto e Carvalho (2009), buscando compreender a realidade das grandes metrópoles brasileiras, suas especificidades e seus papéis, utilizaram, nas suas análises, dentre outros, os dados do Sistema PED. Os autores destacam a tendência das atividades intensivas em tecnologia em se localizarem no estado de São Paulo, especificamente em sua região metropolitana e entorno. Tal região exerce funções bastante específicas na hierarquia das cidades, concentrando as atividades mais qualificadas e com maior possibilidade de agregação de valor.

Em que pese a significância da análise, a adoção do método comparativo entre indicadores da RMS e da RMSP não tem como único objetivo verificar as distintas funções que essas regiões exercem na divisão regional do trabalho, pois diversos estudos (DINIZ; CAMPOLINA, 2007; KON, 1997, 1999; PORTO; CARVALHO, 2009) já evidenciaram que a região de São Paulo exerce funções mais específicas e qualificadas dentre as redes urbanas brasileira. Portanto, o objetivo central desta análise foi verificar se os indicadores analisados para a RMS comportavam-se ou apresentavam tendências semelhantes aos da RMSP. Nesse sentido, buscou-se, informações e indicadores capazes de permitir inferências sobre possíveis e significativas mudanças nos perfis produtivos das referidas regiões. Entretanto, com base nos dados obtidos, não se observou um novo direcionamento no que se refere à estrutura produtiva e aos postos de trabalho da RMS. Todavia, destaca-se que houve uma evolução, em termos absolutos, das atividades terciárias, inclusive daquelas mais especializadas, sem, entretanto, provocar alterações substantivas na sua distribuição na composição dos serviços da RMS.

SERVIÇOS NA RMS: ANÁLISE DEDUTIVA COM BASE NA PESQUISA ANUAL DE SERVIÇOS

Como não se dispõe de informações estatísticas estruturadas de maneira a possibilitar o detalhamento das diversas modalidades de serviços prestados em âmbito municipal, optou-se por interpretar as principais características do fenômeno, tomando-se como referência a relevância do setor de serviços, já apresentada neste trabalho, nas quais a RMS é incontestavelmente

preponderante em termos de sua concentração. Nesse sentido, as análises complementares que serão desenvolvidas deste ponto em diante terão como base as informações obtidas na Pesquisa Anual de Serviços (PAS), publicada pelo IBGE, a qual apresenta, com recortes apenas para os estados e para o país, um conjunto de dados sistematizados, que permite a observação de aspectos relevantes das diversas modalidades de serviços, assim como as inferências em relação às regiões metropolitanas.

Entre as principais características da pesquisa, vale salientar que a PAS coleta informações sobre o setor de serviços com base em dois estratos. No primeiro, denominado estrato certo, estão enquadradas as empresas com 20 ou mais pessoas ocupadas. Essas empresas são identificadas no Cadastro Central de Empresas (Cempre) e, sobre elas, são aplicados questionários completos, obtendo-se um conjunto de informações que possibilitam a estruturação da chamada conta de produção da empresa, com detalhamentos que englobam todas as suas receitas e todos os seus custos. No segundo, denominado de estrato amostrado, resultante de uma amostra probabilística, estão contidas as empresas com menos de 20 pessoas ocupadas. Nestas últimas, são aplicados questionários com, tão somente, três perguntas sobre: a Receita Bruta de Serviços, os Salários, Retiradas e Outras Remunerações, e o Pessoal Ocupado. Posteriormente, complementando as informações, o Instituto realiza um trabalho estatístico de expansão da referida amostra, com o objetivo de aumentar o campo de leitura e a representatividade analítica da pesquisa.

Com base em tais informações e considerando a preponderância do setor de serviços na RMS, sobretudo em Salvador, serão analisadas as atividades vinculadas aos seus principais segmentos e que se pressupõe correlacionadas com aquelas características da economia da citada região. Para isso, serão realizadas inferências sobre os diversos aspectos que envolvem a atividade, guiadas pelo pressuposto de que as características, magnitudes, modificações, avanços ou retrações dos principais segmentos serão amplamente explicativos do que ocorre na RMS, tendo em vista a sua grande representatividade.

A atividade de prestação de serviços apresenta-se nas economias sob uma gama bastante diferenciada de modalidades, as quais podem ser classificadas e sumarizadas em agrupamentos de atividades afins e que buscam representar os principais segmentos de atuação.

Portanto, com base nas principais variáveis levantadas pela PAS e que revelam a magnitude econômica do setor, é possível identificar aquelas mais representativas na economia baiana, assim como as suas respectivas evoluções ao longo de determinado período.

Nesse sentido, pela ótica de representatividade, verifica-se nas informações divulgadas para o ano 2007 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2007), que a variável *receita bruta* obtida pelas empresas que operam no segmento dos serviços tem pesos diferenciados nas suas diversas modalidades e distribuem-se da seguinte maneira: Transportes, auxiliares do transporte e correios representa 29,1% de todas as receitas de todos os segmentos de serviços formais¹⁸ prestados na Bahia. Em seguida vêm os Serviços de Informação (24,5%), os Serviços

¹⁸ Não são consideradas: a atividade governamental, a atividade financeira e o comércio atacadista e varejista.

Prestados às Empresas (23,8%), sendo seguido pelos Serviços Prestados às Famílias (11,7%). Estes quatro segmentos, juntos, representam quase 90% de todos os serviços, motivo pelo qual serão aqui objeto de análise.

A dinâmica apresentada pelos referidos segmentos, ao longo do tempo, corroborou os pressupostos iniciais centrados na ideia do avanço do processo de terceirização como forte vetor do crescimento do setor de serviços. Pode-se observar, por exemplo, e com destaque, o expressivo aumento da participação dos Serviços Prestados às Empresas¹⁹, cujo peso saltou de 16,3%, em 2002, para 23,8%, em 2007. O reflexo da sua ampliação pode ser visualizado tanto em termos de salários e retiradas, no qual ele é o mais representativo (34,7%), quanto em termos de pessoal ocupado (37,4%) e na representatividade do número de empresas, cuja participação cresceu de 19,0% para 23,7%. Em relação ao pessoal ocupado, a maior participação está localizada no segmento de Serviços Prestados às Famílias, tradicionalmente intensivo em mão de obra, no qual estão contidos os serviços de alojamento, serviços de alimentação, atividades recreativas e culturais, serviços pessoais e atividades de ensino continuado.

Outro importante segmento, cujo comportamento merece destaque, é o de Serviços Prestados às Empresas, que se revela com mais expressivo desempenho, compatível com o aumento do número de empresas instaladas no estado, com suas ampliações e características, em especial as industriais que, no referido período, se instalaram na RMS. Um exemplo marcante, e que serve de referência pelos vultosos investimentos, é o da montadora de automóveis que, intensiva em capital e em serviços de terceiros, começou a operar no início de 2003.

Entretanto, um movimento contrário aos anteriormente citados pode ser visto no segmento de Serviços de Informação do estado da Bahia. Esse segmento compõe-se basicamente dos serviços de Telecomunicações, Atividades de informática, Serviços audiovisuais e Agências de notícias e serviços de jornalismo, entre outros. A expectativa era de que, em uma economia que cresce e aumenta o seu grau de complexidade, como a baiana, também fosse “proporcionalmente” ampliada a oferta dos Serviços de Informação, dadas as possibilidades de estarem aderentes aos modernos padrões propiciados, sobretudo, pelas novas tecnologias. Entretanto, com base nos resultados da PAS, percebe-se que o fenômeno não ocorreu, pelo menos com a intensidade esperada. Esse fato pode sugerir que tais serviços, dada a sua fluidez e independência territorial, tenham, em grande parte, se concentrado em outras metrópoles mais avançadas e globalizadas, capazes de absorvê-los e realizar a sua prestação em maior escala e sob os benefícios econômicos da especialização.

Entre 2002 e 2007, o segmento de Serviços de Informação apresentou, na Bahia, uma redução de participação, em valores aproximados, de quase 8 pontos percentuais na sua receita bruta, passando de 32,1% para 24,5%. As retrações foram também observadas em relação ao pagamento de salários e retiradas (de 10,2% para 7,7%) e, até mesmo, em relação ao pessoal

¹⁹ Serviços técnico-profissionais; Seleção, agenciamento e locação de mão de obra temporária; Serviços de investigação, segurança, vigilância e transporte de valores; e Serviços de limpeza em prédios e domicílios e outros serviços prestados às empresas.

ocupado no setor (de 4,1% para 3,5%). A única participação relativa que se manteve com certa estabilidade foi o número de empresas operando nessa atividade.

A Tabela 21 detalha o peso relativo e as modificações nos principais segmentos do setor de serviços na Bahia, por variável.

Serviços	Receita bruta de serviços		Salários, retiradas e outras remunerações		Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)		Número de empresas (unidades)	
	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007
Serviços prestados às famílias	13,4	11,7	17,9	16,3	28,7	23,0	43,1	38,9
Serviços de informação	32,1	24,5	10,2	7,7	4,1	3,5	2,9	3,0
Serviços prestados às empresas	16,3	23,8	31,4	34,7	33,2	37,4	19,0	23,7
Transportes, serviços aux. aos transp. e correio	29,1	29,1	29,8	29,1	21,9	22,8	9,9	15,8
Ativ. imob. e de aluguel bens móveis e imóveis	3,2	3,9	3,3	3,7	3,1	3,7	5,2	5,5
Serviços de manutenção e reparação	1,3	1,5	2,1	2,1	3,4	3,3	7,3	5,8
Outros	4,7	5,7	5,3	6,4	5,6	6,4	12,5	7,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

a) Análise dos principais segmentos do setor de serviços

Objetivando investigar a representatividade dos principais segmentos do setor de serviços e se os seus desempenhos apresentaram a mesma intensidade quando comparados com igual setor em outros estados ou regiões, foram selecionadas as mais importantes regiões do país, assim como alguns estados nordestinos específicos e com grandezas econômicas mais próximas às da economia baiana, as quais servirão de parâmetro analítico para as observações relativas ao setor.

Dada a sua importância, o estado de São Paulo foi destacado para ser utilizado como a mais importante referência, por possuir o maior polo de serviços do país, apresentar uma economia amplamente globalizada e situar-se no *ranking* das cinco maiores metrópoles do mundo.

Dentre as atividades de serviços, os Serviços Prestados às Empresas, os Serviços de Informação, Serviços de Transportes/Serviços Auxiliares aos Transportes e Correio e os Serviços Prestados às famílias constituir-se-ão no foco da análise, seja pelas respectivas representatividades, seja pela aderência ao objetivo deste trabalho.

– Os serviços prestados às empresas

Compõem o segmento de serviços prestados às empresas, os relativos à administração e os que lhes são complementares, destinados à atividade produtiva, tais como: serviço técnico e profissional; aluguéis não imobiliários e gestão de ativos intangíveis não financeiros; seleção,

agenciamento e locação de mão de obra; agências de viagens, operadores turísticos e outros serviços de turismo; serviço de investigação, vigilância, segurança e transporte de valores; além de serviços para edifícios e atividades paisagísticas; serviço de escritório e apoio administrativo, entre outros.

Na Bahia, em 2007, esse segmento representava, em termos de Receita Bruta, variável com razoável aproximação da grandeza econômica²⁰, 4% de toda a receita gerada pelo segmento no país e 43% de toda a região Nordeste. Entretanto, no mesmo ano, a região Sudeste abarcava 70,3% e, nessa região, apenas o estado de São Paulo, isoladamente, era responsável por 47,3% de toda a receita. Esses números revelam a importância econômica de São Paulo na prestação desses serviços, dado que a magnitude percentual supera a própria participação de sua economia no total do PIB nacional, em relação ao qual o estado responde por um percentual bem menor, próximo a 34% de toda a riqueza gerada no país (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010b). A Tabela 22 expõe a participação percentual relativa do setor no Brasil.

Tabela 22

Participação relativa no Brasil de serviços prestados às empresas, por grandes regiões e unidades da federação selecionadas – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Participação relativa no Brasil (%)							
	Receita bruta de serviços		Salários, retiradas e outras remunerações		Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)		Número de empresas (unidades)	
	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007
Brasil	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Região Nordeste	8,2	9,5	9,6	10,3	13,2	13,2	8,7	8,9
Ceará	1,6	1,3	1,5	1,7	2,4	2,3	1,1	1,3
Pernambuco	2,1	2,0	2,6	2,5	3,3	3,4	2,1	1,5
Bahia	2,8	4,1	3,3	3,6	4,3	4,3	2,9	3,7
Região Sudeste	74,7	70,3	72,0	68,4	65,7	64,2	69,5	62,3
São Paulo	49,9	47,3	47,5	45,4	41,5	41,4	43,6	38,7
Região Sul	9,5	12,5	11,0	11,8	12,1	12,7	15,4	20,8
Outras Regiões	7,6	7,7	7,5	9,4	9,0	9,9	6,4	8,0

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

Buscando entender como cada estado selecionado conseguiu, entre 2002 e 2007, atingir os patamares percentuais em relação a cada uma das variáveis estudadas, tornou-se necessária

²⁰ Como este não é um estudo específico do setor de serviços, a principal variável focada foi a receita bruta, embora as demais sejam expostas nas tabelas e estejam intimamente relacionadas com os fenômenos observados.

a observação dos seus ritmos e trajetórias de crescimento no referido lapso de tempo. Com esse objetivo, calculou-se o crescimento²¹, ao longo do período, das principais variáveis divulgadas pela PAS.

A Tabela 23 mostra o desempenho das principais variáveis levantadas pela pesquisa e os seus respectivos desempenhos entre 2002 e 2007.

Tabela 23
Desempenho das principais variáveis de serviços prestados às empresas, por grandes regiões e unidades da federação selecionadas – 2002-2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Variação (%)			
	Receita bruta de serviços (1)	Salários, retiradas e outras remunerações (1)	Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)	Número de empresas (unidades)
	2007/2002	2007/2002	2007/2002	2007/2002
Brasil	40,6	38,7	39,9	17,5
Região Nordeste	62,8	49,3	40,5	21,0
Ceará	15,9	58,3	31,7	39,4
Pernambuco	36,6	33,1	41,6	-15,3
Bahia	107,8	50,7	41,0	46,2
Região Sudeste	32,3	31,7	36,7	5,3
São Paulo	33,4	32,5	39,8	4,2
Região Sul	85,8	49,8	46,6	58,6
Outras Regiões	42,8	75,8	53,1	46,4

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

(1) Receita Bruta de Serviços (IGP/FGV) e Salários, Retiradas e Outras Remunerações (INPC/IBGE), a preços de 2007.

Cálculos: SEI

Na Bahia, de 2002 a 2007, o aumento de 107,8% na receita bruta de serviços, no segmento de Serviços Prestados às Empresas, além de torná-la superior ao dobro do que se observava em relação ao início do período analisado, superou o crescimento obtido pela mesma variável em todas as regiões focadas no estudo. Esse desempenho indica que a ampliação do processo de industrialização e a sua reestruturação produtiva propiciaram, como consequência, um aumento considerável na demanda por prestação de serviços às empresas que operam no território baiano e encontram-se, como já salientado, altamente concentrado em sua Região Metropolitana.

Além da maior variação no quesito Receita Bruta de Serviços, a Bahia apresentou, também neste segmento, expressivas variações em relação ao total de salários pagos, pessoal ocupado e número de empresas, ou seja, todas as variações observadas ficaram acima das variações médias obtidas, tanto pelo Nordeste quanto pelo Brasil.

²¹ Foram utilizados o IGP-DI (FGV) para a variável *Receita Bruta de Serviços* e o INPC (IBGE) para a variável *Salários e outras remunerações*.

Vale lembrar que, em 2007, a Bahia teve a sua região metropolitana representando cerca de 50% do seu PIB e, nela, o setor industrial mostrou-se também altamente concentrado, espacial e setorialmente. Na RMS estão instalados os maiores conglomerados industriais da Bahia, distribuídos em vários municípios que a compõem, a exemplo de Camaçari, com sua economia baseada na indústria de transformação, onde se encontram instalados o Polo Petroquímico e a Indústria Automotiva; São Francisco do Conde, com forte concentração no segmento do refino de petróleo, pela presença da Refinaria Landulpho Alves de Mataripe (RLAM), a segunda maior do país; Simões Filho, abrigando o Centro Industrial de Aratu (CIA); Candeias, que se destaca pela extração de petróleo e gás natural e pelo grande número de indústrias do segmento de transformação petroquímica; e Madre de Deus, município no qual está instalado um importante terminal marítimo.

Com essa grande concentração, a RMS teve altíssima representatividade do seu valor adicionado, no setor industrial²² do estado (33,9%) em 2007. Os resultados da pesquisa sobre serviços, embora se refiram ao conjunto de estabelecimentos localizados no estado, portanto, sem recortes municipais, permitem deduções e embasam a assertiva de que a concentração dos serviços prestados às empresas deu-se, substantivamente, no espaço metropolitano. Por outro lado, os expressivos aumentos registrados no período analisado evidenciaram claramente que guardaram similar dinamismo e correspondência com o aumento da atividade econômica propiciado pelo processo baiano de industrialização, o qual se concentrou preponderantemente na sua RMS.

– Os serviços de informação

Em relação aos Serviços de Informação, tem-se a percepção de que tendem a se desenvolver e se concentrar em regiões mais avançadas, tanto em termos de quantidade e qualidade quanto na intensidade de sua prestação, principalmente pelo fato de interagirem, com mais potencialidade e em maior escala, em economias mais complexas e com maior inserção no processo de globalização.

Reforça esse raciocínio a observação dos dados da PAS, em que tais serviços ampliaram-se consideravelmente em outras regiões, que não a Bahia, nem o Nordeste, concentrando-se ainda mais no Sudeste brasileiro. Essas regiões têm como principal característica abrigar, em maiores proporções e qualificação, as atividades associadas à produção, processamento e distribuição da informação (telecomunicações, tecnologia da informação, audiovisuais, edição e edição integrada à impressão, agências de notícias e outros serviços de informação), entre outros.

A difusão e o aumento na escala da prestação dos Serviços de Informação aliam-se e são impulsionados por inovações, por avanços tecnológicos, pelo grau de interconexão das economias, assim como pela diversificação e flexibilidade, que se ampliam com base nas facilidades que as novas tecnologias oferecem. Com tal versatilidade, a expansão e a busca por novos lócus de prestação nem sempre obedecem aos tradicionais fatores de atração

²² O Setor Indústria, nos agregados macroeconômicos, é composto da Indústria de Transformação, Indústria Extrativa Mineral, Construção Civil e Serviços Industriais de Utilidade Pública.

locacional que comumente direcionam atividades econômicas com outras características produtivas, especialmente as fabris.

Na leitura dos indicadores referentes ao setor, verificou-se um processo de ampliação da participação da Receita Bruta auferida com os referidos Serviços de Informação na região Sudeste, onde o seu peso avançou dos já expressivos 64,2% em 2002, para 67,3% em 2007, comparativamente com o total do Brasil. Na citada região, o estado de São Paulo, além de ser o mais representativo, apresenta aumento de participação, no mesmo período, de 41,2 para 45,0%, revelando a sua grande capacidade em atrair um leque de serviços mais avançados e *inovadores*, territorialmente mais independentes, portadores de alta tecnologia e revestidos de características mais globais.

Em direção oposta, percebe-se a redução da participação relativa ocorrida em todas as outras regiões do país, o que induz a pressupor que tais serviços foram, em parte, direcionados e/ou absorvidos pelo estado de São Paulo, onde se encontra a mais importante metrópole do país, com os maiores e mais avançados centros tecnológicos e os principais centros decisórios empresariais das maiores organizações econômicas que operam dentro e/ou fora do país.

Em relação à Bahia, assim como em todas as regiões, à exceção da Sudeste, constata-se a redução da participação na prestação dos referidos serviços, de 3,2% para 2,9%, entre 2002 e 2007, quando comparado com o total Brasil. Este decréscimo, mesmo sendo discreto, revela que, do ponto de vista macroeconômico, pela leitura dos dados do PIB, embora tenha havido crescimento do valor adicionado do setor de serviços, os Serviços de Informação, na Bahia, não acompanharam a mesma trajetória. Ou seja, não apresentaram incrementos capazes de manter ou mesmo ampliar a participação baiana do segmento no *ranking* nacional, motivo pelo qual pode-se pressupor que boa parte deslocou-se e/ou passou a ser gerada em maior escala na região Sudeste. A Tabela 24 permite a visualização dos dados relativos à participação relativa desses serviços no Brasil, segundo grandes regiões e unidades da federação selecionadas.

Tabela 24
Participação relativa dos serviços de informação, por grandes regiões e unidades da federação selecionadas – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação selecionadas	Participação Relativa no Brasil (%)							
	Receita bruta de serviços		Salários, retiradas e outras remunerações		Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)		Número de empresas (unidades)	
	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007
Brasil	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Região Nordeste	10,8	9,5	7,3	5,6	10,6	8,1	9,1	5,6
Ceará	1,7	1,4	1,1	0,9	1,6	1,3	1,2	1,2
Pernambuco	2,6	1,8	2,3	1,7	2,8	2,3	3,0	1,4
Bahia	3,2	2,9	2,1	1,6	3,0	2,2	2,2	1,5
Região Sudeste	64,2	67,3	70,2	74,0	59,2	66,9	63,3	69,2
São Paulo	41,2	45,0	41,5	45,7	33,5	40,2	39,5	39,4
Região Sul	14,0	12,4	11,3	10,6	15,9	14,9	19,5	17,9
Outras Regiões	11,0	10,8	11,2	9,8	14,3	10,1	8,1	7,3

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

Para ampliar a possibilidade de interpretação do referido fenômeno, tornou-se também necessária a verificação do movimento evolutivo das principais²³ variáveis levantadas pela PAS, dado que, em uma análise em que se foca apenas as estruturas e suas modificações, as grandes magnitudes frequentemente distorcem as interpretações dos valores das regiões/ estados menos significativas.

Por esse outro prisma de observação, os números obtidos na pesquisa, tendo como base a leitura do desempenho longitudinal das variáveis, também corroboram a ideia de forte concentração dos Serviços de Informação na região Sudeste do Brasil.

Os dados, além de reforçarem a referida ideia de concentração espacial, evidenciam que elas ocorreram preponderantemente no estado de São Paulo. Esse fenômeno é observado de 2002 a 2007, período em que a variação da Receita Bruta de Serviços da região Sudeste atingiu 26,3% e foi capitaneada pelo estado de São Paulo, onde o crescimento, bastante significativo, atingiu 31,5%, superando, em muito, a média evolutiva do Brasil (20,4%). Vale salientar que a preponderância do referido estado foi ainda mais relevante por apresentar maiores crescimentos em relação a todas as variáveis levantadas na pesquisa, quando comparadas com todas as variações observadas nas demais regiões.

Bem distante do desempenho da região Sudoeste, a Bahia registrou, no mesmo período, crescimento na Receita Bruta de Serviços de apenas 8,2%, mas, ainda que a *performance* não fosse expressiva, ela foi ligeiramente superior ao verificado para toda a região Nordeste (6,0%), assim como em relação ao obtido pela região Sul (6,1%), conforme a Tabela 25.

Tabela 25
Evolução das principais variáveis dos serviços de informação, por grandes regiões e unidades da Federação selecionadas – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Variação (%)			
	Receita bruta de serviços (1)	Salários, retiradas e outras remunerações (1)	Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)	Número de empresas (unidades)
	2007/2002	2007/2002	2007/2002	2007/2002
Brasil	20,4	34,3	49,0	76,5
Região Nordeste	6,0	2,3	13,8	9,3
Ceará	4,5	2,4	16,2	76,3
Pernambuco	-14,6	-2,7	21,6	-14,8
Bahia	8,2	2,6	6,7	21,9
Região Sudeste	26,3	41,5	68,4	92,9
São Paulo	31,5	47,8	78,7	76,2
Região Sul	6,1	26,0	39,0	62,4
Outras Regiões	18,5	18,3	5,9	57,6

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

(1) Receita Bruta de Serviços (IGP/FGV) e Salários, Retiradas e Outras Remunerações (INPC/IBGE), a preços de 2007.

Cálculos: SEI

²³ Receita Bruta de Serviços, Salários Pagos e Outras Remunerações, Pessoal Ocupado e Número de Empresas.

– Serviços de transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio

Segundo a CNAE, classificação utilizada pela PAS, esse segmento compreende as atividades de transporte de passageiros ou mercadorias, nas modalidades ferroviária, rodoviária, aquaviária, aérea e duto viária, as atividades de armazenamento e carga e descarga e as atividades de correio, de malote e de entrega. Estão também incluídas as atividades auxiliares dos transportes, tais como a gestão e operação de terminais rodoviários, ferroviários, portuários e aeroportuários e atividades correlatas, assim como o fretamento de equipamento de transporte com condutor ou operador.

Salienta-se que a trajetória desse segmento de prestação de serviços acompanha, de certa maneira, a tendência geral da economia da qual faz parte. Nesse sentido, ele não apresentou mudanças significativas entre os anos de 2002 e 2007, no que se refere à sua distribuição entre as regiões aqui analisadas.

O desempenho do segmento de serviços de transporte, e auxiliares aos transportes e correios, pela sua natureza, apresenta certas similaridades regionais em termos de avanços nas suas respectivas participações. Nota-se, entretanto, que a Bahia amplia, mais que proporcionalmente ao Brasil e ao Nordeste, o número de unidades empresariais instaladas. Esse fato possivelmente está relacionado com os diversos fatores endógeno que engendraram a evolução da sua economia, que no período avançou sobremaneira e foi alavancada pela maturação dos investimentos de grande porte alocados no estado, principalmente em sua RMS, e demandaram a presença dos serviços necessários ao escoamento de suas produções.

Outra leitura e/ou interpretação do acréscimo registrado pelo referido segmento no território baiano está associada à descentralização dos serviços de distribuição, especialmente realizada por empresas do Sudeste, produtoras e/ou distribuidoras de bens finais, as quais buscam, em geral, externalidades positivas em diversas regiões do país, tendo com referência as características locais e disponibilidade de infraestrutura logística que permitam às suas unidades melhor cobertura e atendimento às demandas regionais. Como parte do processo decisório, portanto, elas podem se orientar espacialmente na busca de locais que propiciem a redução dos custos de transferência, objetivando ganhos de escala.

Pode-se pressupor, portanto, que empresas com os citados perfis, grande parte delas localizada na Região Sudeste, podem, pelas facilidades proporcionadas pelas TIC, concentrar junto às suas matrizes parte dos serviços mais avançados e que independem de suas presenças locais para a implementação, promovendo a descentralizando daqueles de especialização mais adequada às suas respectivas estratégias de distribuição.

A Tabela 26 detalha a representatividade do segmento por regiões e estados selecionados.

A suposição de uma possível descentralização das atividades desse segmento respalda-se nos resultados observados em relação ao desempenho das variáveis obtidas da leitura da PAS, na qual a Bahia, no período de 2002 a 2007, apresenta um aumento da receita bruta de

Tabela 26
Participação relativa dos serviços de transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio, por grandes regiões e unidades da federação selecionados – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação selecionadas	Participação Relativa no Brasil (%)							
	Receita bruta de serviços		Salários, retiradas e outras remunerações		Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)		Número de empresas (unidades)	
	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007
Brasil	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Região Nordeste	8,8	9,6	10,3	10,0	13,3	12,3	9,5	9,9
Ceará	1,4	1,5	1,6	1,4	2,1	1,7	1,3	1,1
Pernambuco	1,7	2,0	2,2	2,1	2,7	2,5	2,0	2,0
Bahia	3,4	3,8	3,5	3,6	4,4	4,4	3,1	4,2
Região Sudeste	66,7	63,3	66,3	63,8	59,4	57,8	51,4	56,5
São Paulo	40,1	40,0	39,4	39,4	33,5	32,1	35,0	35,7
Região Sul	15,9	17,3	15,6	17,2	17,9	19,9	30,3	27,4
Outras Regiões	8,7	9,8	7,7	8,9	9,5	10,0	8,8	6,1

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

serviços de 42,1%. Tal variação percentual é superior à registrada pela região Nordeste (40,1), pela região Sudeste (21,4%) e pelo Brasil (27,9%).

Outro fenômeno que merece destaque é a constatação do substancial aumento (87,8%) do número de empresas do setor, operando no estado da Bahia. Tal avanço não tem similar entre as diversas regiões analisadas e corrobora a ideia da sua correlação com a ampliação das atividades produtivas baianas, assim como em relação a um possível processo de descentralização e/ou ao que se poderia chamar de “aderência espacial” de tais atividades em relação aos demandantes do serviço.

A Tabela 27 proporciona a visão dos movimentos ocorridos nas principais variáveis estudadas.

(Continua)

Tabela 27
Desempenho das principais variáveis dos serviços de transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio, por grandes regiões e unidades da federação selecionadas – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Variação (%)			
	Receita bruta de serviços (1)	Salários, retiradas e outras remunerações (1)	Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)	Número de empresas (unidades)
	2007/2002	2007/2002	2007/2002	2007/2002
Brasil	27,9	31,2	30,7	38,1
Região Nordeste	40,1	27,5	21,1	43,9
Ceará	42,8	15,6	10,1	9,7

(Conclusão)

Tabela 27
Desempenho das principais variáveis dos serviços de transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio, por grandes regiões e unidades da federação selecionadas – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Variação (%)			
	Receita bruta de serviços (1)	Salários, retiradas e outras remunerações (1)	Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)	Número de empresas (unidades)
	2007/2002	2007/2002	2007/2002	2007/2002
Pernambuco	48,7	23,1	18,3	36,4
Bahia	42,1	33,6	30,8	87,8
Região Sudeste	21,4	26,2	27,3	51,8
São Paulo	27,5	31,2	25,1	40,9
Região Sul	39,3	44,6	45,8	25,0
Outras Regiões	45,1	52,1	37,4	-3,2

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

(1) Receita Bruta de Serviços (IGP/FGV) e Salários, Retiradas e Outras Remunerações (INPC/IBGE), a preços de 2007.

Cálculos: SEI

– Serviços prestados às famílias

Esses serviços, no âmbito da pesquisa (PAS), têm como principal característica o fato de serem prestados por empresas bastante intensivas em mão de obra, em grande parte com baixa qualificação e remuneração. O crescimento das atividades enquadradas neste segmento está intimamente associado à expansão e intensificação do processo de urbanização. Nesse sentido, as mudanças na forma e ampliação de sua prestação, ao longo do tempo, processam-se em consonância com o aumento, a distribuição e/ou alterações na renda das famílias e nos hábitos de consumo.

Neste segmento estão classificados, segundo a CNAE, os serviços de alojamento e os serviços de alimentação; as atividades culturais, recreativas e esportivas; os serviços pessoais e as atividades de ensino continuado.

Esse conjunto de serviços tem como fundamento básico a transitividade que caracteriza o setor, dado que, em grande parte, para a sua prestação, eles dependem da presença dos consumidores locais. Dessa maneira, as mudanças demográficas, as economias de urbanização, a magnitude e o perfil das atividades econômicas, os níveis de renda da população e a sua inserção no mercado de consumo são fatores determinantes da sua existência, concentração espacial, assim como da sua ampliação.

Uma das características essenciais da prestação de serviços é que o momento de sua produção coincide, geralmente, com o do seu consumo, pois quando o produtor termina de prestar o serviço o consumidor tem, necessariamente, que o haver recebido. (ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, 1979).

Corroborar a afirmativa o que se vê na Tabela 28, ou seja, uma certa semelhança nas proporções que caracterizam a distribuição espacial da receita bruta das empresas prestadoras de serviços às famílias, com variáveis representativas da dimensão econômica (PIB) e também da dimensão demográfica (população) nos mesmos espaços territoriais analisados.

Tabela 28
Distribuição espacial e comparativa - PIB, receita bruta dos serviços prestados às famílias e população residente, por grandes regiões e unidades da federação – 2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Participação Relativa		
	Receita bruta de serviços %	PIB %	População residente %
Brasil	100,0	100,0	100,0
Região Nordeste	12,3	13,1	28,0
Ceará	1,8	1,9	4,4
Pernambuco	2,3	2,3	4,6
Bahia	4,9	4,1	7,7
Região Sudeste	63,7	56,4	42,3
São Paulo	37,8	33,9	21,6
Região Sul	15,3	16,6	14,5
Outras Regiões	8,8	13,9	15,1

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

A comparação empírica sinaliza, com razoável similitude de proporções, que a distribuição de tais serviços segue parâmetros que guardam relativa proximidade com a distribuição espacial das dimensões relativas à magnitude econômica e ao tamanho da população residente nos diversos espaços territoriais estudados. Percebe-se, entretanto, certo descolamento da proporção da receita bruta de serviços em relação à distribuição da população nas regiões Nordeste e nas demais regiões apresentadas na Tabela 28. Vale salientar que os valores obtidos da PAS referem-se apenas a empresas juridicamente constituídas, não sendo computados os serviços prestados de maneira informal. Nesse sentido, tanto as informações do PIB quanto os dados populacionais são parâmetros que não distinguem questões relativas à formalização de atividades.

A participação relativa do conjunto de variáveis estudadas, representativas do setor de serviços prestados às famílias, apresenta uma distribuição bastante semelhante para todas as variáveis, seja a Receita Bruta, os Salários, o Pessoal Ocupado ou o Número de Empresas, o que corrobora a observação de que tais serviços são operados por empresas que apresentam certa homogeneidade na capacidade de gerar receitas, assim como em relação à média de pagamento de salários e à quantidade de pessoal ocupado. Ou seja, há uma razoável correlação com o tamanho das economias, assim como em relação ao tamanho da população de cada região produtiva.

A Tabela 29 detalha o peso relativo de cada uma das citadas variáveis.

Tabela 29
Participação de serviços prestados às famílias, por grandes regiões e unidades da federação selecionadas – 2002/2007

Grandes regiões e unidades da federação de atuação das empresas	Participação UFs no Brasil							
	Receita bruta de serviços		Salários, retiradas e outras remunerações		Pessoal ocupado em 31/12 (pessoas)		Número de empresas (unidades)	
	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007
Brasil	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Região Nordeste	12,0	12,3	12,4	12,1	14,7	14,3	10,4	11,2
Ceará	1,6	1,8	1,5	1,9	2,0	2,7	1,7	1,9
Pernambuco	2,8	2,3	2,9	2,4	3,4	2,7	2,0	2,0
Bahia	4,9	4,9	4,6	4,3	4,9	4,5	3,7	4,2
Região Sudeste	62,3	63,7	60,5	61,9	56,9	58,8	58,8	62,7
São Paulo	38,7	37,8	37,8	38,2	32,5	33,2	36,0	40,3
Região Sul	17,2	15,3	18,8	17,3	20,2	17,4	23,9	18,9
Outras Regiões	8,4	8,8	8,3	8,7	8,3	9,5	6,8	7,2

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA METRÓPOLE BAIANA

As modificações na estrutura produtiva e econômica impulsionadas pelo processo de industrialização resultaram no crescimento demográfico e, conseqüentemente, na reorganização do espaço geográfico e das funções de Salvador e dos municípios do seu entorno, promovendo a expansão urbana e a ocupação de novos espaços metropolitanos. Para compreender os efeitos desse processo na metrópole baiana, além da vertente de análise da reestruturação econômica, aqui se desenvolve a análise das transformações da estrutura socioespacial, buscando-se identificar os nexos porventura existentes.

REFLEXOS DA GLOBALIZAÇÃO NA METRÓPOLE

A reorganização das atividades empresariais e a conseqüente terceirização de etapas da produção exigiram que as cidades adaptassem sua infraestrutura e seu meio socioprofissional, como condição para o desenvolvimento da base material. Nesse processo, a metrópole baiana, que já se caracterizava pela predominância do terciário, tem passado pelo incremento e modernização desse setor.

Em que pese o acentuado processo de reconfiguração espacial em toda a extensão da RMS, é em Salvador que a nova lógica produtiva – globalizada e pautada na busca crescente por maior competitividade – associada ao crescimento da renda metropolitana expressa-se mais fortemente no espaço, imprimindo mais visivelmente novas feições espaciais ao município.

Observa-se, em Salvador, um forte adensamento urbano da sua orla, no vetor Norte, associado ao processo de verticalização, consolidação e avanço da conurbação de Salvador com Lauro de Freitas e com a orla de Camaçari. Nessa região, localizam-se os novos e modernos empreendimentos imobiliários residenciais, empresariais e comerciais. A região apresenta uma boa oferta de infraestrutura urbana, acomoda as atividades de serviços mais qualificadas do município, além de ser a região onde residem as famílias com melhor perfil econômico, embora nela existam alguns subespaços com fragilidades estruturais urbanas e bolsões de pobreza.

Na área localizada entre a BR 324 e a Avenida Paralela, chamado “miolo” do município de Salvador ou expansão norte do município, observa-se um forte movimento de adensamento urbano

e residencial, com grandes carências na oferta de equipamentos urbanos. Nessa área, estão localizados os serviços menos qualificados e também os chamados serviços pessoais, que, por suas características, estão dispersos na malha urbana e se distribuem próximo à demanda.

O processo de conurbação com os municípios vizinhos, como Simões Filho e Candeias, consolidou-se e expandiu-se para além dos municípios já pertencentes à RMS, ampliando a área metropolitana na extensão litorânea norte.

A *área central* de Salvador, subespaço consolidado do ponto de vista da ocupação, constitui um dos espaços urbanos mais antigos da cidade. É uma área com características bastante diversificadas do ponto de vista do uso. Nas áreas residenciais, os perfis dos residentes diferem economicamente, em que pese a predominância de famílias menos abastadas. Ademais, vale destacar que a referida área perdeu, ao longo do tempo, sua função de grande centro comercial e dinâmico do município de Salvador e tornou-se, ao longo do tempo, uma área decadente. Ultimamente, alguns empreendimentos imobiliários que foram construídos ou estão previstos para serem implantados na área, sobretudo no entorno do porto de Salvador, consideraram, na escolha dessa localização, a possibilidade de engendrar mudanças nesse subespaço e criar novas centralidades.

A partir de 2000, a instalação do complexo automotivo Ford, no município de Camaçari, trouxe para a região um novo estímulo econômico e social. Produtora de bens finais, a montadora agrega em torno de sua unidade uma série de outras empresas industriais e de serviços, promovendo incremento no emprego e renda local. Cerca de 90% dos empregados dessas empresas moram próximo ao complexo automotivo, nos municípios de Camaçari e Dias D'Ávila, o que difere do período anterior, quando os empregos das fábricas eram criados em Camaçari e as residências e o consumo ocorriam no município de Salvador. Os outros 10%, trabalhadores mais qualificados, são, na sua maioria, originários de outras localidades, muitos deles de outros estados, os quais buscam residência na orla de Camaçari e Lauro de Freitas, incrementando os núcleos urbanos na Orla Atlântica, o que reforça o crescimento do vetor Norte.

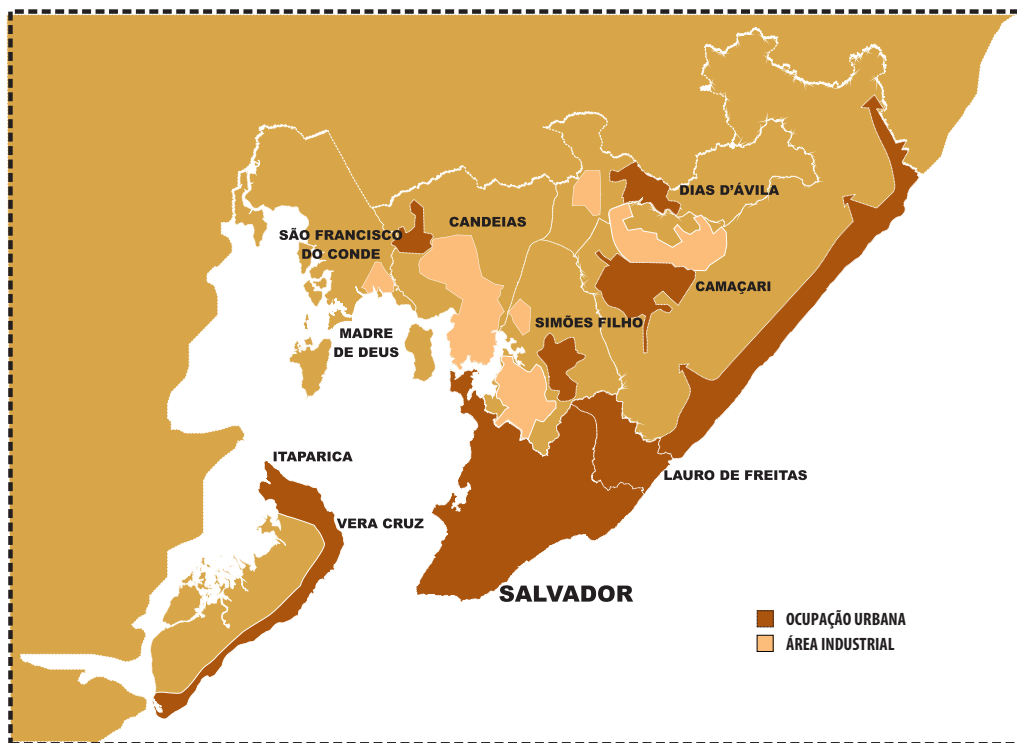
Do ponto de vista da agroindústria, ocorreu, na economia da Bahia, uma descentralização de investimentos, especialmente os localizados nos extremos do seu território, fazendo diversificar a sua pauta de exportações. Isso também contribuiu para que algumas atividades de serviços de apoio fossem incentivadas a se desenvolver nas proximidades da metrópole, porquanto, em grande parte, as suas exportações e importações ocorrem pelo Complexo Portuário da Baía de Todos-os-Santos.

Na RMS, verificou-se uma qualificação no setor de serviços, embora o comportamento desse setor mereça algumas considerações importantes. Os serviços mais qualificados, muito intensivos em conhecimento, tendem a se reconcentrar nas maiores metrópoles, enquanto os serviços ligados à distribuição e aos serviços pessoais e públicos tendem a se descentralizar, do ponto de vista da rede de cidades secundárias e terciárias no Brasil. Assim, da mesma forma que São Paulo tende a atrair os serviços mais qualificados de Salvador, esta metrópole assume a capacidade de atrair os serviços relativamente qualificados de outras cidades da Bahia e de outros estados vizinhos do Nordeste (PORTO; CARVALHO, 2009).

Pelas análises desenvolvidas, fica evidente que ocorreram alterações na produção na RMS e na economia na Bahia, nos padrões impostos pelo processo de globalização, qual seja o de modernização do processo para enfrentar a forte competitividade internacional. Isso não trouxe importantes repercussões sobre a estrutura econômica regional, a não ser na elevação da produtividade industrial. Novos serviços foram criados pelos investimentos em turismo e pela elevação da demanda populacional, o que se refletiu no crescimento dos serviços pessoais, serviços de distribuição e serviços públicos.

MERCADO IMOBILIÁRIO COM PADRÃO GLOBAL

A expansão urbana, que até a década de 1980 ocorria dentro das áreas urbanas dos municípios da RMS, tende agora a ocupar toda a extensão metropolitana, configurando uma ampla área urbana contínua. Como visto, verifica-se, no litoral norte da RMS e em áreas dos municípios de Salvador, Lauro de Freitas e Camaçari, o lançamento de condomínios fechados em grandes glebas, na faixa mais próxima ao mar. A estrutura prevista para esses empreendimentos contempla lotes amplos, casas, espaços reservados para práticas esportivas e áreas verdes, configurando alternativa para os segmentos sociais de renda média e média alta.



Mapa 6
Adensamento e expansão da ocupação na RMS – 2008

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2010).

Acompanhando o movimento da economia, o mercado imobiliário voltou a crescer de modo acelerado, a partir da segunda metade dos anos 2000, após uma estagnação de quase duas décadas. Após muitos anos investindo na construção de imóveis de alto padrão, para os segmentos de renda alta e média alta, o setor imobiliário baiano constrói maciçamente para os segmentos de renda média, famílias com renda mensal de até 5 salários mínimos. Alguns fatores são apontados como motivadores do chamado *boom* imobiliário, que também acontece em outras metrópoles brasileiras, nesse mesmo período, quais sejam: a retomada do crescimento da economia brasileira, a ampliação da renda e do emprego, a redução das taxas de juros e facilidades de financiamento no âmbito do sistema habitacional, possibilitando menores prestações em um prazo mais longo de pagamento.

Esse setor, que era responsável por uma média de lançamentos de imóveis anual, entre 2.500 e 3.000 unidades, no período que vai dos anos 2000 a 2005, passou a ser responsável por um incremento anual de 77,8% em 2007 e 81,9% em 2008, atingindo 14.000 novas unidades lançadas no ano de 2008, conforme informações extraídas do banco de dados da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário da Bahia (Ademi). Observa-se que os dados da Ademi referem-se ao mercado formal e ao conjunto de empreendimentos promovidos por seus associados. Deste universo, 90% dos imóveis estão localizados em Salvador (ASSOCIAÇÃO DE DIRIGENTES DE EMPRESAS DO MERCADO IMOBILIÁRIO DA BAHIA, 2010).

Ainda conforme dados divulgados pela Ademi, em 2009, foram comercializados no estado 10.000 imóveis, número um pouco inferior ao de 2008, quando foram vendidos cerca de 13.000 imóveis, 90% destes em Salvador. Do total de unidades comercializadas, 60% são habitações de dois ou três quartos e 40% com apenas dois quartos. Esse dado demonstra que boa parte do dinamismo do setor tem origem na ampliação da renda e na ascensão de uma parcela da população que antes não tinha remuneração suficiente para fazer frente aos financiamentos habitacionais.

A análise espacial e por tipologia dos empreendimentos lançados pelo setor imobiliário demonstra que o crescimento recente em Salvador ocorre por adensamento e verticalização das construções. Este fato é constatado em quase todo o município, com maior intensidade na orla atlântica e ao longo do eixo viário identificado como Avenida Paralela, que faz a ligação de Salvador com o município litorâneo de Lauro de Freitas.

Quando se analisa o total dos lançamentos em Salvador, entre os anos 2000 e 2009, observa-se que a faixa da orla marítima que concentra as famílias com renda mais elevada é responsável pelo maior volume de construções residenciais, comerciais e institucionais da cidade formal.

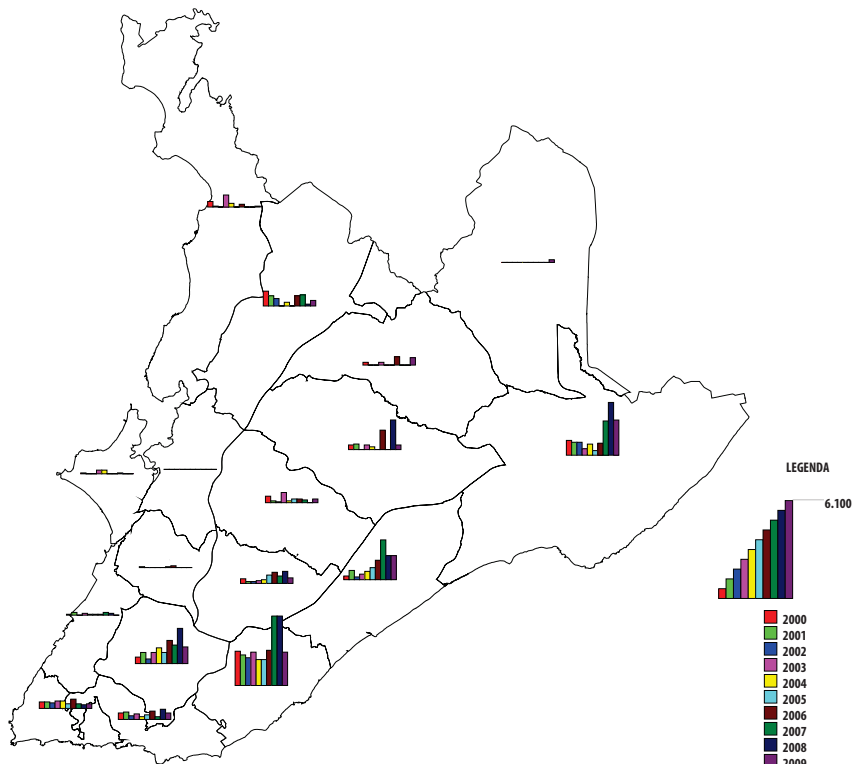
Fato a ser observado é que o número de processos para construção, até 2007, manteve-se entre 800 a 900 por ano, tendo diminuído, nos últimos dois anos, para 657 em 2008 e 485 em 2009. No entanto, o número de unidades tem se ampliado, indicando novo comportamento do mercado imobiliário, fato que pode ser observado quando se analisa o total de unidades aprovadas por natureza do processo.

Quando se examina o total de unidades aprovadas por natureza do processo, verifica-se que o número de unidades aprovadas entre 2000 e 2005 é decrescente, exceto em 2003, mantendo-se abaixo de 10.000 unidades, voltando a crescer a partir 2006, quando foram aprovadas 15.000 unidades. Em 2008, foram aprovadas 21.834 unidades.

Do total de alvarás emitidos entre 2000-2009, 92,5% das unidades aprovadas são novas construções. Este percentual fica em torno de 95,0% se for considerado apenas o período 2006-2009, quando o número total de alvarás (unidades) aumentou e se concentrou em novas unidades.

Quando se analisa a distribuição das novas unidades aprovadas anualmente, por tipo de uso, observa-se que o incremento de unidades no mercado destina-se predominantemente ao uso residencial, chegando a representar 82,32% das unidades aprovadas em 2008. Em seguida, destaca-se o uso para comércio e serviços, que foi responsável, em 2008, por 8,9% das unidades aprovadas em Salvador, tendo atingido 13,46% das unidades em 2002 e 19,56% das unidades em 2003. A sua ocorrência, porém, gira em torno de 3,5% a 8%.

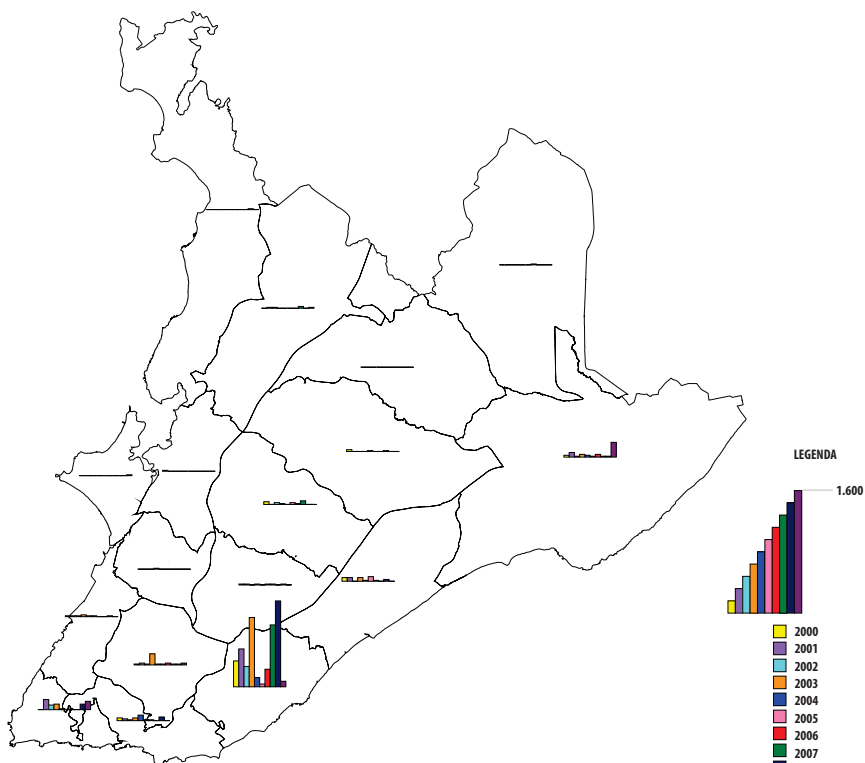
A análise da distribuição das unidades aprovadas por Região Administrativa, em Salvador, evidencia, no período, que as novas construções localizam-se na faixa entre a Avenida Paralela e a orla atlântica, apresentando, até 2008, uma grande concentração na Pituba e seu entorno.



Mapa 7
Novas Unidades Imobiliárias em Salvador – 2000-2009

Fonte: Sucom (2010).

Para maior detalhamento desta informação, foram analisados os alvarás por tipo de uso nas Regiões Administrativas de Salvador, nos anos mais recentes, de 2007 a 2009. As informações demonstram que as unidades residenciais são predominantes em todas as regiões e que as novas unidades para uso comercial, até 2009, estão concentradas na região da Pituba e Iguatemi, assim como o uso misto, que aparece de forma significativa nessa região. Cerca de 60% das novas unidades aprovadas para o uso comercial e de serviços está na área Pituba/Iguatemi.



Mapa 8
Distribuição das unidades de comércio e serviço em Salvador - 2000-2009

Fonte: Sucom (2010).

Quanto às tipologias de construção, verifica-se, nos últimos anos, que a tendência de expansão de habitações para as faixas de renda média, utilizando-se de pequenos condomínios fechados e *villages*, em bairros próximos ao limite de Salvador e no município vizinho de Lauro de Freitas, alcançou estabilidade e diminuiu o seu crescimento. A oferta, que até 2005 caracterizou-se pela predominância de unidades unidomiliares, nas áreas periféricas, deu lugar a edifícios de apartamentos para a classe média, passando a ocorrer o predomínio absoluto do padrão multidomiliar vertical, seja adensando as áreas já ocupadas, seja ocupando o eixo entre Salvador e o município vizinho, sob a forma de grandes condomínios verticais. A população com menor renda também se expandiu em direção ao Norte da cidade de Salvador, porém,

por áreas internas, até encontrar os municípios de Simões Filho e Lauro de Freitas. Este crescimento também ocorreu nos municípios de Itaparica e Vera Cruz, determinado por um fluxo diário casa-trabalho com a cidade de Salvador.

Da mesma forma, os empreendimentos residenciais tomam a forma de grandes condomínios verticais, identificados como condomínios-clubes, por associarem às torres residências grande diversidade de área, espaços abertos e itens de lazer, sempre associando o morar à redução dos deslocamentos, segurança e qualidade de vida, que se viabilizam pela verticalização e alta concentração das edificações. Esses grandes condomínios constituem novos espaços, implantados sob a regência de um único empreendimento imobiliário, alguns desses com a escala de novos bairros planejados, ou até de pequenos núcleos urbanos. Com tais características, foi recentemente lançado um empreendimento localizado entre os principais eixos viários de Salvador, vizinho ao centro urbano do Iguaçu, composto por 19 torres, em um total aproximado de 3.000 unidades residenciais, o que equivale a cerca de 12.000 habitantes, configurando o adensamento de áreas já infraestruturadas.

a) Mobilidade residencial e configuração espacial da RMS

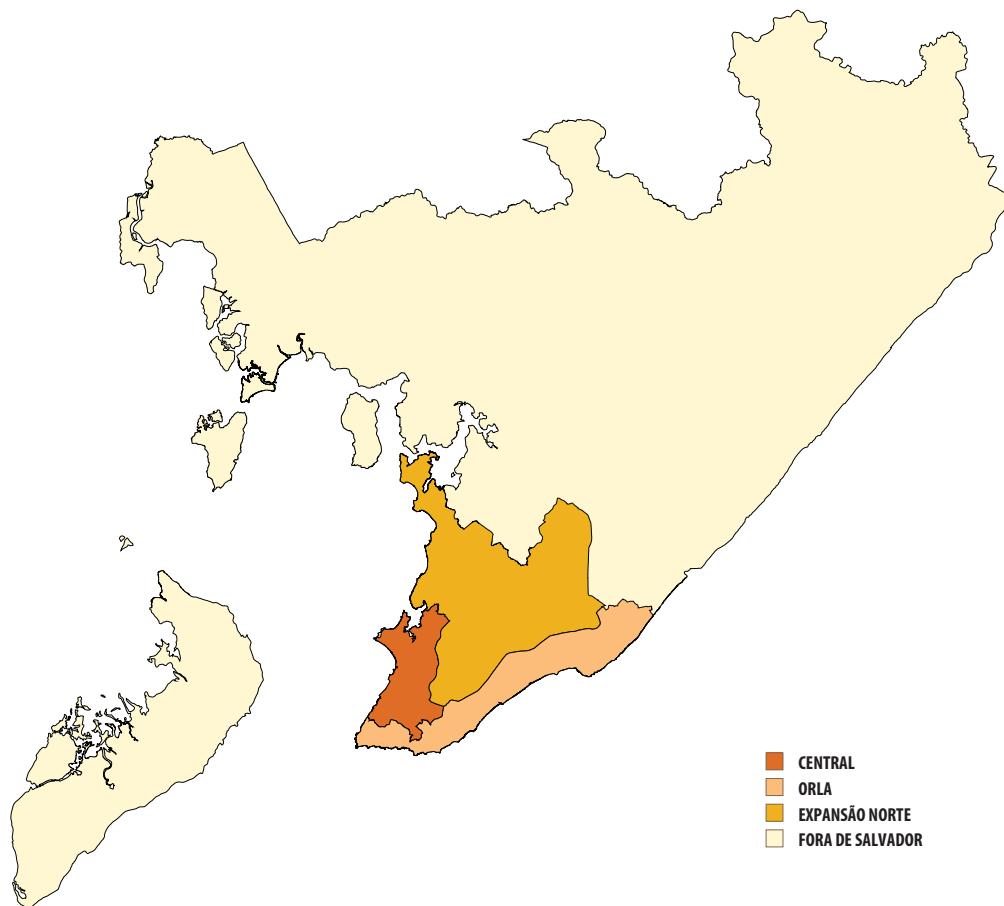
Uma nova realidade espacial vem se desenhando na RMS devido ao forte movimento de adensamento urbano, encurtamento das distâncias entre os distintos centros metropolitanos dos centros urbanos que se encontram fora da RMS, surgimento de novas centralidades e a intensificação de processos de periurbanização. Esses movimentos têm provocado expansão da faixa urbana contínua da região e intensificado um processo dinâmico de consolidação ou mesmo de alteração das funções dos distintos espaços da região.

Novos centros urbanos com funções específicas vêm se formando, seja devido ao deslocamento das atividades de serviços mais especializados e que, portanto, exigem novas infraestruturas urbanas, seja em função do próprio interesse do capital imobiliário que, devido ao seu porte, é capaz de formar novas centralidades.

Essa configuração espacial e funcional da RMS, especialmente de Salvador e de seus diversos subespaços, está também fortemente relacionada a processos migratórios internos, a chamada migração fechada, que ocorre dentro da região e que, em se tratando de uma região metropolitana, denomina-se de mobilidade residencial. Agregam-se também os processos migratórios externos, em função dos fatores atrativos da RMS, por ser essa a região mais dinâmica do estado.

Os processos migratórios em uma região são, em geral, induzidos por fatores econômicos, urbanos, sociais e pelo próprio capital imobiliário, no caso das migrações intraurbanas. O processo migratório externo, ou interregional em direção à RMS já foi exaustivamente estudado pela literatura. Dessa forma, o foco desta seção é compreender os fatores da mobilidade residencial na RMS. Isso porque, parte-se do pressuposto que a mobilidade residencial e a estrutura urbana estão intimamente relacionadas.

Buscando compreender melhor os processos de mobilidade residencial que ocorrem na RMS e as suas causas, dado que tais movimentações são capazes de redesenhar espacialmente a região, consolidando centralidades, funções espaciais e intensificação de processos de periurbanização, foi realizada uma pesquisa de campo, por meio de um suplemento ao questionário da PED, aplicado nos domicílios, nos meses de agosto a outubro de 2010.



Mapa 9
Zonas da pesquisa de mobilidade na RMS

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2010).

Na pesquisa, foram coletadas informações sobre o deslocamento residencial intraurbano, as principais motivações das mudanças, as possíveis melhorias advindas da nova localização resultante da mobilidade intraurbana e o padrão de deslocamento existente entre as distintas áreas da região. Entretanto, em função do período de entrevistas e da grande representatividade que Salvador tem no plano amostral da PED, não foi possível proceder a uma análise da mobilidade residencial na região, com uma desagregação espacial mais detalhada, visto que,

ao dirigir o foco para o objeto específico de análise, a representatividade, pela especificidade da amostra, apresentou significativa redução.

Os dados da pesquisa evidenciaram que, nos últimos dez anos, cerca de 28% da população que atualmente mora na RMS mudou de bairro. Isso significa dizer, considerando-se a população total da RMS, que aproximadamente 900 mil pessoas mudaram de bairro ao menos uma vez nos últimos dez anos. Trata-se de expressivo movimento de pessoas na malha urbana da região, que, pela sua magnitude, possui capacidade de alterar as suas feições espaciais, via processo de adensamento vertical ou horizontal, visto que parte desse contingente busca novas moradias, o que gera uma pressão de demanda por novas unidades habitacionais. fato que, portanto, requer uma equalização na oferta de imóveis.

Para a maioria (71%) das pessoas que moram há menos de dez anos na RMS e mudaram de bairro pelo menos uma vez, o principal motivo da mudança não parece estar relacionado a questões relativas à cidade. Segundo a pesquisa, os principais motivos da mobilidade residencial intraurbana são circunstanciais e pessoais, a exemplo de casamento, separação, possibilidade de morar sozinho ou dividir imóvel com amigos. Outros motivos aparecem e estão relacionados às questões relativas ao contrato de aluguel e aqueles derivados da possibilidade de comprar casa própria, pelas facilidades do crédito imobiliário e/ou pelo crescimento da renda. Assim, externalidades negativas do ambiente urbano, como trânsito, transporte e violência não foram listadas pelos entrevistados como os principais motivos que os levaram à mudança do bairro onde moravam. Ou seja, pode-se deduzir que a ambiência da cidade não tem sido a principal justificativa da mobilidade residencial (Tabela 30).

Motivo	%
Relações pessoais	38,7
Morar em casa própria / imóvel alugado	23,9
Violência	6,1
Proximidade do trabalho	5,6
Facilidade de transporte	4,4
Alterações na renda	4,4
Outros	16,8
Total	100,0

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2008).

Observa-se também que 93,4% dos que mudaram de residência afirmaram que melhoraram ou mantiveram as mesmas condições de habitação que tinham antes da mudança. Para aqueles que afirmaram haver melhorado as condições, os motivos estavam associados à melhoria de condição de habitação. Os resultados podem ser visualizados na Tabela 31.

Embora as questões relativas à violência e infraestrutura urbana não tenham sido declaradas como os principais fatores motivadores da mudança, elas são citadas, por aqueles que mudaram de bairro, como fatores de melhoria na nova moradia. Esse fato permite a inferência de que, embora a violência e a falta de infraestrutura urbana não tenham sido fatores decisivos para a escolha de novas localizações, configuram-se como relevantes para a qualidade de vida.

Tabela 31	
Percentual de melhora nas condições de habitação, por principais motivos – RMS – 2010	
Motivos de melhora	%
Infraestrutura e localização	29,8
Casa própria	23,9
Menos violência	20,3
Melhor estrutura da casa	18,5
Relações pessoais	5,7
Redução de despesas	1,8
Total	100,0

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2008).

Uma constatação importante é que as mudanças de residência ocorreram internamente nos subespaços, ou seja, nas áreas onde as pessoas já residiam.

Tabela 32		
Distribuição da população por região da RMS – 2010		
Subespaço	População (%)	
	2000	2010
Central	36,2	35,6
Orla	18,3	18,0
Expansão Norte	28,3	25,7
Fora de Salvador	17,2	20,7
Total	100,0	100,0

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2008).

Verifica-se que o maior crescimento e adensamento populacional ocorre fora de Salvador, o que intensifica a ocupação e o uso do solo regional e promove a progressiva conurbação entre os municípios. Ressalta-se que a pesquisa evidenciou que a maioria das pessoas (63%) que mudou na RMS nos últimos dez anos realizou esse movimento entre

municípios da região, exceto Salvador. Em Salvador, a maioria das mudanças ocorreu dentro do mesmo subespaço.

A Tabela 33 permite visualizar os deslocamentos daqueles que se mudaram, ao menos uma vez, nos últimos dez anos, entre as distintas regiões da RMS e expressa, na sua diagonal principal, a grande participação dos deslocamentos ocorridos dentro do mesmo subespaço.

Tabela 33
Mobilidade residencial entre subespaços da RMS – 2010

Residência atual		Residência anterior					Total
		Central	Orla	Expansão norte	Fora de Salvador	Total	
Central	% região vive atualmente	56,6	13,6	26,9	3,0	100,0	
Orla	% região vive atualmente	28,3	45,7	20,3	5,8	100,0	
Expansão norte	% região vive atualmente	31,0	13,8	48,1	7,1	100,0	
Fora de Salvador	% região vive atualmente	14,2	7,9	14,2	63,7	100,0	
Total	% região vive atualmente	36,1	18,4	28,3	17,2	100,0	

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2008).

Em que pese o fato de a mobilidade nessa região ocorrer predominantemente no interior dos subespaços, quando se analisa a mobilidade entre os subespaços, verifica-se que a região central foi a que atraiu o maior contingente populacional nesse período.

CRESCIMENTO POPULACIONAL E EXPANSÃO DO SETOR DE SERVIÇOS

Embora o crescimento demográfico de Salvador, no início deste século, venha ocorrendo a taxas menores que nas décadas anteriores, o aumento da população municipal, em termos absolutos, resulta em grande impacto, tendo superando os 2,5 milhões de residentes no ano 2000, que se somam aos mais de 600 mil dos outros municípios da região metropolitana, atingindo o patamar de pouco mais de 3,0 milhões de habitantes que povoam a RMS.

Em 2010, a população dessa região aproximava-se dos 3,5 milhões de habitantes. Desse total, 75% residiam na metrópole, formando, em termos demográficos, um dos seis mais importantes mercados regionais do país. Como costuma ocorrer em outras regiões metropolitanas brasileiras, a população da RMS tem crescido a taxas mais elevadas nas áreas periféricas do que nas zonas centrais. Assim, a capital baiana, que se constitui na área mais densamente ocupada, cresce menos que os municípios vizinhos.

Os dados censitários, referentes ao período entre 2000 e 2010, indicam que houve redução das taxas de crescimento populacional em toda a RMS, com exceção de Camaçari, que ainda manteve a taxa de crescimento em torno de 4,0% ao ano. O crescimento demográfico, no

citado período, foi mais significativo nos municípios de Lauro de Freitas e Camaçari, embora com menor intensidade do que os registrados nas décadas de 1970 e 1980.

Isso significa dizer que o processo de expansão urbana gerou uma grande concentração de pessoas, criando na RMS um importante mercado imobiliário, com consequente demanda de serviços e investimentos em infraestrutura. Na esteira do processo demográfico, foram estimulados os setores de comércio e de serviços, com reflexos na espacialização da metrópole.

Observa-se que o Censo Demográfico realizado no ano 2000 mostrou que a idade mediana da população baiana alcançou o patamar de 21,7 anos, fato que se rebate diretamente no crescimento da população potencialmente ativa (15 a 64 anos) que passou de 51,8% em 1980 para 62,3% em 2000. Os segmentos mais jovens (15 a 24 anos), os quais representavam 20,0% da população em 1980, passou a representar 22,2% em 2000 (cerca de 2,9 milhões de pessoas), pressionando o mercado de trabalho e demandando novas habitações.

a) Descentralização e periferação do comércio e serviços

A complexidade regional é cada vez maior e mais diversificadas são as articulações e dependências entre os municípios. Essas transformações têm sido motivadas pela implantação de redes de empresas que procuram organizar e melhorar as suas acessibilidades a diferentes partes do mercado metropolitano. De forma complementar, houve a implantação de diversos serviços pessoais, tais como a saúde, educação e comércio, que tendem a acompanhar os movimentos das famílias.

Na RMS, a descentralização das atividades comerciais mantém-se, assim como o processo de expansão metropolitana (comércio, serviços e habitações), na direção dos município de Lauro de Freitas e Camaçari, notadamente na faixa litorânea. Uma grande tendência também identificada nesse período é a difusão de *shopping-centers* pelo espaço metropolitano, seguindo o vetor Norte litorâneo. Esse direcionamento de grandes espaços comerciais constitui-se em um excelente indicador da consolidação desse vetor e revela-se como estímulo à presença de novos empreendimentos habitacionais.

Complementado esse quadro, diferentes empreendimentos direcionados ao setor empresarial têm buscado novas localizações e novas tipologias construtivas. Recentemente, foi lançado um conjunto de torres empresariais, estruturadas como rede de negócios, denominado de *complexo hangar*, localizado próximo à primeira rótula do aeroporto de Salvador, com nove torres, sendo duas destinadas a hotéis e sete torres empresariais com 1.575 salas. Tais empreendimentos exploram a acessibilidade do eixo viário da Av. Paralela, que atravessa o município de Salvador em direção ao município de Lauro de Freitas, e tendem a formar um novo centro de comércio e serviço de abrangência metropolitana.

Trata-se agora de um processo de crescimento que desenvolve novas centralidades de escala metropolitana, ampliando uma estrutura que ganhou seus contornos na década de 1980, mas, agora, consolida-se e expande-se com adensamentos e avanços sobre áreas rurais.

ALGUMAS CONCLUSÕES ACERCA DAS TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA RMS

Essa análise conduz à apresentação resumida de algumas reflexões quanto ao comportamento mais recente, tanto no que se refere às causas como às consequências, das transformações econômico/espaciais da metrópole baiana.

a) fatores econômicos

- a economia industrial que dá suporte à RMS continua concentrada em poucos setores, embora ampliada com a chegada da empresa montadora de automóveis. O processo de reestruturação produtiva conferiu-lhe uma elevação da sua competitividade em escala mundial;
- cresceu o setor de serviços de distribuição, de serviços pessoais, de serviços públicos e uma parte dos serviços de apoio à produção. Neste último caso, o foco da expansão concentrou-se em serviços que exigem mão de obra de menor custo e não demandam serviços avançados, que tendem a se concentrar no Sudeste do Brasil;
- houve aumento da renda familiar e incremento da classe média. De acordo com a Fundação Getúlio Vargas, entre 2002 e 2008, a classe média baiana passou de 31% para 42% do total da população do estado, criando novas possibilidades de consumo e atendimento das demandas por moradia;
- houve importante crescimento do setor hoteleiro que, no caso da RMS, certamente se vincula às atividades turísticas de lazer e são significativas nesse território. No entanto, é inegável que elas criam também suporte para o desenvolvimento do turismo de negócios e para os próprios negócios que se desenvolvem na metrópole e sua região.

b) elementos de infraestrutura

- a expansão da infraestrutura urbana – notadamente as redes de serviços e a difusão e oferta de TV a cabo e satélite – também têm contribuído para o sucesso de empreendimentos distantes das grandes concentrações de atividades terciárias, e parte delas dispersa-se na malha urbana, embora nas áreas onde já existe boa oferta de infraestrutura;
- a adoção generalizada de TIC tem estimulado a redução de viagens e um aumento progressivo do trabalho na residência, o que favorece a expansão de áreas habitacionais para a periferia das áreas urbanas contínuas.

c) transformações espaciais

- ocorreu uma forte expansão do centro comercial e de serviços da região do *shopping* Iguatemi, criado desde meados da década de 1970, concentrando nessa área grandes

torres empresariais que abrigam as principais sedes de empresas e configura-se como lugar de *status* na metrópole baiana;

- um novo centro de negócio está se anunciando entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, com a construção de *shopping center*, torres de escritório, entre outros, estimulado pelo processo de crescimento da metrópole para a Orla Norte que, por seu turno, também fomentará o adensamento de novas atividades nessa direção;
- alguns equipamentos e estruturas urbanas, comumente associados à inclusão das cidades no circuito de grandes negócios, operados em âmbito mundial, podem ser identificados na RMS, entre os quais se destacam: edifícios de serviços, *shopping centers* e hotéis de luxo. Assinala Mattos (1999) que, quando esses novos “artefatos urbanos” começam a se proliferar na área metropolitana, tornam-se marcos urbanos e desempenham papel fundamental na metrópole emergente, reforçando a sua imagem de cidade globalizada;
- grandes condomínios residenciais aparecem como estratégia do mercado imobiliário, como resposta às novas exigências dos segmentos de renda média alta e alta, cujo crescimento tem contribuído para a verticalização da cidade;
- no período mais recente, não só a expansão horizontal ultrapassa os limites dos municípios já conurbados, como se generaliza no espaço metropolitano, e isso vem acompanhado de um comportamento do setor imobiliário, que oferece novas tipologias e equipamentos urbanos com características padronizadas globalmente. É o caso dos *shoppings centers* dos *resorts*, condomínios horizontais e verticais que se reproduzem em toda a extensão litorânea.

Enfim, embora em aspectos específicos da RMS tenham ocorrido algumas mudanças de forte intensidade, considera-se que as transformações identificadas não configuram e nem inauguram uma nova funcionalidade para a metrópole. Muito pelo contrário, elas dão continuidade aos processos iniciados na fase anterior, manifestando-se apenas, e sobremaneira, como resultado das tendências e fenômenos inerentes ao processo de construção da cidade capitalista, às mudanças no perfil socioeconômico da população e às características do processo de globalização.

TENDÊNCIAS ECONÔMICAS E ESPACIAIS

Embora não se pretenda encontrar uma resposta única, nem esgotar a discussão sobre o desenvolvimento da metrópole e suas regiões mais próximas, esta seção apresenta algumas inferências sobre “o que fazer e como fazer”, com base nas análises realizadas ao longo do trabalho, tendo como foco o recorte espacial definido como metrópole baiana.

Influenciados pela identificação de alguns processos em curso que parecem ter capacidade de influenciar no desenvolvimento da RMS em futuro próximo, definiu-se como objetivo desta seção compreender as relações entre economia e espaços no estágio do desenvolvimento recente da região, ressaltando alguns aspectos relevantes que podem moldar o seu futuro próximo.

MOTIVAÇÕES E OBJETIVOS

De forma complementar às análises anteriormente apresentadas sobre o desenvolvimento metropolitano, foram acrescentadas algumas informações acerca das previsões de investimentos públicos e privados, sobretudo aqueles de infraestrutura urbana e de transporte, que apresentam capacidade de transformar a realidade regional. Mas é sempre importante ressaltar que se trata da identificação de ações visíveis e, de certa forma, de conhecimento público. Vale salientar que podem estar em curso processos sociais e econômicos típicos de uma economia globalizada que não foram identificados neste trabalho, mas que poderão alterar o curso das tendências identificadas. Para compensar tais instabilidades, é necessário um processo contínuo e sistemático de acompanhamento dos comportamentos de alguns fluxos em escala local e global.

A análise do desenvolvimento econômico e social, quando pautada em um suporte científico, é um exercício que deve ser sempre considerado como um processo continuado e em reconstrução, composto por variadas abordagens que possibilitam distintos olhares da realidade. Quando um olhar tem o suporte teórico explicitado, toda uma comunidade científica poderá compreender sua construção e empreender contra-argumentações. E mais, com tais características, também ficam mais evidentes processos que têm capacidade de continuar a interferir com maior vigor na realidade (e outros que não podem ser identificados no momento)

e podem, assim, ter capacidade de indicar tendências. É necessária, no entanto, muita cautela para que um texto analítico não ultrapasse as possibilidades delineadas em suas referências teóricas e invada o terreno das especulações, que são típicas do mundo da fantasia.

Como é prudente ser sempre rigoroso quanto aos limites dos procedimentos científicos em reconhecer a realidade, isso leva a que a maioria das pesquisas seja induzida a registros e análises de processos pretéritos e em curso. Esse comportamento, que alcança maior complexidade nas ciências sociais, ficou ainda mais aguçado com o aumento da velocidade de alguns processos, motivado pela elevação da rotatividade dos fluxos econômicos, o que dificulta as análises prospectivas, embora isso seja cada vez mais exigido em alguns segmentos da pesquisa científica, qual seja: produzir com maior celeridade.

Do ponto de vista de uma análise metropolitana, isso significa dizer que existem setores da economia e espaços que são mais carregados de fluxos, em um dado momento, e que estão associados a elementos engendrados em fases anteriores e oferecem maior capacidade para a compreensão do processo de desenvolvimento. E mais, para tal análise, são necessárias a compreensão do comportamento desses fluxos em cada ciclo, expressos nas relações entre economia e espaço, e como essa lógica pode ser expandida em forma de tendências, com base na identificação de novos investimentos e suas capacidades em alterar o processo, seja de forma estrutural ou apenas em alguns espaços e em alguns setores da economia.

Para ajudar na compreensão das tendências identificadas, foi realizado um esforço de síntese das principais transformações salientadas pelo estudo. Buscou-se, com tal consolidação, evidenciar como as transformações podem ser explicadas do ponto de vista teórico e como delas podem ser retiradas as alternativas sobre possíveis rumos do desenvolvimento regional. Em seguida, são apresentadas algumas reflexões sobre os aspectos mais importantes e sobre os quais entende-se que deve haver intervenções, assim como são oferecidas contribuições de ordem conceitual para a implementação de políticas públicas necessárias à condução do desenvolvimento regional.

TRANSFORMAÇÕES METROPOLITANAS RECENTES

De forma abrangente, as pesquisas realizadas concluem que a RMS e a metrópole não sofreram alterações estruturais significativas nas duas últimas décadas. Isso significa dizer que não foram alteradas as suas funções de concentração de atividades em escala macrorregional, mesmo porque também não ocorreram alterações substanciais no território baiano nem no quadro da região nordestina que interferissem substantivamente no papel da RMS como centro de atividades industriais e tampouco na centralidade das atividades de serviços e comércio no seu interior. Em outras palavras, a lógica de crescimento das atividades econômicas, definidas desde meados do século XX, manteve-se nos últimos anos. Da mesma forma, a lógica espacial do crescimento da metrópole segue seu curso sem maiores novidades, embora com maior

definição. Entretanto, quando foram analisadas questões específicas, tanto no desenvolvimento das atividades econômicas, quanto nas suas repercussões espaciais, foi possível identificar algumas alterações, conforme ressaltado a seguir:

a) o setor industrial da RMS reestruturou-se para competir

do ponto de vista das atividades industriais, pôde-se constatar que os segmentos mais importantes da RMS reestruturaram-se para enfrentar a competitividade internacional, o que resultou no crescimento dos fluxos de exportações e numa maior inserção internacional da região. Essa tendência de internacionalização da economia regional foi acompanhada de uma concentração econômica nas áreas da química, petroquímica e automobilística. Contudo, essa reestruturação, baseada na intensificação das taxas de produtividade, pautada pelos avanços tecnológicos – portanto pouco intensiva em mão de obra –, além de se basear em processos articulados com a produção de empresas mundiais, trouxe pouca interatividade econômica com a metrópole, o que, relativamente, implicou em pequenas transformações na sua configuração espacial;

b) os serviços avançados perderam participação

verificou-se a redução relativa da participação da RMS nas atividades de serviços avançados e uma tendência de concentração dessas atividades em São Paulo que, entre os anos de 2002 e 2007, conforme visto pelos dados da PAS, experimentou taxas de crescimento, com grandes magnitudes, nos principais indicadores econômicos desse segmento de serviços, a exemplo de receita bruta de serviços (31,5%), salários e outras remunerações (47,8%), pessoal ocupado (78,7%) e número de empresas atuantes (76,2%). Na Bahia, no mesmo período, os percentuais de crescimento foram bastante inferiores: receita bruta de serviços (8,2%), salários e outras remunerações (2,6%), pessoal ocupado (6,7%) e número de empresas atuantes (21,9%). Isso confirma a tendência do capitalismo, em escala mundial, de concentração dessas atividades especializadas nas regiões metropolitanas mais dinâmicas, principalmente por estarem associadas aos ganhos na escala de realização e à oferta de mão de obra qualificada. Constatou-se, entretanto, na RMS, que em alguns segmentos da prestação de serviços ocorreram acréscimos significativos, a exemplo da demanda por serviços pessoais e por serviços do setor imobiliário, o que estimula a realização dessas atividades na área conurbada que conforma a metrópole;

c) a metrópole expande-se horizontal e verticalmente e diferencia-se internamente

a RMS chega ao século XXI com os territórios de Salvador e de Lauro de Freitas totalmente urbanizados e com a metrópole expandindo-se em direção ao Norte, com a ocupação dos últimos espaços livres de Salvador e o seu transbordamento para as bordas e para o periurbano. Verifica-se também o crescimento da ocupação em toda a Orla Atlântica e do centro urbano de Camaçari em direção a Lauro de Freitas e Simões Filho, dando continuidade a um movimento que se iniciou na década de 1980.

Ao se analisar especificamente as repercussões dessas transformações no espaço da metrópole, constata-se que o crescimento dos serviços pessoais tende a imprimir pequenas alterações na estrutura urbana, porquanto eles desenvolvem-se em meio ao adensamento das áreas habitacionais existentes.

Os serviços ligados à produção têm duas importantes repercussões espaciais que se diferenciam pelo seu porte. Aqueles caracterizados por unidades de maior porte e com exigência de mão de obra qualificada adensam os centros de comércio e serviços já consolidados e que estão situados no antigo centro da cidade, na região do Iguatemi. Mais recentemente, se anuncia uma nova descentralização na direção da Rótula do Aeroporto, associada ao novo vetor de crescimento da Avenida Paralela. É exatamente nesse vetor que as demandas por habitações propiciaram um importante crescimento, notadamente no sentido da Orla Norte, conurbando com Lauro de Freitas e litoral de Camaçari. Ele está dirigido às faixas de renda média e média alta e, no interior da metrópole, preponderantemente para as faixas média baixa e baixa.

Movimento complementar verifica-se em relação à distribuição dos estabelecimentos menos intensivos em conhecimento, como os serviços pessoais e públicos, que, como anteriormente salientado, se apresentam descentralizados em todo o território.

Ocorreu uma proliferação de investimentos, que alguns teóricos denominam de artefatos urbanos, indicativa das grandes cidades no processo de globalização, associada à inclusão das cidades no circuito de grandes negócios de âmbito mundial: edifícios de serviços, *shopping centers*, hotéis de luxo e, mais recentemente, a oferta de complexos que agregam habitações e lazer, com áreas para negócio, escritórios e serviços.

Tal comportamento ajuda a transformar as metrópoles em um conjunto de “pequenas cidades”, criando uma heterogeneidade composta de áreas protegidas e com infraestrutura ocupadas pelas faixas de renda superiores, e as áreas desprotegidas, que compõem grandes áreas ocupadas por famílias situadas nas faixas inferiores de renda;

d) a infraestrutura não acompanha a expansão da metrópole

chega-se ao fim de 2010 com crescimento da economia, redução do desemprego, melhoria de renda das famílias e facilidade de crédito. Por outro lado, identifica-se o estrangulamento de diversas infraestruturas, com aumento de custos nos deslocamentos urbanos e das cargas e com portos e aeroportos nos limites de operação;

e) sem gestão regional a região poderá perder competitividade

com características de metrópole repartida social e espacialmente, as questões ligadas à gestão tomam uma dimensão importante e têm como desafio conter tais descompassos que desagregam socialmente a região e criam sérios entraves aos negócios, ao gerar descontrole da oferta de infraestrutura, ao reduzir a fluidez na circulação de

pessoas e de mercadorias, ao deteriorar o patrimônio ambiental e cultural e ao degradar a ambiência da metrópole para a atração de investimentos e de novos moradores a eles associados.

INVESTIMENTOS COM IMPACTOS MACRORREGIONAIS

Em um cenário de integração global, o futuro da metrópole baiana vincula-se à economia internacional e às decisões estratégicas nacionais. Assim, considera-se que algumas decisões poderão definir o rumo do desenvolvimento da Bahia e, por consequência, também definirão o rumo da metrópole baiana. Uma vez identificados os investimentos estruturantes e estratégicos, é possível trabalhar com algumas alternativas, considerando horizontes de médio e longo prazos.

Estão em curso dois importantes projetos na região nordestina do Brasil. É o caso da Ferrovia Transnordestina, que atende aos interesses dos portos e das metrópoles de Fortaleza e de Recife, e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), na Bahia, que se articula a um novo porto, o Porto Sul no bipolo urbano dos municípios de Ilhéus e Itabuna, que têm por objetivo viabilizar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste brasileiro e da exploração de minério de ferro do município de Caetitê, no sudoeste baiano, por seus principais portos, assim como incrementar a importação de produtos industrializados a serem distribuídos para o interior do Brasil. Aparece também a possibilidade de novos investimentos nas ferrovias da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que articula fluxos entre o Polo de Fruticultura dos municípios de Juazeiro, na Bahia, e Petrolina, em Pernambuco, com a RMS e desta região com Minas Gerais e São Paulo.

Embora ainda em fase final de licitação, no caso da FIOL, e de estudos executivos, no caso do Porto Sul, esses projetos são defendidos por representantes de importantes setores da economia baiana, como é o caso da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), além do próprio governo do estado. Trata-se de importantes investimentos em infraestrutura logística que podem intensificar os canais de fluxos de mercadorias entre a Bahia e o Centro-Oeste do Brasil.

Algumas possibilidades associam-se à perspectiva de implantação desses projetos, o que trará impactos positivos ou negativos para a região e para o estado.

A primeira hipótese considera que haverá incremento da demanda mundial por alimentos e, assim, os projetos encontrarão viabilidade. A segunda, parte de uma perspectiva, que pode ser considerada conservadora, na qual os fluxos mundiais elevam-se, porém com uma taxa que viabiliza apenas uma saída para escoamento das *commodities* brasileiras pelo Nordeste do Brasil. Por fim, a terceira hipótese é que, em função de um conjunto de fatores inerentes à conjuntura internacional, não haja crescimento da produção de *commodities* no Brasil e que as cargas continuem sendo exportadas pelos portos do Sul-Sudeste do Brasil e, como isso, tais projetos não encontram viabilidade econômico-financeira.

Alicerçada nos pressupostos da primeira hipótese, está a implantação da Ferrovia Oeste-Leste, que se articulará com a Ferrovia da FCA, no município de Brumado. Salienta-se que esse nó logístico também se articula com a RMS, possibilitando que a produção de frutas do Polo de fruticultura de Juazeiro-Petrolina seja escoada pelos portos da Baía de Todos-os-Santos, por meio da Ferrovia da FCA. Neste caso, toda a RMS poderá abrigar investimentos importantes em logística, ampliando sua participação como centro de distribuição de produtos industrializados para o Centro-Oeste do Brasil e para o interior do Nordeste brasileiro. Tais impulsos exigirão a readequação dos sistemas de transporte multimodal e dos seus equipamentos, tanto na metrópole quanto em outros subcentros de uma macrorregião que inclui o município de Feira de Santana. Dessa maneira, será reforçado esse nó logístico que hoje já absorve os fluxos que circulam pelas rodovias entre o Nordeste e o Sul-Sudeste do Brasil. Neste caso, a macrorregião poderá atrair serviços avançados e novos investimentos industriais, o que tenderá a criar uma reorganização espacial. Ademais, espera-se que sejam implementadas melhoras na articulação viária e de transporte coletivo entre Salvador e os demais municípios da RMS.

Se o cenário da segunda hipótese vier a se materializar, e os fluxos mundiais viabilizarem apenas uma saída para escoamento das *commodities* brasileiras pelo Nordeste do Brasil, a ferrovia implantada seja a Transnordestina e, simultaneamente, não ocorram os investimentos nas ferrovias Oeste-Leste e nem nos dois trechos das ferrovias da FCA, a RMS poderá perder os fluxos do Polo de Fruticultura de Juazeiro-Petrolina e aqueles provenientes da produção da região Oeste da Bahia para o Porto de Suape, em Pernambuco. Isso poderá elevar as potencialidades de atração de investimentos para a Região Metropolitana de Recife, em detrimento da RMS.

Caso se concretize a terceira alternativa, as metrópoles nordestinas continuarão a se articular com outras regiões do mundo pelos portos do Sul-Sudeste e todas elas manterão as suas funções atuais, com o incremento compatível com as demandas limitadas.

Ressalta-se que essas são alternativas baseadas em um processo dinâmico de tomada de decisões políticas, articuladas com demandas econômicas e que podem não ocorrer com os contornos identificados. No tocante à prospecção, sua importância reside no fato de oferecer à discussão uma metodologia que possa dar subsídios às políticas públicas, notadamente àquelas que têm a perspectiva de identificar efeitos sociais de grandes projetos privados, como parecem ser aqueles que têm as maiores condições de alterar a realidade da RMS.

NOVAS OPORTUNIDADES PARA AS ATIVIDADES DE LOGÍSTICA

A globalização, como visto, permitiu a expansão das bases de atuação (mercados) das empresas, provocando o acirramento da concorrência e a busca incessante por maior competitividade. Este contexto associado ao advento das TICs engendrou um grande processo de reestruturação

produtiva, no qual se observam repartições dos processos produtivos, tanto por unidade de produção quanto por país ou região, o que ampliou a crescente importância das atividades ligadas à logística, seja em função das novas formas organizacionais das empresas, baseadas no conceito de estoque zero (*just in time*), mas, principalmente, porque a flexibilização produtiva permitiu a agregação de valor no âmbito da circulação das mercadorias. Ou seja, as novas formas produtivas, que buscam cada vez mais acelerar o processo de rotação do capital (realização da mercadoria em dinheiro), colocaram as atividades logísticas como elementos fundamentais para apropriação do capital.

Destaca-se não só a importância da logística empresarial (microeconômica), mas, sobretudo, a logística regional (conjunto de equipamentos logísticos, infraestrutura de transporte e de transmissão de dados e serviços logísticos de uma região) como determinante de competitividade de uma dada região, visto que os agentes econômicos passaram a exigir uma integração intermodal e interregional de informação, mercadorias e de pessoas, em função dos aspectos que reforçam as articulações socioeconômicas entre as distintas regiões e a consequente agilidade no processo de rotação do capital.

É nesse contexto de crescente importância das atividades de logística que é possível observar uma oportunidade para a metrópole baiana e sua região de influência, especialmente quando a análise é feita com base nas alterações recentes na estrutura da demanda agregada da região Nordeste, pautada no crescimento do consumo agregado. Tais alterações são impulsionadas pela redução das desigualdades e elevação do nível de renda da região.

Com o crescimento da renda e do consumo, a região Nordeste do Brasil vem sendo considerada um importante mercado, com forte potencial de consumo, fato que vem provocando mudanças nas decisões empresariais com relação à região.

Dentre as estratégias empresariais adotadas para atuação e ampliação do mercado no Nordeste, observa-se a intensificação de atividades ligadas à logística na região, tais como a implantação de equipamentos logísticos – centros de distribuição – além de estratégias públicas e privada para o fomento a centros logísticos e plataformas logísticas.

A associação dessas oportunidades que estão surgindo para a região Nordeste somadas às características geográficas, econômicas, além da existência, mesmo que tímida, se comparada ao Sudeste do país, de uma base produtiva ligada às atividades logísticas na região, colocam a metrópole baiana como um espaço com potencialidades de desenvolvimento de atividades logísticas.

Do ponto de vista geográfico e da infraestrutura de transporte, a RMS constitui-se em um importante nó logístico que interliga dois importantes centros gravitacionais da economia brasileira – o Sudeste brasileiro ao Nordeste do país – dotado de uma relevante infraestrutura multimodal viária – Porto de Salvador, BRs 116 e 101, Aeroporto Internacional de Salvador e a Ferrovia FCA. Entretanto, vale destacar a existência de fragilidades – gargalos – especialmente no Porto de Salvador e na FCA. Ademais, a ligação de Salvador com a Ilha de Itaparica, por

meio de uma ponte, pode estimular uma retroárea no Recôncavo para as atividades logísticas, na medida em que encurta a distância entre o Litoral Sul baiano e a metrópole.

Com relação aos aspectos econômicos, a RMS concentra boa parte da produção do Nordeste e constitui-se como o maior mercado consumidor da região. Soma-se a isso o fato de tais atividades já existirem, o que, de alguma forma, se coloca como um diferencial competitivo para a região.

Além do conhecimento já adquirido, devido à existência de equipamentos de distribuição, com escala regional, de algumas importantes empresas (Insinuante e Wall Mart, por exemplo), nos últimos anos, tem se observado um movimento de entrada de novas empresas nos segmentos de distribuição, acondicionamento, fracionamento, entre outros, tais como a Avon e Casas Bahia. Esse movimento pode provocar, simplesmente por efeito inercial, a entrada de novos atores (empresas e operadores logísticos na região).

Enfim, o crescimento da renda na região Nordeste, ao redesenhar estratégias empresariais para atuação nesse mercado potencial, somado às especificidades da RMS e sua área de influência, devem ser apreendidos como uma estratégia de atuação de políticas públicas.

APOIO E FOMENTO A UM SISTEMA REGIONAL DE INOVAÇÃO NO ESTADO

Embora a região de influência dos serviços intensivos em conhecimento da metrópole baiana seja preponderantemente regional, torna-se necessária a implantação de um ambiente institucional propício para que se tornem mais competitivos e consigam consolidar-se regionalmente diante das oportunidades que se delineiam. Assim, ganha importância a discussão em torno do conceito do fomento de um sistema regional de inovação, que, no caso da metrópole, pode materializar-se, dentre outras coisas, com a implantação do Parque Tecnológico de Salvador.

O conceito de sistema de inovação está relacionado ao reconhecimento de que a inovação é um processo interativo e não restrito apenas à pesquisa e desenvolvimento (P&D). Ou seja, o processo de busca por inovação não é linear e restrito às ciências pura e aplicada. Desse modo, as análises baseadas em sistemas de inovação consideram todas as partes da economia que contribuem para o desenvolvimento de competências e para a inovação e coloca no centro da análise as estruturas políticas, culturais e institucionais. Tal abordagem focaliza as redes e as sinergias entre os agentes econômicos que compõem o sistema em sua totalidade e, em particular, os mecanismos de aprendizado (JOHNSON; LUNDEVALL, 2005).

O conceito de Sistema Regional de Inovação, presente na literatura neoschumpeteriana, enfatiza a importância da inovação na capacidade dos agentes que o compõem, de interagirem, cooperarem e aprenderem em uma dada região. Dessa forma, a abordagem de

sistemas regionais de inovação, ao analisar as relações entre as empresas e entre estas e as demais instituições dentro de um espaço geograficamente definido, advogam que há maior capacidade de *transbordamento e transmissão do conhecimento, sobretudo o conhecimento tácito*. Assim, de acordo com tal abordagem, todo o ambiente sociocultural e institucional, no qual se inserem os agentes econômicos, adquirem significativa importância, na medida em que permite e facilita a transmissão de conhecimento, sobretudo o conhecimento tácito, por meio de processo de aprendizagem que envolve mecanismos como *learning by doing, learning from competitors e learning by interacting*.

O Parque Tecnológico que está sendo implantado em Salvador é uma iniciativa centrada no apoio ao ambiente regional de inovação, na medida em que busca criar um ambiente de concentração e interação de centros e atividades de P&D e de empresas inovadoras em setores estratégicos para a modernização da economia do estado.

Entretanto, a criação de um espaço físico para o desenvolvimento de atividades inovadoras não é suficiente para a constituição de um ambiente inovador com capacidade de transbordamento para a economia do estado. Torna-se necessário construir um ambiente institucional propício para a geração e difusão de inovações, no qual ocorra a interação entre as diversas organizações públicas e privadas voltadas para atividades inovadoras. Proximidade dos centros de ensino e pesquisa com o setor privado, apoio a financiamento de pesquisas e inovação, fomento a incubadoras e estímulos à difusão do conhecimento são estratégias fundamentais para a criação de um ambiente inovador, além de propiciar uma infraestrutura moderna para transmissão de dados e a qualificação da mão de obra local.

Apreender a inovação e a importância do conhecimento é fundamental em um mundo cada vez mais competitivo e baseado em informação e conhecimento. Assim, estratégias públicas baseadas nesses conceitos são importantes para a competitividade regional. São estratégias sistêmicas e de longo prazo, mas fundamentais para a ampliação ou mesmo manutenção da base de atuação das empresas intensivas em informação e conhecimento que atuam na metrópole. Isto porque, cada vez mais, a base de atuação dessas atividades são nacionais ou mesmo globais, o que significa dizer que empresas de outras regiões podem facilmente atuar na metrópole, por meio da prestação de serviços.

Em função disso, é importante criar um ambiente que estimule a competitividade, o conhecimento e a busca por inovação. Outras regiões do país já perceberam essa estratégia, como, por exemplo, o Porto Digital de Recife, que envolve ações públicas e interação entre iniciativas privadas e de ensino e pesquisa em torno das atividades de TI. O porto digital, atualmente, se constitui como um importante *cluster* de TI do país, gerando emprego e renda, além de requalificar o antigo centro de Recife.

Não criar um ambiente inovador pode, no longo prazo, intensificar o processo de perda relativa de participação das atividades intensivas em informações e conhecimento na estrutura

produtiva metropolitana, enquanto avança a crescente absorção dessas atividades em outras regiões do país.

UMA NOVA AMBIÊNCIA METROPOLITANA

O papel das cidades e das metrópoles tornou-se mais expressivo com a mundialização dos fluxos econômicos. As metrópoles participam de um processo de competição pela atração de investimentos que as levem a exercer papel central na concentração dos serviços avançados e de comando das empresas. Essa posição está associada às suas respectivas capacidades de conquista e atração de fluxos de capitais, mercadorias e pessoas e, ainda, apresentar condições de avançar na oferta de uma excelente ambiência urbana, composta de elementos urbanísticos qualificados.

Para as citadas qualificações, é importante que as cidades disponham de excelente acessibilidade física, cultural e fluidez de dados e informações que devem apresentar como relevantes atributos a confiabilidade e a alta velocidade para trafegar entre seus espaços e entre outras regiões de outros países. Nesse sentido, torna-se indispensável a existência da oferta de mão de obra qualificada e com capacidade de assimilar informações e transformá-las em conhecimento, assim como criar novas mercadorias e/ou serviços a serem distribuídos para os mais distintos lugares do planeta.

A metrópole baiana é um dos mais importantes centros da região Nordeste do Brasil, mas, como visto, vem perdendo gradativamente a sua ambiência urbana com a degradação dos seus espaços, com descontrole do uso e da ocupação do solo, com os intermináveis congestionamentos de trânsito – que só tendem a se ampliar –, com a perda de mão de obra qualificada para os centros urbanos do Sudeste do Brasil e a diminuição acelerada da capacidade de gestão, que impossibilita a identificação de problemas importantes e pode conduzir à aceleração da degradação da vida social, econômica e ambiental.

Além dos citados problemas, existem movimentos na economia regional que tendem a deslocar investimentos da RMS para outras metrópoles, com ênfase para os industriais e aqueles que são atraídos pelos elementos de infraestrutura, a exemplo dos existentes na região de Recife e, deste modo, a reduzir as atividades econômicas da metrópole baiana. Ou seja, além das iniciativas setoriais, uma ambiência urbana favorável constitui-se em elemento de competitividade regional.

As vias estruturantes da RMS e da metrópole foram basicamente construídas na década de 1970, e não foram realizados novos investimentos viários, afora algumas obras em duplicação ou melhoramento. Por outro lado, a população regional vem crescendo há trinta anos sem nenhum direcionamento do setor público e o número de automóveis em circulação tende a crescer a taxas ainda mais aceleradas do que o número de famílias. Constata-se que, entre os anos 2005 e 2010, houve um aumento de 45% no número de veículos licenciados, e de 40% no total da frota, significando uma média anual de crescimento de 7% e um incremento a mais no tráfego, em

cinco anos, de 135.000 veículos. Se forem considerados apenas os veículos licenciados, pode-se contrapor e entender a magnitude das taxas de crescimento, dado que a população da região cresceu entre os anos 2000 e 2010 a uma taxa média anual de 1,26%, totalizando 13% ao cabo de 10 anos. A explicação para o aumento expressivo no total de veículos está relacionada com o crescimento do emprego e da renda, assim como com as facilidades de crédito.

Não bastasse tal processo, não foi realizado nas últimas décadas nenhum grande investimento em projetos estruturantes e muito menos em transporte de massa. O metrô, iniciado desde os finais da década de 1990, ainda não está em funcionamento.

A descentralização das atividades econômicas avançou sem controle de uso e de ocupação do solo, o que provocou um distanciamento dentro da malha urbano/metropolitano e ajudou a elevar as demandas por fluxos internos. Como resultado, tem-se uma tendência crescente de elevação do fluxo de veículos particulares, que aumentou o número e o tempo perdido nos congestionamentos da metrópole, reduzindo a velocidade da circulação de mercadorias e de pessoas. Os transtornos tem-se refletido no deslocamento de algumas unidades econômicas para fora da metrópole, como ocorre em outras localidades, a exemplo de São Paulo, e reduz a capacidade da RMS de atrair novos negócios, além de, a cada dia, reduzir a qualidade de vida da sua população.

Outro fato que pode ser ressaltado no processo de degradação urbano/metropolitano é a falta de investimentos em vias estruturantes nas áreas de expansão metropolitana, tanto na direção da Orla, quanto na direção do Vetor Norte. As áreas localizadas nesses dois vetores de crescimento foram ocupadas com um elevado grau de conflitos entre a ocupação e as vias de acesso. Nesse sentido, já se pode conferir uma tendência de destruição das potencialidades de desenvolvimento, antes mesmo que isso venha a acontecer. A Estrada do Coco, por exemplo, com seus parâmetros urbanísticos inadequados para um vetor de expansão da metrópole, já se constitui em barreira à expansão metropolitana.

A tendência, caso não haja um processo de planejamento, fruto de uma articulação política capaz de atrair investimentos, é que ocorra uma aceleração da degradação urbano/metropolitano e que a região venha a perder competitividade para outros centros urbanos do Nordeste do Brasil.

Com essa perspectiva, podem ser identificadas algumas questões estruturantes que merecem ser discutidas em detalhe com a sociedade e podem ser enfrentadas com a correção dos sérios problemas que hoje são uma realidade e a inserção da RMS e da sua metrópole em um novo ciclo de desenvolvimento.

EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS

Entre os grandes investimentos previstos na metrópole baiana está um conjunto de projetos relacionados com o setor turístico, de cunho cultural e ambiental, nos limites da cidade antiga de Salvador, voltados para a Baía de Todos-os-Santos, explorando a relação com o mar. Essa

perspectiva de investimentos aponta um vetor no sentido da Ilha de Itaparica e da região histórica do Recôncavo, especialmente quando se associa os empreendimentos à proposta de construção de uma ponte ligando o continente à ilha. Recentemente, novos empreendimentos habitacionais voltados para o segmento de alta renda também buscaram essa localização.

Outra área metropolitana que se consolida como vetor de expansão de empreendimentos habitacionais voltados para a população mais abastada e que recebe a implantação de novos equipamentos voltados às atividades de turismo é a Orla Norte da metrópole, a qual se estende até a orla do município de Mata do São João. A intensificação dos fluxos de mercadoria e de pessoas na região será possibilitada pela duplicação da Estrada do Coco e pela construção da ponte Jornalista Joel Silveira, já finalizada, e da ponte Estância-Indiaroba, sobre o rio Piauí. Vale ressaltar que ambos os investimentos foram realizados no estado de Sergipe e diminuirão a distância entre a sua capital, Aracaju, e a metrópole baiana, via litoral, em cerca de 70 km. Com a maior facilidade de acesso, tendem a aumentar as alternativas de investimentos na região, bem como a expansão da área ocupada na Orla Norte da metrópole baiana.

Os investimentos previstos para a Baía de Todos-os-Santos e Orla Norte deverão adensar e expandir a malha urbana da metrópole e criar novos centros urbanos. Entretanto, é imperioso que tal expansão seja planejada e regulada, de modo a se evitar a deterioração precoce das novas áreas de expansão metropolitana.

Entre os investimentos públicos realizados na região, destacam-se as intervenções no âmbito da Baía de Todos-os-Santos, com possibilidade de forte repercussão em atividades ligadas ao setor de turismo, fortalecendo a economia dos municípios ali localizados. Outra importante intervenção é a construção, operação e manutenção do Sistema de Disposição Oceânica do Jaguaribe – a primeira Parceria Público-Privada (PPP) em saneamento básico do país. Da mesma forma, além da geração de empregos na sua fase de construção, essa intervenção deverá melhorar as condições de esgotamento e, conseqüentemente, de saúde das populações que margeiam o rio Jaguaribe, requalificando urbanisticamente parte da orla de Salvador.

INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA URBANA COM IMPACTO LOCAL

As ações públicas de estímulo a um sistema de transporte coletivo eficiente e integrado regionalmente, na metrópole baiana, ainda são incipientes, inconstantes e fragmentadas, o que não a diferencia de outras metrópoles brasileiras, nas quais predomina o modelo centrado no automóvel e agrava-se pela fraca intermodalidade nos deslocamentos urbanos.

Ao se tornar cidade-sede para a realização, em 2014, da Copa do Mundo, Salvador passa a ser vista como um destino de investimentos e de fluxos turísticos, tornando-se sujeita a impactos advindos dessa condição. De modo particular, a Copa configura-se como grande oportunidade para intervenções urbanísticas chanceladas pelo ambiente de coesão social gerado em torno de um objetivo comum.

Trata-se de um momento propício para a transformação do espaço urbano, palco dos acontecimentos, pois é no seu âmbito que as decisões tomadas em função do evento materializam-se e permanecem no tempo, podendo ser visualizadas e mensuradas. É uma oportunidade em que as intervenções necessárias para adequação da estrutura urbana destinada a hospedar os jogos são implementadas e não se limitam apenas aos equipamentos esportivos, mas resultam também em um impulso necessário para transformar algumas intervenções urbanas em instrumentos de desenvolvimento urbano e regional.

A grande expectativa que se tem em relação aos investimentos da Copa em Salvador está associada à melhoria da mobilidade urbana e à modernização da cidade. Nesse ambiente de novos investimentos estão propostos projetos que incluem a abertura de novas vias de tráfego, implantação de sistemas modernos de transporte urbano, revitalização da orla marítima e de diversos espaços da cidade baixa, construção de novos equipamentos de cultura, de lazer, de esporte e requalificação e ampliação da estrutura turística. Esses projetos, concentrados na direção do vetor Norte, incluem novas vias internas e paralelas à orla marítima, onde se encontra uma faixa de terrenos vazios e com grande quantidade de unidades habitacionais em construção.

Entretanto, no tocante às expectativas com relação a investimentos na mobilidade urbana, até então, o único equipamento de transporte urbano coletivo efetivamente em fase de implantação na metrópole é o metrô. Tratar-se-ia de uma importante intervenção no âmbito urbano, que permitiria maior mobilidade na metrópole baiana. Entretanto, seu traçado e sua extensão são insuficientes para solucionar, ou mesmo amenizar, os problemas da infraestrutura de transporte de massa na região, que vêm se mostrando como uma questão bastante complicada e imprimindo um viés com reflexos negativos do ponto de vista da competitividade regional da metrópole baiana. No que se refere ao trem urbano de Salvador, intervenção que consta no Plano Nacional de Logística de Transporte, nada foi realizado até então.

Cabe destacar a iniciativa de construção da chamada Via Expressa portuária, cuja motivação não está associada aos eventos esportivos, mas se constitui em uma importante obra que facilitará o escoamento de mercadorias na região, além de reduzir problemas urbanos gerados pelo intenso fluxo de caminhões que circulam na cidade de Salvador.

Enfim, em se efetivando os investimentos supramencionados, suas repercussões, positivas ou negativas, poderão, por um lado, criar oportunidades econômicas e novos equipamentos urbanos e, por outro, aumentar a segregação socioespacial e a exclusão urbanística existente na metrópole. O resultado dessas intervenções, portanto, não deve dissociar-se de um planejamento multissetorial, o que, imperativamente, impõe papel fundamental ao estado, no sentido de coordenar e fomentar tais investimentos.

Algumas ações de gestão territorial merecem ser consideradas:

- a) identificar investimentos em elementos de infraestrutura e em políticas de uso e ocupação do solo em subespaços metropolitanos, proporcionando melhor distribuição

- dos serviços e equipamentos urbanos, capazes de reduzir as viagens e oferecer melhores condições de habitabilidade;
- b) viabilizar soluções para implantação de um sistema multimodal de transporte na RMS, que integre as áreas do interior da metrópole com maior densidade habitacional com os grandes centros de atividades econômicas e de emprego e com os grandes equipamentos (aeroporto, terminais rodoviários, entre outros);
 - c) definir eixos estruturantes do transporte, considerando sua importância e papel na estruturação do espaço urbano e na maior racionalidade, adequabilidade e estabilidade do uso e da ocupação do solo. Nesse sentido, eles devem ser pensados como um sistema que opere com visão de longo prazo, devendo ter o setor público uma forte participação na definição do projeto, na sua implementação e na avaliação do seu funcionamento;
 - d) definir políticas de uso e de ocupação do solo, bem como dos sistemas de transporte e dos grandes investimentos públicos e privados;
 - e) desenvolver projetos estruturantes para as áreas da orla marítima, centro do Iguatemi, centro antigo – onde se encontram os maiores fluxos de pessoas –, considerando seu relevante papel no espaço urbano e respeitando as especificidades de cada subespaço;
 - f) desenvolver projetos que promovam a inclusão social das áreas de concentração de pobreza, fazendo inserções territoriais estratégicas de equipamentos públicos e vias de acesso, de maneira articulada com investimentos na agregação social e na redução da insegurança pública;
 - g) criação de novos centros de atividades que atendam a um conjunto de bairros, com serviços públicos e unidades de produção de serviços privados, afim de alterar a ambiência local.

GESTÃO NA METRÓPOLE

As questões metropolitanas ultrapassam os limites municipais, criando novas demandas de cunho regional e exigindo a elaboração de uma agenda especialmente dedicada à metrópole, na qual é primordial discutir e criar alternativas de gestão regional e de articulação das ações públicas dos municípios metropolitanos, alguns já conurbados e com densas relações intermunicipais. É necessário responder de maneira integrada, colegiada e orgânica aos desafios do equacionamento de problemas comuns de médio e longo prazo.

O processo de metropolização sobrepõe-se a tradicionais limites administrativos, sobretudo os municipais, seja pela conurbação física dos municípios, seja pelos fluxos econômicos de oferta de renda e trabalho, seja pela utilização de recursos naturais que se realizam entre os subespaços regionais, mesmo que não exista contiguidade urbana.

Se, por um lado, as metrópoles são responsáveis pela geração de parcela significativa da riqueza nacional, coordenando relações de produção, assim como as demandas por bens e

serviços, por outro, os instrumentos e mecanismos de cooperação e de gestão do território ainda se organizam nos moldes dos períodos iniciais de urbanização. São as metrópoles, ao mesmo tempo, uma escala fundamental no desenvolvimento social e econômico e fragmentadas institucionalmente.

A gestão em escala regional permite tratar os problemas socioambientais e urbanos de forma ampla e articulada. Certas questões, como mobilidade e transporte, abastecimento de água, macrodrenagem, destino dos resíduos sólidos, qualidade do ar, dentre outros, só encontrarão uma resposta técnica e politicamente consistente quando tratadas na escala correta. Em um contexto de novos requerimentos da economia globalizada e de complementaridade funcional entre os municípios metropolitanos, é preciso definir um projeto de cooperação e um projeto de desenvolvimento regional, sem os quais a simples delimitação ou regulamentação regional fica destituída de sentido.

A complexidade das transformações sugere que as alternativas de formulação de políticas públicas não são triviais, nem podem ser implementadas isoladamente. É, portanto, imprescindível algum nível de articulação regional, horizontal e vertical.

Por outro lado, é preciso entender a gestão pública metropolitana em sua articulação com o processo de reestruturação econômica global, que demanda novos espaços e uma nova infraestrutura econômica e social, com rebatimento na qualificação da força de trabalho, na ocupação e no uso do solo e ainda na demanda por serviços públicos. Isso significa pensar como o grande capital se reproduz e cria fluxos e territórios dentro da metrópole e região de influência. Compreender como essa dinâmica cria uma dada estrutura econômica e como as demandas por infraestrutura econômica e social daí decorrentes e como ela interfere nos aspectos do uso e da ocupação do solo da metrópole, bem como entender como esse processo afeta a sociabilidade e a vida do morador permanente e flutuante, passa a ser fator primordial para nortear ações em espaços metropolitanos. É preciso, pois, atuar em um ambiente de rápidas mudanças, superando os vícios de uma administração territorial enrijecida, com capacidade de atuação limitada.

De forma breve, pode-se delinear quatro grandes áreas para atuação do setor público, em especial na escala metropolitana:

- a) **equipes qualificadas para identificar problemas e oportunidade** – com fluxos econômicos em escala global e territórios definidos por limites político-administrativos, é necessário que as definições de ações para potencializar o desenvolvimento levem em consideração as lógicas dos processos em escala macrorregional e reconheçam suas repercussões espaciais locais;
- b) **agilidade para tomada de decisões** – a velocidade das ações públicas, que possui uma forte inelasticidade para mudanças rápidas, não tem sido compatível com a célere dinâmica econômica contemporânea;

- c) **pensamento compartilhado e convergente entre os agentes regionais** – governança em rede deve envolver territórios contíguos ou não contíguos e um planejamento “flexível” que possibilite à gestão coordenar, ao mesmo tempo, ações setoriais com as ações transversais e que possa ser capaz de dar respostas de forma ágil, quando necessário;
- d) **gestão metropolitana consorciada e com interesses objetivos** – o processo de metropolização necessita de ações e trabalhos em parceria com administrações de municípios diferentes, em função de problemas objetivamente identificados, por agrupamentos de municípios.

No caso da metrópole baiana, cabe enfrentar os desafios que se apresentam no curto e médio prazo, a começar pela compreensão sistêmica da realidade urbano regional, rompendo o padrão localista. Tal padrão de gestão não é uma característica exclusiva da RMS, mas, nela, se configura, na prática, por ações implementadas em um contexto institucional que não contempla mecanismos de articulação e coordenação de políticas de âmbito regional, seja metropolitano ou não, criando uma lacuna entre a gestão municipal e a cooperação intermunicipal.

A questão que se coloca é qual o projeto de desenvolvimento regional possível de ser negociado entre os entes federados, capaz de responder aos imperativos de competitividade em uma economia globalizada, e possível de articular os agentes públicos, econômicos e a sociedade?

A gestão exercida de maneira articulada e sinérgica, em sintonia com as mudanças que se processam velozmente em diversos espaços e com múltiplas interfaces municipais pode tirar proveito das externalidades positivas e, simultaneamente, mitigar as negativas. Torna-se imperativa a implementação de um padrão administrativo que aproveite as oportunidades e possa inovar e criar soluções ágeis. Empreender ações ajustadas ao ritmo que as mudanças exigem para a consecução de uma gestão menos burocrática e mais flexível, capaz de criar soluções inovadoras e modernas. Isso significa operar em um novo ambiente de trabalho, com regras e leis menos jurisdicistas e mais racionais e efetivas para o funcionamento da administração pública.

REFERÊNCIAS

- ARAUJO, Maria de Fátima Infante. Reestruturação produtiva e transformações econômicas – Região Metropolitana de São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 20-30, jan./mar. 2001.
- ASSOCIAÇÃO DE DIRIGENTES DE EMPRESAS DO MERCADO IMOBILIÁRIO DA BAHIA. *Banco de dados da pesquisa ADEMI 2000-2009*. Salvador: ADEMI, 2010.
- BASTOS, Leila Vita; OLIVEIRA, Sami Melo do Amaral; LIMA JÚNIOR, Trajano Ayrton de Souza. *Os desafios para a competitividade do arranjo produtivo local de tecnologia da informação da região metropolitana de Salvador e Feira de Santana*. 2007. 64 f. Monografia (Especialização) – Faculdade de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. *Relatório Anual de Informações Sociais – RAIS*. Brasília: MTE, 2010a. Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 15 nov. 2010.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Microdados do Relatório Anual de Informações Sociais – RAIS*. Brasília: MTE, 2010b.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Comissão Nacional de Classificação. *Pesquisa CNAE*. Brasília: MPOG, 2006. Disponível em: <<http://www.cnae.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 5 nov. 2010.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). *Base de dados do MDIC*. Brasília: MIDIC, 2010c. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>>. Acesso em: ago.- dez. 2010.
- COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA. *Home page*. Salvador, 2010. Disponível em: <<http://www.codeba.com.br>>. Acesso em: ago. a dez. 2010.
- DINIZ, Clélio Campolina; CAMPOLINA, Bernardo. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-especialização e novas funções. *Revista EURE*, Santiago do Chile, v. 33, n. 98, p. 27-43, mayo 2007.
- FIALHO, Sérgio H. *Desenvolvimento regional, política pública e inovação: o setor de software na Bahia*. 2006. 462 f. Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.
- FORAY, Dominique; LUNDVALL, Bengt-Ake. The knowledge-based economy: from the economics of knowledge to the learning economy. In: FORAY, Dominique; LUNDVALL, Bengt-Ake. *Unemployment and growth in the knowledgebased economy*. Paris: OCDE, 1996. p. 11-32.
- FREEMAN, Chris. *Information highways and social change*. IDRC, 1995. Mimeografado.
- FREIRE, Carlos Torres. Um estudo sobre os serviços intensivos em conhecimento no Brasil. In: DE NEGRI, João Alberto; KUBOTA, Luis Claudio. (Org.). *Estrutura e dinâmica do setor de serviços no Brasil*. Brasília: IPEA, 2006. p. 107-132.
- GUERRA, Oswaldo; GONZALEZ, Paulo. Novas mudanças estruturais na economia baiana: mito ou realidade. *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza, v. 32, n. 3, p. 308-321, jul./set. 2001.

- GUERRA, Oswaldo; TEIXEIRA, Francisco L. C. 50 anos da industrialização baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v. 10, n. 1, p. 87-98, jun. 2000.
- HUMBERT, Marc. Globalização e globalização: problemas para países em desenvolvimento e implicações para políticas supranacionais, nacionais e subnacionais. In: LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo; ARROIO, Aria. (Org.). *Conhecimento, sistemas de inovação e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: UFTJ; Contraponto, 2005. p. 259-289.
- INDOVINA, Francesco. *La città diffusa*. Venezia: Daest, 1990.
- INFRAERO. *Home page*. Brasília, 2010. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br>>. Acesso em: 18 dez. 2010.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censos demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a.
- _____. *Contas regionais: 2003-2007*. Rio de Janeiro, 2009. (Contas nacionais, 28).
- _____. *Contas regionais: 2004-2008*. Rio de Janeiro, 2010b. (Contas nacionais, 32).
- _____. Sistema IBGE de recuperação automática (SIDRA). *Pesquisa anual de serviços*. Brasília, 2007. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/pesquisas/pas/default.asp>>. Acesso em: 12 maio 2010.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Ipeadata*. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br>>. Acesso em: 25 ago. 2010.
- JOHNSON, Björn; LUNDVALL, Bengt-Ake. Promovendo sistemas de inovação como resposta à economia do aprendizado crescentemente globalizada. In: LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo; ARROIO, Ana. (Org.). *Conhecimento, sistemas de inovação e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: UFRJ/Contraponto, 2005. p. 83-130.
- KON, Anita. *Reestruturação produtiva e terciarização*. São Paulo: FGV/NPP, 1997. (Relatório de pesquisa n. 29).
- _____. Sobre as atividades de serviços: revendo conceitos e tipologias. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 64-83, abr./jun. 1999.
- _____. O debate teórico sobre a indústria de serviços no século XX. In: KON, Anita; OLIVEIRA, Luiz Guilherme (Org.). *Pesquisas em economia industrial, trabalho e tecnologia*. São Paulo: FAPESP, 2004. p. 76-116.
- KUPFER, David. *Trajatórias de reestruturação da indústria brasileira após a abertura e a estabilização*. 1998. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.
- LASTRES, Helena Maria M.; FERRAZ, João Carlos. Economia da informação, do conhecimento e do aprendizado. In: LASTRES, Helena Maria M.; ALBAGLI, Sarita (Org.). *Informação e globalização na era do conhecimento*. Rio de Janeiro: Campus, 1999. p. 27-57.
- LASTRES, Helena Maria M. et al. *Globalização e inovação localizada*. Rio de Janeiro: Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1998. Disponível em: <http://redesist.ie.ufrj.br/dados/nt_count.php?projeto=nt1&cod=1>. Acesso em: 25 out. 2006.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. 2. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2002.
- MATTOS, Carlos A. de. La tercera revolución urbana en América Latina, ¿hacia lo urbano generalizado? In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL RII Y III TALLER DE LA RIER, 10., 2008, Querétaro, México. *Trabalho apresentado...* Querétaro, México, 2008.

- _____. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Revista EURE*, Santiago, v. 25, n. 76, dic. 1999. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600002&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 9 set. 2010.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Manual de cuentas nacionales a precios constantes*. Nueva York, 1979. (Informe estadístico. Série M, 64).
- PETIT, Pascal. Estrutura e desenvolvimento de uma economia baseada no conhecimento: implicações para políticas. In: LASTRES, Helena Maria M.; CASSIOLATO, José Eduardo; ARROIO, Ana (Org.). *Conhecimento, sistemas de inovação e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: UFRJ; Contraponto, 2005. p. 28-35.
- PORTO, Edgard R.; CARVALHO, Edmilson. "Chassi" metropolitano: porte, papéis e resultados espaciais de cinco regiões brasileiras. In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v. 19, n. 2, p. 369-634, jul./set. 2009.
- PORTO, Edgar R.; CARVALHO, Edmilson; SAMPAIO, Heliodório. *Plano Diretor do Centro Administrativo da Bahia*. Salvador: [s.n.], 1995.
- SALVADOR. Prefeitura. *Banco de dados da análise de orientação prévia 2000-2009*. Salvador, dez. 2009.
- SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1992.
- SASSEN, Saskia. Localizando ciudades en circuitos globales. *Revista EURE*, Santiago, v. 29, n. 88, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071612003008800001&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 17 maio 2004.
- _____. Território e territorialidade na economia global. In: BARROSO, João Rodrigues (Coord.). *Globalização e identidade nacional*. Rio de Janeiro: Atlas, 1999. p. 99-119.
- SINDICATO DAS EMPRESAS DE TURISMO DO ESTADO DA BAHIA. *Home page*. Salvador, 2010. Disponível em: <<http://www.sindeturbahia.com.br>>. Acesso em: ago./dez. 2010.
- SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Banco de dados*. Salvador, 2010. Disponível em: <<http://www.sei.ba.gov.br>>. Acesso em: 24 nov. 2010.
- _____. *Pesquisa de emprego e desemprego: Região Metropolitana de Salvador*. Salvador, 2008. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=83&Itemid=310>. Acesso em: 8 dez. 2010.
- TEECE, David; PISANO, Gary. The dynamic capabilities of firms: an introduction. *Industrial and Corporate Change*, Oxford, UK, v. 3, n. 3, p. 537-556, 1994.



SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS
ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA



ISBN 978-85-8121-008-7

