

O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA BAHIA

José Almeida

Nos últimos vinte anos, o Estado da Bahia desenvolveu-se a uma taxa média geométrica de 1,6% ao ano, ritmo bastante inferior à média nacional que foi de 3,3%. Em consequência, a participação da economia baiana na formação do Produto Nacional, ao terminar os anos sessenta, era inferior à registrada em 1939. Nessa década, a Bahia contribuiu, apenas, com 4,0% do Produto Nacional, quando, naquele ano, atingiu 4,6%, percentagem somente superada em duas oportunidades: em 1948 e em 1958.

O setor agrícola, entretanto, teria apresentado um ritmo de crescimento ligeiramente superior ao da agricultura nacional, pois a agricultura baiana que, em 1939, contribuía com quase 7,0% para a formação do Produto Agrícola do País, aumentou essa participação para mais de 8,0% nos últimos anos da década passada.

A indústria, salvo no período de implantação da refinaria de petróleo, não demonstrou dinamismo suficiente para acompanhar o desenvolvimento industrial brasileiro. Em 1939, a indústria baiana respondia por 2,5% da renda gerada no parque manufatureiro do País, caindo essa participação para 1,3% no decorrer da década passada.

Já o setor terciário manteve a sua participação (um pouco acima de 4,0%) no total da renda gerada pelos Serviços no País.

O desenvolvimento da Bahia foi ligeiramente superior ao desenvolvimento do Nordeste. Em 1939, a Bahia respondia por quase 27,0% da renda interna dessa região, elevando essa participação

para 30,0%, na metade da década dos cinquenta, e para 28,3% nos anos finais da década dos sessenta.

O mesmo se verifica no confronto da renda agrícola. A participação da agricultura baiana aumentou de 26,0% para 28 0%.

O ritmo de desenvolvimento da indústria baiana foi bem superior ao do conjunto do Nordeste. A participação da Bahia na renda gerada pela indústria do Nordeste, que era de cerca de 21,0%, em 1939, caiu para cerca de 18,0%, nos anos finais da década dos quarenta, e alcançou mais de 22,0% no decorrer dos anos sessenta.

O setor terciário manteve a posição alcançada em 1939. Salvo as flutuações induzidas pelo comportamento da agricultura, a renda gerada no setor terciário da Bahia representa 29,0% do total do Nordeste.

Do confronto da renda "per-capita" da Bahia com a do Nordeste e a média nacional, deve-se ressaltar dois fatos:

Primeiro: enquanto a renda média dos baianos vai-se aproximando gradual e firmemente da média nacional, a dos nordestinos afastou-se ainda mais, até os anos cinquenta e, apesar do grande esforço realizado na década passada, ainda não atingiu o ponto em que se encontrava em 1939.

Tabela n.º 1
Renda "Per-Capita"
(percentagem)

Anos	Brasil	Nordeste	Bahia
1939	100,0	55,6	44,4
1948	100,0	44,1	44,1
1958	100,0	38,4	45,3
1968	100,0	49,4	54,7

Fonte: Dados originais da Fundação Getúlio Vargas.

Segundo: Em 1939, a renda "per capita" da Bahia era inferior à média do Nordeste. Até os anos cinquenta, a média baiana cresceu mais rapidamente, o que lhe permitiu igualar a média nordestina, no final dos anos quarenta, e superá-la na década seguinte. Contudo, conforme se verifica na Tabela 2, o dinamismo da região foi superior nos anos sessenta.

Tabela n.º 2
Estado da Bahia
Renda "Per-Capita"

Anos	Cruzeiros	% Renda per-capita Brasil	% Renda per-capita Nordeste
1939	0,4	44,4	80,0
1948	1,5	44,1	100,0
1958	8,6	45,3	117,8
1968	479,0	54,7	110,6

Fonte: Dados originais da Fundação Getúlio Vargas.

Até os anos cinquenta, o desenvolvimento econômico desse Estado esteve condicionado a uma agricultura primária de exportação e à incidência da seca em grande parte do seu território.

Esses dois fatores são os responsáveis pela instabilidade da economia do Estado. A agricultura de exportação refletia tanto as flutuações das safras condicionadas pelo primarismo das técnicas empregadas e condições climáticas, como as flutuações dos preços e do mercado internacional. As secas, nas suas incidências periódicas, deve-se atribuir a extrema pobreza do interior do Estado e a progressiva emigração de baianos para os outros Estados.

O outro obstáculo ao desenvolvimento econômico da Bahia foi o processo de descapitalização implícito nas manipulações de câmbio pelo Governo Federal, a partir de 1931, durante as quais a elevação da taxa cambial não oferecia compensação às elevações dos custos internos de produção. A Bahia foi um dos Estados que

mais sofreu com o sistema cambial instituído depois da Revolução de 1930.

A esses três obstáculos deve-se acrescentar que o Estado esteve praticamente isolado do resto do País até a construção da Rodovia Rio-Bahia. Na medida em que se deteriorava a navegação de cabotagem, mais difícil ia-se tornando o desenvolvimento de uma produção orientada para o mercado nacional.

Durante toda a sua história, o transporte sempre foi a maior desvantagem da Bahia, que não dispunha de comunicações, nem mesmo entre as suas próprias regiões econômicas.

O Desembargador João Rodrigues de Brito, em 1807, respondendo a um inquérito de iniciativa do Governador da Província, escreveu que, em transporte, a Bahia estava reduzida “às facilidades que a natureza por si mesmo fornece, ou à iniciativa de alguns particulares, que, mesmo às suas custas, as fazem muitas vezes, quando algum privilégio exclusivo os não impede”. E continuava mais adiante: “Uma grande parte do ano, cessam inteiramente as comunicações por terra em virtude das chuvas”. Tal era a situação, concluía “que o valor dos frutos produzidos no interior era absorvido pelas despesas de transporte” (1).

Essa era também a opinião de Fernando Dénis que, ao visitar a Bahia, observou que “o desenvolvimento da agricultura era dificultado por falta de ativas comunicações” (2).

Tal situação permaneceu inalterada até os anos sessenta deste século, quando se intensificaram os investimentos federais e estaduais no sistema de transporte terrestre. Em 1950, a extensão da rede rodoviária em tráfego era de 20.758 quilômetros, nenhuma das estradas ainda pavimentadas. Em 1960, a Bahia contava com 31.595 quilômetros em tráfego e apenas 282 quilômetros pavimentados. Em 1970, a rede em tráfego havia alcançado 72.047 quilômetros, dos quais 2.696 já estavam pavimentados. A rede rodoviária federal já atingia, nesse último ano, 4.437 quilômetros, sendo 1.835 pavimentados.

O sistema ainda está longe de ser satisfatório. Basta lembrar que, dessa extensão em tráfego, pelo menos 85,0% ainda não assegura tráfego permanente durante todo o ano. Acrescente-se, ainda, que a Bahia continua um Estado desarticulado, ou porque

(1) João Rodrigues de Brito. In: *A Economia Brasileira no Alvorecer do Século XIX*. Op. cit. pags. 82 e 83.
(2) Fernando Dénis. *O Brasil*. Livraria Progresso Editora, Salvador, 1955, vol. II, pag. 50.

tais estradas não estão relacionadas ao fluxo de produção, ou porque sofrem deficiências gerais de elaboração, ou ainda, porque se ressentem de conservação.

A EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA NOS ÚLTIMOS 30 ANOS

No período 1938/1962, a produção agrícola na Bahia registrou um crescimento médio de 3,7% ao ano. Até 1950, a taxa média anual foi de 4,8%, caindo, entre 1950 e 1962, para 2,7%.

Esse crescimento deveu-se, sobretudo, à expansão da produção de alimentos para consumo interno, que aumentou a um ritmo de 5,0%, alcançando, 1952 e 1962, a média de 6,1%.

Para os resultados alcançados nos primeiros 12 anos do período, também foi significativa a contribuição da produção de matérias-primas para a indústria, que cresceu a taxa média anual de 5,8%, até 1950, caindo, nos doze anos seguintes, para 2,4%. Ao longo dos 25 anos, a média foi de 4,1% ao ano.

Enquanto isso, a produção para exportação manteve-se praticamente estagnada, crescendo a uma taxa média anual de 1,3% ao ano, sendo que, entre 1950 e 1962, a média anual manteve-se em 1,0%.

Por outro lado, enquanto a produção das lavouras cresceu à taxa média de 2,8% ao ano, a produção animal aumentou a um ritmo anual de 3,9%. A produção extrativa vegetal registra um comportamento irregular. Entre 1938 e 1946, aumentou 1,6 vezes; entre 1946 e 1957, caiu 25,0%; e, finalmente, de 1957 a 1967, o aumento foi de 76,0%.

O crescimento da produção agrícola, nesse período, resultou do incremento da área cultivada. A área total utilizada dos estabelecimentos agrícolas aumentou 76,0% entre 1940 e 1960, e cerca de 38,0%, entre 1960 e 1967. A área das culturas permanentes aumentou 71,0%, no primeiro período, e 94,0% no segundo, enquanto a das culturas temporárias aumentou 40,0% e 29,0%, respectivamente. A área destinada à pecuária aumentou 87,0%, nas duas primeiras décadas, e 32,0% entre 1960 e 1967.

Tabela n.º 3
Estado da Bahia
Produção Agrícola
Área Utilizada dos Estabelecimentos (ha)

	1940	1960	1967
Total da área utilizada	4.777.100	8.427.155	11.601.459
Culturas permanentes	500.784	857.691	1.660.654
Culturas temporárias	933.652	1.305.313	1.687.013
Pecuária	3.342.664	6.264.151	8.253.792

Fontes: Censos Agrícolas e Anuário Estatístico — I.B.G.E

O desenvolvimento da agricultura na Bahia está condicionado por dois fatores:

O primeiro, é uma acentuada queda na produtividade.

A propósito, a comparação dos dados censitários mostra uma elevação na relação hectares cultivados por pessoa ocupada e na produção física por pessoa ocupada, entre 1940 e 1950. A primeira teria aumentado à taxa média anual de 1,9% e a segunda, de 4,6% ao ano. Nos anos cinquenta, registrou-se uma queda de 2,2% na área cultivada por pessoa ocupada e de 4,9% na produção física por pessoa ocupada.

Entretanto, acompanhando a evolução do rendimento médio dos principais produtos agrícolas, a conclusão é de que o principal problema da agricultura baiana está, exatamente, na queda de produtividade que se verificou nas últimas três décadas, como resultado do depauperamento do solo pela ação de práticas agrícolas predatórias.

O cacau, o principal produto, registra uma queda de 37,0% nos últimos trinta anos. A tabela n.º 4 mostra que, entre 1920 e 1940, já se verificava uma redução no rendimento da cultura do fumo (6,0%), do feijão (4,0%) e do milho (25,0%). A partir desse ano, as principais culturas registram acentuada queda de rendi-

mento: a cana-de-açúcar sofreu uma redução de 21,0% entre 1938/40 e 1957/59, o feijão, 3,1%; o fumo 15,0%. a mandioca, 6,0%; o milho, 28,0%; e a mamona, 19,0%.

A referida tabela mostra ainda que, entre essas culturas, apenas o feijão e o fumo não revelaram melhoria de rendimento no decorrer dos anos sessenta.

Tabela n.º 4

Estado da Bahia

**Rendimento das Principais Culturas
1920 — 1968**

(kg/ha)

Período	Cana-de-açúcar	Feijão	Fumo	Mandio-ca	Milho	Mamona
1920	31.330	1.177	978	13.358	1.709	—
1938/40	53.056	1.128	922	15.466	1.276	1.436
1947/49	48.537	789	804	15.065	1.035	1.356
1957/59	41.810	785	785	14.617	920	1.160
1967/69	48.565	776	761	17.344	956	1.276

Fonte: Dados originais dos Anuários Estatísticos, IBGE.

Como, então, explicar a contradição?

Primeiro, é preciso considerar que, por ocasião do Recenseamento Geral de 1940, a Bahia emergia de uma das secas mais prolongadas de sua história (de 1929 a 1939), a qual, além de prejudicar sensivelmente o desenvolvimento das lavouras, reduziu substancialmente o rebanho do Estado. A comparação dos dados de 1939 com os de 1949 pode está influenciada pelas consequências daquele terrível flagelo. Segundo, a diferença no conceito de pessoal ocupado de um Censo para o outro.

O outro fator é a acentuada instabilidade da produção. Essa instabilidade resulta das flutuações nas condições climáticas.

Mais da metade do território baiano se encontra dentro do Polígono das Secas. Nessa área, a irregularidade das estações e o elevado índice de evaporação representam poderoso obstáculo à agricultura primitiva que se vem praticando há séculos. Próximo ao litoral, o excesso de chuvas tem o mesmo efeito negativo e, periodicamente, catastrófico.

Há que acrescentar ainda, como uma das causas da grande instabilidade das safras baianas, a queda no rendimento médio, na medida em que a terra vai perdendo a fertilidade natural.

DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL

Entre os Recenseamentos de 1920 e 1940, o número de estabelecimentos fabris na Bahia aumentou de 491 para 1.766, a força motriz instalada de 7.147 C.V. para 26.959 C.V. e o número de operários de 14.784 para 23.361. O valor da produção industrial aumentou de Cr\$ 71.923 mil, em 1919, para Cr\$ 236.841 mil, em 1939. Naquele ano, a Bahia respondia por 2,4% do valor da produção da indústria nacional e, ao terminar os anos trinta, a sua participação havia caído para 1,3%, mantendo-se, a partir de 1949, por volta de 1,5%.

As informações disponíveis sobre esse período estão praticamente restritas aos dados censitários. Não obstante, estes deixam transparecer que o período não foi dos mais prósperos para a indústria baiana.

Muito embora tenha aumentado o número de estabelecimentos fabris na Bahia, tanto em termos quantitativos (1920: 511; 1940: 1.766; 1950: 4.270), como em valores relativos, a indústria baiana perdeu substância, tanto em relação ao Nordeste, como dentro da Federação.

Com efeito, em 1920, a Bahia, com quase 20,0% dos estabelecimentos existentes no Nordeste, ocupava 24,0% dos operários e utilizava 18,5% da força motriz instalada no parque fabril daquela região. Ao mesmo tempo, com 3,8% dos estabelecimentos existentes no País, ocupava 5,7% dos operários e 4,0% da força motriz da indústria nacional.

Em 1950, com mais de 23,0% dos estabelecimentos, a Bahia não chegava a empregar 17,0% dos operários e retinha 13,5% da força motriz utilizada pela indústria nordestina. Em relação ao País, os quase 5,0% dos estabelecimentos não empregavam 3,0% dos operários e utilizavam 1,6% da força motriz.

Em 1920, a Bahia empregava 25,0% do pessoal ocupado na indústria de transformação do Nordeste e 5,0% do total nacional. Em 1950, a posição do setor de transformação baiano havia caído para 16,0% em comparação ao Nordeste, e para 2,7% em relação ao conjunto nacional.

Essa perda foi mais acentuada entre 1920 e 1940. O mesmo quadro mostra que a diferença foi mais acentuada entre esses dois anos do que entre 1940 e 1950.

Observe-se ainda que, entre 1950 e 1960, a Bahia parece ter melhorado a sua posição em relação ao Nordeste, mas ainda continuou sem dinamismo para acompanhar o desenvolvimento da indústria nacional.

No decorrer dos últimos 20 anos, a indústria baiana cresceu à taxa média anual de 5,5%, sendo que esse desenvolvimento foi mais acelerado entre 1955 e 1961, quando chegou a atingir 8,4% ao ano.

Ao longo do período, o crescimento industrial da Bahia foi bastante inferior ao do parque manufatureiro nacional, que se expandiu à média anual de 8,0%.

A aceleração do desenvolvimento industrial da Bahia deveu-se a quatro fatores:

— Em primeiro lugar, ao descobrimento de petróleo e de gás natural no Recôncavo Baiano, que provocou mudanças radicais nessa região, permitindo reforçar sua liderança no Estado, e ratificar a função metropolitana que a Cidade de Salvador vem exercendo desde a colonização portuguesa, então alicerçada na agro-indústria canavieira e na cultura fumageira e, depois, fortalecida pelo desenvolvimento da função comercial financeira.

— Em segundo lugar, ao desenvolvimento urbano do Estado.

Enquanto a população total crescia à taxa anual de 2,2%, no período 1940/50, e de 2,0%, em 1950/60, a população urbana cresceu a razão de 3,0% ao ano, no primeiro período, e de 5,2% no segundo.

Em consequência, a população presente, urbana e suburbana, que representava 23,9% do total em 1940, aumentou para 25,9% em 1950, 34,8% em 1960 e, finalmente, 41,4% em 1970.

Em 1940, a Bahia tinha, apenas, uma cidade com mais de 20 mil habitantes, na qual se encontravam 7,4% da população total do Estado. Em 1950, esse número se elevava a seis cidades, aglomerando 10,5% da população estadual. Em 1960, aumentava para oito cidades, somando quase um milhão de habitantes, correspondendo a quase 16,0% da população baiana. Em 1970, eram 15 cidades, somando 1,7 milhões de habitantes, ou seja, 22,6% do total. A população das cidades de mais de 50 mil habitantes mais que duplicou entre 1960 e 1970, passando de 747 mil habitantes (12,5% da população total) para 1,5 milhões de habitantes (19,8%).

Destaca-se, ainda, nesse desenvolvimento urbano, o crescimento da Cidade de Salvador que, de 290 mil habitantes, em 1940, que correspondia a 7,0% da população do Estado, registrou, em 1970, 1.027 mil habitantes, ou seja, mais de 13,0% da referida população.

Tabela n.º 5
Estado da Bahia
Evolução da População do Município de Salvador
1872 — 1970

Anos	Números Absolutos	% sobre o total do Estado
1872	129.109	9,36
1890	174.412	9,08
1900	205.813	9,72
1920	283.422	8,50
1940	290.443	7,41
1950	417.235	8,63
1960	655.735	10,95
1970	1.027.142	13,54

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil, 1971 Fund. IBGE.

— Em terceiro lugar, à construção e pavimentação da rodovia Rio-Bahia, grande fator de ligação do Nordeste com o Sul do País.

Transporte sempre foi o grande obstáculo ao desenvolvimento da Bahia, sobretudo em razão do não aparelhamento de seus portos e da decadência da navegação de cabotagem, que terminaram por isolar o Estado do resto do País.

A Rio-Bahia permitiu o estabelecimento de contatos diretos do interior baiano com os grandes centros do Sul do País, provocando profundas modificações na organização urbana e dilatando o mercado consumidor pela criação de novas oportunidades econômicas.

A intensificação do tráfego rodoviário provocou o surgimento de novos centros regionais, como Vitória da Conquista que, em menos de dez anos, se afirmou como a verdadeira capital regional do planalto sul-baiano. A população dessa Cidade aumentou em 79,0% entre 1960 e 1970.

Por outro lado, o desenvolvimento do Parque Industrial de Aratú, em Salvador, só foi possível depois da pavimentação dessa rodovia.

— Em quarto lugar, à política de incentivos fiscais e financeiros da SUDENE, como mecanismo de atração de capitais externos para o Estado, o que contribuiu para fazer da área metropolitana de Salvador uma zona de “fronteira” do polo industrial São Paulo—Rio de Janeiro—Belo Horizonte.

A Bahia foi o Estado que mais se beneficiou com o programa de industrialização da SUDENE. Nos 12 anos de atividade desse Órgão, os projetos industriais aprovados para a Bahia, em número de 200, somaram 2,5 bilhões de cruzeiros, estimando-se que representem perto de 40 mil empregos, quase tanto quanto todo o pessoal ocupado na indústria de transformação do Estado em 1960 (42.643 pessoas).

Na década passada, a Bahia reteve 39,0% dos investimentos industriais aprovados pela SUDENE, muito embora tivesse perdido para Pernambuco em número de projetos e no volume de novos empregos criados (tabela n.º 6).

Acrescente-se que, dos 150 projetos industriais em análise na SUDENE, em janeiro de 1970, 48 eram destinados a esse Estado, representando um investimento adicional de 1,5 bilhão de cruzeiros e a criação de 10 mil novos empregos.

A esses quatro fatores dever-se-ia acrescentar a disponibilidade de energia elétrica. Conforme se pode verificar a seguir, no decorrer dos anos quarenta, as indústrias, para expandirem-se, tiveram que investir adicionalmente em geração própria de eletricidade. Mas, na década seguinte, a participação de energia de produção própria no consumo total caiu a nível inferior ao de 1940.

Tabela n.º 6

**Investimento e Mão-de-Obra dos Projetos
Industriais Aprovados pela SUDENE entre 1960/1970**

Estados	N.º de projetos	Investimentos a preços de (Cr\$ milhões)	Mão-de-Obra prevista
Bahia	189	3.504,0	35.137
Pernambuco	272	2.645,9	57.661
Ceará	124	693,9	20.300
Paraíba	98	621,8	15.746
Alagoas	33	516,1	7.699
R. G. do Norte	45	413,4	6.356
Piauí	14	182,8	1.092
Minas Gerais	22	157,8	4.191
Maranhão	16	139,2	2.564
Sergipe	17	128,3	3.817
TOTAL	830	9.003,2	154.563

FONTE: SUDENE — Relatório Anual de 1970. Recife, 1971.

PERSPECTIVAS

O impulso que a descoberta de petróleo no Recôncavo Baiano deu à economia da Bahia não foi suficiente para alterar as suas características: um estado subdesenvolvido, isto é, um estado com uma base industrial muito pequena, um grande setor agrícola sub-subcapitalizado e um setor terciário hipertrofiado.

As atividades agrícolas, conquanto empreguem 72,0% da mão-de-obra, respondem somente, por 39,0% da renda interna. As atividades terciárias empregam 18,0% da força-de-trabalho e respondem por 49,0% da renda, enquanto a indústria emprega 9,0% da força-de-trabalho e responde por 12,0% da renda.

Tão importante, senão mais importante que a descoberta de petróleo, foi a construção e pavimentação da Rio—Bahia. Até então, a Bahia esteve praticamente isolada do resto do País. A Rio—Bahia foi quem permitiu o desenvolvimento de uma produção orientada para o mercado nacional e, ao mesmo tempo, contribuiu para integrar na economia de mercado regiões que permaneciam praticamente marginalizadas pelas dificuldades de transporte.

Essa é a causa principal das transformações estruturais verificadas na agricultura. Com a abertura da Rodovia Rio—Bahia, o Estado foi-se tornando cada vez menos dependente dos produtos de exportação, dedicando-se mais à produção de alimentos para consumo interno e de matérias-primas para a indústria nacional. Além disso, desde os primeiros anos sessenta, a pecuária passou a ter, medida a preços constantes, uma participação superior à das lavouras.

Quais as possibilidades de a Bahia transformar o atual surto industrial em um movimento firme e contínuo de desenvolvimento econômico?

Essas possibilidades estão condicionadas à solução de alguns problemas tão velhos quanto a própria Bahia.

A despeito da melhoria que se observou nos últimos anos no transporte terrestre, a Bahia continua sendo uma economia desorganizada, desintegrada, na qual algumas “ilhas” são obrigadas a quase permanecerem ao nível de produção de subsistência, porque o custo do transporte impede que o excedente seja enviado para outras “ilhas”, ou para outros Estados. Ao mesmo tempo, os grandes centros urbanos do Estado consomem alimentos importados do Sul do País.

Como um imperativo dessa nova fase, a Bahia deve investir maciçamente em transporte, para fazer de seu território um todo único e indivisível e, dessa forma, dilatar o mercado local e melhor

integrar-se na economia nacional. O que se obteve com a Rio—Bahia já foi muito, mas não o suficiente.

Um outro problema que poderá comprometer essa nova oportunidade de progresso é o tradicional fiscalismo do governo baiano. Herança dos tempos coloniais, ainda hoje o objetivo da política fiscal é alcançar o equilíbrio orçamentário, não pelo aumento da eficiência da máquina fiscal e arrecadadora, ou pela redução das despesas, mas simplesmente, pelo aumento da pressão tributária.

Essa mentalidade fiscalista compromete todo o programa de desenvolvimento de iniciativa federal. Enquanto o Governo Federal concede incentivos à instalação de indústrias no Estado e realiza um grande esforço para aumentar a exportação de manufaturados, a administração estadual, através de artifícios, manipula de tal forma o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias, que termina por impedir as indústrias locais de competir com as similares do Centro—Sul, ou de exportar, ou, o que é mais grave, as obriga a se abastecerem de matérias-primas no exterior.

Na indústria de madeira, por exemplo, é flagrante a desvantagem da indústria baiana.

Segundo foi revelado em um Seminário sobre investimento no Nordeste, uma indústria de beneficiamento de madeira na Bahia, aproveitando matéria-prima local e exportando 80,0% da sua produção, pagaria de Imposto sobre Circulação de Mercadorias cerca de 7,4% do valor faturado, enquanto uma similar localizada no Estado do Espírito Santo, em condições idênticas, receberia um subsídio de 9,4%, e uma outra em São Paulo, nas mesmas condições e utilizando matéria-prima adquirida naqueles Estados, receberia um subsídio de 14,3% também do valor faturado.

Isso, devido à diferença de tratamento do crédito fiscal incidente sobre a matéria-prima utilizada na exportação de manufaturas. De um lado, o Estado exige o retorno do crédito fiscal resultante da incidência do Imposto de Circulação de Mercadorias sobre as matérias-primas, quando o percentual delas for superior a 50 por cento. De outro, não reembolsa o prêmio de fomento às exportações.

Deve-se acrescentar, ainda, a manipulação do sistema de cobrança segundo “pautas”, o qual, recentemente, elevou de tal for-

ma a incidência desse imposto, que a quantia a pagar sobre uma tora de madeira passou a ser quase igual ao valor recebido pelo madeireiro.

Essa pressão fiscal é, em grande parte, responsável pelo fato de a indústria de laminados da Bahia importar madeira da América Central e dos Estados Unidos.

Há quem defenda que essa situação resulta do fato de a Reforma Tributária não ter sido capaz de impedir a hipertrofia industrial dos Estados mais desenvolvidos. A verdade, entretanto, é que hoje, como nos tempos coloniais, a preocupação da política tributária da Bahia é meramente fiscal, não existindo nenhuma preocupação econômica.

Enquanto os Estados do Sul já compreenderam que o racional é o aumento da receita decorrente do aumento do volume das transações, os Estados do Nordeste, sobretudo a Bahia, vêm na pressão tributária a única saída para os seus desequilíbrios orçamentários.

A Reforma Tributária representou uma evolução e um grande progresso no disciplinamento das relações fiscais entre os Estados. Todavia, ela deveria ter sido acompanhada de um grande esforço para aumentar a eficiência ds respectivas máquinas fiscais.

O terceiro problema é a falta de interesse da administração estadual pela sorte das atividades agrícolas na Bahia.

Tudo indica que esse Estado emergirá da decadência econômica sustentado na implantação de um complexo petroquímico e no desenvolvimento da pecuária.

Entretanto, forçoso é reconhecer que, até agora, muito pouco já foi feito para combater as práticas agrícolas predatórias, a queda da produtividade e a instabilidade da produção rural, deixando-se que o crescimento da agricultura resulte, exclusivamente, do aumento da área cultivada.

O próprio programa de industrialização depende, em grande parte, do fortalecimento do interior. Considerando que 72,0% da população da Bahia ainda depende das atividades rurais, somente

através do desenvolvimento destas é que se poderá aumentar o seu padrão de vida. Veja-se, por exemplo, que o Governo Federal decidiu aumentar o poder aquisitivo da cafeicultura visando a ampliação do mercado interno para artigos manufaturados. Por outro lado, em reunião do Conselho-Diretor da SUDENE, o Ministro da Fazenda afirmou que o aumento da produtividade agrícola é que vai tornar o Nordeste uma região desenvolvida.

Para que esse novo surto de progresso se transforme em um movimento firme e contínuo de reflorescimento da Bahia, faz-se absolutamente indispensável uma mudança profunda na política agrícola do governo estadual.

A expansão do setor industrial deve ser acompanhada pela aceleração do desenvolvimento do setor agrícola, sem o que todo o processo de desenvolvimento poderá ser comprometido pela escassez de alimentos e pela descontinuidade no suprimento de matérias-primas de origem agrícola.

Para comprovar essa afirmação, vale lembrar que a Banco do Nordeste prevê para o final desta década um "deficit" de carne bovina da ordem de 141 mil toneladas anuais.

Infelizmente, os governos da Bahia não têm sido capazes de compreender o verdadeiro papel da agricultura no desenvolvimento econômico, nem de fixar uma estratégia capaz de evitar que esse desenvolvimento seja comprometido pela rotina e pelo empirismo das atividades rurais.

A Bahia, em grosseira imitação da política nacional de progressiva redução dos desníveis regionais, escolheu como um dos objetivos de desenvolvimento a "interiorização do processo de industrialização". Ainda bem não se concluiu o Centro Industrial de Aratú e já se pretende abrir cinco novas frentes de industrialização: Feira de Santana, Vitória da Conquista, Juazeiro, Ilhéus e Jequié.

Isso mostra como o excessivo entusiasmo com o êxito de Aratú está conduzindo a uma falsa esperança de que a industrialização é quem vai abrir novas oportunidades de emprego e de nível de renda mais elevado no interior baiano.

Justifica-se os investimentos na infra-estrutura desses "distritos industriais" como um esforço com objetivo social: melhor re-

distribuição da renda nesses “vazios econômicos” e retenção da população nas suas respectivas regiões, impedindo que grandes contingentes humanos pressionem a área metropolitana de Salvador.

É pura ilusão imaginar-se que a industrialização é quem vai diminuir os desequilíbrios existentes entre as várias regiões desse Estado, ou quem vai permitir um desenvolvimento mais equilibrado entre elas.

O desenvolvimento do interior baiano depende da modernização dos processos de agricultura, pois, somente através dessa modernização será possível acelerar a expansão da renda pessoal e, em consequência, dilatar e integrar o mercado, assegurando-lhe a base geográfica de que necessita a continuidade do desenvolvimento industrial. A indústria somente poderá oferecer uma contribuição valiosa na medida em que representar uma complementação das atividades rurais.

O entusiasmo pela industrialização deve ser interpretado como uma manifestação geral do desejo de modernização da sociedade. Faz-se, entretanto, necessário compreender que a indústria não é o único caminho para a modernização e que, muitas vezes, ela é utilizada, justamente, para bloquear a modernização de outros setores, exatamente onde essa modernização se faz mais necessária.

É um risco muito grande imaginar-se que a Bahia pode repetir a experiência nacional de esperar que o desenvolvimento da agricultura seja induzido pelo desenvolvimento industrial. Ao contrário, quanto mais forte se tornar a agricultura baiana, quanto mais rápido e firme crescer a produção rural do Estado, maiores serão os resultados do atual surto industrial. Isso, entretanto, não se conseguirá fazendo-se da experiência de Aratú uma panacéia para a solução dos problemas do interior baiano.

Outro argumento falacioso é de que a industrialização seria a solução para a absorção do crescente contingente da força-de-trabalho.

Acontece que a industrialização moderna nunca foi, e não será em nenhuma oportunidade, remédio para o desemprego e para subemprego. Muito menos ainda para o desemprego e subemprego em regiões agrícolas.

Myrdal, em seu famoso "Drama da Ásia", afirma que, mesmo com um crescimento industrial muito rápido, durante muitas décadas, a industrialização não produzirá uma demanda de mão-de-obra suficiente para aumentar substancialmente a percentagem da força-de-trabalho ocupada no setor industrial. Quanto maior o atraso tecnológico, menor o impacto da industrialização sobre a criação direta de emprego.

No final dos anos vinte, neste século, os economistas soviéticos alertavam que a industrialização não aumenta as perspectivas de absorção de mão-de-obra.

Uma das características da industrialização brasileira no pós-guerra é que ela não se tem mostrado capaz de prover de emprego as massas que afluem ao mercado de trabalho. A taxa de absorção de mão-de-obra do setor manufatureiro tem ficado não só abaixo da taxa de crescimento da população urbana, como tem sido inferior ao crescimento da população total.

A Bahia, ao contrário dessa falaciosa "interiorização", deveria concentrar o máximo de recursos no desenvolvimento do polo industrial localizado na região do Recôncavo e o máximo de esforço na modernização da agricultura, introduzindo modernos métodos de preparo da terra, de plantio, de colheita e de pecuária.

Não se discute que Feira de Santana será a primeira cidade a se beneficiar com a expansão industrial que tem o seu centro em Aratú. Também não há como negar a vantagem da organização de um centro industrial vinculado à pecuária em Vitória da Conquista. Mas, daí até um "programa de interiorização do surto industrial" a distância é muito grande e os riscos ainda maiores.

Por exemplo: falar de industrialização da região cacauera, antes de um programa de renovação dos cacauais e de diversificação das atividades rurais, é agir contra os legítimos interesses regionais e reduzir ainda mais as perspectivas de redenção econômica dessa região.

A projeção regional de Ilhéus se apoiava no movimento de exportação do cacau e no comércio atacadista. Graças ao seu porto e ao sistema de transporte regional, essa cidade manteve por muito tempo a posição de primeiro centro atacadista do Estado,

depois da Capital, e dividia a liderança do interior com Itabuna, que era o primeiro centro varejista, também depois da Capital.

As causas da decadência de Ilhéus são: a exaustão da lavoura cacaueira; a política espoliativa que vem descapitalizando a região há mais de trinta anos; e o esvaziamento do comércio atacadista, na medida em que o interior vai estabelecendo contatos diretos com outros centros de fora do Estado. Depois da pavimentação da Rio—Bahia, passou a ser mais conveniente comprar diretamente nos grandes centros fabris do País, o que não poderia deixar de refletir no desenvolvimento da atividade comercial de uma cidade que se apoiava no comércio atacadista.

Faltou, portanto, a Ilhéus dinamismo próprio para compensar a retração da força polarizadora que se apoiava no seu comércio atacadista.

Esse dinamismo não será encontrado na industrialização. Ele somente poderá ser recuperado com: 1) A eliminação da política espoliativa que se apropria de mais de 40,0% da receita da lavoura cacaueira; 2) a revitalização da lavoura cacaueira exaurida pelo envelhecimento das plantações e por uma sucessão de crises financeiras resultantes do próprio processo espoliativo; 3) a diversificação da atividade rural, único meio de assegurar maior estabilidade à estrutura econômica regional.

Vale ainda acrescentar que, na região cacaueira, o principal ônus de absorver o aumento da força-de-trabalho recai inevitavelmente sobre a agricultura.

No interior da Bahia, não é industrialização, mas a preocupação com as atividades rurais que se impõe como um imperativo do desenvolvimento econômico. A própria expansão industrial, tanto no País, como no Estado, está condicionada ao aumento da produtividade da agricultura, de tal forma que se possa gerar poupanças para financiar a própria industrialização e ampliar o mercado para as manufaturas.

Já há alguns anos vem funcionando, na Bahia, um programa de industrialização do interior, com o objetivo de assegurar a difusão espacial do desenvolvimento industrial.

Esse programa foi institucionalizado sob a forma de Fundação Centro de Desenvolvimento Industrial, com sede na Cidade de

Feira de Santana, com os seguintes objetivos: 1) assessorar o Governo do Estado na formulação de políticas e programas de desenvolvimento industrial do Estado, especificamente para a industrialização do interior e para o desenvolvimento da pequena e média indústria; 2) colaborar com os órgãos de desenvolvimento regional através de programas de assistência à pequena e média indústria no Estado e no Nordeste; 3) informar os empresários sobre as políticas, programas e incentivos oferecidos pelo Governo para o desenvolvimento do setor industrial; 4) orientar os empresários na identificação de oportunidades de investimentos na indústria, auxiliando-os na elaboração de estudos de viabilidade técnica e econômica e na preparação de pedidos de financiamento; 5) prover assistência técnica para a implantação de projetos industriais e para a solução de problemas de produção, quer de natureza tecnológica ou administrativa; 6) transmitir às indústrias as técnicas mais modernas e mais adequadas de administração e de produção, auxiliando-as na implementação das mesmas; 7) estudar as possibilidades de industrialização de matérias-primas locais e adaptar e desenvolver tecnologias adequadas às necessidades locais; 8) organizar programas de treinamento para os quadros administrativos e técnicos da indústria e apoiar o treinamento de mão-de-obra.

O CEDIM é um projeto conjunto do Governo do Estado da Bahia e das Nações Unidas, contando, ainda, com a colaboração da SUDENE e do Banco do Nordeste, devendo influir profundamente no desenvolvimento da pequena e média indústria desse Estado.

Uma das primeiras preocupações do CEDIM foi a implantação do sistema de "subcontratação" na Bahia, com vistas à complementariedade industrial entre empresas grandes e empresas médias e pequenas.

Através de uma pesquisa iniciada em 1969, tentou-se avaliar as potencialidades da atividade de subcontratação para pequenas e médias indústrias e as possibilidades de substituir a importação de peças e componentes do Sul do País pela produção, sob encomenda, nas pequenas e médias indústrias locais.

Observou-se que muitas dessas pequenas unidades de produção já se dedicam à produção sob encomenda para outras indústrias. A maioria das encomendas, entretanto, é constituída de pe-

ças de reposição e obras de instalação. O CEDIM pretende ampliar esse fluxo, pela motivação das pequenas e médias indústrias através das possibilidades de estabelecimento de relações de subcontratação com empresas montadoras. A este programa foi vinculada uma linha de financiamento do Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia.

O CEDIM poderá transformar-se em um dos mais valiosos instrumentos da política de industrialização da Bahia, na medida em que concentrar o seu esforço na implantação de um sistema de transferência de conhecimentos e de assistência técnica, através do qual contribuiria para diminuir progressivamente o "hiato tecnológico" registrado entre o Estado e o Centro-Sul do País, permitindo a integração da indústria baiana no complexo científico e tecnológico nacional.

Caberá a esse sistema, de um lado, canalizar, para a indústria baiana, de forma permanente e sistemática, todo o acervo de conhecimentos técnicos e científicos e de experiências pessoais já acumulado nos estados mais avançados do País; de outro, fornecer assistência técnica para a elevação persistente da tecnologia e da produtividade das pequenas e médias empresas.

Dessa forma, o CEDIM se transformaria na primeira experiência de extensão industrial no País, promovendo a difusão de conhecimentos e de técnicas através da indústria estadual, fornecendo assistência técnica para a transferência de "know-how" dentro do Estado e para a eliminação, na indústria local, de processos tecnológicos já ultrapassados nos meios industrializados mais avançados do País.

Durante essa fase de transição de economia rural para economia urbana, o CEDIM poderia, ainda, colaborar na difusão de tecnologias, com vistas à maximização do emprego. Com este objetivo, um programa de desenvolvimento de indústrias rurais seria da mais alta relevância.

Mas, se esse Centro comprometer-se com a atual política de "distritos industriais", a sua missão será gravemente prejudicada e os seus objetivos lamentavelmente sacrificados.

S U M M A R Y

Since 1939 the State of Bahia has been developing at a rate inferior to the national average, although its agricultural sector has been presenting a growth rate superior to the agricultural sector of the country, as a whole.

In the period considered however, Industry failed show the proper dynamica in order to keep pace with the Brazilian industrial development, while the tertiary activities have kept the same share in relation to the national total.

The various sectors of Bahia's economy however have shown a development rate superior to the Northeast, as a whole.

Up to the fifties the economic development of this State has been conditioned by primitive export agriculture and by the incidence of drought in a great extent of its territory. Other strong hindrances against the expansion of its economy were the decapitalization processe, implied in foreign exchange manipulations by the Federal Government, and the defficiency of its transportation and communication networks, defficient even among the economic regions of the state itself.

The discovery of oil in the "Reconcavo Baiano" and construction and paving of Rio-Bahia highway are the two great factors responsible for the impulse verified in the economy of the State. Actually the Rio-Bahia highway has allowed the development of a production earmarked for the home market and contributed to integrate the economy of the regional markets, marginalized by transportation difficulties.

However the present industrial boom of Bahia can only be transformed into a sound and steady economic development if the problems specifically related to the still existing transportation defficiency, heavy tax policies and little attention paid to agriculture are faced and solved.

The expansion of the industrial sector must be, thus, accompanied by and acceleration in the development of the primary sector, without which the whole process of development might be endangered by the lack of food and by descontinuity of agricultural raw material supply.

An industrialization program for the interior of the state has been already undertaken, under the form of a Foundation for Industrial development. CEDIN (Centro de Desenvolvimento Industrial) is a joint project between the State and the United Nations, counting on the cooperation of SUDENE and of the Bank of the Northeast of Brazil, and it is designed above all, to encourage the development of small and middle-size industries in Bahia.