

---

# IMPLICAÇÕES DA IMPLANTAÇÃO DA PONTE SALVADOR-ILHA DE ITAPARICA NA DINÂMICA DE CRESCIMENTO URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR<sup>1</sup>

*Implications of the implementation of the Salvador-Ilha de Itaparica bridge in the dynamics of urban growth in the Metropolitan Region of Salvador*

## **André Luís Caldas Viana**

Bacharel e Mestre em Economia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Pesquisador da Unidade de Estudos Setoriais (Unes-UFBA). Praça da Piedade, 06, Dois de Julho. andrevianaviana@hotmail.com

## **Leonardo Bispo de Jesus Júnior**

Bacharel em Economia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e Doutor em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professor adjunto II da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Pesquisador da Unidade de Estudos Setoriais (Unes-UFBA). Praça da Piedade, 06, Dois de Julho. lbjunior@ufba.br

## **Hamilton de Moura Ferreira Júnior**

Bacharel em Economia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e Doutor em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professor associado IV da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Coordenador e pesquisador da Unidade de Estudos Setoriais (Unes-UFBA). Praça da Piedade, 06, Dois de Julho. hamijr@ufba.br

## **Henrique Tomé da Costa Mata**

Bacharel em Engenharia Florestal pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) e Doutor em Economia Aplicada pela Universidade Federal de Viçosa (UFV). Professor associado IV da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Coordenador e pesquisador do Grupo de Pesquisa em Economia Aplicada e Meio Ambiente (Grupema-UFBA). Praça da Piedade, 06, Dois de Julho. hnmata@ufba.br

---

**Resumo:** O Sistema Viário do Oeste (SVO), cuja principal obra é a construção da ponte Salvador-Ilha de Itaparica, consiste em uma intervenção no sistema rodoviário baiano que visa interligar as principais rodovias estaduais e federais que se conectam à capital baiana. A expectativa é que o projeto crie um vetor logístico e urbano para a região metropolitana de Salvador (RMS) e reequilibre a dinâmica de crescimento urbano da metrópole, com o deslocamento do seu centro de gravidade na direção dos municípios de Itaparica e de Vera Cruz e dos territórios do Recôncavo e do Baixo Sul. O objetivo do artigo é justamente discutir o potencial do SVO atender a tal expectativa. Para atingir o objetivo proposto, discute-se a relação entre infraestrutura e desenvolvimento econômico, a situação socioeconômica dos municípios dentro da macroárea de influência do referido projeto e os fatos estilizados sobre movimentos pendulares. Conclui-se que a expectativa do SVO reequilibrar o crescimento urbano da metrópole pode não se concretizar, pois, além da infraestrutura de integração inter e intrarregional, o fortalecimento de novas centralidades depende de equipamentos públicos, diga-se, infraestrutura social e urbana, que contribuam para a atração de investimento produtivo privado.

**Palavras-chave:** Infraestrutura; SVO; Desconcentração Espacial; Desenvolvimento Econômico.

**Abstract:** The Sistema Viário do Oeste (SVO), whose main project is the construction of the Salvador-Ilha de Itaparica bridge, consists of an intervention in Bahia's road system that aims to interconnect the main state and federal highways that are connected to the capital of Bahia. The project is expected to create a new logistical and urban vector for the Metropolitan Region of Salvador (RMS) and rebalance the urban growth dynamics of the metropolis, by shifting its center of gravity towards the municipalities of Itaparica and Vera Cruz and the Recôncavo.

---

<sup>1</sup> A pesquisa que resultou neste artigo foi financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (Fapesb), por meio do edital 014/2014. Esta pesquisa contou com a colaboração dos pesquisadores Daniel Alem Rego, Daniel Suzarte Silva, Bernardo Pereira Cabral e Danielle de Jesus Silva.

cavo and Baixo Sul territories. The goal of this paper is precisely to discuss the potential of the SVO to meet such expectations. To achieve the proposed objective, we discuss the relationship between infrastructure and economic development, as well as the socioeconomic situation of the municipalities within the macro area of influence of the project and the stylized facts about commuting. Our results show that the expectation of SVO to rebalance the urban growth of the metropolis may not materialize, because, in addition to inter and intra-regional integration infrastructure, the strengthening of new centralities depends on public equipment (social and urban infrastructure), which contribute to attract private productive investment.

**Keywords:** Infrastructure; SVO; Spatial Deconcentration; Economic Development.

## 1 INTRODUÇÃO

Entre as décadas de 1950 e 1980, o estado da Bahia modificou a sua estrutura econômica e passou de um modelo primário-exportador para uma economia de base industrial, apresentando complementaridades às regiões Sul e Sudeste do país. Ao lado de um sistema produtivo agropecuário ancorado em produtos tradicionais, fixou-se uma estrutura produtiva baseada em *commodities* intermediárias. Essa estratégia permitiu, ao longo do período, que o estado consolidasse um setor industrial representativo na composição da estrutura produtiva, alterando o perfil agroexportador até antes predominante.

O que se verificou, até então, foi que o desenvolvimento da Bahia se caracterizou não apenas por descontinuidades, mas, também, por uma estrutura econômica concentrada do ponto de vista setorial e espacial. Observa-se que os setores de bens intermediários que caracterizavam a economia do estado eram limitados em sua capacidade de articulação e de absorção de mão de obra.

Nos primeiros anos da década de 1990, face à elevada concentração da economia em *commodities* oriundas da indústria petroquímica, o estado sofreu os efeitos das transformações estruturais com a abertura comercial e desregulamentação econômica observadas na economia brasileira. Nesse período, ocorreu uma superoferta de *commodities* no setor petroquímico, reconhecido pelo seu comportamento cíclico. Esse fato, conjugado com a exposição à concorrência externa e às condições sistêmicas internas desfavoráveis, como taxas cambiais e de juros, além do regime tributário, fez com que o setor assumisse uma posição estratégica de defesa, ajustando-se às condições de acirramento da concorrência.

Nesse contexto, o segmento petroquímico e os setores produtores de bens intermediários passaram por um processo de reestruturação, buscando a obtenção de ganhos de produtividade por meio de automação e racionalização administrativa. Embora a economia estadual tenha passado por essa reestruturação com a diminuição significativa no nível dos empregos, a participação relativa da indústria petroquímica baiana na estrutura da indústria de transformação não chegou a ser comprometida, mantendo-se acima dos 50%.

Ainda durante os anos de 1990, a estratégia de integração vertical de cadeias de produção passou a fazer parte do desenvolvimento do estado, com a implantação de indústrias produtoras de bens finais capazes de aproveitar a oferta estadual de produtos agropecuários e bens industriais intermediários. Portanto, colocou-se em destaque uma estratégia que já era apresentada em anos anteriores como alternativa adicional para o desenvolvimento da Bahia.

Nesse sentido, a partir dos anos 2000 a integração de cadeias de produção, visando absorver parte da produção de bens intermediários, insere-se na agenda de ações estratégicas do estado. É nesse período, também, que se reconhece a necessidade de promover a desconcentração espacial das atividades econômicas. Foi diante desse cenário que o conceito de integração logística adquiriu importância, considerando que a base da desconcentração espacial estaria no desenvolvimento integrado das regiões.

Essa perspectiva encontra respaldo na constatação de que, no atual mundo globalizado, as áreas que possuem atributos vantajosos de infraestrutura, recursos humanos, tecnologia e qualidade de vida são as que apresentam as melhores condições de atração locacional.

Nas décadas de 1950, 1960 e 1970, a RMS e parte do Recôncavo receberam investimentos estruturantes significativos. Esses investimentos impulsionaram o deslocamento populacional de Salvador para as regiões do Norte – Litoral Norte e Recôncavo Norte da Bahia –, enquanto os municípios de Itaparica e de Vera Cruz, a parte Sul do Recôncavo e o território do Baixo Sul permaneceram estagnados.

A necessidade de concepção de um plano de desenvolvimento para a integração da referida região é a justificativa do governo estadual para a implementação do SVO, do qual faz parte o projeto de construção da ponte Salvador-Ilha de Itaparica. A expectativa é que o projeto reduza o tempo de deslocamento e a distância entre a capital e as outras regiões do estado, reequilibrando a dinâmica de crescimento urbano da metrópole, com o deslocamento do seu centro de gravidade na direção dos municípios de Itaparica e Vera Cruz e dos territórios do Recôncavo e do Baixo Sul.

Diante disso, o objetivo do presente artigo é, justamente, fazer uma breve reflexão sobre o potencial desse grande projeto de infraestrutura de transporte atender à expectativa de criação de um novo vetor logístico e urbano para a RMS.

Para atingir o objetivo proposto, o artigo segue estruturado em seis seções, incluindo esta introdução e as considerações finais. Na seção dois se apresenta o projeto de infraestrutura de transporte a ser implementado, em que a ponte de conexão Salvador-Ilha de Itaparica é a principal obra; na seção três se discute a relação teórica entre infraestrutura e desenvolvimento econômico; na quarta seção se faz um diagnóstico sobre a situação socioeconômica dos municípios dentro da macroárea de influência do projeto; e, na quinta seção, discutem-se os fatos estilizados associados aos movimentos pendulares e o padrão de ocorrência destes na RMS.

## **2 DESCRIÇÃO ANALÍTICA DO PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DA PONTE SALVADOR-ILHA DE ITAPARICA NO CONTEXTO DO SVO**

A primeira ideia de um projeto de infraestrutura que ligasse, por terra e mar, a Ilha de Itaparica, o Recôncavo Baiano e a cidade de Salvador foi elaborada, em 1967, pelo arquiteto Sergio Bernardes. Naquele momento, o projeto seria parte do Plano Diretor do Centro Industrial de Aratu (CIA). A maior parte das ligações viárias já estaria pronta sem, no entanto, contar com cobertura asfáltica. A grande quebra de paradigma do projeto seria a construção de uma ponte que viesse a ligar Salvador à Ilha de Itaparica, fechando uma conexão circular entre os municípios circunvizinhos. Em outros momentos, esse conceito fora cogitado para implementação, a exemplo de 1980, no Plano de Reestruturação Física e Socioeconômica do Recôncavo Baiano. Contudo, como da primeira vez, o planejamento não se materializou e a ideia de uma conexão eficiente entre os municípios supracitados não foi viabilizada (SEPLAN, 2015).

A demanda por melhores condições de fluxo faz ressurgir a discussão sobre a melhor estratégia de planejamento na elaboração de um corredor viário ao longo da Baía de Todos os Santos (BTS), com conexão entre os municípios contíguos. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), iniciado em 2007, promoveu a instalação de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética na região, tornando possível pensar na construção da ponte e das demais obras de melhoria viária do SVO. Em 2010, o governo do estado da Bahia divulgou um Processo de Manifestação de Interesse (PMI) para empresas interessadas no estudo de viabilidade técnica, ambiental, jurídica e socioeconômica formularem, em conjunto, o projeto de construção da ponte Salvador-Ilha de Itaparica (SEPLAN, 2015).

O projeto SVO consiste em uma intervenção no sistema rodoviário baiano que visa interligar de forma circular as principais rodovias estaduais e federais que se conectam à capital baiana, tais como BA-001, BR-101 e BR-324. O investimento principal do projeto consiste na construção da ponte que, a partir da localidade do Comércio, Cidade Baixa de Salvador, percorra cerca de 11,7 km até Gameleira, no município de Vera Cruz. O início do trajeto se dará na Via Expressa Baía de Todos os Santos, que, por sua vez, conecta-se diretamente com a BR-324. No município de Vera Cruz, a conexão viária ocorrerá junto à BA-001 (SEPLAN, 2015).

Alternativas locacionais foram analisadas para a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (Rima), elaborados pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (Seplan) em consórcio com o Instituto Nemus e a empresa V&S Ambiental sem, no entanto, apresentarem vantagens socioeconômicas e ambientais relevantes. O SVO é composto, também, por outras estruturas, a saber: duplicação da BA-001 até a Ponte João das Botas (popularmente conhecida como Ponte do Funil), no Município de Nazaré das Farinhas; desvio viário para conexão entre a ponte Salvador-Ilha de Itaparica e a BA-001; ligação viária entre os municípios de Santo Antônio de Jesus e Castro Alves; e a requalificação entre o município de Castro Alves e a BR-116 (SEPLAN, 2015).

Uma das principais justificativas utilizadas pelo governo do estado para a construção da ponte se fundamenta nos custos social e econômico gerados pela falta de uma conexão a sul e a oeste a partir da capital baiana. Até o presente momento, o fluxo de cargas e pessoas em direção ao sul e ao oeste, com origem em Salvador, é realizado se contornando a região norte da cidade para se chegar até a BR-324 e, então, dirigir-se aos municípios localizados nessas regiões. Esse trajeto adiciona aproximadamente 100 km, gerando externalidades negativas consideravelmente elevadas (SEPLAN, 2015).

A alteração do fluxo da rede urbana da RMS promoveria uma maior integração regional e reduziria o intenso fluxo de veículos no único grande vetor viário de acesso atual à cidade, via BR-324. Segundo o governo do estado, a maior integração dos territórios geograficamente mais próximos fomentaria o desenvolvimento econômico e social dos municípios conectados à capital baiana pelos seguintes canais: (i) atração de investimentos comerciais, industriais, imobiliários e serviços; (ii) valorização da terra e redução da precariedade nas relações de posse e uso da terra, por meio da dinamização do território; (iii) potencial de desenvolvimento da agricultura familiar e fortalecimento da participação na composição do produto local; e (iv) vantagens locacionais promovidas pela associação entre facilidade de acesso e potencial turístico – (a) histórico e cultural (Jaguaripe, Maragogipe, Salinas das Margaridas e Castro Alves); (b) náutico (Maragogipe, Jaguaripe, Salinas das Margaridas); (c) rural (Aratuípe, Conceição do Almeida, Santo Antônio de Jesus, Varzedo, Muniz Ferreira); e (d) étnico (Maragogipe e Jaguaripe) (SEDUR, 2017).

Sendo o objetivo do SVO promover uma maior integração regional e, conseqüentemente, fomentar o desenvolvimento econômico e social dos municípios conectados à capital baiana, na seção seguinte se discute a relação entre infraestrutura, especificamente a infraestrutura de transportes, e desenvolvimento econômico.

### **3 INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

Apesar do contexto contemporâneo de internacionalização da produção, a maior parte das produções nacionais se destina aos mercados internos, de forma que as desigualdades regionais de um país representam uma barreira ao crescimento e desenvolvimento econômico. A questão que se estabelece, portanto, não é somente se a desigualdade é prejudicial ao desenvolvimento ou se o crescimento reduz a desigualdade, tal como proposto por Gwillian (1998), mas a magnitude da capacidade de desenvolvimento e distribuição dos recursos através do crescimento “para dentro”, por intermédio da facilitação da conexão entre agentes.

Em uma das possíveis interpretações da perspectiva agregada de desenvolvimento, a concentração da renda, ainda que acompanhada de certo aumento do produto, da produtividade e da competitividade de setores específicos da economia, torna-se prejudicial à atividade econômica, na medida em que a propensão marginal a consumir é menor quanto maior for a desigualdade, reduzindo, por consequência, os efeitos multiplicadores do investimento e amortecendo o próprio crescimento (STAEHLE, 1937; GILBOY, 1939; ARAÚJO et al., 2003; LEITE, 2015).

Autores como Nurkse (1957), contudo, afirmam que a visão supracitada se torna deletéria apenas em países subdesenvolvidos, onde o efeito demonstração imprime às classes econômicas mais baixas da população um comportamento de consumo acima de sua capacidade de renda, impedindo a formação de poupança e sua inversão na forma de investimento. Isso se daria em função da grande participação do fator consumo na demanda agregada, não ocorrendo da mesma forma em países desenvolvidos. Em uma economia primário-exportadora, a concentração, segundo ele, é fator necessário e fundamental para sua transformação em capital industrial e, por consequência, investimento produtivo. Essa seria uma forma de fugir do círculo vicioso da pobreza, uma interpretação do subdesenvolvimento que serviu de base para as análises de Celso Furtado. Uma das formas de inversão possíveis e catalisadoras do investimento seria a infraestrutura.

O conceito de infraestrutura na literatura econômica é bastante amplo e abarca desde variáveis de caráter social a elementos básicos, necessários para viabilizar o crescimento econômico. Segundo o Ipea (2010a; 2010b), o conceito de infraestrutura pode ser dividido em duas vertentes principais: infraestrutura social e urbana e infraestrutura econômica. Os dois conceitos são distintos, porém complementares.

O primeiro conceito se destina a caracterizar a infraestrutura de base social e urbana. Esta seria adequada ao provimento dos serviços e regulações ofertados pelo Estado para o bom funcionamento das relações intraurbanas, tais como habitação, saneamento, educação, segurança, assistência social, mobilidade urbana, gestão e desenho institucional, cultura, saúde, entre outros. Na realidade, o conceito do Ipea de infraestrutura social e urbana é a presença do Estado na vida do cidadão, de forma a facilitar o amplo exercício de sua cidadania. Já a infraestrutura econômica é aquela cuja função primeira é apoiar as atividades do setor produtivo, englobando os setores de portos, aeroportos, tecnologias da informação e comunicação, energia elétrica, rodovias, ferrovias, combustíveis, entre outros (IPEA, 2010a; 2010b).

A disponibilidade de infraestrutura constitui um forte indicador do desenvolvimento local. Se por um lado propicia o desenvolvimento, sua ausência, por outro, limita e restringe a formação socioespacial. Assim, entre as políticas públicas de desenvolvimento econômico e social, a infraestrutura, enquanto oferta eficiente de serviços públicos, é o fator que condiciona a produtividade e a competitividade sistêmica da economia, tornando a utilização de fatores mais eficiente e promovendo efeitos *spillovers* dinamizadores para outros setores e para outras localidades, ao mesmo tempo em que melhora o bem-estar social (LENZ; SKENDER; MIRKOVIĆ, 2018; ZHANG et al. 2021).

Sumarizando, segundo Zhang et al. (2021), é possível se estabelecer uma relação entre a oferta de infraestrutura e o crescimento econômico, na medida em que:

Em primeiro lugar, como um importante meio de política de macro-controle, o investimento em infraestrutura pública tem um efeito de atração direto sobre a economia regional, o que pode se refletir diretamente em sua contribuição para o PIB. Em segundo lugar, o investimento em infraestrutura pública tem um efeito de transbordamento espacial, que pode ter um impacto positivo ou negativo sobre o transbordamento de tecnologia, atração industrial, eficiência de mobilidade de fatores e outros aspectos das economias regionais. Terceiro, o caminho e o grau de impacto do desenvolvimento da infraestrutura no crescimento econômico variam de acordo com o setor<sup>2</sup> (ZHANG et al., 2021, p. 3).

---

2 Tradução nossa.

Argumenta-se, portanto, que a infraestrutura aumenta a produtividade dos fatores de produção nas áreas economicamente desenvolvidas, por meio do efeito aglomeração, e melhora o nível de eficiência produtiva nas áreas circundantes, por meio do efeito difusão – regiões de crescimento mais rápido podem impulsionar regiões com desenvolvimento mais lento. No entanto, o fluxo de crescimento econômico para uma região, viabilizado pela oferta de infraestrutura, pode se dar em detrimento do crescimento econômico nas áreas circunvizinhas<sup>3</sup> (ZHANG et al., 2021).

Com relação a esse aspecto, Varela, Pellicer e Yepes (2017) e Navarro, Yepes e Martí (2018) chamam a atenção para a necessidade de se avaliar, antes mesmo de sua implementação, a contribuição que os projetos de infraestrutura darão para a sustentabilidade social, mensurada em termos de benefícios iniciais e potencial melhora equitativa de longo prazo<sup>4</sup>.

No que se refere especificamente à infraestrutura de transporte, o trabalho empírico de Melo et al. (2013) confirma que o valor do produto tem maior sensibilidade em relação aos investimentos nesse tipo de infraestrutura a longo prazo, quando comparados ao curto e médio prazo, e que os investimentos em estradas e rodovias produzem impactos econômicos maiores do que outros modais. Em relação à produção, o reflexo da redução no custo do transporte segue a ordem da redução de custos de distribuição para as firmas, aumento da produtividade, efeitos de escala e, consequentemente, aumento de competitividade (MELO et al., 2013; BELMAR; PASSARO, 2021).

A infraestrutura de transporte surge como uma necessidade de acesso físico aos fatores, permitindo que a crescente demanda local por produtos e serviços alcance seus fornecedores. Uma infraestrutura precária reduz significativamente as potencialidades e restringe o crescimento da produtividade local, ao inviabilizar ou dificultar transações.

Segundo dados do Banco Mundial (2015), as exportações representavam, até o ano 2000, aproximadamente 11% do PIB brasileiro. Isso significa que a maior parte do que se produz internamente é voltada para o mercado interno. Dessa forma, fica evidente que a infraestrutura não está ligada apenas ao aumento da competitividade dos produtos nacionais no mercado internacional. Logo, as transações locais e o fluxo de pessoas tornam a infraestrutura de transportes um fator essencial em qualquer estratégia política de desenvolvimento regional, principalmente quando se consideram seus efeitos multiplicadores e a sua capacidade de revelar e fortalecer potencialidades locais (DENG, 2013).

Uma importante contribuição do aumento da produtividade relacionada à melhoria da infraestrutura de transportes reside na indução dos efeitos de aglomeração. Segundo Melo et al. (2013) e Deng (2013), melhorias no sistema de transportes elevam a força de atratividade das economias de aglomeração ao aumentar a conectividade através do espaço econômico.

A combinação de transportes e cidades, segundo Diniz (2009), é a base e o elemento decisivo para o desenvolvimento regional e para o ordenamento do território. É o sistema de transporte que estabelece a conectividade entre as cidades, segundo a importância e a área de abrangência destas, o que define o peso e a força da centralidade urbana e de sua área complementar e a relação estabelecida entre as centralidades e as áreas complementares. Os traçados das novas vias de transporte terão papel determinante e decisivo sobre a forma e as características da articulação e da integração do espaço econômico e social, na medida em que impactam decisivamente no sentido dos fluxos e na integração da economia (DINIZ, 2009).

A criação de novas centralidades em regiões com menor contingente populacional poderia cumprir dois importantes papéis, a saber: (i) funcionar como centros de produção industrial e de serviços, que serviriam de suporte para o desenvolvimento econômico de seu entorno, além

3 Apesar de uma vasta literatura econômica, empírica e teórica, evidenciar a relevância da oferta de infraestrutura no crescimento econômico (FAY; MORRISON, 2005; STRAUB, 2008; SÁNCHEZ, 2009; PETRAKKEVA, 2019), esta não se constitui numa condição suficiente (LENZ; SKENDER; MIRKOVIĆ, 2018).

4 A sustentabilidade social pode ser definida de diferentes maneiras, a saber: Colantonio (2011) a define como um processo de melhoria da qualidade de vida de uma comunidade. Asomani e Boateng (2015) identificam estados de desenvolvimento social com a extensão da melhoria após uma intervenção. Outros autores associam a sustentabilidade social à distribuição adequada do bem-estar no presente e no futuro (Valdes-Vasquez e Klotz, 2013, Mostafa e El-Gohary, 2014) (apud SIERRA; PELLICER; YEPES, 2017, p. 42).

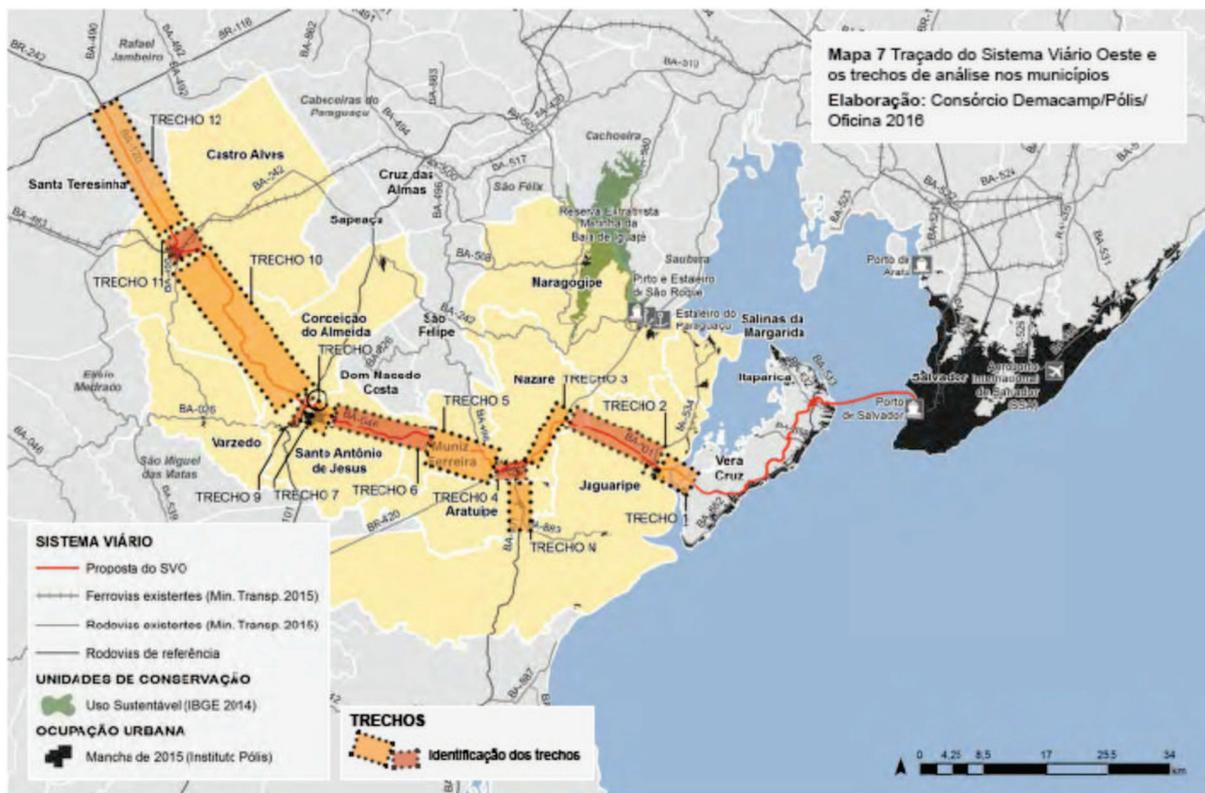
de viabilizar o próprio crescimento; e (ii) contribuir para uma melhor distribuição produtiva e populacional no país, na medida em que reorienta os fluxos migratórios e reduz o crescimento demográfico das grandes cidades. A seleção dessas novas centralidades se dá a partir das forças do mercado, identificadas pelo potencial de expansão produtiva e das intencionalidades políticas no que tange ao ordenamento do território, redução das diferenças entre regiões, sustentabilidade ambiental, entre outras (DINIZ, 2009).

Senna (2014) afirma que os impactos econômicos dos transportes podem ser diretos (induzidos), indiretos e relacionados. Os diretos agem sobre o produto da acessibilidade, em que o transporte viabiliza emprego, valor agregado, aumento dos mercados e redução de tempo e custo. Os indiretos, por sua vez, agem sobre o produto dos efeitos multiplicadores que tornam a economia mais eficiente e variada, redução dos preços, aumento da variedade de bens e serviços e impacto sobre o emprego. Os relacionados se conectam mais fortemente ao custo de produção e distribuição e aos efeitos da eficiência resultante dos impactos econômicos diretos. Contudo, essa classificação não é capaz de capturar efeitos qualitativos ainda mais específicos, como a criação de redes e nível de confiabilidade das trocas. Com o objetivo de capturar os potenciais impactos do SVO nos municípios que compõem sua área de influência, na próxima seção se fará uma análise socioeconômica destes.

## 4 ANÁLISE SOCIOECONÔMICA REGIONAL DOS MUNICÍPIOS DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO SVO

A construção da ponte Salvador-Itaparica e do SVO como um todo visa uma maior integração dos territórios geograficamente mais próximos, fomentando o desenvolvimento econômico e social dos municípios conectados à capital baiana. No prosseguir desta seção, apresentar-se-á um estudo diagnóstico da macroárea sobre a influência desse sistema, representada na Figura 1, a seguir.

Figura 1 – Macroárea de influência do SVO



Fonte: Sedur (2017).

Para a construção deste estudo, foram abordadas características de 44 municípios selecionados, os quais compreendem a RMS, o Recôncavo e o Baixo Sul. Os aspectos abordados foram: padrão de renda (PIB *per capita*), programa de transferência de renda (número de beneficiados pelo programa Bolsa Família), segurança pública (número de homicídios por habitantes), transporte (atendimento de transporte intermunicipal), educação (número e perfil de faculdades e escolas profissionalizantes, Índice de Desenvolvimento da Educação Básica – Ideb) e saúde (número e perfil de unidades hospitalares, médicos por habitantes, mortalidade infantil, tratamento de resíduos sólidos, saneamento básico), que serão descritos nos próximos parágrafos.

Os dados sobre a população (número de habitantes), mostrados na Tabela 1, foram coletados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo o Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2015), a população da macroárea selecionada possui 4,66 milhões de habitantes, o que representa 33,3% da população total do estado da Bahia.

Os moradores de Salvador representam 64% da população total da macroárea. Além de Salvador, apenas três municípios possuem mais de 100.000 habitantes, são eles: Camaçari, Lauro de Freitas e Simões Filho, todos pertencentes à RMS. Já seis municípios apresentam entre 50.000 e 99.999 habitantes, quais sejam: Valença, Santo Antônio de Jesus, Candeias, Santo Amaro, Dias d'Ávila e Cruz das Almas. As cidades mais populosas estão concentradas na RMS.

Os municípios com os menores números de habitantes se concentram no Baixo Sul e no Recôncavo, os quais possuem entre 3,9 e 9,4 mil habitantes. São eles: Varzedo, Aratuípe, Piraí, Muniz Ferreira e D. Macedo da Costa.

Tabela 1 – Macroárea de influência do SVO

Município	Território de identidade	População (2010)	Município	Território de identidade	População (2010)
Cabaceiras do Paraguaçu	Recôncavo	18.556	Pres. Tancredo Neves	Baixo Sul	24.248
Governador Mangabeira	Recôncavo	20.670	Valença	Baixo Sul	89.603
Muritiba	Recôncavo	27.755	Cairu	Baixo Sul	14.740
Castro Alves	Recôncavo	24.973	Ituberá	Baixo Sul	24.172
Sapeaçu	Recôncavo	17.088	Camamu	Baixo Sul	32.878
Cruz das Almas	Recôncavo	57.100	Nilo Peçanha	Baixo Sul	13.270
Nazaré	Recôncavo	27.425	Wenceslau Guimarães	Baixo Sul	24.802
Cachoeira	Recôncavo	33.781	Gandu	Baixo Sul	31.823
São Félix	Recôncavo	16.211	Teolândia	Baixo Sul	12.811
Santo Amaro	Recôncavo	58.263	Taperoá	Baixo Sul	19.389
São Felipe	Recôncavo	20.952	Piraí do Norte	Baixo Sul	8.820
D. Macedo Costa	Recôncavo	3.949	Igrapiúna	Baixo Sul	13.267
Conceição do Almeida	Recôncavo	17.973	Itaparica	RMS	20.798
Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	88.771	Vera Cruz	RMS	37.539
Varzedo	Recôncavo	9.456	Salinas das Margaridas	RMS	14.189
Muniz Ferreira	Recôncavo	7.233	Madre de Deus	RMS	16.784
Maragogipe	Recôncavo	43.923	Candeias	RMS	81.701
Saubara	Recôncavo	11.627	Simões Filho	RMS	116.667
S. Sebastião do Passé	Recôncavo	41.763	Salvador	RMS	2.998.058
S. Francisco do Conde	Recôncavo	31.703	Lauro de Freitas	RMS	156.935
Aratuípe	Baixo Sul	8.829	Camaçari	RMS	234.555
Jaguaripe	Baixo Sul	17.435	Dias d'Ávila	RMS	57.713

Fonte: IBGE (2015).

A RMS também apresenta os municípios com os maiores PIB *per capita* da macroárea aqui representada, como se verifica na Tabela 2. No entanto, o município de Cairu, localizado no Bai-

xo Sul, encontra-se em primeiro lugar no *ranking* baiano, com PIB *per capita* de R\$ 93.883,97, seguido por São Francisco do Conde (Recôncavo), com R\$ 61.406,66, e Candeias (RMS), com R\$ 60.583,95. Salvador ocupa a nona posição, com um PIB *per capita* de R\$ 14.411,73. Dos dez maiores PIBs *per capita* da macroárea, 70% estão localizados na RMS. Os municípios de Jaguaripe, Teolândia, Maragogipe, Cabaceiras do Paraguaçu, Piraí do Norte, Muniz Ferreira e Aratuípe, localizados no Baixo Sul e no Recôncavo, apresentam PIB *per capita* inferior a R\$ 5.000,00.

De acordo com os dados obtidos em Brasil (2015a), no que tange aos programas de transferência de renda, 377.349 famílias são assistidas pelo programa Bolsa Família na região selecionada. Desse total, 159.214 estão domiciliadas em Salvador, o que corresponde a 42% das famílias assistidas. Dentre os municípios que apresentam os maiores volumes de repasse de recursos estão, além de Salvador, Camaçari, Lauro de Freitas, Simões Filho, Santo Antônio de Jesus, Valença, Santo Amaro, Dias d'Ávila, Maragogipe e Candeias, o que corresponde a 70% das famílias contempladas com os recursos do programa.

Tabela 2 – PIB *per capita* e número de famílias beneficiadas pelo programa Bolsa Família dos municípios que compõem a macroárea de influência do SVO

Municípios	Território de identidade	PIB <i>per capita</i> (2010)	Bolsa Família		Município	Território de identidade	PIB <i>per capita</i> 2010	Bolsa Família	
			Nº de famílias	%				Nº de famílias	%
Cabaceiras do Paraguaçu	Recôncavo	4.788,16	3.226	17%	Pres. Tancredo Neves	Baixo Sul	5.351,43	3.226	17%
Governador Mangabeira	Recôncavo	6.050,51	3.081	15%	Valença	Baixo Sul	8.040,32	3.081	15%
Muritiba	Recôncavo	6.642,75	4.197	15%	Cairu	Baixo Sul	93.883,97	4.197	15%
Castro Alves	Recôncavo	6.718,74	4.390	18%	Ituberá	Baixo Sul	7.881,69	4.390	18%
Sapeaçu	Recôncavo	5.431,95	2.918	17%	Camamu	Baixo Sul	6.059,51	2.918	17%
Cruz das Almas	Recôncavo	8.961,02	4.438	8%	Nilo Peçanha	Baixo Sul	6.532,46	4.438	8%
Nazaré	Recôncavo	6.381,44	3.454	13%	Wenceslau Guimarães	Baixo Sul	7.315,60	3.454	13%
Cachoeira	Recôncavo	8.222,73	5.176	15%	Gandu	Baixo Sul	6.383,85	5.176	15%
São Félix	Recôncavo	6.385,53	1.960	12%	Teolândia	Baixo Sul	4.836,06	1.960	12%
Santo Amaro	Recôncavo	7.754,43	9.530	16%	Taperoá	Baixo Sul	6.015,88	9.530	16%
São Felipe	Recôncavo	5.640,04	3.321	16%	Piraí do Norte	Baixo Sul	4.705,54	3.321	16%
D. Macedo Costa	Recôncavo	5.862,48	660	17%	Igrapiúna	Baixo Sul	12.911,43	660	17%
Conceição do Almeida	Recôncavo	5.367,92	3.014	17%	Itaparica	RMS	5.784,45	3.014	17%
Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	11.872,96	10.406	12%	Vera Cruz	RMS	7.373,47	10.406	12%
Varzedo	Recôncavo	6.244,98	1.634	17%	Salinas das Margaridas	RMS	5.824,88	1.634	17%
Muniz Ferreira	Recôncavo	4.624,91	1.361	19%	Madre de Deus	RMS	14.907,66	1.361	19%
Maragogipe	Recôncavo	4.816,79	7.973	18%	Candeias	RMS	60.583,95	7.973	18%
Saubara	Recôncavo	6.549,62	2.241	19%	Simões Filho	RMS	33.137,82	2.241	19%
S. Sebastião do Passé	Recôncavo	13.763,99	5.188	12%	Salvador	RMS	14.411,73	5.188	12%
S. Francisco do Conde	Recôncavo	61.406,66	4.368	14%	Lauro de Freitas	RMS	20.969,44	4.368	14%
Aratuípe	Baixo Sul	4.464,60	1.598	18%	Camaçari	RMS	49.639,65	1.598	18%
Jaguaripe	Baixo Sul	4.893,55	3.347	19%	Dias d'Ávila	RMS	35.050,13	3.347	19%

Fonte: elaboração própria a partir de IBGE (2015) e Brasil (2015a).

Os dados para o ano de 2015 sobre segurança pública, extraídos de Waiselfisz (2015) e mostrados na Tabela 3, revelam que os municípios de Simões Filho, Ibirapitanga, Itaparica e Lauro de Freitas apresentam os maiores índices de homicídios por 100 mil habitantes dentre as cidades selecionadas, com, respectivamente, 131 homicídios/hab., 123 homicídios/hab., 119 homicídios/hab. e 103 homicídios/hab. As cidades de Nilo Peçanha (15,7), São Felipe (14,8), Salinas das Margaridas (14,4) e Cabaceiras do Paraguaçu (11,4) apresentaram os menores índices de crimes contra a vida. Não foram registrados homicídios em Aratuípe e não há informações acerca de homicídios nas cidades de D. Macedo Costa, Varzedo, Muniz Ferreira e Piraí do Norte. Dentre os dez muni-

cípios com os maiores índices de homicídios por 100 mil habitantes, seis pertencem à RMS, com Salvador ocupando a 17ª posição no *ranking* de homicídios.

De acordo com consulta à Agerba (2015), todos os 44 municípios são atendidos por uma rede de transporte intermunicipal, o que permite aos moradores e visitantes acesso às áreas mais afastadas do estado, proporcionando a interligação de Recôncavo, Baixo Sul e RMS.

Tabela 3 – Homicídios por habitantes e rede de transporte intermunicipal dos municípios que compõem a macroárea de influência do SVO

Município	Território de identidade	Homicídios por habitante	Atendido por transporte intermunicipal	Município	Território de identidade	Homicídios por habitante	Atendido por transporte intermunicipal
Cabaceiras do Paraguaçu	Recôncavo	11	SIM	Pres. Tancredo Neves	Baixo Sul	20	SIM
Governador Mangabeira	Recôncavo	20	SIM	Valença	Baixo Sul	86	SIM
Muritiba	Recôncavo	38	SIM	Cairu	Baixo Sul	44	SIM
Castro Alves	Recôncavo	20	SIM	Ituberá	Baixo Sul	71	SIM
Sapeaçu	Recôncavo	18	SIM	Camamu	Baixo Sul	40	SIM
Cruz das Almas	Recôncavo	22	SIM	Nilo Peçanha	Baixo Sul	16	SIM
Nazaré	Recôncavo	25	SIM	Wenceslau Guimarães	Baixo Sul	32	SIM
Cachoeira	Recôncavo	40	SIM	Gandu	Baixo Sul	29	SIM
São Félix	Recôncavo	28	SIM	Teolândia	Baixo Sul	28	SIM
Santo Amaro	Recôncavo	57	SIM	Taperoá	Baixo Sul	47	SIM
São Felipe	Recôncavo	15	SIM	Pirai do Norte	Baixo Sul	N/A	SIM
D. Macedo Costa	Recôncavo	N/A	SIM	Igrapiúna	Baixo Sul	31	SIM
Conceição do Almeida	Recôncavo	23	SIM	Itaparica	RMS	119	SIM
Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	44	SIM	Vera Cruz	RMS	54	SIM
Varzedo	Recôncavo	N/A	SIM	Salinas das Margaridas	RMS	14	SIM
Muniz Ferreira	Recôncavo	N/A	SIM	Madre de Deus	RMS	72	SIM
Maragogipe	Recôncavo	35	SIM	Candeias	RMS	73	SIM
Saubara	Recôncavo	79	SIM	Simões Filho	RMS	131	SIM
S. Sebastião do Passé	Recôncavo	47	SIM	Salvador	RMS	61	SIM
S. Francisco do Conde	Recôncavo	41	SIM	Lauro de Freitas	RMS	104	SIM
Aratuípe	Baixo Sul	0	SIM	Camaçari	RMS	82	SIM
Jaguaripe	Baixo Sul	47	SIM	Dias d'Ávila	RMS	66	SIM

Fonte: elaboração própria a partir de Waiselfisz (2015) e AGERBA (2015).

Quando se analisa a educação, destacam-se o Ideb e a presença de escolas profissionalizantes e de Ensino Superior, conforme Tabela 4. O Ideb, criado em 2007, é estabelecido a partir de uma escala de zero a dez e sintetiza dois conceitos importantes para a qualidade da educação: aprovação e média de desempenho dos estudantes em língua portuguesa e matemática. O indicador é calculado a partir dos dados sobre aprovação escolar, obtidos no Censo Escolar, e médias de desempenho nas avaliações do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas (Inep), do Sistema de Avaliação de Educação Básica (Saeb) e da Prova Brasil (INEP, 2015).

De acordo com os dados coletados para o ano de 2013, os municípios que apresentaram os maiores índices para a faixa de 4ª série/5º ano são: D. Macedo Costa (4,8), Muniz Ferreira (4,5), Gandu (4,5), Muritiba (4,3), Camaçari (4,3) e Santo Antônio de Jesus (4,2). A cidade de Salvador

ocupa o 13º lugar nesse *ranking*, com nota igual a 4,0. Para a mesma faixa, os municípios que tiveram os piores índices são Aratuípe (2,9), Jaguaripe (2,8) e Piraí do Norte (2,7). O município de Cachoeira não apresentou informações sobre o índice.

Quando se observa a faixa de 8ª série/9º ano, os municípios que apresentaram os melhores índices são Gandú (3,8), Teolândia (3,8), Conceição do Almeida (3,7), Camaçari (3,5) e Varzedo (3,5). Salvador ocupa a 20ª posição, com índice igual a 2,9. Os piores índices observados foram obtidos por Vera Cruz (2,3), São Felipe (2,3), Itaparica (2,3) e Piraí do Norte (2,2). Os municípios de Ituberá, Salinas das Margaridas, Saubara e Jaguaripe não apresentaram informações sobre o índice.

Quanto à presença de faculdades e/ou escolas profissionalizantes, a macroárea possui 259 unidades, entre estabelecimentos públicos (14%) e privados (86%). As instituições públicas estão presentes em 17 municípios, que compreendem a RMS, o Recôncavo e o Baixo Sul. Nas cidades de Camaçari (6), Simões Filho (4), Salvador (4), Santo Antônio de Jesus (3) e Dias d'Ávila (3) se encontram 56% das instituições de ensino público. Dos 45 municípios, 28 não possuem unidades públicas de ensino profissionalizante ou superior. No que tange às instituições de ensino privado (faculdades e/ou escolas profissionalizantes), apenas 16 municípios possuem estabelecimentos dessa natureza. Das 223 unidades privadas, 69,5% estão concentradas em Salvador. Lauro de Freitas, Camaçari, Valença e Santo Antônio de Jesus também possuem esses tipos de unidades, cujo total é de 20 instituições de ensino, o que corresponde a 20% do total analisado.

Tabela 4 – Ideb e perfil de faculdades e escolas profissionalizantes dos municípios que compõem a macroárea de influência do SVO

Municípios	Território de identidade	Educação Básica (Ideb)		Nº de fac. e/ou escolas prof.		Município	Território de identidade	Educação Básica (Ideb)		Nº de fac. e/ou escolas prof.*	
		5º ano	9º ano	Púb.	Priv.			5º ano	9º ano	Púb.	Priv.
Cabaceiras do Paraguaçu	Recôncavo	3	3	0	0	Pres. Tancredo Neves	Baixo Sul	4	3	0	0
Governador Mangabeira	Recôncavo	4	3	0	0	Valença	Baixo Sul	4	3	2	7
Muritiba	Recôncavo	4	3	0	0	Cairu	Baixo Sul	4	3	0	0
Castro Alves	Recôncavo	4	3	1	0	Ituberá	Baixo Sul	4	N/A	0	0
Sapeaçu	Recôncavo	3	3	0	0	Camamu	Baixo Sul	4	3	1	0
Cruz das Almas	Recôncavo	4	3	1	4	Nilo Peçanha	Baixo Sul	4	3	0	0
Nazaré	Recôncavo	4	3	1	1	Wenceslau Guimarães	Baixo Sul	4	3	0	0
Cachoeira	Recôncavo	N/A	3	1	2	Gandu	Baixo Sul	5	4	0	0
São Félix	Recôncavo	4	3	0	1	Teolândia	Baixo Sul	4	4	1	0
Santo Amaro	Recôncavo	4	3	2	3	Taperoá	Baixo Sul	4	3	0	0
São Felipe	Recôncavo	4	2	0	1	Piraí do Norte	Baixo Sul	3	2	0	0
D. Macedo Costa	Recôncavo	5	3	0	0	Igrapiúna	Baixo Sul	4	3	0	0
Conceição do Almeida	Recôncavo	3	4	0	0	Itaparica	RMS	3	2	0	0
Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	4	3	3	5	Vera Cruz	RMS	4	2	0	0
Varzedo	Recôncavo	3	4	0	0	Salinas das Margaridas	RMS	4	N/A	1	0
Muniz Ferreira	Recôncavo	5	3	0	0	Madre de Deus	RMS	4	3	1	0
Maragogipe	Recôncavo	3	3	0	0	Candeias	RMS	4	3	0	4
Saubara	Recôncavo	3	N/A	0	0	Simões Filho	RMS	4	3	4	4
S. Sebastião do Passé	Recôncavo	4	3	2	0	Salvador	RMS	4	3	4	155
S. Francisco do Conde	Recôncavo	4	2	0	1	Lauro de Freitas	RMS	4	3	2	26
Aratuípe	Baixo Sul	3	3	0	0	Camaçari	RMS	4	4	6	7
Jaguaripe	Baixo Sul	3	N/A	0	0	Dias d'Ávila	RMS	4	3	3	1

Fonte: elaboração própria a partir de Inep (2015).

Quanto à análise no âmbito da saúde, foram considerados os seguintes indicadores: unidades hospitalares, médicos por habitante, mortalidade infantil, coleta de lixo e acesso à rede geral de esgoto, mostrados na Tabela 5 e na Tabela 6. Tais dados foram coletados a partir dos Cadernos de Informações de Saúde do Datasus para cada município, sendo eles advindos do IBGE e do Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES).

Tabela 5 – Número de unidades hospitalares e número de médicos por habitantes dos municípios que compõem a macroárea de influência do SVO

Municípios	Território de identidade	Nº de unidades hospitalares				Méd./ 1.000 hab.	Município	Território de identidade	Nº de unidades hospitalares				Méd. / 1.000 hab.
		Pub.	Filan.	Priv.	Sind.				Pub.	Filan.	Priv.	Sind.	
Cabaceiras do Paraguaçu	Recôncavo	10	0	2	0	0	Pres. Tancredo Neves	Baixo Sul	9	0	5	0	1
Governador Mangabeira	Recôncavo	9	0	6	0	1	Valença	Baixo Sul	40	1	39	0	3
Muritiba	Recôncavo	12	0	12	0	2	Cairu	Baixo Sul	8	0	0	0	1
Castro Alves	Recôncavo	12	1	4	0	3	Ituberá	Baixo Sul	15	0	7	0	2
Sapeaçu	Recôncavo	9	0	6	0	3	Camamu	Baixo Sul	10	0	6	0	1
Cruz das Almas	Recôncavo	25	1	39	0	3	Nilo Peçanha	Baixo Sul	7	0	0	0	1
Nazaré	Recôncavo	14	1	9	0	3	Wenceslau Guimarães	Baixo Sul	11	0	0	0	1
Cachoeira	Recôncavo	18	3	7	0	2	Gandu	Baixo Sul	13	0	24	0	2
São Félix	Recôncavo	11	1	1	0	6	Teolândia	Baixo Sul	5	0	2	0	1
Santo Amaro	Recôncavo	18	3	19	0	2	Taperoá	Baixo Sul	8	0	0	0	1
São Felipe	Recôncavo	9	0	9	0	2	Pirai do Norte	Baixo Sul	4	0	0	0	1
D. Macedo Costa	Recôncavo	3	0	1	0	2	Igrapiúna	Baixo Sul	8	0	1	0	2
Conceição do Almeida	Recôncavo	16	1	3	0	2	Itaparica	RMS	11	0	4	0	2
Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	37	1	76	0	4	Vera Cruz	RMS	22	1	1	0	2
Varzedo	Recôncavo	7	0	0	0	1	Salinas das Margaridas	RMS	6	0	0	0	1
Muniz Ferreira	Recôncavo	4	0	0	0	1	Madre de Deus	RMS	14	0	4	0	5
Maragogipe	Recôncavo	14	0	9	0	1	Candeias	RMS	28	0	49	0	3
Saubara	Recôncavo	6	0	1	0	1	Simões Filho	RMS	15	0	13	0	2
S. Sebastião do Passé	Recôncavo	24	1	14	0	2	Salvador	RMS	210	33	2.309	1	6
S. Francisco do Conde	Recôncavo	23	0	1	0	3	Lauro de Freitas	RMS	33	0	152	0	6
Aratuípe	Baixo Sul	5	0	0	0	1	Camaçari	RMS	59	0	94	1	4
Jaguaripe	Baixo Sul	9	0	0	0	1	Dias d'Ávila	RMS	18	1	15	0	4

Fonte: elaboração própria a partir de Brasil (2015b).

Conforme os dados coletados para o ano de 2009, os municípios da macroárea selecionada possuem 3.854 unidades hospitalares: de natureza pública (22,2%), privada (76,5%), filantrópica (1,3%) e sindical (0,1%). As unidades hospitalares privadas estão concentradas na RMS, com 2.309 unidades em Salvador, 152 em Lauro de Freitas, 94 em Camaçari e 49 em Candeias, o que corresponde a 67,6%. No Recôncavo, o município de Santo Antônio de Jesus possui 76 instituições privadas de saúde. Das unidades filantrópicas, 33 estão localizadas em Salvador, sendo essa rede representada apenas por 13 dos 44 municípios.

As unidades públicas de saúde estão presentes em todas as cidades selecionadas. Salvador, Camaçari, Valença, Santo Antônio de Jesus e Lauro de Freitas são os municípios com o maior número de unidades públicas. As cidades de Aratuípe, Teolândia, Muniz Ferreira, Pirai do Norte e D.

Macedo Costa apresentam os menores números de unidades hospitalares dessa natureza. Apenas Salvador e Camaçari apresentam unidades hospitalares mantidas por sindicato.

Quanto ao número de médicos por 1.000 habitantes, a média entre as cidades selecionadas é de 2,14. Os municípios de São Félix (6), Salvador (6), Lauro de Freitas (6) e Madre de Deus (5) têm a maior concentração. A cidade de Cabaceiras do Paraguaçu apresenta uma média de menos de 1 médico por 1.000 habitantes.

Tabela 6 – Mortalidade infantil, tratamento de resíduos sólidos e saneamento básico dos municípios que compõem a macroárea de influência do SVO

Municípios	Território de identidade	Mort. inf./1.000 nascidos vivos	% de hab. com coleta de lixo	% de hab. com acesso à rede de esgoto**	Município	Território de identidade	Mort. inf./1.000 nascidos vivos	% de hab. com coleta de lixo**	% de hab. com acesso à rede de esgoto**
Cabaceiras do Paraguaçu	Recôncavo	22	17	0	Pres. Tancredo Neves	Baixo Sul	19	18	8
Governador Mangabeira	Recôncavo	15	31	1	Valença	Baixo Sul	12	58	50
Muritiba	Recôncavo	3	56	5	Cairu	Baixo Sul	14	71	1
Castro Alves	Recôncavo	8	45	35	Ituberá	Baixo Sul	23	47	30
Sapeaçu	Recôncavo	23	38	1	Camamu	Baixo Sul	19	34	20
Cruz das Almas	Recôncavo	22	71	5	Nilo Peçanha	Baixo Sul	5	34	18
Nazaré	Recôncavo	13	65	39	Wenceslau Guimarães	Baixo Sul	21	29	15
Cachoeira	Recôncavo	21	51	34	Gandu	Baixo Sul	25	58	42
São Félix	Recôncavo	17	60	48	Teolândia	Baixo Sul	16	18	15
Santo Amaro	Recôncavo	20	75	40	Taperoá	Baixo Sul	9	31	22
São Felipe	Recôncavo	17	33	3	Pirai do Norte	Baixo Sul	12	21	8
D. Macedo Costa	Recôncavo	23	27	N/A	Igrapiúna	Baixo Sul	15	19	11
Conceição do Almeida	Recôncavo	5	36	3	Itaparica	RMS	40	72	25
Santo Antônio de Jesus	Recôncavo	16	78	51	Vera Cruz	RMS	27	71	3
Varzedo	Recôncavo	17	22	8	Salinas das Margaridas	RMS	N/A	83	1
Muniz Ferreira	Recôncavo	N/A	30	0	Madre de Deus	RMS	3	98	82
Maragogipe	Recôncavo	15	32	23	Candeias	RMS	17	62	51
Saubara	Recôncavo	7	70	13	Simões Filho	RMS	19	67	4
S. Sebastião do Passé	Recôncavo	14	64	46	Salvador	RMS	18	93	74
S. Francisco do Conde	Recôncavo	7	59	37	Lauro de Freitas	RMS	19	89	40
Aratuípe	Baixo Sul	14	39	11	Camaçari	RMS	19	85	41
Jaguaripe	Baixo Sul	4	23	2	Dias d'Ávila	RMS	14	85	26

Fonte: elaboração própria a partir de Brasil (2015b).

Para analisar o índice de mortalidade infantil (mortalidade infantil por 1.000 nascidos vivos), foram coletados dados em Brasil (2015b) para o ano de 2009. A cada 1.000 nascidos vivos, 40 crianças são levadas a óbito em Itaparica. Os municípios de Vera Cruz (27), Gandu (25), Sapeaçu (23) e D. Macedo Costa (23) também apresentam altos índices de mortalidade infantil. Em Salvador, a cada 1.000 nascidos vivos, 18 crianças são levadas a óbito e, dessa forma, a cidade ocupa a 17ª posição na macroárea selecionada. Muniz Ferreira e Salinas das Margaridas não apresentaram informações sobre o indicador.

Quando se analisa a proporção de moradores com coleta de lixo, observa-se que em 23 municípios mais de 50% da população é contemplada com serviços dessa natureza. Nas cidades de

Igrapiúna, Presidente Tancredo Neves, Teolândia e Cabaceiras do Paraguaçu, menos de 20% dos moradores são contemplados com a coleta pública de lixo (BRASIL, 2015b).

O indicador que revela o índice de saneamento básico da população mostra uma situação preocupante. De acordo com os dados coletados em Brasil (2015b), para o ano de 2000 (último ano disponível na série), 23 dos 44 municípios ainda apresentam cerca de 80% dos domicílios sem acesso à rede geral de esgoto. Nos municípios de Madre de Deus, Salvador, Candeias, Santo Antônio de Jesus e Valença, mais de 50% da população possui acesso à rede geral de esgoto. Em Muniz Ferreira, Cabaceiras do Paraguaçu e Ibirapitanga menos de 1% da população tem acesso à rede geral de esgoto. Não há informações sobre a cidade de D. Macedo Costa.

Analisando aspectos socioeconômicos dos municípios sobre a macroárea de influência do SVO – transporte, programa de transferência de renda, padrão de renda, educação e saúde –, percebe-se que a RMS apresenta os melhores indicadores de PIB *per capita*, número de faculdades e/ou escolas profissionalizantes, número de unidades hospitalares e número de médicos por mil habitantes e percentual de moradores com coleta de lixo e acesso à rede geral de esgoto.

Como o objetivo do artigo é discutir o potencial que tem o SVO em atender à expectativa de deslocamento do centro de gravidade do estado, da metrópole para os municípios de Itaparica e Vera Cruz e para os territórios do Recôncavo e do Baixo Sul, na próxima seção se discutem alguns fatos estilizados da literatura sobre movimento populacional para estudo, trabalho e outras finalidades e como esse fluxo tem ocorrido na RMS.

## 5 MOVIMENTO PENDULAR: FATOS ESTILIZADOS E PADRÃO DE OCORRÊNCIA NA RMS

Conforme argumentam Brito e Souza (2005) e Matos (2012), a urbanização se incorporou, a partir dos anos de 1930 e 1940, às profundas transformações estruturais pelas quais passavam a sociedade e a economia brasileira. Uma dessas transformações foi o acelerado processo de industrialização, cujo marco inicial mais importante ocorre na segunda metade da década de 1950, quando se observa a acentuada expansão dos sistemas de transportes e dos meios de comunicação de massa.

Essas profundas transformações incorporavam como um dos seus principais vetores o denominado “grande ciclo de expansão das migrações internas”, que explica, em grande medida, a relação entre as mudanças estruturais que ocorriam na sociedade e na economia brasileira e o acelerado processo de urbanização. O Brasil, fortemente vinculado a uma estrutura agrária, desarticula-se até mesmo nas regiões de expansão de fronteira agrícola, cedendo espaço a uma estrutura urbana que se notabiliza não apenas como um local privilegiado das mais relevantes atividades econômicas, mas, também, como propagadora dos novos padrões de relações sociais, inclusive aqueles vinculados a produção e estilos de vida (BRITO; SOUZA, 2005; MATOS, 2012).

O aumento do grau de urbanização não se constitui em uma novidade histórica, tendo ocorrido nos países capitalistas de primeira geração – como a Inglaterra, e nos de segunda geração – como os do continente europeu, os Estados Unidos e o Japão. A novidade do caso brasileiro e de alguns outros países em desenvolvimento foi a muito superior velocidade desse processo – com uma taxa média anual de crescimento da população urbana de 4,1%, na segunda metade do século XX, acentuada pelas altas taxas de fecundidade<sup>5</sup> (BRITO; SOUZA, 2005).

Do ponto de vista espacial e social, o intenso crescimento da economia urbano-industrial, que se estendeu até o final dos anos de 1970, foi extremamente desequilibrado. As migrações

5 “No auge da expansão urbana, as altas taxas de fecundidade ainda tiveram grande importância para esse excepcional crescimento demográfico, pois somente a partir da segunda metade da década de 60, quando ela se acelera e se generaliza, há o declínio dos níveis de fecundidade” (BRITO; SOUZA, 2005, p. 49).

internas redistribuíram a população entre os estados e as diferentes regiões do país, ampliando os desequilíbrios regionais em favor das regiões metropolitanas, especialmente as do Sudeste, e, principalmente, a de São Paulo (BRITO; SOUZA, 2005; MATOS, 2012; BAENINGER, 2015; DELGADO et al., 2016).

Reflexo da concentração populacional nos grandes conglomerados metropolitanos, nos anos de 1970 um terço da população brasileira já residia nos aglomerados metropolitanos globais (São Paulo e Rio de Janeiro) e nacionais (Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Brasília) (MATOS, 2012). Essa proporção chega a 50% se for considerada apenas a população urbana. No final do século passado, observa-se uma redução, para 41%, da participação relativa da população metropolitana no total da população urbana, resultante do redirecionamento de uma parcela das migrações internas para os municípios médios não metropolitanos (BRITO; SOUZA, 2005).

Ou seja, tem existido uma tendência para o deslocamento das atividades econômicas nos aglomerados metropolitanos das capitais para outros municípios, principalmente aquelas ligadas à indústria, causada por pressões do capital imobiliário pelo uso dos espaços urbanos mais nobres e pela intervenção do Estado. Observa-se, também, o crescimento do movimento pendular: entre os residentes nos municípios vizinhos e a capital e, ainda que numa menor proporção, vice-versa (BRITO; SOUZA, 2005; BAENINGER, 2012)<sup>6</sup>. Nas palavras de Rodríguez, González e Martínez (2012) apud Delgado et al. (2016, p. 229):

Mesmo com a redução nos volumes migratórios, essas cidades passam por processos de migração de curta distância e intra-aglomerado, que continuam induzindo a expansão da superfície de ocupação urbana em níveis superiores ao crescimento da população. Esses processos são responsáveis pelo crescimento periférico que caracteriza as cidades latino-americanas.

Conforme salientam Lobo, Matos e Carvalho (2016), mobilidade pendular, genericamente, refere-se ao deslocamento realizado por um conjunto de pessoas da unidade espacial em que residem a outra, onde trabalham ou estudam. Embora haja pendularidade cujos deslocamentos se deem entre áreas mais distantes e ultrapassem vinte quatro horas de um dia, frequentemente estes ocorrem entre municípios relativamente próximos.

Apesar da contribuição que o referido conceito e as suas premissas têm trazido para o estudo da mobilidade humana e seus fatores associados, Zaslavsky e Goulart (2016) chamam a atenção para a sua limitação quando consideram como motivo principal para os movimentos pendulares o trabalho e o estudo, desconsiderando a pendularidade na busca de serviços de saúde. Com isso, a relação entre mobilidade pendular (MP) e saúde das pessoas termina por ser pouco estudada. Nas palavras de Zaslavsky e Goulart (2016, p. 3982):

A MP para uso de serviços de saúde é um processo muito comum em todo mundo. Na iniciativa privada, muitas pessoas viajam para centros que sejam referência em certo serviço especializado particular sem que, com isso, troquem definitivamente de município de residência. Na saúde pública brasileira, a MP é um movimento populacional previsto legalmente. A lei 8080/1990 enfatiza, nos artigos 8 e 10, que o Sistema Único de Saúde (SUS) é organizado de maneira hierarquizada e regionalizada, prevendo que os municípios possam criar consórcios intermunicipais para realizar ações e oferecer serviços conjuntamente. Assim, municípios pequenos podem estabelecer parcerias com municípios maiores, detentores de maior carga de tecnologia dura, para que seus cidadãos se desloquem para essas “regiões funcionais em saúde” quando necessário e retornem para seu município de origem.

---

6 Análises já consolidadas revelam que esse tipo de fluxo é o que tem maior frequência, regularidade e intensidade desde o processo de modificação do espaço urbano no século XX, o que motiva a realização de tal discussão (DIAS, 2018; ZASLAVSKY; GOULART, 2016).

Ainda que a mobilidade pendular se diferencie dos movimentos migratórios, é possível verificar algumas consequências similares, na medida em que se observa um acréscimo populacional mais ou menos significativo na unidade espacial de referência em determinados momentos do dia. Conforme argumenta Aranha (2005), com os deslocamentos a unidade espacial de referência pode experimentar um aumento de demanda por seus bens ou serviços, ou um aumento de sua oferta para a população residente. Por outro lado, a mobilidade pendular pode ser responsável pelo surgimento das chamadas “cidades-dormitórios”, que se caracterizam por uma infraestrutura urbana precária, parcelamentos irregulares (com lotes relativamente pouco valorizados) e mão de obra pouco qualificada (LOBO; MATOS; CARVALHO, 2016).

A mobilidade pendular pode estar associada, também, a movimentos migratórios no interior de regiões metropolitanas, realizados pelas camadas de média e de alta renda, sem que estejam relacionados à mudança de emprego ou atividade, pois são em busca de uma melhor qualidade de vida – menor degradação ambiental e menor índice de violência existentes em municípios mais distantes do local de trabalho (LOBO; MATOS; CARVALHO, 2016).

Diante do exposto, conforme salienta Brito e Souza (2005), a mobilidade pendular é reflexo: (i) no caso dos trabalhadores de baixa renda, da ação excludente do mercado de trabalho e/ou do mercado imobiliário; e (ii) no caso da população de média e de alta renda, de escolhas residenciais pautadas na expectativa de que as externalidades positivas compensarão os custos adicionais da distância do trabalho.

A base fundamental para a expansão dos movimentos pendulares, de acordo com Beaujeu-Garnier (1980), é a existência de infraestrutura. A multiplicação das facilidades de transportes, por exemplo, favorece o movimento entre localidades mais distantes em intervalos de tempo relativamente menores. Além da oferta de infraestrutura, outros fatores podem contribuir para a indução da intensidade e direção da mobilidade pendular, tais como as características de cada região no que se refere à necessidade de mão de obra nos setores terciário e secundário, ou para o trabalho no campo, como salientam Lobo, Matos e Carvalho (2016, p. 7) na discussão sobre as microrregiões no estado de Minas Gerais:

Afora a elevada mobilidade populacional e a infraestrutura rodoviária densa (apesar de deficitária) na microrregião de Belo Horizonte, nota-se que as regiões do Noroeste e especialmente do Triângulo Mineiro apresentam uma razão de pendularidade pouco expressiva, dada sua malha rodoviária relativamente densa. É possível, nesses casos, que as características específicas das economias municipais, com forte lastro em uma agricultura modernizada, com centros equipados com equipamentos, serviços públicos adequados, têm dado suporte ao maior percentual de população que trabalha ou estuda no próprio município de residência, o que torna a mobilidade intermunicipal menos intensa quando comparada às regiões mais urbanizadas e industrializadas da porção central do estado, especialmente na região metropolitana e entorno. Nessas áreas, a mobilidade diária para fins de trabalho e estudo é uma realidade de uma parcela considerável da população, tanto dos tradicionais movimentos em direção ao núcleo metropolitano, como aqueles com destino a periferia metropolitana.

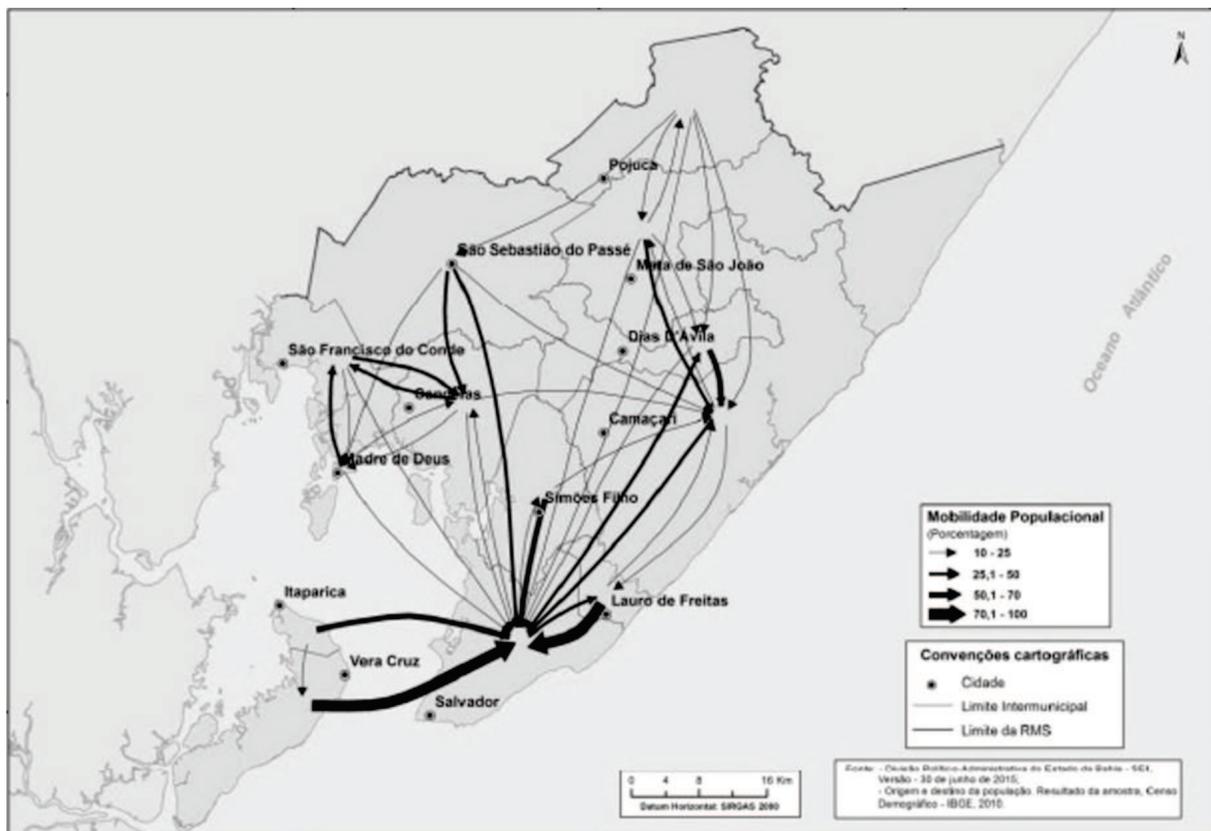
Moura, Delgado e Costa (2013) destacam, ainda, a complexidade desses movimentos, visto que quase todas as cidades registram entradas e saídas. Os autores desenvolveram uma tipologia, por meio do indicador de eficácia regulatória, em que identificam municípios evasores, bidirecionais e receptores. Os municípios identificados como evasores registram quase 60% do total das saídas, mas mesmo os receptores registram saídas na ordem de 20%; por outro lado, os evasores participam, também, com 20% da totalidade de entradas registradas no país. Existe, também, uma quantidade relevante de municípios em que as entradas e saídas de pessoas se equivalem, sendo classificados como bidirecionais (DELGADO et al., 2016).

Na Bahia, em 2010, 6,5% do total de habitantes de dez anos ou mais que trabalhavam ou estudavam desenvolviam tais atividades fora do seu município de moradia. Para a maior parte destes, 4,2%, esse deslocamento acontecia por questões profissionais. A proporção dos que efetuavam a

pendularidade para fins de trabalho na RMS, no mesmo ano, correspondia a 9,5% dos ocupados com dez anos de idade ou mais, com a grande maioria destes permanecendo na própria região. Quando se analisa a RMS, é justamente a capital que se destaca quanto à capacidade de atração de trabalhadores, apesar de não ter sido o principal destino de todos os municípios, conforme pode se verificar na Figura 2. No ano de 2010, 35,0% do movimento pendular da RMS tinha como destino Salvador; Camaçari foi o segundo município em capacidade de atração naquele ano, com 22,9% (DIAS, 2018).

Isso demonstra que a distribuição das estruturas produtivas no território, que define o papel de uma parcela de seus municípios no que se refere ao mercado de trabalho, tem determinado o direcionamento e a intensidade dos fluxos de trabalhadores na RMS. Salvador, em 2010, apesar de ter reduzido sua participação comparativamente a 2000, com a ampliação de postos de trabalho em outros municípios – especialmente Lauro de Freitas, Camaçari, Dias d’Ávila e Simões filho –, permanecia, como em décadas passadas, com a maioria absoluta das ocupações dessa região (77,2% do total). Ao oferecer a mais diversificada estrutura de serviços do estado, contendo uma ampla gama de ocupações, Salvador manteve sua capacidade de absorver profissionais com diferentes níveis educacionais e especialidades (DIAS, 2018).

Figura 2 – Direcionamento dos fluxos de trabalhadores pendulares, RMS, 2010



Fonte: Dias (2018).

Quanto à educação formal, observou-se que as pessoas sem instrução e com fundamental completo eram a categoria predominante entre os ocupados que trabalhavam no município de residência. Entre os que realizavam a mobilidade pendular, apesar da proporção dos que informaram ter até o fundamental incompleto não ter sido desprezível, destacavam-se os indivíduos com nível superior incompleto (DIAS, 2018).

Sumarizando, Dias (2018) destaca que, por concentrar os principais processos engendrados na RMS, seja pela concentração da população, de infraestruturas ou do poder político e econômico, Salvador permanece como o centro mais importante do estado, mantendo sua relevância no destino dos fluxos pendulares relativos a trabalho, em boa medida composto por trabalhadores com nível superior.

Cabe destacar que o Censo de 2010, origem dos dados da discussão proposta por Dias (2018), ocorreu num contexto de expansão da economia nacional, reproduzida na RMS, o que viabilizou, especialmente entre o ano de 2006 e o início da década de 2010, uma retração acentuada das taxas de desemprego, aumento do assalariamento, avanço na formalização dos vínculos empregatícios e elevação do rendimento médio do trabalhador. Além da dinamização do mercado de trabalho, houve uma expansão do mercado imobiliário no período, com maior intensidade em Salvador, Lauro de Freitas e Camaçari, acarretando no crescimento do número de empreendimentos residenciais finalizados destinados aos segmentos com renda média e alta (DIAS, 2018).

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto SVO consiste em uma intervenção no sistema rodoviário baiano que visa interligar, de forma circular, as principais rodovias estaduais e federais que se conectam à capital baiana. O investimento principal do projeto compreende a construção de uma ponte que, a partir da região do Comércio, na Cidade Baixa de Salvador, percorre cerca de 11,7 km até a Gameleira, no município de Vera Cruz.

A principal justificativa para a implementação do projeto é, além da redução das distâncias entre a capital e outras regiões do estado, a criação de um novo vetor logístico e urbano para a RMS, reequilibrando o crescimento urbano da metrópole. O objetivo do artigo foi justamente discutir o potencial que tem o projeto em atender a essa expectativa.

Na etapa atual, na qual de maneira muito lenta e descontínua se avalia o projeto, alguns aspectos devem ser considerados: (i) a disponibilidade de infraestrutura constitui um forte indicador de crescimento, na medida em que condiciona a produtividade e competitividade sistêmica da economia, tornando a utilização de fatores mais eficiente e promovendo efeitos *spillovers* dinamizadores para outros setores e, até mesmo, localidades circunvizinhas; (ii) a infraestrutura de transporte, ao impactar decisivamente o sentido dos fluxos, tem um papel determinante e decisivo sobre a forma e as características da articulação e da integração do espaço econômico e social; e (iii) os equipamentos de educação, saúde, cultura e lazer e o acesso aos postos de trabalho estão desigualmente distribuídos no território, sendo necessários múltiplos e contínuos deslocamentos para que os indivíduos de algumas regiões consigam usufruir desses recursos.

Observando esses aspectos e analisando o estado da Bahia, percebe-se que, entre os municípios que fazem parte da macroárea de influência do SVO, a RMS apresenta os melhores indicadores de PIB *per capita*, número de faculdades e/ou escolas profissionalizantes, número de unidades hospitalares e número de médicos por mil habitantes, percentual de moradores com coleta de lixo e com acesso à rede geral de esgoto. Na RMS nota-se que, por concentrar os principais processos engendrados nesse território, seja pela concentração da população, de infraestruturas ou do poder político e econômico, Salvador permanece como o centro mais importante do estado, mantendo sua relevância no destino dos fluxos pendulares relativos a trabalho.

Logo, a expectativa de que o SVO reequilibre o crescimento urbano da metrópole, deslocando seu centro de gravidade na direção dos municípios de Itaparica e Vera Cruz e dos territórios do Recôncavo e do Baixo Sul, pode não se concretizar. Isso se dá porque, além da infraestrutura de integração inter e intrarregional – que neste caso seria viabilizada pelo SVO –, o fortalecimento de novas centralidades depende de equipamentos públicos, diga-se, infraestrutura social e urbana, que contribuam para a atração de investimento produtivo privado.

Uma vez passado um longo período entre a decisão de promover estudos de viabilidade do SVO e o momento atual, fazem-se necessários: (i) a atualização frequente das informações, que no conjunto darão aos agentes encarregados desse equipamento de infraestrutura uma visão antecipada de pontos de estrangulamentos decorrentes da própria realização do empreendimento; (ii) rediscutir o tempo de execução da obra, considerando as alternativas de política pública urgentes, já que o Brasil passa por cerca de cinco anos de estagnação do PIB, deterioração do estoque da infraestrutura já em uso e imersão numa pandemia, o que dificulta justificar uma infraestrutura dessa natureza; e (iii) levar em consideração a natureza sistêmica do desenvolvimento econômico, como aponta a literatura, o que remete à necessidade de políticas voltadas para o desenvolvimento local e reorganização dos centros urbanos a serem atingidos pela nova infraestrutura, sob pena de reforçar a apropriação privada de natureza excludente – como a especulação imobiliária, por exemplo –, das potenciais externalidades positivas viabilizadas por ela.

## REFERÊNCIAS

- AGERBA - AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE ENERGIA, TRANSPORTES E COMUNICAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA. Disponível em: <[www.agerba.ba.gov.br/](http://www.agerba.ba.gov.br/)>. Acesso em: 3 jun. 2015.
- ANTICO, C. **Onde morar e onde trabalhar**: espaços e deslocamentos pendulares da Região Metropolitana de São Paulo. 2003. 254 f. Tese (Doutorado em Demografia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2003.
- ARANHA, V. 2005. Mobilidade pendular na metrópole paulista. **São Paulo em Perspectiva**, 19 (4): 96-109.
- ARAÚJO, F.; CAMPELO, G.; MARINHO, E. **Impactos da infraestrutura sobre a pobreza no Brasil**. Encontro Nacional de Economia. Anpec, 2003.
- ASCHAUER, D. A. Highway capacity and economic growth. **Economic Perspectives**, 14, 14-24, 1990.
- ASCHAUER, D. A. Is public expenditure productive? **Journal of Monetary Economics**, v. 23, n. 2, p. 177-200, mar. 1989.
- BAENINGER, R. Migrações internas no Brasil: tendências para o século XXI. **Revista NECAT**, v. 7, p. 9-29, 2015.
- BAENINGER, R. Rotatividade migratória: um novo olhar para as migrações internas no Brasil. **Revista Interdisciplinar de Mobilidade Humana**, Brasília, ano XX, n. 39, p. 77-100, jul./dez., 2012.
- BALDWIN, R. E.; OKUBO, T. 2006. Heterogeneous firms, agglomeration and economic geography: spatial selection and sorting. **Journal of Economic Geography**, 6, 323-346.
- BANCO MUNDIAL (WORLD BANK GROUP). **Poverty and Shared Prosperity in Brazil's Metropolitan Regions**: Taking Stock and Identifying Priorities. Washington, DC. 2015.
- BEAUJEU-GARNIER, J. 1980. **Geografia da população**. São Paulo: Companhia Editora Nacional.

- BELMAR, J.; PASSARO, D. G. Bimodal transport infrastructure and regional development: evidence from Argentina, 1960-1991, CAF – Banco de Desarrollo de América Latina, Working Paper, 03, 2021.
- BOARNET, M. G. Highways and Economic Productivity: Interpreting Recent Evidence. **Journal of Planning Literature**, 11, 476-486. 1997.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. DATASUS. **Cadernos de Informações de Saúde Bahia 2015**. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/tabdata/cadernos/ba.htm>>. Acesso em: 3 jun. 2015. 2015b.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL. **Folha de pagamento – Bolsa Família por município**. 2015a. Disponível em: <<http://www.mds.gov.br/bolsafamilia/Pagamento,P20Bolsa,P20Fam,PC3,PADlia>>. Acesso em: 3 jun. 2015.
- BRITO, F.; SOUZA, J. Expansão urbana nas grandes metrópoles, o significado da migração intrametropolitana e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, p. 77-83, 2005.
- DELGADO, P. B. et al. Mobilidades nas regiões metropolitanas brasileiras: processos migratórios e deslocamentos pendulares. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (Orgs.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea/ITDP, 2016.
- DENG, T. Impacts of transport infrastructure on productivity and economic growth: recent advances and research challenges. **Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal**, 33:6, 686-699, 2013.
- DIAS, P. C. Mobilidade para o trabalho na Região Metropolitana de Salvador: pontos para o debate. **Revista de Desenvolvimento Econômico** (Impresso), v. 1, p. 168-188, 2018.
- DINIZ, C. C. Celso Furtado e o desenvolvimento regional. In: COELHO, F. S.; GRANZIERA, R. G. (Orgs.). **Celso Furtado e a formação econômica do Brasil**. São Paulo: Atlas, 2009, v. 1, p. 40-58.
- FAY, M.; MORRISON, M. **Tendências recentes e principais desafios**. Banco Mundial. Departamento de Infraestrutura, Finanças e Setor Privado. Região da América Latina e do Caribe, ago. 2005.
- GILBOY, E. W. The propensity to consume: reply. **The Quarterly Journal of Economics**, v. 53, n. 4, p. 633-638, 1939.
- GILLEN, D. W. 1996. Transportation Infrastructure and Economic Development: A Review of Recent Literature. **Logistics and Transportation Review**, 32, 39-62.
- GWILLIAM, K. M. La economía del transporte e desarrollo. In: DE RUA, G.; NASH, C. (Cords.). **Desarrollos recientes en economia del transporte**. Madri: Civitas.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em: 3 jun. 2015.
- INEP – INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Portal IDEB**. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/web/portal-ideb>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

- IPEA – ISNTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Vol. 1. Brasília, 2010a.
- IPEA. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Vol. 2. Brasília, 2010b.
- JIANG, B. **A Review of Studies on the Relationship between Transport Infrastructure Investments and Economic Growth**. Canada Transportation Act Review Panel. 2001.
- LEITE, F. Como o grau de desigualdade afeta a propensão marginal a consumir? Distribuição de renda e consumo das famílias no Brasil a partir dos dados das POF 2002-2003 e 2008-2009. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 24, n. 3 (55), p. 617-650, dez. 2015.
- LENZ, N. V.; SKENDER, H. P.; MIRKOVIĆ, P. A. The macroeconomic effects of transport infrastructure on economic growth: the case of Central and Eastern E.U. member states, **Economic Research-Ekonomska Istraživanja**, 31:1, 1953-1964, 2018.
- LOBO, C.; MATOS, R. E. S.; CARVALHO, A. S. Mobilidade pendular e infraestrutura rodoviária nas microrregiões de Minas Gerais. **Revista Espinhaço**, v. 8, p. 3-9, 2016.
- MATOS, R. Migração e urbanização no Brasil. **Geografias (UFMG)**, v. 14, p. 7-27-27, 2012.
- MELO, P. et al. The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence. **Regional Science and Urban Economics**, v. 43, Issue 5, September 2013.
- MOURA, R.; DELGADO, P. R.; COSTA, M. A. Movimento pendular e políticas públicas: algumas possibilidades inspiradas numa tipologia dos municípios brasileiros. In: BOUERI, R.; COSTA, M. C. (Eds.). **Brasil em desenvolvimento 2013: estado, planejamento e políticas públicas**. Brasília: Ipea, 2013. v. 3, p. 665-696. Disponível em: <<http://goo.gl/cZsW1c>>.
- NAVARRO, I. J.; YEPES, V; MARTÍN, J. V. Life cycle cost assessment of preventive strategies applied to prestressed concrete bridges exposed to chlorides. **Sustainability**, 10, 845, 2018.
- NOCKE, V. 2006. A Gap for me: Entrepreneurs and Entry. **Journal of the European Economic Association**, 4, 929-956.
- NURKSE, R. Problemas de capital em países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1957. In: SEPÚLVEDA, O. G. **Reflexões de economistas baianos**. PIMENTA, L.; ARAGÃO, F. (Orgs.). Salvador: Corecon-BA, 2011.
- SÁNCHEZ, R. J. (Coord.). **Redes infraestructurales en América Latina**. Santiago do Chile: Cepal, 2009.
- SENNA, L. A. **Economia e planejamento dos transportes**. Rio de Janeiro: Ed. Elsevier, 2014.
- SEDUR - SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA. **Desenvolvimento urbano dos municípios da área de impacto direto do sistema viário oeste**. 2017. Disponível em: <<https://polis.org.br/wp-content/uploads/2020/03/Caderno-06-02-17-web.pdf>>. Acesso em: 06 jun. 2019.
- SEPLAN - SECRETARIA DO PLANEJAMENTO DO ESTADO DA BAHIA. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA)/Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para implantação do Sistema de Travessia Salvador/Ilha de Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos**. Volume I, Caracterização do Empreendimento, 2015. Disponível em: <<http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/estudos/ambiental/estudo-de-impacto-ambiental-eia/>>. Acesso em: 10 jan. 2016.

SIERRA, L. A.; PELLICER, E.; YEPES, V. Method for estimating the social sustainability of infrastructure projects. **Environ. Impact Assess**, rev. 65, 41-53, 2017.

STAEHLE, H. Short-period variations in the distribution of incomes. **The Review of Economics and Statistics**, v. 19, n. 3, p. 133-143, 1937.

STRAUB, S. **Infrastructure and growth in developing countries**: recent advances and research challenges. World Bank, jan. 2008 (Policy Research Working Paper, n. 4460).

WASELFISZ, J. J. **Mapa da violência 2015**: mortes matadas por arma de fogo. Disponível em: <<http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2015/mapaViolencia2015.pdf>>. 2015. Acesso em: 3 de jun. 2015.

ZASLAVSKY, R.; GOULART, B. N. G. Migração pendular e atenção à saúde na região de fronteira. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 22, p. 3981-3986, 2017.

ZHANG, J. et al. Infrastructure Investment and Regional Economic Growth: Evidence from Yangtze River Economic Zone. **Land**, 10, 320, 2021.