

DE “CAPITAL DA PECUÁRIA” AO “SONHO DE PÓLO CALÇADISTA” a constituição da estrutura urbana de Itapetinga, BA

A história da cidade de Itapetinga, localizada na Região Sudoeste da Bahia, esteve atrelada ao desenvolvimento da atividade pecuária desde a formação do seu núcleo urbano inicial. Dentro da nova dinâmica estabelecida pelo processo de descentralização industrial no Brasil, a cidade vivencia uma série de transformações a partir da implantação da fábrica da Calçados Azaléia do Nordeste S/A. Este trabalho apresenta estudo analítico da constituição da estrutura urbana dessa cidade, ao longo da história, através de três eixos de análise: o processo de acumulação do capital, o papel do Estado e a organização espacial.

Introdução

Apesar das diferenças de tamanho, tipo de atividade ou região, a grande maioria das cidades brasileiras exhibe problemática parecida, apenas diferenciada em grau e intensidade. Sua organização interna desequilibrada revela um emaranhado de problemas interconexos, inerentes às contradições da sociedade capitalista instalada nos países subdesenvolvidos.

Sem dúvida, é nas grandes metrópoles que as contradições mais se acirram, mas é para elas que estão voltadas as maiores ações na área do planejamento e também elas constituem o objeto de estudo da maioria dos urbanistas. Entretanto, tem ocorrido em todo o mundo, e mesmo no Brasil em menor escala, um movimento populacional expressivo encaminhando-se para as cidades ditas de porte médio. Um grande contingente de população, já informado das desfavoráveis condições de vida nas metrópoles, tem-se deslocado em direção aos centros intermediários, atraído por atributos como melhores condições de segurança, menores deslocamentos e custo de vida mais acessível, em relação à cidade grande e, por outro lado, maior oferta de emprego e melhores condições de infra-estrutura e informação em relação às cidades de menor porte.

Essa tendência tem sido reforçada devido à nova configuração assumida pelo sistema de produção capitalista que, como resultado do processo de globalização da economia com a conseqüente abertura dos mercados e acirramento da competição entre as firmas, tem levado a uma maior “flexibilidade” nos projetos industriais, conduzindo as unidades produtivas a se desconcentrarem espacialmente.

A capacidade de “segmentação” e “integração” de tarefas, resultante dos avanços tecnológicos, possibilita às empresas a organização do trabalho em unidades de produção espacialmente distribuídas de forma fragmentada, como estratégia para redução de custos ou de expansão da acumulação. Assim, centros menores tornam-se habilitados para sediar áreas de produção de indústrias, ficando potencialmente sujeitos à maior parte dos problemas urbanos que afligem as grandes metrópoles já industrializadas. Portanto, a necessidade de ampliação da discussão sobre essas cidades, iniciada em vários países a partir dos anos 70, como conse-

qüência da necessidade de amenizar os problemas gerados pela concentração das grandes massas humanas e suas atividades em centros industriais, cresce e assume um novo papel.

A cidade de Itapetinga (Foto 01), com população de 57.931 habitantes¹ e localizada na Região Sudoeste da Bahia, encontra-se inserida nesse contexto. Com a



Foto 01 - Espaço Urbano de Itapetinga, BA.
Levantamento Aerofotogramétrico – CAR, 1998.

economia atrelada à produção pecuária e tendo presenciado a ascensão, apogeu, crise e estagnação dessa atividade, essa cidade vive, hoje, uma intensa euforia, fruto da implantação do Distrito Industrial, a partir de 1997, tendo como investimento principal a fábrica de Calçados Azaléia do Nordeste S/A.

Essa euforia não se limita a Itapetinga; ela é compartilhada por amplos setores da sociedade

baiana, a partir da implantação de grandes empreendimentos que começaram a se instalar por todo o Estado (têxtil, calçados e eletrônicos), a partir dos anos 90, e que culminou com a instalação de uma planta industrial da Ford em Camaçari.

Levando em conta os processos e a espacialidade que começam a ser deflagrados na região de Itapetinga, dentro da nova conjuntura urbano-industrial do Brasil, e que envolvem expressões como “descentralização industrial”² e “produção flexível”, algumas questões merecem ser colocadas. Seria a região de Itapetinga uma região privilegiada por atrair esse investimento? Como se poderá hierarquizar internamente essa região e qual o papel da cidade de Itapetinga dentro do Sudoeste da Bahia a partir do empreendimento? Quais os possíveis rebatimentos desse processo no espaço urbano da cidade?.

Foi na busca de compreender a nova dinâmica do espaço urbano dessa cidade que se desenvolveu a pesquisa, objetivando apresentar estudo analítico da constituição de sua “estrutura urbana”, numa perspectiva histórica, considerando-se as transformações que ocorreram desde a formação inicial do seu núcleo urbano, em 1924, até os dias atuais.

Metodologia empregada.

Tendo a compreensão de **estrutura urbana** não como algo estático, mas como um conjunto dinâmico de relações, em cuja constituição existe uma base física e territorial onde são produzidos e se reproduzem os sistemas (SAMPAIO,1999)., adotou-se um enfoque que privilegia três eixos de análise relacionados entre si e vistos numa perspectiva histórica urbano-regional, quais sejam: **o processo de acumulação do capital, o papel do Estado** e a **configuração espacial**.

Os eixos estabelecidos balizaram os passos da investigação, que foi conduzida a partir de duas hipóteses básicas:

1. durante as várias etapas do processo de acumulação e reprodução do capital em Itapetinga, tem havido uma substituição histórica dos agentes possuidores do poder econômico e, conseqüentemente, do poder político, capazes de direcionar as ações do Estado, determinando, assim, a estrutura do espaço urbano da cidade;

2. a despeito das iniciativas “localizadas” de Planejamento, a configuração espacial de Itapetinga sempre esteve à mercê do capital fundiário, proprietário do solo urbano, historicamente atrelado aos agentes detentores do poder político e econômico na região.

Partindo do conceito básico de Santos (1992), que define o espaço como sendo a soma da *paisagem* e da *sociedade* e que, portanto, se constitui em um produto social em permanente processo de transformação, buscou-se relacionar espaço e tempo, procurando encontrar períodos, na história dessa cidade, onde se mantivesse constante um conjunto de relações e de proporções sociais, políticas, jurídicas e econômicas – as estruturas.

Devido à escassez de bibliografia específica sobre a cidade em estudo e à inexistência de bancos de dados atualizados na administração municipal, o trabalho se constituiu basicamente em pesquisa de campo cujo objetivo era construir uma metodologia que contemplasse os três eixos estabelecidos.

Nesse sentido, foram coletadas informações através de observação direta, de dados fornecidos por instituições públicas e privadas, publicações e entrevistas. O material levantado foi sistematizado em tabelas e mapas que, relacionados com as referências utilizadas como suporte teórico, permitiram análises e abstrações.

A cidade em seis períodos

Considerando o espaço como um “mosaico de diferentes eras” (SANTOS, 1992, p.22), identificaram-se seis diferentes períodos relacionados às diversas etapas do processo de acumulação do capital na região de Itapetinga, que serviram de base ao estudo: a instalação da atividade pecuária; o apogeu dessa atividade; o início da crise e o surgimento da pecuária mista; a instalação da indústria agropecuária; a estagnação econômica; e, por último, a instalação do “Distrito Industrial”.

Tendo seu núcleo urbano inicial constituído a partir de 1924, com o objetivo de concentrar o abastecimento necessário à população que fazia o desbravamento da região – iniciado por posseiros em 1912, para a instalação da atividade pecuária –, a cidade de Itapetinga conheceu três denominações diferentes em períodos sucessivos: comercinho de Augusto, em homenagem a Augusto de Carvalho; Itatinga, que significa pedra branca em tupi-guarani, e, por último, Itapetinga, para se diferenciar de outro sítio urbano também denominado Itatinga, localizado no interior de São Paulo.

A adequação das características do solo e do clima à atividade pecuária – os mais apropriados do Estado – propiciaram o seu rápido desenvolvimento. A fama da região transformou o povoado em um importante foco de atração para as regiões circunvizinhas, criando-se aí grande oportunidade de negócios. O arraial se expandiu a passos largos, não tardando em se tornar sede do distrito de Itatinga, em 1933, ligado, inicialmente, ao município de Vitória da Conquista e, posteriormente, ao de Itambé.

Em 1941, a conclusão da rodovia que ligava Itabuna a Lapa, passando por Itatinga, tornou-se determinante na estruturação econômica e espacial da vila, que assumia, então, a posição de entreposto comercial, articulando diversos núcleos urbanos da região.

Constituindo-se em um ponto de maior poder econômico que a sede do município, tornava-se inaceitável, para as lideranças políticas desse núcleo urbano, continuar a depender política e administrativamente de Itambé. Dessa forma, diante de forte pressão exercida pelas lideranças, em 12 de dezembro de 1952, formar-se-ia o município de Itapetinga, que conquistava, assim, a sua autonomia política e administrativa.

Com o município já constituído, a atividade pecuária atingiria o seu apogeu, promovendo um forte processo de desenvolvimento econômico e crescimento populacional na cidade que despontava como líder de toda a região e transformava-se no principal centro de produção e comércio de gado do Norte e Nordeste do País.

A partir dos anos 60, os primeiros sinais da crise na pecuária de corte começavam a se manifestar. Alguns fatores contribuíram para essa crise e, dentre eles, destaca-se o caráter extrativista e de monocultura da atividade, o que a tornou mais sensível à crise nacional que se esboçava no setor e determinou a manifestação do esgotamento de alguns dos recursos naturais da região. Por outro lado, a estrutura agrária tradicional, com pouca utilização de mão-de-obra, atrelada ao inexpressivo reinvestimento da renda obtida na pecuária em outras atividades urbanas produtivas e empregatícias, não criou condições de fixação para o capital que passava pela região.

Essa crise, entretanto, abria espaço para a introdução de raças especializadas na produção de leite, o que motivou a instalação de diversos pequenos laticínios e o crescimento daqueles já existentes na região. Até então, o leite produzido na região era apenas subproduto da pecuária de corte.

A partir de 1969, a instalação da fábrica de leite em pó Leite Glória do Nordeste Ltda., do grupo multinacional Carnation, atraída a partir da existência de uma bacia leiteira emergente e de incentivos fiscais, uma nova etapa, ligada à indústria agropecuária, colocar-se-ia no processo de acumulação do capital na região de Itapetinga. Além dessa empresa, outras indústrias de laticínios se instalaram através de postos de coleta – a Alimentos da Bahia S/A (Alimba) e a Nestlé – e até os mesmos produtores de leite se organizaram na Cooperativa de Produtores de Leite (Cooproleite e atual Cooleite), para processamento do leite objetivando produzir queijo e manteiga.

Fechando o ciclo de industrialização vinculado à agropecuária, começou a se instalar, a partir de 1984, o Matadouro Frigorífico do Médio Rio Pardo S/A (Mafrip), viabilizado a partir da associação entre o capital de produtores – individualmente ou através da Cooperativa Mista do Médio Rio Pardo (Coopardo) – e o governo do Estado.

Todos esses empreendimentos contaram com grande apoio do Estado, não só através de financiamentos e benefícios fiscais, como também no provimento da infra-estrutura para que se viabilizassem. Por outro lado, mesmo a tentativa de alavancar o ciclo industrial tardio não foi capaz de modernizar o processo da produção pecuária na região, baseado no sistema extensivo de criação, com a explora-

ção extrativista das condições naturais e resistente a qualquer tipo de inovação tecnológica ou nas relações de trabalho.

Dentro da classe dominante, alguns conflitos de interesses, na luta pela hegemonia política, conduziram a uma divisão do grupo, até então coeso em torno do ideal de projetar a cidade nacionalmente, em duas facções que passaram a se alternar na administração local, determinando a maior ou menor atração de recursos federais e estaduais para a região, conforme a maior afinidade ou divergência entre os grupos estabelecidos nos poderes municipal e estadual em cada período.

A implantação da Escola Média de Agropecuária da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (Ceplac), em 1980, e do curso de Zootecnia da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) viria colocar, na ordem do dia, a discussão sobre a melhoria da produtividade na região, sem conseguir, entretanto, conter uma segunda manifestação da crise da atividade pecuária que, a cada dia, se agravava.

Ao final da década de 1980, a cidade chegava aos extremos da crise econômica, atingindo a completa estagnação. Além disso, divergências existentes entre os grupos políticos estabelecidos no poder estadual e municipal conduziram a uma grande ausência de investimentos do governo do Estado. Diante do aprofundamento da crise, os segmentos organizados da sociedade começaram a discutir alternativas para a economia regional.

Por outro lado, o baixo crescimento populacional, em consequência da estagnação econômica, apesar de atrelado à falta de perspectivas, conduzia à falsa aparência de controle sobre os problemas urbanos. Os investimentos realizados em infraestrutura urbana conseguiram colocar os indicadores de Itapetinga em destaque em relação à Bahia e ao Nordeste, aproximando-se dos valores alcançados no Sudeste do Brasil.

Mesmo considerando os escassos recursos oriundos das receitas municipais investidos na infra-estrutura urbana do município, principalmente durante o período de estagnação, o censo do IBGE de 2000 aponta que 91,1% do total de 13.336 domicílios urbanos do município de Itapetinga possuem banheiro ou sanitário com esgotamento ligado à rede geral, 97,9 % dos domicílios são ligados à rede geral de abastecimento de água e 92,1% do lixo da cidade é coletado.

Marcando uma última etapa no processo de acumulação do capital na região, surge a “grande saída”, oferecida pelo poder público para retomada do crescimento econômico, o Distrito Industrial, que tem como principal investimento a indústria de Calçados Azaléia do Nordeste S/A. Associado a um grande volume de investimentos, advindos da esfera estadual, em obras de infra-estrutura e “requalificação urbana”, além dos benefícios fiscais e creditícios oferecidos às empresas, esse investimento tende a provocar impacto em bloco, não só em Itapetinga, mas em todos os municípios da região polarizados por essa cidade.

O processo de acumulação do capital e o jogo do poder.

À medida que se sucederam as diferentes etapas da acumulação do capital na região de Itapetinga, a configuração espacial da cidade foi sendo modelada pelos

diversos agentes que aí atuaram, buscando defender seus interesses. Entretanto, um aspecto marcante, em todo o percurso histórico da cidade, foi a grande capacidade dos detentores do capital em fazer prevalecer os seus interesses na grande maioria das situações.

Os proprietários fundiários do solo rural que, em muitos casos, eram também proprietários do solo urbano, durante a rápida ascensão da pecuária de corte, produziram uma sociedade baseada na absoluta submissão econômica, social e política do trabalhador, e conduziram ao esgotamento dos recursos naturais que, mais tarde, viria a ser um dos grandes determinantes da crise do próprio sistema de produção.

Possuidores de uma forte ligação cultural com a terra, conseqüentemente com a cidade, e de uma grande capacidade de articulação, esses agentes intervieram no espaço urbano objetivando demonstrar o seu poder econômico e transformar Itapetinga em um dos principais centros de produção e comércio da pecuária bovina do Brasil. Dessa forma, todos os grandes empreendimentos, públicos e privados, foram conduzidos de modo a fortalecer essa atividade e construir, nas áreas centrais da cidade, uma imagem moderna e próspera. O descaso com a precariedade que crescia nos espaços periféricos, entretanto, ia tornando evidentes as desigualdades do espaço urbano à medida que se acirravam as diferenças dentro da sociedade local.

Com a chegada da grande indústria multinacional, a Leite Glória do Nordeste, evidenciaram-se novas formas de submissão nas relações sociais e econômicas, dessa vez do produtor de leite e das pequenas indústrias de laticínio em relação à grande indústria. Novo agente detentor do capital, a indústria passou a dividir, com o grande produtor, o poder de determinar as principais ações do Estado, que continuavam a ser, principalmente, no sentido de fortalecimento, não só da atividade pecuária, como também do comércio e industrialização de seus produtos.

O acirramento da crise viria agravar a perda de poder econômico e, conseqüentemente, político do produtor regional, que começou a perder espaço para grandes grupos ligados à atividade pecuária em outras regiões.

Com a implantação do Distrito Industrial, surgiram novos agentes com poder econômico e político suficiente para dominar a cena em todas as principais ações, capazes de determinar a configuração espacial da cidade: os dirigentes da nova indústria e os segmentos ascendentes ligados ao comércio e aos serviços.

Os grandes investimentos realizados a partir de então, que contavam, inclusive, com grande volume de recursos estaduais, voltaram-se para o atendimento às exigências desses novos agentes, que, exógenos à cidade, não desenvolveram, em relação a ela, qualquer expectativa além de transformá-la num *locus* de produção capaz de propiciar a extração do maior lucro possível a partir do capital aí empregado.

A produção do Espaço Urbano

Dentro do jogo de poder estabelecido na sociedade capitalista, diversos são os agentes capazes de intervir na produção do espaço urbano. Dentre tais agentes, que atuam de acordo com seus interesses, quase sempre contraditórios, desta-

cam-se os proprietários dos meios de produção, os proprietários do solo urbano, os promotores imobiliários, as empresas de construção e o Estado. Atuando nos níveis federal, estadual e municipal, o Estado é, ao mesmo tempo, agente e árbitro no processo de produção do espaço urbano – agente por realizar operações concretas que contribuem para dar forma à cidade e árbitro por funcionar como mediador dos conflitos surgidos entre os outros agentes na busca de superar suas contradições.

Especificamente na região de Itapetinga, na maioria dos casos, os papéis desses agentes se confundiram, uma vez que os proprietários do solo urbano foram, também, os maiores proprietários dos meios de produção – a propriedade rural agrária – e os principais articuladores das ações do Estado no Município. Tendo em vista que a atuação dos promotores imobiliários e empresas de construção pode ser considerada inexpressiva, é possível afirmar que apenas a classe dos detentores do capital, no caso os produtores rurais, concentrou, durante quase meio século, praticamente todo o poder de determinação na produção do espaço urbano, utilizando os mecanismos legais à sua disposição ou realizando sua atuação à margem dos mesmos mecanismos e conseguindo sua regularização legal posteriormente.

Se a produção do espaço urbano, historicamente determinada, traz as marcas dos conflitos sociais, políticos e econômicos em jogo na sociedade capitalista, o papel desempenhado pelo Estado, como árbitro responsável pela produção e fiscalização da normativa jurídica capaz de regular e mediar esses conflitos, torna-se fundamental. Em Itapetinga, duas foram as principais iniciativas no sentido de se estabelecerem normas que regulassem a produção do espaço urbano: em 1972, um plano elaborado através de convênio entre o Serviço de Assessoria em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia (SAAU/UFBA) e a Prefeitura Municipal de Itapetinga, que não chegou a ser apreciado pela Câmara de Vereadores e, em 1981, um novo Plano elaborado pela empresa de consultoria Projetos de Urbanização Ltda. (Prourb), apresentando-se como revisão do primeiro. Esse último Plano foi submetido à Câmara e aprovado em 1982, embora nunca chegasse a ser efetivamente implementado.

A normativa jurídica estabelecida nesse plano obedecia principalmente aos interesses dos proprietários do solo urbano e, nos poucos casos em que ia de encontro a esses interesses, o Estado foi conivente com a sua desobediência, abrindo mão de sua função fiscalizadora. Assim, reduzindo-se a um jogo de linguagem que apenas legitima o jogo de poder previamente estabelecido, o planejamento urbano, na cidade, tem-se acomodado às limitações impostas pela estrutura social existente. Como resultado desse processo, a cidade real, embora incorporando aqui e ali alguns traços das cidades idealizadas nos planos diretores, na prática tem sua estrutura concreta materializada em função da ação dos proprietários do solo urbano ou da implantação de grandes investimentos localizados, menos relacionados com o planejamento que com os interesses dos grupos que detêm o domínio do poder econômico no momento de sua realização.

Ao comparar a cidade real à normativa jurídica estabelecida no Plano Diretor de 1982, constatou-se, em vários aspectos, sua completa inobservância nos loteamentos aprovados no período em que a lei já se encontrava em vigor. Para ilustrar essa situação, alguns casos podem ser citados: o processo a ser cumprido para obtenção de licença de parcelamento do solo não tem obedecido aos requisi-

tos mínimos exigidos pela Lei Municipal 362, de 1982; a implementação dos equipamentos urbanos pelo proprietário do loteamento, conforme determinado em Lei, só foi observada em 1 dos 11 loteamentos regulamentados a partir de 1982; dos 11 projetos de loteamento aprovados pela prefeitura a partir dessa data, apenas 4 atendem à reserva mínima de 35% da área destinada a espaços públicos, como determinado na lei 6.766/79 e ratificado no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Itapetinga; e a grande maioria dos loteamentos não apresenta qualquer responsável técnico pela elaboração do projeto. Além disso, foi constatada a existência de áreas loteadas fora do perímetro urbano vigente e, em diversos casos, a apropriação ilegal de espaços públicos pela iniciativa privada, com a total conivência do poder público municipal.

Vale ressaltar a constatação de que o perímetro urbano definido na Legislação Municipal ultrapassa, em muito, as necessidades de expansão da cidade na época em que foi instituído, o que veio a beneficiar a expansão das áreas loteadas pelo maior proprietário do solo urbano da cidade, como pode ser visto no mapa 02, que, na ocasião, era também o prefeito municipal e responsável pela publicação do decreto que definia esse perímetro. Mesmo 20 anos depois, a área delimitada como urbana ainda possui grandes espaços vazios ou com ocupação rarefeita, o que provoca a elevação dos custos na implementação de infra-estrutura e equipamentos (ver mapas 01 e 02).

No que diz respeito à propriedade do solo na região de Itapetinga, o que se constata, seja em relação à terra rural ou urbana, é a sua grande concentração em mãos de poucos proprietários. Em relação ao solo rural, o índice de Gini – indicador que mede a concentração fundiária, variando entre 0 e 1 – calculado por Hassegawa (1998), para o ano de 1995, com base nos dados do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, atinge o valor de 0,83, muito próximo do valor extremo de concentração. Com relação ao solo urbano, apenas 13 proprietários foram responsáveis pelo parcelamento de todo o solo loteado no espaço urbano da cidade. Calculando-se as áreas dos loteamentos a partir de mapa elaborado em AutoCAD, constatou-se que apenas três desses proprietários detêm 67,12% das terras loteadas (mapa 02).

Objetivando extrair do solo urbano a maior renda possível, as estratégias utilizadas por seus proprietários têm sido diferentes, conforme a situação. Se, por um lado, parcelam o solo dentro dos parâmetros legais quando a situação é conveniente para a valorização de loteamentos destinados à população de alta renda (foto 02), por outro desobedecem completamente a esses parâmetros, com a conivência do poder público, na intenção de tornar mais rentável o solo urbano menos valorizado (Foto 04).

Em relação às grandes empresas, o que se observa, na cidade, é sua localização obedecendo exclusivamente à estratégia que melhor atenda aos seus interesses, sem levar em consideração qualquer tipo de planejamento anteriormente definido.

Dessa forma, no espaço urbano concreto, marcado por desigualdades e segregação (fotos 02, 03 e 04) evidencia-se a grande distância entre a cidade real e a cidade ideal estabelecida nos planos propostos.



Foto 02 -Vista aérea do loteamento Morumbi, destinado a população de alta renda.

Foto: Dom Fontinelli - 2000



Foto 03 - Entre ricos - ocupação irregular em áreas públicas.

Foto: Nelma Gusmão -2002



Foto 04 - Loteamentos Vila Nery e Vila Riachão. Solo urbano menos valorizado.

Foto: Dom Fontinelli - 2000

A característica de um planejamento formal, deslocado da prática, não é exclusividade de Itapetinga: faz parte de uma tendência em todas as esferas da administração pública no Brasil. Os poucos planos que têm sido realizados estão apenas preocupados em cumprir as condições exigidas na busca de financiamentos nacionais e internacionais.

É nesse contexto que se encontra em elaboração mais um plano diretor para Itapetinga, através de uma iniciativa da Prefeitura Municipal, viabilizado por programa coordenado pela CAR, com 65 % dos recursos financiados pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). O Plano em elaboração responde à necessidade do planejamento como forma de legitimar o novo processo de industrialização estabelecido na região, baseado no modelo de “acumulação flexível” do capital e que tem como principal característica a efemeridade das situações e a impossibilidade de projeções em longo prazo. Dessa forma, após a realização de grandes investimentos do Governo do Estado, desatrelados de qualquer tipo de ação planejadora, busca-se atender às exigências de órgãos externos de financiamento, através da utilização do discurso do “processo participativo” na elaboração de um Plano Diretor. Contudo, na prática, até o presente momento, não foi observado nenhum envolvimento efetivo da comunidade em sua elaboração, ficando essa participação restrita aos grupos alinhados ao poder político estabelecido.

O distrito Industrial e o “sonho de pólo calçadista”

Com uma área disponível de 50 ha completamente dotada de infra-estrutura, o Distrito Industrial de Itapetinga, além do grande projeto da Azaléia, espera atrair outros investimentos para a cidade, principalmente empresas fornecedoras de componentes dos calçados. A vinda dessas indústrias conseguiria reduzir os custos de produção da Azaléia relativos ao transporte e estoques de insumos e permitiria maior agilidade nos seus prazos de entrega. Entretanto, essa meta ainda se encontra longe de ser cumprida, pois a única empresa atraída com tal objetivo é uma fábrica de embalagens, ainda em implantação.

Além desses investimentos, outra empresa atraída foi a Indústria Brasileira de Bicicletas (IBB), que começou a funcionar em setembro de 1997 e emprega, atualmente, 130 funcionários com capacidade instalada de montagem de 300.000 bicicletas por ano.

A Calçados Azaléia é a maior produtora de calçados femininos da América Latina, com as marcas Azaléia e Dijean, líder do segmento de calçados esportivos do Brasil com a marca Olympikus. Produzindo, atualmente, 150 mil pares de calçados por dia, que totalizam uma produção de 45 milhões de pares por ano, a empresa conta com um total de quase 14 mil empregados e possui um faturamento anual bruto superior a U\$ 500 milhões.

Em suas instalações na região de Itapetinga, a Azaléia do Nordeste S/A produz 50.000 pares de calçados por dia, um terço do total de sua produção. Em seu quinto ano de funcionamento a empresa emprega em torno de 5.000 pessoas, aproximadamente 4.000 em Itapetinga e o restante em outras cidades da região.

A montagem final do calçado se dá em um complexo industrial matriz (Foto 05), integrado por 15 pavilhões, na cidade de Itapetinga, enquanto a fabricação da parte superior se dá em 19 galpões distribuídos nessa cidade e em mais onze municípios da região.



Foto 05 - Azaléia do Nordeste S/ A Complexo Industrial na cidade de Itapetinga

Foto: Dom Fontinelli - 2000

Diversas foram as razões responsáveis pela localização desse empreendimento na região de Itapetinga. Devido à grande sensibilidade desse setor aos custos de mão-de-obra, a pressão pelo aumento dos salários, exercida por entidades sindicais, tem sido, sem dúvida, o principal elemento responsável pelas mudanças locacionais das empresas calçadistas no Brasil que, a partir dos anos 90, têm-se dirigido para a Região Nordeste, onde se encontra uma massa de trabalhadores desempregados com baixa capacidade de organização sindical e disponível para salários muito aquém dos praticados no Sul do País.

A opção pela Bahia, dentre os estados do Nordeste, está inserida na política de desenvolvimento industrial desse Estado, cuja dimensão, na capacidade de induzir novos investimentos e definir sua localização, tem sido determinada, principalmente, pela guerra fiscal. A Azaléia do Nordeste destaca-se como a empresa que recebeu o maior volume dos benefícios, dentre as onze empresas calçadistas instaladas na Bahia. Segundo publicação da Seplantec (2000), essa empresa recebeu R\$ 17.411.000 em infra-estrutura (correspondendo a 65% do total de R\$ 26.597.000 investido na implantação de indústrias do setor calçadista na Bahia), R\$ 10.000.000 em recursos do Fundo de Desenvolvimento Socioeconômico (Fundese) – 28% do total de R\$ 36.000.000 – , e crédito presumido de ICMS, que foi de 90%.

Também merece ser considerado o motivo pelo qual a maior inversão de recursos da indústria calçadista na Bahia, a Azaléia do Nordeste S/A, com um investimento na ordem de 118 milhões de reais, escolheu a cidade de Itapetinga. Tal localização contraria a lógica da “desconcentração concentrada”, utilizada pela maioria dessas empresas que, mesmo se desconcentrando no plano municipal, encontram-se concentradas regionalmente, principalmente no eixo do Grande Recôncavo.

Na busca de respostas a essas questões, alguns aspectos merecem ser analisados. O primeiro deles é que, apesar de perderem algumas vantagens que poderiam ser obtidas como resultantes da formação de uma economia de aglomeração, o fato de estarem desconcentradas espacialmente evita a disputa pela oferta de mão-de-obra e a maior pressão sindical que a concentração de empresas propicia. Além disso, a proximidade do porto de Ilhéus possibilita à empresa o comércio com o mundo, condição fundamental em tempos de globalização.

Outro ponto a analisar é o grande esforço despendido – traduzido em maiores vantagens oferecidas – pelo grupo político estabelecido na administração estadual em levar esse empreendimento para Itapetinga, ao conseguir eleger seu candidato para a administração municipal depois de 14 anos afastado do poder nessa cidade.

Por outro lado, o fato de ter passado por um período de baixo crescimento populacional, possibilitando a Itapetinga se tornar uma cidade bem servida de infra-estrutura, aliado à “imagem moderna” herdada do apogeu da atividade pecuária, dotou a cidade das condições necessárias para oferecer um bom padrão de vida aos executivos da empresa que para aí se deslocariam, oriundos, principalmente, do Rio Grande do Sul.

O novo cenário e o espaço urbano

Tendo em vista o caráter “flexível” dos novos empreendimentos que se instalam em Itapetinga, seus reflexos tornam-se difíceis de ser analisados com largos horizontes de tempo. Graças à “flexibilidade”, o projeto tem estado em constante mutação. Assim, alterações substanciais em relação ao projeto original já ocorreram durante sua implantação e não param de ocorrer a cada momento do seu processo produtivo.

Ainda que se considerem as dificuldades de análise dos impactos do projeto – não só devido ao seu caráter flexível, mas também porque se encontra ainda em fase de implantação – pode-se adiantar que ele tende a provocar uma reorganização espacial na economia regional do Sudoeste da Bahia e, mais especificamente, no município de Itapetinga, para onde os fluxos das cidades afetadas por esse empreendimento tendem a convergir, causando uma maior independência dessa cidade em relação aos principais pólos regionais que a influenciam – Itabuna e Vitória da Conquista –, principalmente no que se refere ao comércio e aos serviços. Dessa forma, mesmo considerando que esse movimento apenas se inicia e que seus verdadeiros resultados só o tempo poderá expor com clareza, sabemos que as transformações irão afetar, de maneira irreversível, o espaço urbano não só de Itapetinga, mas de todas as cidades envolvidas.

Tomando a divulgação oficial do número de empregos oferecidos até maio de 2001 (CALÇADOS AZALÉIA S/A, 2001), 3.309 empregos só na cidade de Itapetinga, e a população economicamente ativa dessa cidade – com idade entre 15 e 64 anos – pelo censo do IBGE de 2000, que soma 36.991 pessoas, pode ser visto que apenas os empregos diretos oferecidos pela Azaléia devem ocupar em torno de 9% dessa população. Aceitando as alternativas levantadas por Porto et al., de que para cada emprego direto podem ser gerados entre zero e três empregos indiretos, teríamos, na situação extrema de três empregos indiretos para 1 direto, 13.236 empregos oferecidos, o que representaria 36 % dessa população ativa.

A dimensão dos impactos sobre a cidade de Itapetinga torna-se ainda mais evidente quando se considera que, além desses 3.309 empregos em seu território, mais 1.103 empregos, segundo divulgação da empresa em maio de 2001, encontram-se distribuídos espacialmente em outros municípios que sofrem uma polarização econômica por essa cidade.

Grandes expectativas surgem na comunidade local em relação aos benefícios que poderão resultar desse “sonho de pólo calçadista”. No entanto, apesar dos ganhos relativos à grande quantidade de empregos oferecidos e ao volume de recursos estaduais investidos na região como consequência desse empreendimento, não se pode deixar de atentar para os riscos que essa movimentação pode também representar de danos para o espaço urbano das cidades da região e, mais especificamente, o de Itapetinga. Nesse sentido, algumas considerações merecem ser colocadas.

A primeira consideração é que o “modelo flexível” – adotado em contraposição às formas rígidas adotadas pelo sistema de produção “fordista”, tanto no que se refere ao sistema da organização da produção quanto no que se refere às relações de trabalho ou à localização espacial – é emprestado de outros lugares do mundo que guardam características completamente diversas da realidade do Nordeste brasileiro e, mais especificamente, da região de Itapetinga.

Nessa localidade, tal modelo conduziu a um grande contingente de trabalhadores não qualificados e remunerados a baixos níveis salariais, além de péssimas condições no que se refere à proteção à saúde do trabalhador e segurança no trabalho no processo produtivo. O Relatório Técnico elaborado pelo Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador (CESAT) referente às inspeções de 27 e 28/07/1999 e 19 e 20/10/2000 na fábrica Calçados Azaléia S/A, aponta os altos índices de riscos à saúde do trabalhador observados no sistema de produção da empresa, principalmente em relação às doenças “músculo-esqueléticas” vinculadas ao trabalho, dentre as quais a conhecida Lesão por Esforço Repetitivo (LER) ou Doenças Ortomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT), cujo risco de ocorrência é indicado como “de certa gravidade”. Ao sentir os sintomas das doenças e tendo de continuar a trabalhar nas mesmas condições, o empregado vê-se obrigado a pedir demissão, o que conduz a uma grande rotatividade na mão-de-obra.

Dessa forma, tendem a se intensificar os fluxos migratórios, que naturalmente já se dirigiram para a região, principalmente para a cidade de Itapetinga, atraídos pelo investimento, o que provoca novas demandas no espaço urbano.

Por outro lado, o grande volume de investimentos estaduais destinados ao espaço urbano de Itapetinga, passando ao largo de qualquer planejamento, não tem sido direcionado com a prioridade de preparar a cidade e dotá-la de infra-estrutura e serviços urbanos que atendam às novas demandas. Mais uma vez, esses investimentos têm sido canalizados apenas para atender às exigências dos donos do capital, no caso específico, a grande indústria e o setor de comércio e serviços.

Além disso, a cidade tem vivido constantemente sob a ameaça de que o investimento migre para outras regiões, diante das tentativas de organização sindical dos trabalhadores. Também não se pode ignorar a possibilidade de que, uma vez esgotados os benefícios fiscais e creditícios, as empresas saiam de Itapetinga para se

instalar em centros que ofereçam condições mais vantajosas, deixando uma grande massa de desempregados e inúmeros problemas sociais a serem enfrentados pelo poder público e pela comunidade local.

Estudos desenvolvidos pelo próprio governo do Estado, através da Seplantec (2000), apontam os riscos do fechamento das empresas do ramo calçadista na Bahia ao final dos benefícios fiscais e creditícios, caso não sejam preenchidos elos fundamentais em sua cadeia produtiva, de forma a alcançar a redução de custos possibilitada por uma economia de aglomeração. Considerando que essas empresas vieram para a Bahia em virtude de outros fatores, que não os relacionados com vantagens decorrentes das economias de aglomeração, só a articulação capaz de proporcionar essas vantagens poderia compensar a perda dos benefícios de ordem fiscal e creditícia, ou uma possível melhor organização sindical e conseqüente pressão por melhores salários que possam ocorrer a longo prazo.

Conclusão

O percurso histórico traçado por Itapetinga vem, mais uma vez, confirmar que a institucionalização de Planos sem uma efetiva participação não tem sido suficiente para assegurar a sua implementação pelo poder público municipal e, muito menos, para a legitimação do processo de planejamento pela sociedade. Reforçando as hipóteses inicialmente estabelecidas, o estudo da constituição da estrutura urbana dessa cidade revela uma enorme discrepância entre a cidade planejada e a cidade real, construída no espaço concreto, a partir dos interesses de diversos agentes, principalmente dos detentores do poder econômico. Esses agentes, revezando-se ao longo da história, à medida em que se alternavam as diferentes etapas da acumulação do capital, foram os grandes responsáveis pelo direcionamento das principais ações do Estado que definiram a configuração espacial da cidade.

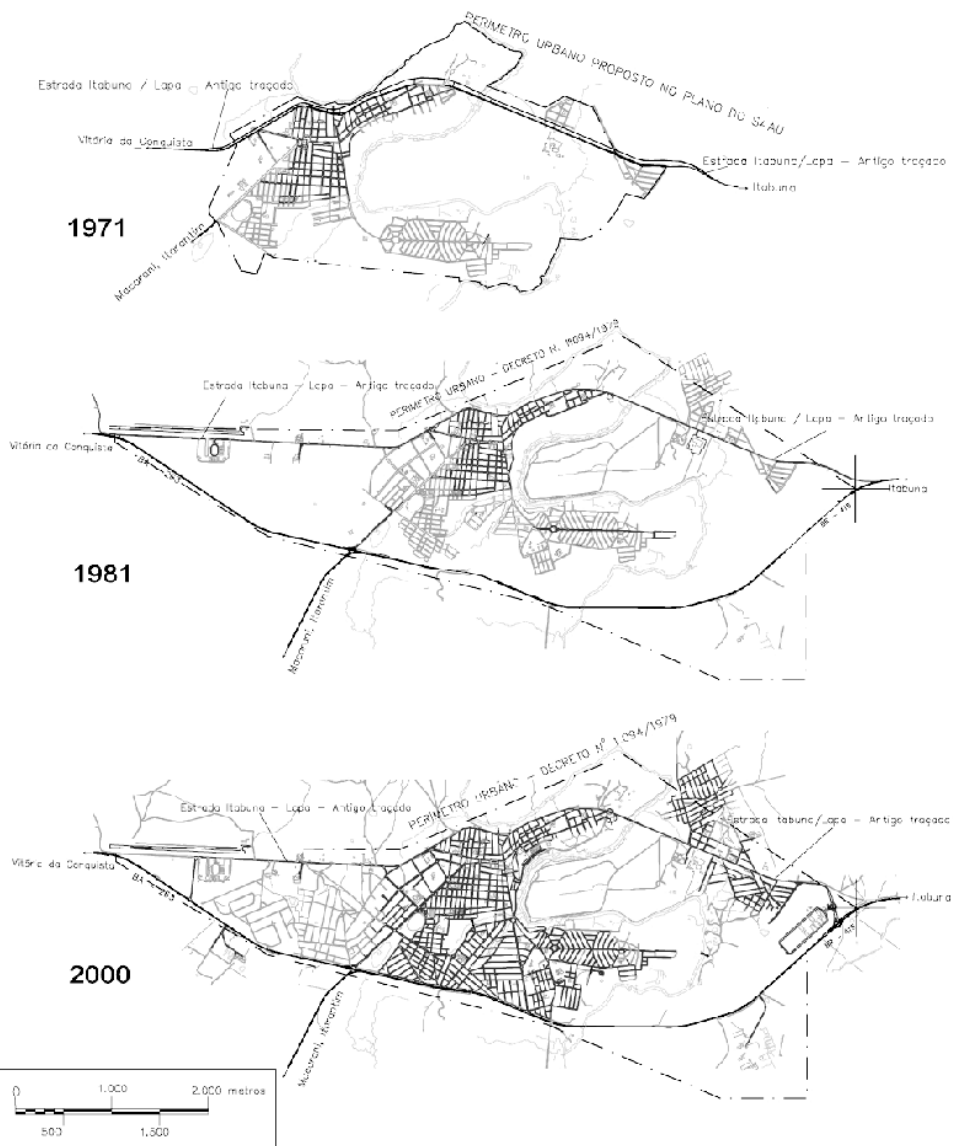
Diante do novo cenário delineado na mais recente etapa do processo produtivo de Itapetinga, a constatação de que o crescimento acelerado, desordenado e mal regulado, aumenta os riscos de desigualdade e exclusão social, exige cautela. Torna-se necessária a clareza de que eficácia econômica e justiça social não podem andar separadas, e que só a atitude da sociedade local poderá impedir a reprodução de erros históricos, para que esse processo de industrialização na região de Itapetinga, ainda que tardio, não transforme o “sonho de pólo calçadista”, de “solução” para a crise pecuária em fonte de problemas urbanos sem precedentes, não só para a cidade de Itapetinga, mas para toda a sua Região.

Chama-se atenção para as questões aqui colocadas em relação às transformações que o espaço urbano de Itapetinga vem sofrendo. Essas questões, que estamos ainda intuindo, não apresentam respostas fáceis e apontam a necessidade de investigação e aprendizagem contínua, somente alcançável através da pesquisa sistemática. Nesse sentido, a pesquisa aqui apresentada representa apenas um ponto de partida para outros estudos, na tentativa de compreender os impactos que podem vir a acontecer nesse cenário, ainda opaco, onde se encontram inseridas não só a cidade de Itapetinga e outras de sua região, como também outras cidades baianas que passam por processos semelhantes dentro da dinâmica contemporânea urbano-industrial do Brasil.

Mapa 01

ESPAÇO URBANO DE ITAPETINGA- BA

Sistema viário em 3 tempos



LEGENDA		FONTES:	
— Vias Pavimentadas	— Rocalvic	LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO - CAR, 1986	
— Vias não pavimentadas	~ Rios, lagoas e açoas	PDI SAU 1971	
— Caminhos	--- Perímetro Urbano	PODU- PROJRB- 1982- LEI 350/1982	
		OBSERVAÇÃO DIRETA	
		BASE CARTOGRÁFICA:	
		LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO - CAR, 1986	
		ELABORADO POR:	
		NEUMA GUSMÃO DE OLIVEIRA	

Mapa 02

ESPAÇO URBANO DE ITAPETINGA - BA

Loteamentos e principais proprietários



- LEGENDA**
- RICOS E - AGOS
 - RODVIAS
 - PERÍMETRO URBANO
 - PERÍMETRO URBANO PROPOSTO
 - PAQUILITADOS DOS LOTEAMENTOS
 - Família Espalhiera - 44,50% da área loteada
 - Imobiliária Oliveira Ltda. 12,37% da área loteada
 - Cláudia da Costa - 9,8% da área loteada
 - Outros - 27 proprietários com participações menores - 32,88 da área loteada

- ÁREAS DE AMBIENTE PROTEGIDO**
- 1 - Parque Regular (Sítio Riço)
 - 2 - Troncos
 - 3 - Áreas Principais do Rio Doce
 - 4 - Faixa de Proteção do Mercado
 - 5 - Área Sazonal
 - 6 - Rua de Acesso
- OUTRAS ÁREAS**
- Áreas Industriais
 - Áreas de Instalação para fim social
 - Áreas Institucionais, predominantemente verde
 - Áreas Verdes de Preservação a Lazer
 - Áreas pertencentes à administração Municipal
 - Sítios e Pastas



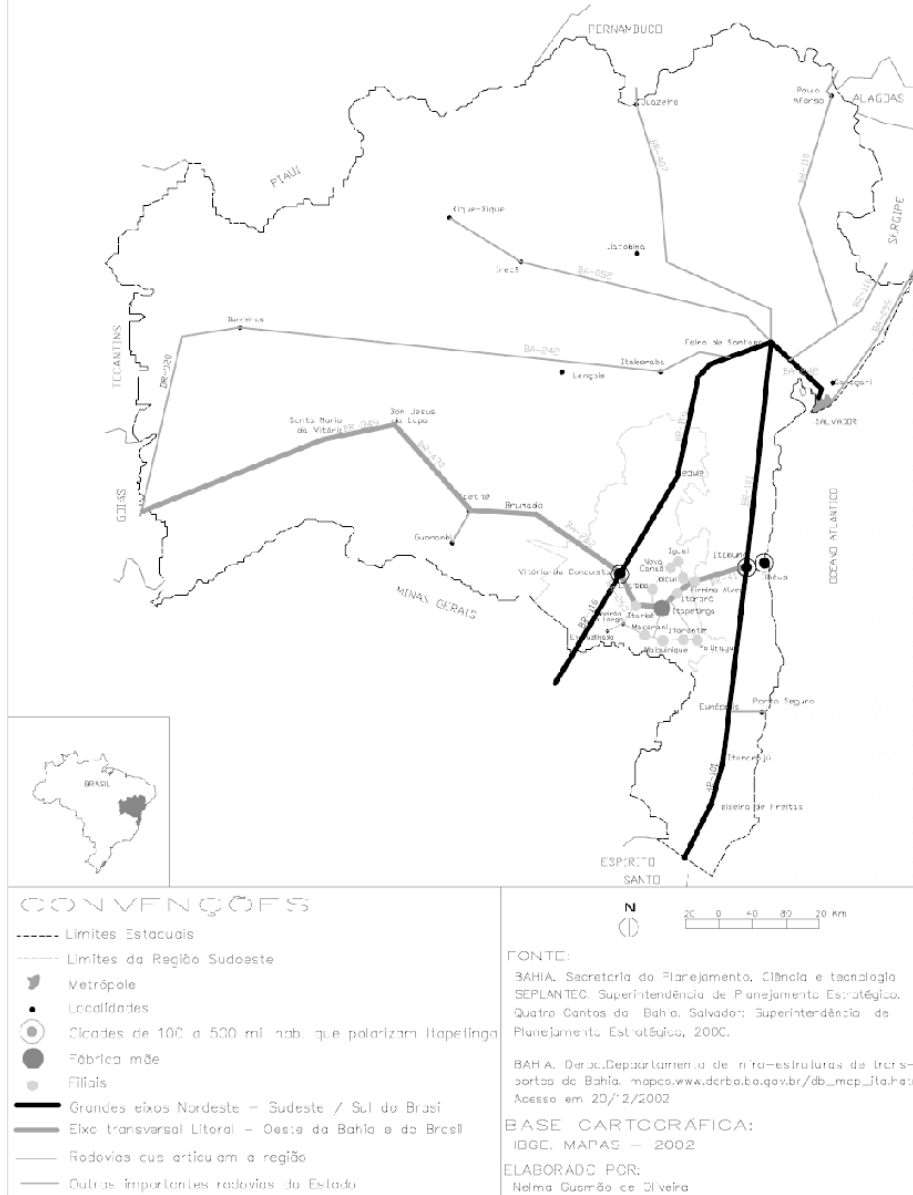
FONTES:

- PLANILHAS DOS LOTEAMENTOS
- DADOS OBTIDOS NOS CARTÓGIOS DE REGISTROS DE MÓVEIS DAS COMARCAS DE ITAPETINGA E ITAMBE
- BASE CARTOGRÁFICA:
 - EVANTAMENTO AEROFOTOGRAMÉTRICO
 - COMPANHIA DE AÇÃO FOTOFOTOGRAFIA REGIONAL - CAR - 1984
- ELABORADO POR:
 - INÍMA OLIVEIRA DE OLIVEIRA

Mapa 03

ESTADO DA BAHIA

Localização da Indústria Calçados Azaléia do Nordeste S/A na região de Itapetinga e principais articulações viárias



Nelma Gusmão de Oliveira é engenheira civil e professora da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Este artigo é baseado na sua dissertação de mestrado, defendida em 2002 no PPG-AU/FAUFBA, sob a orientação do prof. Antonio Heliodório Lima Sampaio.

Notas

¹ Ver IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000. IBGE:2000.

² Esse processo seria melhor denominado como desconcentração espacial da indústria, uma vez que a decisão e o controle do processo de produção e reprodução do capital continuam centralizados social e espacialmente.

Bibliografia

BAHIA. SESAB – Secretaria da Saúde do Estado da Bahia. Centro de Estudo da Saúde do Trabalhador – CESAT. Documento Técnico n.º 032/2000. *Mapeamento Preliminar de Riscos na empresa Calçados Azaléia Nordeste S/A*. Salvador: CESAT, 2001.

BRASIL. Lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o parcelamento do solo e dá outras providências.

CALÇADOS AZALÉIA S/A. Gerência Setorial de Bens e Consumos não Duráveis. *O Caso da Azaléia do Nordeste: Uma Experiência de Benefícios Sociais Gerados em Projetos Privados*. [S.l.], maio de 2001.

CAPEL, Horacio. *Capitalismo y Morfología Urbana en España*. Barcelona: Círculo de lectores, 1990. 156 p.

HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 351p.

HASSEGAWA, Welliton Rezende. *A Crise da Economia Pecuária Bovino-Extensiva da Micro-Região Pastoril de Itapetinga: Subordinação, Conflito e Mudanças nas Relações de Produção nos Últimos 30 anos*. (Mestrado em Ciências Agrárias) - Universidade Federal da Bahia – UFBA, Cruz das Almas. Orientador Prof. Amílcar Baiardi. 1992. 220f.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000. IBGE: 2000.

ITAPETINGA. *Decreto de Lei n.º 1.094, de 04 de janeiro de 1979*.

ITAPETINGA. *Lei Municipal N.º 360, de 1982. Aprova o Plano Diretor Urbano da Cidade de Itapetinga e dá outras providências*. Itapetinga, 1982.

ITAPETINGA. *Lei Municipal N.º 362, de 1982. Dispõe sobre o parcelamento do solo da Cidade de Itapetinga e dá outras providências*. Itapetinga, 1982.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1991. 145p.

LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

PORTO, Edgar et al. *O Empreendimento da Azaléia em Itapetinga*. Não publicado. 21 p.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. *Formas Urbanas: Cidade Real e Cidade Ideal; contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador: Quarteto Editora/PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999. 432 p.

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 3.ª Ed. São Paulo: Nobel, 1992. 88p.

SEPLANTEC – Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia. Superintendência de Planejamento Estratégico. *A indústria calçadista na Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2000.

UFBA, SAAU - Serviço de Assessoria em Arquitetura e Urbanismo – *Proposta de Plano Diretor para Itapetinga*. Itapetinga: UFBA/ Prefeitura Municipal de Itapetinga, 1972.

VALADARES, Lícia e Preteceille, Edmond (Coord.) *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. São Paulo: Nobel; [Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro]. 1990.p.120 – 148.