



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E
URBANISMO
MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO
CONCENTRAÇÃO EM URBANISMO
FACULDADE DE ARQUITETURA

NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA

**DE “CAPITAL DA PECUÁRIA” AO “SONHO DE PÓLO CALÇADISTA”:
A CONSTITUIÇÃO DA ESTRUTURA URBANA DE ITAPETINGA, BA**



Salvador
2003

NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA

**DE “CAPITAL DA PECUÁRIA” AO “SONHO DE PÓLO CALÇADISTA”:
A CONSTITUIÇÃO DA ESTRUTURA URBANA DE ITAPETINGA, BA**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.
Área de concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Heliodório
Lima Sampaio

Salvador
2003

048 Oliveira, Nelma Gusmão de

De “capital da pecuária” ao “sonho de pólo calçadista”: a constituição da estrutura urbana de Itapetinga, BA./ Nelma Gusmão de Oliveira. Salvador, 2002.

236 p.; il.

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA, como requisito parcial à obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo – área de concentração em urbanismo.

1. Planejamento Urbano – Itapetinga – Bahia. 2. Itapetinga – História. 3. Desenvolvimento Regional – Itapetinga – BA.

CDU: 711.4(813.8)

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
Faculdade de Arquitetura
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA

**DE “CAPITAL DA PECUÁRIA” AO “SONHO DE PÓLO CALÇADISTA”:
A CONSTITUIÇÃO DA ESTRUTURA URBANA DE ITAPETINGA, BA**

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Salvador, 27 de janeiro de 2003

Banca Examinadora:

Guiomar Inez Germani _____

Doutora em Geografia, Universidade de Barcelona
Universidade Federal da Bahia

Angela Gordilho Souza _____

Doutora em Estruturas Urbanas e Ambientais, USP
Universidade Federal da Bahia

Antônio Heliodório Lima Sampaio (orientador) _____

Doutor em Estruturas Urbanas e Ambientais, USP
Universidade Federal da Bahia

À cidade de Itapetinga

AGRADECIMENTOS

Desde que optei por cursar mestrado em Arquitetura e Urbanismo, nunca tive dúvidas: Itapetinga seria o meu objeto de estudo no desenvolvimento da dissertação. Esta jovem cidade, onde vivi a maior parte da minha vida, me encanta e seduz, instigando a minha curiosidade por cada canto do seu território, tão belo, tão denso de história e estórias e, ao mesmo tempo, com espaços tão desiguais. A delimitação do tema, entretanto, só veio a se definir claramente através do amadurecimento teórico propiciado pelas disciplinas cursadas.

Inicialmente, o artigo desenvolvido durante a disciplina Teoria da Cidade levou-me a buscar compreender a dinâmica contemporânea da cidade. Mais tarde, no artigo desenvolvido na disciplina Teoria Urbanística, percebi que o estudo histórico da constituição da estrutura urbana desta cidade me conduziria a uma compreensão mais clara dessa dinâmica. Desta forma, mesmo consciente das dificuldades que teria nesta empreitada, optei por um recorte temporal mais longo e por uma análise mais global dos fenômenos em detrimento do detalhe.

No caminho percorrido, várias foram as contribuições de pessoas e instituições. A todos o meu sincero reconhecimento.

À Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) e ao Departamento de Estudos Básicos e Instrumentais (DEBI), agradeço pela licença de afastamento das atividades docentes e pela concessão da bolsa de estudos que viabilizaram a dedicação exclusiva ao mestrado e a esta pesquisa.

Ao professor Antônio Heliodório Lima Sampaio o meu agradecimento e respeito pela clareza nas críticas e sugestões certeiras durante a orientação deste trabalho.

Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA), por ter me acolhido em seu corpo discente; aos professores deste programa, pelos ensinamentos adquiridos durante o cumprimento dos créditos e aos funcionários da Faculdade de Arquitetura da UFBA. Afetuosamente, agradeço a Jandira, tão eficiente, amiga e carinhosa em todos os momentos desta jornada.

Agradeço também, de forma especial, às professoras Guiomar Germani e Angela Gordilho, que participaram da banca de avaliação do projeto, pré-banca e banca final da dissertação. Suas sugestões contribuiriam de forma definitiva na redação deste trabalho.

Inúmeros foram os que contribuíram disponibilizando dados e informações. Sou profundamente grata a todos e especialmente a Portela do Jornal Dimensão, à Prefeitura Municipal de Itapetinga, ao Serviço Autônomo de Água e Esgotos (SAAE), à Câmara de Diretores Lojistas (CDL), ao Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena Empresa (SEBRAE), à Câmara de Vereadores de Itapetinga e ao Vereador José Gilson Felício de Jesus. A Edgar Porto da SEPLANTEC, pela generosidade de disponibilizar estudos não publicados e ao colega e amigo José Henrique Fernandes, a quem recorri inúmeras vezes ao telefone para esclarecimento de dúvidas.

A George Sodré agradeço pelo apoio, incentivo e disponibilidade para leitura crítica, não só deste trabalho de dissertação, mas de todos os trabalhos desenvolvidos para obtenção dos créditos.

A Flávio Scaldaferrri e Nelson Davi Duarte, minha gratidão pela disponibilidade em fazer uma avaliação crítica dos dados históricos apresentados e a Sinval Galvão e Eloá Prudente pelos socorros nos últimos instantes.

Aos colegas do mestrado agradeço pela rica troca de experiências e pelas animadas conversas e discussões teóricas durante os encontros das “indisciplinas”, em especial a Rosângela, Francisco Ulisses e Marcos Rodrigues, a quem recorri nos momentos de angústia e insegurança quanto ao melhor caminho a percorrer.

Agradeço carinhosamente aos amigos Sandra, André, Helena, Daniel, Eloísa, Mônica, Jeane, Renato, Lucio e Anete sempre compreensivos, suportando o *stress* e apoiando-me incondicionalmente em todos os momentos e à amiga Madeline Holly que revisou o Abstract.

Finalmente, agradeço à minha família: meus pais, Manoel e Leni; minhas irmãs Nélia e Cida e meus sobrinhos Tales e Victor. Seu carinho e apoio irrestrito foram fundamentais para assegurar-me a tranquilidade necessária ao desenvolvimento do trabalho.

Temos o direito de comparar a cidade
com uma sinfonia ou com um poema;
são objetos da mesma natureza.
A cidade pode ser ainda mais preciosa.
Ela se situa na confluência
do natural com o artificial.
Nela se desenvolve a forma mais
complexa e mais refinada de civilização.

Claude Lévi-Strauss

RESUMO

O trabalho apresenta estudo analítico da constituição da estrutura urbana da cidade de Itapetinga – BA, considerando as transformações que ocorreram desde a formação inicial do seu núcleo urbano, em 1924, até os dias atuais. Priorizou-se o período de meio século compreendido entre a emancipação política do município, em 1952, e o ano de 2002. O enfoque estabelecido privilegiou três eixos de análise, relacionados entre si e vistos numa perspectiva histórica urbano-regional: o processo de acumulação do capital; o papel do Estado e a organização espacial. Identifica-se, ao longo do processo de acumulação do capital, a constituição de seis períodos históricos relacionados à ascensão, apogeu e crise da pecuária bovina; à instalação da indústria agropecuária e sua crise e à instalação do Distrito Industrial que tem como principal investimento a indústria calçadista, Azaléia do Nordeste S/A. Identifica-se, também, os agentes envolvidos na produção da estrutura urbana da cidade e como suas ações se refletiram na configuração espacial. Os principais, dentre estes agentes, são os detentores do capital – proprietários fundiários rurais e urbanos; a indústria e o setor de comércio e serviços. O Estado, instituição político-jurídica, também foi objeto de reflexão como agente determinante na produção do espaço urbano nos três níveis de atuação: federal, estadual e municipal. Foram analisadas as ações do Estado empreendedor – no provimento de infra-estrutura e nas políticas de atração de recursos – e do Estado árbitro – na produção e fiscalização da normativa jurídica estabelecida através das iniciativas de planejamento. Baseado nestas análises ao longo dos diferentes períodos históricos verificou-se uma substituição do grupo detentor do poder econômico e político em Itapetinga, à medida em que se alternaram as diferentes etapas do processo de produção e acumulação do capital. Constatou-se também que, a despeito das tentativas de planejamento, estes agentes detentores do poder econômico foram os principais determinantes de todas as ações que contribuíram de forma definitiva para a constituição do espaço urbano da cidade, determinando os rumos do planejamento ou agindo à sua margem com a conivência do Estado, conforme o que melhor atendesse aos seus interesses. Desta forma, como resultado final impresso no espaço urbano, constata-se o grande distanciamento entre a cidade ideal, planejada, e a cidade real, efetivamente constituída no espaço concreto, marcada pela desigualdade e segregação espacial que, a cada período, se tornam mais evidentes.

Palavras-chave: estrutura urbana; planejamento urbano; história da cidade; desenvolvimento regional.

ABSTRACT

The work presents an analytic study of the urban structure of the city of Itapetinga – Bahia, considering transformations that took place from the initial formation of its urban nucleus in 1924 to today. The mid-century period, considered to be between the municipal political emancipation, in 1952, and the year of 2002, became a priority. The focus established three privileged axes of analyses, related to each other and viewed in an historical urban-regional perspective: the process of capital accumulation; the role of the state and spatial organization. The formation of six historic periods is identified during the long process of capital accumulation related to ascension, the climax and crises of cattle raising; to the installation of the cattle industry and the Industrial District that had, as principal investment, the shoe industry, Azaléia do Nordeste S/A. The agents involved in the urban structure of this city's production were studied as well as the way their actions were reflected in the spatial configuration. The principal of these were the capital owners – the rural and urban landowners, industry and the business and service sector. The state, political-juridical institution, was object to this study as the determining agent of the production of urban space at its three actuation levels: federal, state and municipal. The actions of the enterprising state were analyzed – in the provisions for infrastructure and in the politics of resource attraction – as well as the arbitrate state – in the production and fiscalization of the juridical normative established through the planning initiative. Based on these analyses throughout the different capital accumulation process stages, it was observed that a substitution of the economic and political power holders occurred in Itapetinga by means of alternating the different stages of production and accumulation of capital. In addition, these economic power holders, in spite of planning attempts, were the principal determinants of all actions that contributed in a definitive way to the urban space of the city's formation, determining the direction of planning or acting on the sidelines with the state's complicity, conforming them to their convenience. The result, engraved in the urban space, is the large discrepancy between the ideal city, planned, and the real city, effectively constructed in the concrete space, marked by inequality and spatial segregation that became more evident each period.

Key words: urban structure; urban planning; history of the city; regional development.

SUMÁRIO

LISTA DE PAINÉIS DE FOTOS	14
LISTA DE MAPAS	15
LISTA DE TABELAS	16
LISTA DE SIGLAS	17
INTRODUÇÃO	19
CONSIDERAÇÕES INICIAIS	19
OBJETIVOS	24
O PROBLEMA E SUA IMPORTÂNCIA	26
CARACTERÍSTICAS SÓCIO-GEOGRÁFICAS DO MUNICÍPIO DE ITAPETINGA	31
METODOLOGIA	38
CAPÍTULO 1	
DO “COMERCINHO DE AUGUSTO” À CIDADE CONTEMPORÂNEA: A FORMAÇÃO DA CIDADE DE ITAPETINGA SEGUNDO OS TRÊS EIXOS DE ANÁLISE.	52
1.1 PRIMEIRO PERÍODO: A INSTALAÇÃO DA ATIVIDADE PECUÁRIA. 1912 – 1952	53
1.1.1 Itatinga: O povoado em franco crescimento	55
1.1.2 A construção da emancipação política	60
1.2 SEGUNDO PERÍODO: O APOGEU DA ATIVIDADE PECUÁRIA. 1953 – 1959	68
1.2.1 As exposições agropecuárias	69

1.2.2	A pressão populacional e o crescimento urbano	72
1.2.3	As desigualdades sócio-espaciais	74
1.3	TERCEIRO PERÍODO: O INÍCIO DA CRISE. 1960 – 1968	76
1.3.1	A crise da pecuária de corte	76
1.3.2	O surgimento da pecuária mista	78
1.3.3	A imagem moderna da cidade	81
1.3.4	A expansão urbana	82
1.4	QUARTO PERÍODO: A CIDADE E A INDÚSTRIA. 1969 – 1984	84
1.4.1	As indústrias de laticínio e a CODITA	84
1.4.2	A cidade Ideal: as tentativas de Planejamento Urbano.	92
1.4.3	Os novos aspectos da crise	97
1.5	QUINTO PERÍODO: A CIDADE ESTAGNADA. 1985 – 1996	101
1.5.1	A falta de perspectivas econômicas	102
1.5.2	A busca de alternativas à crise	105
1.5.3	O Estado: suas ausências e presenças	106
1.6	SEXTO PERÍODO: O DISTRITO INDUSTRIAL E O “SONHO DE PÓLO CALÇADISTA”.	108
1.6.1	A “grande” saída para a crise	108
1.6.2	A Azaléia e seus possíveis impactos	110
1.6.3	A nova etapa no processo de acumulação do capital e os novos conflitos	112
1.6.4	Os investimentos públicos e o espaço urbano	113
1.6.5	As novas iniciativas de Planejamento	115

CAPÍTULO 2

	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ITAPETINGA: A CIDADE CONSTRUÍDA DENTRO DO JOGO DO PODER.	132
--	--	-----

2.1	A PRESENÇA DO ESTADO ATRAVÉS DA NORMATIVA JURÍDICA	133
2.1.1	A cidade planejada e a cidade real	134
2.1.2	A ilegalidade nas edificações e arrecadação pública	140

2.2	O ESTADO COMO AGENTE NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	142
2.3	A PROPRIEDADE FUNDIÁRIA	146
2.3.1	A concentração fundiária	146
2.3.2	Os proprietários do solo como agentes na produção do espaço urbano	148
2.4	A LOCALIZAÇÃO DAS GRANDES EMPRESAS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	154
2.5	OS PROMOTORES IMOBILIÁRIOS E AS CONSTRUTORAS	156
2.6	AS MARCAS DA DESIGUALDADE NO ESPAÇO URBANO CONSTITUÍDO	157
 CAPÍTULO 3		
 “ITAPETINGA: CONSTRUINDO O FUTURO”. SONHOS E REALIDADES		
		164
3.1	OS “MODELOS” ADOTADOS	165
3.2	O DISTRITO INDUSTRIAL	172
3.3	O PROJETO AZALÉIA	173
3.3.1	A organização do trabalho	175
3.3.2	As questões locacionais e as novas espacialidades no Brasil	182
3.3.2.1	Os atrativos fiscais creditícios e de infra-estrutura	186
3.3.2.2	A “descentralização Industrial”	191
3.4	ALGUNS ASPECTOS ECONÔMICOS E DE INFRA-ESTRUTURA NA REGIÃO DE ITAPETINGA NO MOMENTO DE INSTALAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL	194
3.5	O NOVO CENÁRIO E O ESPAÇO URBANO	200
 CONSIDERAÇÕES FINAIS		
		213
 REFERÊNCIAS		
		227

ANEXOS

ANEXO A – INFORMAÇÕES BÁSICAS DO GRUPO AZALÉIA EM 2001	235
ANEXO B – RELAÇÃO DE PESSOAS ENTREVISTADAS	236

LISTA DE PAINÉIS DE FOTOS

Painel 1	De Itatinga a Itapetinga, ainda uma vila. Itapetinga-BA (1912 a 1952)	118
Painel 2	A cidade no apogeu. Itapetinga-BA (1952 a 1959)	119
Painel 3	A imagem moderna da cidade I. Itapetinga-BA (1960 a 1968)	120
Painel 4	A imagem moderna da cidade II. Itapetinga-BA (1960 a 1968)	121
Painel 5	A imagem moderna da cidade III. Itapetinga-BA (investimentos realizados no período de 1960 a 1968)	122
Painel 6	A cidade e a indústria I. Itapetinga-BA (1969 a 1984)	123
Painel 7	A cidade e a indústria II. Itapetinga-BA (investimentos realizados no período de 1969 a 1984)	124
Painel 8	Parques públicos. Itapetinga-BA (investimentos realizados no período de 1985 a 1996)	125
Painel 9	“O sonho de pólo calçadista”. Itapetinga-BA (1997-2002)	126
Painel 10	Investimentos em infra-estrutura e requalificação urbana. Itapetinga-BA (1997-2002)	127
Painel 11	Aterro sanitário e lixão. Itapetinga-BA (1997 a 2002)	128
Painel 12	Apropriação do espaço público pela iniciativa privada. Itapetinga-BA (1997-2002)	129
Painel 13	O Estado como agente na produção do espaço urbano. Itapetinga-BA	158
Painel 14	Vistas aéreas do espaço urbano. Itapetinga-BA	159
Painel 15	Precariedade do espaço urbano. Itapetinga-BA	160
Painel 16	Distrito industrial. Itapetinga-BA	210

LISTA DE MAPAS

Mapa temático 1	Localização da Microrregião Econômica de Itapetinga - 2000	49
Mapa temático 2	Itapetinga e principais conexões rodoviárias	50
Mapa temático 3	Planialtimétrico	51
Mapa temático 4	Evolução Urbana	130
Mapa temático 5	Principais investimentos públicos e privados	131
Mapa temático 6	Loteamentos e proprietários	161
Mapa temático 7	PDI – 1972 – Principais proposições	162
Mapa temático 8	PDDU – 1982 – Principais proposições	162
Mapa temático 9	A cidade real em 2000	162
Mapa temático 10	Ocupação do solo em 2000	162
Mapa temático 11	Sistema viário existente em 1971	163
Mapa temático 12	Sistema viário existente em 1981	163
Mapa temático 13	Sistema viário em 2000	163
Mapa temático 14	Localização da indústria calçadista na Bahia – 2000	211
Mapa temático 15	Localização da Indústria Calçados Azaléia S/A na região de Itapetinga	212

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	População, área, densidade demográfica e taxa de urbanização dos Municípios de Itapetinga e Vitória da Conquista; do Sudoeste da Bahia e do Estado da Bahia – 2000.	35
Tabela 2	População, área, densidade demográfica e taxa de urbanização dos Municípios da Microrregião Econômica de Itapetinga, BA – 2000.	36
Tabela 3	População Urbana e Rural, taxa de Urbanização e densidade demográfica no município de Itapetinga, BA – 1940/2000.	37
Tabela 4	Índice de Gini na Microrregião de Itapetinga, BA 1960/1980	91
Tabela 5	Evolução do efetivo de rebanho bovino no Município de Itapetinga e no Estado da Bahia – 1980/2000 (mil cabeças).	103
Tabela 6	Produção anual de Leite no Município de Itapetinga e no Estado da Bahia – 1980/2000 (1000 litros).	103
Tabela 7	Áreas totais e reservas de áreas públicas nos loteamentos aprovados em Itapetinga, BA, a partir de 1982.	137
Tabela 8	Número de ligações de água e alvarás expedidos para construção em Itapetinga, BA (1991/2001).	141
Tabela 9	Proprietários do solo parcelado dentro do espaço urbano de Itapetinga, BA (1924/2000).	147
Tabela 10	Instalações industriais da Azaléia e geração de emprego ao final do ano de 2001 em Itapetinga e municípios próximos.	174
Tabela 11	Investimentos da Calçados Azaléia S/A na Região de Itapetinga até 2001.	191
Tabela 12	Índice do Produto Municipal do Estado da Bahia e de algumas cidades baianas em 1994.	196
Tabela 13	Quantitativos de empresas constituídas e canceladas no município de Itapetinga, BA no período de janeiro de 1997 a abril de 2001.	203
Tabela 14	Variação dos valores médios do solo urbano em alguns bairros da cidade de Itapetinga – 1997/2000.	207

LISTA DE SIGLAS

A.C.I	Associação Cultural Itapetinguense
ALIMBA	Alimentos da Bahia S.A.
ANCABRA	Associação Nacional de Crédito Agrícola e Extensão Agrícola
ARI	Associação Rural Itapetinguense
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
C.R.E.A.	Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
CAIC	Centro de Atenção integral à Criança e ao Adolescente.
CAR	Companhia de Ação e Desenvolvimento Regional
CEPLAC	Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira
CESAT	Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CODITA	Comitê de Desenvolvimento Industrial de Itapetinga
CONDEPE	Conselho Nacional de Desenvolvimento da Pecuária
COOLEITE	Cooperativa dos Produtores de Leite
COOPARDO	Cooperativa dos Produtores do Médio Rio Pardo
COOPROLEITE	Cooperativa dos Produtores de Leite
DESENBANCO	Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
DORT	Doenças Ortomusculares Relacionadas ao Trabalho
EMARC-IT	Escola Média em Agropecuária da CEPLAC - Itapetinga
ETMISA	Empresa de Melhoramentos e Transportes de Itapetinga S.A.
FIEB	Federação das Indústrias da Bahia
FINOR	Fundo de Investimentos do Nordeste
Fundação SESP	Fundação Serviço Especial e Saúde Pública
FUNDESE	Fundo de Desenvolvimento Sócio-econômico
FUNDINOR	Fundação para o Desenvolvimento Industrial do Nordeste
IBB	Indústria Brasileira de Bicicletas
IBCR	Instituto Brasileiro de Crédito Rural
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
ILPISA	Industria de Laticínio Palmeira dos Índios S/A.
IMOL	Imobiliária Oliveira Ltda
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPTU	Imposto sobre Imóvel Predial e Territorial Urbano
LER	Lesão do Esforço Repetitivo
MAFRIP	Matadouro Frigorífico do Médio Rio Pardo S/A
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDI	Plano Diretor de Itapetinga
PFL	Partido da Frente Liberal
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PROCOMEX	Programa Estadual de Apoio aos Empreendimentos Produtivos que Exportam
PROURB	Projetos de Urbanização Ltda.
PT	Partido dos Trabalhadores
SAAE	Serviço Autônomo de Água e Esgoto
SAAU	Serviço de Assessoria em Arquitetura e Urbanismo da UFBA
SEFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SEPLANTEC	Secretaria do Planejamento Ciência e Tecnologia da Bahia
SICM	Secretaria da Indústria Comércio e Mineração do Estado da Bahia
SUDENE	Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
SUDIC	Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Estado da Bahia
TEBASA	Telecomunicações da Bahia S/A
UESB	Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
UFBA	Universidade Federal da Bahia

INTRODUÇÃO

A cidade é obra, associada mais com obra de arte do que com o simples produto material. Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção e reprodução de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas.¹

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Apesar das diferenças de tamanho, tipo de atividade ou região, a grande maioria das cidades brasileiras exhibe problemática parecida que apenas se diferencia em grau e intensidade. O emaranhado de problemas interconexos que aí se colocam, envolvendo as carências em habitação, infra-estrutura, educação e saúde, são reflexos inerentes às contradições da sociedade capitalista instalada nos países subdesenvolvidos.

A organização interna destas cidades, sejam elas pequenas, médias ou grandes, revela uma distribuição desequilibrada. Ao lado de um grande número de lotes vagos e glebas não-urbanizadas convivem áreas densamente ocupadas marcadas por grandes desigualdades. Se, por um lado, encontramos espaços que representam verdadeiros cenários de luxo destinados ao consumo, por outro

¹ LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1991, p.47.

encontramos áreas repletas de deficiências, insegurança e progressivo declínio das condições de vida.

Sem dúvida, é nas grandes metrópoles que estas contradições mais se acirram, mas é para elas que estão voltadas as maiores ações na área do planejamento e também são elas o objeto de estudo da maioria dos urbanistas. No entanto, tem ocorrido em todo o mundo, e mesmo no Brasil em menor escala, um movimento populacional expressivo encaminhando-se das cidades grandes para as cidades ditas de porte médio. Estas cidades, valorizadas por diversos atributos começam a atrair um grande contingente de população já informado das desfavoráveis condições de vida nas metrópoles. Comparando-se aos grandes centros, estes atrativos são: menores índices de criminalidade; reduzido tempo despendido para se chegar ao trabalho e aluguéis mais acessíveis. Por outro lado, em relação à população rural ou interiorana de centros menores, estas cidades oferecem: maior oferta de emprego ou subemprego; existência de infra-estrutura básica; oportunidades de acesso à informação e melhores recursos educacionais.

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

A capacidade das grandes empresas de se multilocalizarem como estratégia para redução de custos ou de expansão da acumulação – viabilizada pela possibilidade de “segmentação” e “integração” de tarefas resultante dos avanços

tecnológicos – possibilita sua organização do trabalho em várias unidades de produção espacialmente distribuídas de forma fragmentada. Assim, as cidades menores tornam-se hoje habilitadas para sediar áreas de produção de empresas ou mesmo a ser local de moradia de trabalhadores que prestam serviços para suas sedes localizadas em outras cidades.

Assim, estas cidades ficam potencialmente sujeitas à maior parte dos problemas urbanos que hoje afligem as grandes metrópoles já industrializadas. Neste sentido, cresce a necessidade de ampliação da discussão sobre as pequenas e médias cidades. Esta discussão, iniciada em vários países, a partir dos anos 70, como consequência da necessidade de amenizar os problemas gerados pela concentração das grandes massas humanas e de suas atividades, assume agora um novo papel.

No Brasil, talvez porque esses movimentos populacionais ainda não sejam tão expressivos, as atenções dos urbanistas e planejadores ainda se concentram nas questões das metrópoles e praticamente inexistente bibliografia específica sobre as pequenas e médias cidades. Este fato, apesar de tornar a tarefa mais difícil, realça a necessidade de estudo sobre a dinâmica de constituição de sua estrutura espacial que, apesar de também obedecer à mesma lógica de formação das grandes cidades determinada pelo sistema de produção capitalista, possui, em cada caso, especificidades próprias.

Espaço das trocas e da produção e reprodução do capital, as cidades estão sempre numa posição de se ajustarem a forças que estão além de seu controle. Todas as transformações (tecnológicas, econômicas e políticas) ocorridas nos meios

de produção, dentro e fora do seu território, causam profundos efeitos na constituição de sua estrutura espacial. Esta estrutura tem se formado através da disputa travada por melhores condições locacionais entre os diferentes segmentos sociais na medida em que se estabelece uma relação entre oferta e demanda para acesso ao solo urbano. Nessa disputa, os segmentos sociais de renda mais alta, na grande maioria dos casos, levam vantagem, pois, conseguem produzir, construir e transformar, de acordo com seus interesses particulares, não só o seu próprio espaço, como também os espaços destinados à produção e aos outros segmentos sociais.

Portanto, para compreender a heterogeneidade destes espaços urbanos devemos refletir sobre sua constituição espacial, numa perspectiva histórica, buscando compreender a sua formação como resultado da interação entre o processo de acumulação do capital, envolvendo fatores econômicos, políticos e sociais e a ação voluntária do Estado, expresso nas políticas de atração de investimento, nas obras de infra-estrutura e nas iniciativas de planejamento urbano.

Dentre os agentes sociais que determinam a constituição da estrutura urbana, o Estado desempenha papel fundamental, pois são da sua competência a edição das normas urbanísticas e as políticas oficiais econômicas, habitacionais e de provimento e gestão de infra-estruturas e serviços públicos. Entretanto, apesar de sua responsabilidade no sentido de exercer o papel de mediador dos conflitos gerados pelos diferentes segmentos sociais que estruturam a sociedade e de implementar políticas sócio-econômicas de forma igualitária, principalmente no que diz respeito à produção do espaço urbano, o Estado tem sempre agido conforme os

interesses dos que detêm o poder econômico contribuindo, assim, para revelar as diferenças dentro da “sociedade retalhada pelo conflito de classes antagônicas”².

Portanto, a constituição do espaço urbano tem Estado à mercê da lógica econômica capitalista, caracterizada pela economia de mercado. Esta lógica, conforme afirma Henri Lefebvre³, cria um grande conflito entre o “valor de uso (a cidade e a vida urbana, o tempo urbano)” e o “valor de troca (os espaços comprados e vendidos, o consumo dos produtos, dos bens, dos lugares e dos signos)” que busca subordinar, a si e à generalização da mercadoria, a cidade e a realidade urbana e, desta forma, extrair dela o maior lucro possível.

O rápido crescimento das cidades brasileiras contribui para formar e agravar, a cada dia, o quadro de segregação e exclusão social. Rapidamente, ocorrem grandes transformações no espaço urbano, onde novas áreas passam a ser incorporadas em forma de loteamentos – legais ou ilegais, clandestinos ou regulares – e as formas de uso do solo sofrem sucessivas mudanças.

Esse processo de produção e renovação urbana é acompanhado por demandas relativas a ações de ordenamento do espaço e implantação de infraestrutura, serviços e equipamentos públicos. Entretanto, a ineficácia do Estado, em atender a todas estas demandas a contento, acaba por repetir dentro da cidade o modelo concentrador utilizado a nível nacional no Brasil, privilegiando, na distribuição de recursos, os territórios que são objetos de maior interesse para a reprodução do capital ou onde os segmentos dominantes habitam. Esta alocação

² LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981, p. 321.

³ LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1991. p. 7

desigual de recursos públicos, associada a ações diferenciadas de ordenamento do uso e da ocupação do solo urbano, é um fator que contribui para gerar uma valorização desigual dos diferentes espaços da cidade e uma apropriação também diferenciada destes espaços pelos diferentes segmentos sociais. Desta forma, somente os segmentos sociais de renda mais elevada têm acesso aos espaços mais valorizados da cidade, ficando a população de baixa renda relegada aos espaços menos valorizados.

Nesse contexto, a atuação do Estado – seja através de implementação das legislações urbanísticas de ordenamento de uso e ocupação do solo urbano, seja através da sua omissão devido à inexistência ou não observância desta legislação – em sintonia com as demandas do mercado, contribui não só para modificar o mapa de valores do solo urbano, como também para determinar a própria constituição deste espaço.

OBJETIVOS

A orientação dessa pesquisa conta com o seguinte objetivo geral: apresentar um estudo analítico da constituição da “estrutura urbana” da cidade de Itapetinga, numa perspectiva histórica, considerando as transformações que ocorreram desde a formação inicial do seu núcleo urbano, em 1924, até os dias atuais, priorizando o período compreendido entre 1952 – ano de sua emancipação política e administrativa – e 2002.

Interessa a este estudo a compreensão da constituição do espaço urbano da cidade de Itapetinga. Entretanto, não deixarão de ser considerados aspectos

importantes da região polarizada por esta cidade, nem será perdido de vista, o contexto histórico em que esta formação econômica e social se insere na sociedade brasileira e baiana.

Neste sentido, a análise da “estrutura do espaço urbano” da cidade se dará num contexto histórico definido, segundo enfoque que privilegia três eixos de análise, relacionados entre si e vistos numa perspectiva urbano-regional, quais sejam: **o processo de acumulação do capital, o papel do Estado e a organização espacial.**

Estes eixos balizam os objetivos específicos que servirão para orientar os passos dessa investigação, fornecendo limites e pontos de referência para a análise e abstrações:

- identificar as diferentes etapas do processo de acumulação e reprodução do capital em Itapetinga e os diferentes agentes envolvidos neste processo ao longo da história;
- analisar as ações empreendidas pelo Estado nas políticas de atração de recursos e investimentos, no provimento de infra-estrutura e nas diversas tentativas de planejamento urbano expressas, principalmente, através da produção de leis que objetivaram o ordenamento do uso e da ocupação do solo;
- identificar como estes processos interagiram para a configuração do espaço urbano da cidade de Itapetinga.

O PROBLEMA E SUA IMPORTÂNCIA

Uma mesma cidade pode ser olhada tanto como parte de uma totalidade como pelos aspectos únicos de sua história particular. Conforme salienta Fainstein ⁴, a primeira linha de análise permite ver as relações gerais entre as forças macroeconômicas e as conseqüências urbanas, enquanto a segunda linha trabalha com o interno das cidades, examinando as forças que criam as particularidades de cada uma delas: a base econômica, as divisões sociais, os interesses políticos e as ações dos seus participantes.

Neste trabalho estudar-se-á a constituição da estrutura urbana da cidade de Itapetinga, no período de 1952 – ano de sua emancipação política – a 2002, buscando compreender suas diversidades a partir das forças internas e das táticas usadas pelos atores locais. Entretanto, não podem deixar de ser observadas as transformações ocorridas aí como manifestações de vários componentes que englobam o todo dentro de uma perspectiva econômica e política nacional e global.

Atrelados numa relação dialética, dois foram os fatores que, por expansão ou por alterações no seu interior, determinaram a configuração do espaço urbano da cidade de Itapetinga: o processo de acumulação e reprodução do capital na região e o as ações do Estado através das políticas de atração de recursos, do provimento de infra-estrutura e das diversas tentativas de planejamento urbano. Dentro desse processo dialético, destaca-se o poder econômico e político do proprietário fundiário,

⁴ FAINSTEIN, S. *The Changing World Economy and Urban Restructuring*. In: FAINSTEIN, S & CAMPBELL, S. *Reading in Urban Theory*, Malden, Mass.: Blackwell Publishers, 1996, pp. 170-186.

grande determinante da constituição da forma urbana na maioria das cidades dentro do sistema de produção capitalista.

O período delimitado para a pesquisa caracterizou-se, no Brasil, por períodos alternados de crescimento e crise da economia, acompanhado pelo acentuado processo de concentração da renda e acelerada urbanização. Como consequência, configurou-se uma nova imagem impressa no espaço territorial das cidades atuais, caracterizadas pelas marcas das desigualdades e exclusão social de parcela significativa da população.

Localizada numa das últimas regiões do Estado da Bahia a ser explorada, a jovem cidade de Itapetinga não foge a esta regra, durante seu curto período de existência viveu diversos momentos de crise e euforia dentro das diversas etapas do processo de produção capitalista.

Desde a formação de seu núcleo inicial até os dias atuais esta cidade pode presenciar o fortalecimento, o apogeu e a crise da monocultura da pecuária extensiva. Apesar de tê-la conduzido, inicialmente, a um período de grande prosperidade, transformando-a, rapidamente, em principal centro de criação bovina do Norte e Nordeste do Brasil, esta atividade foi incapaz de se sustentar devido ao seu modelo de exploração extensiva baseado na extração dos recursos naturais e na resistência dos agentes às mudanças de ordem tecnológica e das relações de produção.

No final dos anos 60, Itapetinga passou a ser palco de um processo de modernização implementado pela indústria de laticínios que teve que se relacionar com o modelo de produção pecuária extensiva existente.

Ao final da década de 90, numa era dita de “condição pós-moderna”⁵, a cidade assiste à emergência do sistema de “produção flexível” a partir da implantação do “Distrito Industrial de Itapetinga”, tendo como principal investimento a fábrica de calçados Azaléia do Nordeste S/A. Com a promessa inicial de produzir dez mil empregos diretos para a região, esta empresa foi atraída a partir de benefícios fiscais, creditícios e de infra-estrutura, como pode ser visto no capítulo 3 deste trabalho.

No processo de acumulação do capital, a relação que se estabelece é sempre marcada pelo conflito. No espaço urbano de Itapetinga, as desigualdades e a exclusão social se acirraram à medida que se agravavam esses conflitos determinados pelas diferentes etapas do processo de produção capitalista que conseguem coexistir simultaneamente na cidade contemporânea cada vez mais urbanizada.

Quanto ao Estado, como em via de regra acontece no Brasil, ao invés de funcionar como mediador destes conflitos, tem agido sempre em função do interesse

⁵ Aqui nos referimos à “condição pós-moderna” no sentido dado por HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992, de que apesar da existência de algum tipo de relação necessária entre a ascensão de formas culturais pós-modernas, a emergência de modos mais flexíveis de acumulação do capital e um novo ciclo de compreensão do tempo-espaço na organização do capitalismo, essas mudanças, quando confrontadas com as regras básicas de acumulação capitalista, mostram-se mais como transformações da aparência superficial do que como sinais do surgimento de alguma sociedade pós-capitalista ou mesmo pós-industrial inteiramente nova e ao sentido dado por JAMESON, F. *Pós-modernismo: ou a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática. 1996, de que o “pós-modernismo”, não é senão a lógica cultural do capitalismo avançado.

das classes dominantes, seja no estabelecimento de prioridades na aplicação dos recursos, seja no ordenamento do uso e ocupação do espaço urbano.

O contexto acima descrito permite a formulação de duas hipóteses:

- 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- Apesar das iniciativas “localizadas” de Planejamento Urbano, 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.

Dessa forma, desde 1955, quando aprovou o seu primeiro Código de Posturas, grandes avanços não podem ser percebidos como resultado de ação articulada no sentido de construir um futuro que ofereça melhores condições de vida aos habitantes de Itapetinga. Apesar dos esforços “localizados” despendidos neste sentido, a materialização no espaço veio como resposta a um contexto preciso de interesses políticos e da especulação fundiária que passaram ao largo das propostas de planejamento, levando à destruição da paisagem urbana como sua revelação.

Todas as transformações que Itapetinga vem sofrendo no contexto da dinâmica contemporânea urbano-industrial do Brasil e as possibilidades de

mudanças no espaço urbano que este novo quadro provoca justificam um estudo da constituição de sua estrutura urbana com base nos processos históricos de sua formação.

Além disso, justifica a busca da compreensão do processo de formação da estrutura urbana desta cidade o fato de seu espaço construído, caracterizado pela desigualdade sócio-espacial, possuir alguma referência em planejamento urbano ainda que as iniciativas neste sentido não tenham sido, de fato, implementadas. Mesmo sabendo que a maior parte da cidade foi construída à margem das normas urbanísticas, isto não significa que elas não tenham influenciado, com as suas presenças, com as suas ausências, lacunas ou falhas, a construção do seu espaço urbano.

Por outro lado, Itapetinga é representativa de um universo expressivo de cidades com população na faixa de 60.000 habitantes, às quais se reserva um novo papel na ordem econômica brasileira. Estas cidades são, em sua imensa maioria, carentes do processo de planejamento⁶ e, praticamente inexitem estudos empíricos sobre o processo de sua formação. Assim, esperamos que este trabalho possa contribuir para o preenchimento desta lacuna.

É pertinente salientar a existência de alguns estudos acadêmicos sobre a região de Itapetinga, principalmente no que tange ao processo de acumulação do capital que, inclusive, serviram de base para esta pesquisa. Entretanto esses

⁶ Planejamento compreendido não como apenas elaboração de planos mas como um processo cíclico que implica em conhecimento da realidade e recursos disponíveis, estabelecimento de objetivos; elaboração e implementação de ações; acompanhamento, avaliação e reformulação destas ações.

estudos estão localizados em diferentes períodos no tempo e não buscaram relacionar o eixo de análise econômica com a estruturação do espaço urbano da cidade. Portanto, este trabalho pretende agregar informações qualitativas aos estudos citados, de forma crítica, buscando entender os diversos períodos como diferentes etapas do processo de constituição da estrutura urbana desta cidade.

CARACTERÍSTICAS SÓCIO-GEOGRÁFICAS DO MUNICÍPIO DE ITAPETINGA

O município de Itapetinga, como pode ser visto no mapa temático 01, localiza-se na Região Econômica do Sudoeste da Bahia e possui três distritos: o sede, Palmares e Bandeira do Colônia. Sua área geográfica é de 1.615,40 Km², fazendo fronteira com os municípios de Itororó, Itambé, Macarani, Itarantim, Pau Brasil e Itajú do Colônia⁷.

Pela classificação da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), que não adota o sistema de microrregiões econômicas, esta cidade se insere, na 14.^a Região Administrativa da Bahia – Região Administrativa de Itapetinga, constituída de 13 municípios⁸.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entretanto, adota o critério de microrregiões econômicas e insere a cidade na Microrregião Econômica de Itapetinga. Chamada, anteriormente, de Microrregião Agropastoril de Itapetinga, esta região, composta por nove municípios e polarizada pela cidade de Itapetinga,

⁷ IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE – Cidades@. Síntese Itapetinga – BA. Acesso em 15 mar. 2002.

⁸ Informações oferecidas pela SEI, respondendo a consulta da autora.

teve seu nome alterado devido à crise da pecuária, sua principal atividade econômica até alguns anos atrás⁹.

Provavelmente, a nova dinâmica regional, assumida a partir da instalação da indústria calçadista, com unidades de produção em doze dos treze municípios da Região Administrativa de Itapetinga, irá criar novos fluxos econômicos, interferindo nos critérios para esta classificação do IBGE, conduzindo a uma nova definição de seus limites. Na prática, estes limites já têm sido alterados, nas próprias ações governamentais, como é o caso Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável (PDRS) desenvolvido para o Sudoeste da Bahia pela Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional (CAR), que considera a Influência da cidade de Itapetinga sobre um número maior de Municípios. Entretanto, neste trabalho, foi adotada a classificação de Microrregião Econômica de Itapetinga, sem grandes prejuízos, uma vez que, a maior parte das reflexões aqui apresentadas referem-se ao desempenho da atividade pecuária, que durante mais de meio século serviu de base econômica para o território polarizado pela cidade de Itapetinga.

Tendo como coordenadas geográficas o paralelo de 15°18" latitude sul e o meridiano de 40°12' de longitude oeste e distando da cidade de Salvador, aproximadamente, 334 km em linha reta e 571 km por rodovia, Itapetinga está estrategicamente situada entre os grandes eixos rodoviários que atravessam o Estado fazendo a articulação entre o Nordeste e o Sul/Sudeste do País (BR-116 e BR-101). Segundo estudos realizados pela SEI¹⁰, que apontam as concentrações

⁹ Informações oferecidas pela IBGE, respondendo a consulta da autora.

¹⁰ BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997 (Série Estudos e Pesquisas, 35), 158p. p.29.

mais importantes e densas em fluxos da economia baiana situadas nos extremos da fronteira do estado – com os estados de Goiás (Barreiras), com o estado de Pernambuco (Juazeiro) e com o Oceano Atlântico (faixa litorânea compreendida entre a Br-116 e a Orla) –, estes eixos viários correspondem também aos dois principais eixos de fluxos econômicos da faixa litorânea.

Sendo o principal ponto de articulação de um elo de ligação (composto pela BA 263, Vitória da Conquista-Itapetinga, e a BR 415, Itapetinga-Ilhéus) entre estes dois eixos, Itapetinga, ressalta-se, também, por estar inserida num dos eixos transversais de ligação entre as regiões do Oeste do Brasil e da Bahia e o litoral baiano (ver mapa temático 02). Devido a sua localização, o município sofre influência de dois blocos regionais, Vitória da Conquista/Jequié (BR-116) e Ilhéus/Itabuna (BR-101) e dispõe de uma infra-estrutura viária privilegiada, quando comparada a outras regiões do estado, transformando-se num subpólo urbano regional.

O clima de Itapetinga é caracterizado como tropical quente e úmido, com precipitação média de 860 mm/ano apresentando inverno seco¹¹. A pluviosidade máxima registrada, nos últimos trinta anos, foi de 1.341,4 mm em 1992 e a mínima de 447,6 mm em 1993¹². O período chuvoso é de novembro a janeiro com precipitação média de 128 a 219 mm mensais, enquanto no período seco (maio a setembro) a precipitação varia de 25,2mm a 51,8 mm mensais. A temperatura média

¹¹ Informações fornecidas pela Seção de Climatologia da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC).

¹² Informações fornecidas pela Estação Climatológica da Emarc-It – Escola Média em Agropecuária da CEPLAC.

anual é de 23,1°C, sendo a média das máximas de 28,8°C e a média das mínimas de 19,2°C.

As classes de solo predominantes são o brunizém avermelhado, latossolo vermelho amarelo álico e argissolo vermelho-amarelo eutrófico e distrófico.

O relevo do município é caracterizado como de planaltos e depressão – Piemonte Oriental do Planalto de Vitória da Conquista e Depressão de Itabuna-Itapetinga, conhecida como o grande vale agropastoril. Do ponto de vista geomorfológico, insere-se entre a faixa de tabuleiros a leste e os últimos patamares do Planalto Sul Baiano.

A Cidade está localizado às margens do rio Catolé, depois da confluência com o Catolezinho e o riacho das Duas Barras. À margem direita deste rio, nasceu o primeiro núcleo urbano que deu origem à cidade e foi ao longo de suas margens que a cidade se expandiu. Ele não só se constitui em uma das principais fontes de água para a população da cidade, como é também o principal depositário dos seus esgotos.

Com uma altitude média de aproximadamente 267 m, a maior parte do perímetro urbano está sobre um patamar coberto de seixos e blocos de quartzos ferruginosos cobertos por material argilo-arenoso amarelo. A declividade excede aos 15% apenas em alguns trechos localizados como é o caso de algumas ruas centrais, perpendiculares à margem direita do Catolé, conforme pode ser visto no mapa temático 03, não ultrapassando, estes trechos, a 20% da área total do perímetro.

A vegetação dominante no município é a de pastagens artificiais dos capins braquiária e colômbia e, em menor parte, a floresta estacional decidual e semi-decidual, floresta ombrófila densa e floresta decidual submontana.

O município de Itapetinga é o terceiro mais populoso da Macrorregião Econômica do Sudoeste da Bahia. Sua população de 57.931 habitantes representa 5,10% desta região e 0,44% do total do Estado. A densidade demográfica, de 35,86 habitantes por quilômetro quadrado, como pode ser visto na tabela 1, está acima dos índices apresentados para o Estado da Bahia e para Região Sudoeste de 26,69 e 23,16, respectivamente. Entretanto, a taxa de urbanização de 95,25 %, muito acima da apresentada para o Sudoeste (65,29%) e para o conjunto do estado (67,05%), revela a grande concentração de toda esta população na área urbana e não distribuída no território do município. Mesmo a cidade de Vitória da Conquista que concentra a maior população e polariza economicamente toda a Macrorregião, apresenta taxa de urbanização de 85,92%, inferior à de Itapetinga.

Tabela 1 – População, área, densidade demográfica e taxa de urbanização dos Municípios de Itapetinga e Vitória da Conquista; do Sudoeste da Bahia e do Estado da Bahia – 2000.

Municípios/Região /Estado	População			Área (km ²)	Densidade Demográfica (hab/km ²)	Taxa de Urbanização (%)
	Total	Urbana	Rural			
Itapetinga	57.931	55.182	2.749	1.615,40	35,86	95,25
Vitória da Conquista	262.494	225.545	36.949	3.216,00	81,62	85,92
Sudoeste	1.135.362	741.291	394.071	42.542,90	26,69	65,29
Bahia	13.066.910	8.761.604	4.305.306	564.273,00	23,16	67,05

FONTE: SEI, 2000 / IBGE, 2000.

A Microrregião Econômica de Itapetinga, polarizada economicamente pela cidade de Itapetinga, é composta por nove municípios perfazendo uma área total de

11.401 km² e possui 18,52% da população da Região Sudoeste. O município de Itapetinga, o mais populoso da Microrregião, detém 27,56 % de sua população. Também em relação à região, Itapetinga possui a mais alta taxa de urbanização. Devido à predominância da pecuária extensiva, a população é predominantemente urbana na maioria dos municípios com exceção apenas de Ribeirão do Largo e Encruzilhada, onde existe também uma forte presença da agricultura, principalmente voltada para a produção do café e feijão. A tabela 2 mostra os dados demográficos de todos os municípios da Microrregião.

Tabela 2 – População, área, densidade demográfica e taxa de urbanização dos Municípios da Microrregião Econômica de Itapetinga – 2000.

Municípios	População			Área (km ²)	Densidade Demográfica (hab/Km ²)	Taxa de Urbanização (%)
	Total	Urbana	Rural			
Itapetinga	57.931	55.182	2.749	1.615,40	35,86	95,25
Encruzilhada	32.924	4.983	27.941	2.048,20	16,07	15,13
Itambé	30.850	22.175	8.675	1.631,40	18,91	71,88
Itororó	19.799	16.627	3.172	331,90	59,65	83,98
Itarantim	16.923	12.960	3.963	1.789,80	9,46	76,58
Ribeirão do Largo	15.303	4.451	10.852	1.226,40	12,48	29,09
Macarani	14.594	10.719	3.875	1.376,50	10,6	73,45
Potiraguá	14.579	7.546	7.033	966,30	15,09	51,76
Maiquinique	7.326	5.208	2.118	415,30	17,64	71,09
Total	210.229	139.851	70.378	11.401	18,44	66,52

FONTE: SEI, 2000 / IBGE, 2000

Tendo a pecuária bovina extensiva como principal atividade, os dados demográficos do Município de Itapetinga estiveram, historicamente, relacionados com o desempenho econômico do setor, como pode ser visto na tabela 3 e no gráfico 1. Devido ao rápido desenvolvimento dessa atividade no início de sua exploração, a população total recebeu um grande incremento. Ainda na condição de

Vila, na década de 40 chegou a sofrer um aumento de 77,18% no período de dez anos; na década de 50 o incremento foi de 46.27%. Considerando a população urbana, o crescimento é ainda mais evidente; nas décadas de 40 e 50 a população sofreu aumentos que chegaram à ordem de 664% e 250%, respectivamente.

Nos anos 60, com o início da crise da pecuária, o incremento populacional na região de Itapetinga começou a cair sensivelmente chegando quase à estagnação no período de cinco anos compreendido entre o censo de 1991 e a contagem do IBGE em 1996.

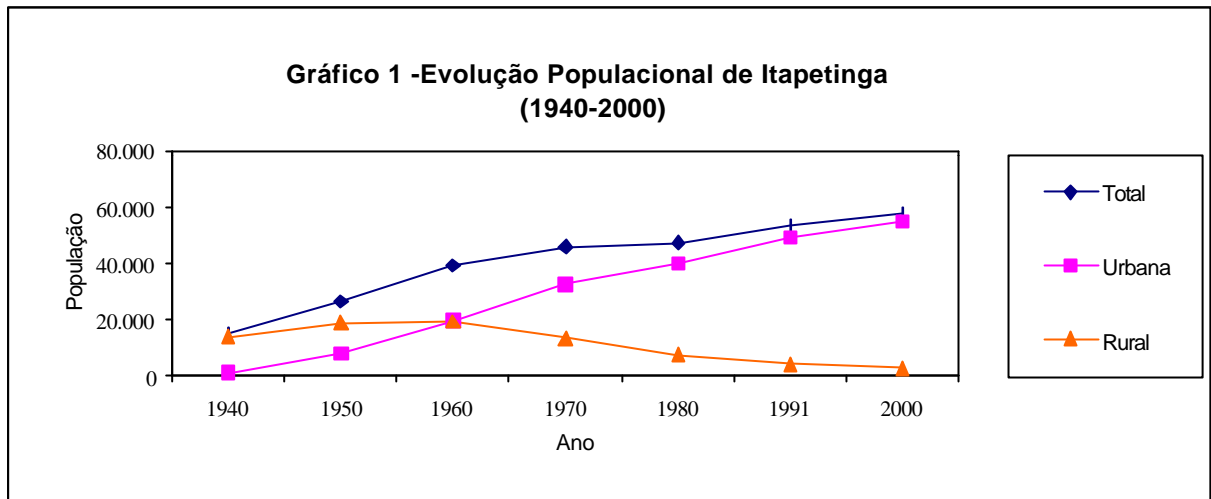
A partir de 1996, com a notícia de instalação do distrito industrial, o município aparenta mudar a tendência de crescimento. Nos quatro últimos anos desta década cresceu em 3.766 habitantes, contra apenas 680 nos cinco anos anteriores. Entretanto, encontrando-se este processo ainda em implantação, não se tem ainda o afastamento histórico necessário para uma avaliação clara da interferência deste fenômeno sobre a dinâmica demográfica da região.

Tabela 3– População Urbana e Rural, taxa de Urbanização e densidade demográfica no município de Itapetinga – 1940/2000.

ANO	População Residente			Taxa de urbanização (%)	Densidade demográfica (hab/Km ²)
	Total	Urbana	Rural		
1940	15.083	1.188	13.895	7,88	9,34
1950	26.725	7.887	18.838	29,51	16,54
1960	39.091	19.671	19.420	50,32	24,20
1970	46.112	32.629	13.483	70,76	28,55
1980	47.417	39.784	7.633	83,90	29,35
1991	53.485	49.341	4.144	92,25	33,11
1996*	54.165	50.021	4.144	*92,35	33,53
2000	57.931	55.182	2.749	95,25	35,86

Fonte: IBGE 1940/2000

*População estimada na contagem do IBGE – dado não utilizado no gráfico



Fonte: IBGE, 1940/2000.

Verifica-se, ainda pela tabela 3 e gráfico 1, que até a década de 60 a população de Itapetinga era predominantemente rural. Em 1960 este quadro se reverteu, seguindo tendência do acelerado processo de urbanização ocorrido, principalmente a partir da década de 50, na grande maioria das cidades brasileiras. Por outro lado, o sistema monocultor extensivo e concentrador da produção pecuária na região, caracterizado pela pequena oferta de emprego e incapaz de fixar o homem ao campo, contribuiu para o agravamento deste quadro prevalecendo um grande êxodo rural também nas décadas seguintes. A taxa de urbanização, que era de 7,88% em 1940, chega a 95,25% em 2000, colocando Itapetinga como um município eminentemente urbano.

METODOLOGIA

Método de abordagem

Esta pesquisa, caracterizada como um estudo teórico-empírico, apóia-se na história da cidade e do urbanismo como linha de pesquisa e na perspectiva da

história-crítica. Tendo como matriz metodológica a noção de que o sujeito e o objeto se relacionam dinamicamente, foram construídas, a partir da mediação teórica, categorias para análise e compreensão da realidade empírica.

Foi adotado o conceito básico de que o conhecimento histórico só é possível quando se busca compreender o fenômeno em sua “totalidade”¹³, qualquer que seja a dimensão espaço-tempo em que foi produzido. Desta forma, foram abordados diversos fatores de ordenamento e crescimento urbano de Itapetinga na busca de compreender a lógica de sua formação como um produto social, econômico e político materializado através de sua organização espacial em constante produção, transformação e renovação.

O que nos interessa é o fato de que a cada momento histórico cada elemento muda seu papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo.¹⁴

O caminho metodológico percorrido buscou reconstruir o processo histórico através de um enfoque que privilegia três eixos de análise: **o processo de acumulação do capital na região, o papel do Estado e a organização espacial da cidade.**

Categorias de Análise e conceitos fundamentais

A clareza de que a busca do conhecimento se desenvolve em uma sociedade de classe e que o sujeito do conhecimento é a teoria, sendo esta, a única que permite a compreensão e reprodução com grande proximidade da realidade, leva ao

¹³ O termo “totalidade” é aqui usado no sentido dado por SANTOS, M. *Espaço e Método*. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1992. p. 52.

¹⁴ SANTOS, M. *Espaço e Método*. 3.^a ed. São Paulo: Nobel, 1992. p. 9

entendimento de que o sujeito não é neutro, e que toda teoria é carregada de ideologia.

Com esta preocupação, o estudo foi montado de modo a contemplar, no escopo, as interações das diversas categorias num processo dinâmico e dialético. Assim, este trabalho, que estuda a constituição da estrutura urbana de Itapetinga com base no processo **histórico** de sua formação, parte da articulação entre duas categorias essenciais, a **categoria espaço** e a **categoria tempo**.

O **espaço** foi trabalhado segundo o conceito básico de SANTOS que define “o espaço como sendo a soma da paisagem (ou, ainda melhor, da *configuração geográfica*) e da *sociedade*”¹⁵. Considera-se que “o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação”¹⁶. Desta forma, o espaço foi tratado como uma categoria histórica, pois o seu significado e a sua percepção, como os do próprio tempo, variam ao longo deste mesmo tempo à medida que são acrescentadas novas variáveis, e estas mudanças, como demonstra HARVEY¹⁷, afetam os valores individuais e os processos sociais mais elementares.

SANTOS¹⁸, quando define os elementos do espaço como sendo os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas, considera cada elemento como um conceito e, neste sentido, considera o espaço como um sistema, não na definição tradicional de sistemas, mas num conceito do sistema como um conjunto de sistemas.

¹⁵ Ibid. p.2. Grifos do autor.

¹⁶ Ibid. p.49.

¹⁷ HARVEY, D. *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

¹⁸ SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 3.^a Ed. São Paulo: Nobel, 1992. 88p. p.9.

“Na verdade, se os elementos do espaço são sistemas (tanto quanto o espaço), eles são também verdadeiras estruturas. Neste caso, o espaço é um sistema complexo, um sistema de estruturas, submetido em sua evolução à evolução das suas próprias estruturas.(...)cada estrutura evolui quando o espaço total evolui e a evolução de cada estrutura em particular afeta a da totalidade”¹⁹.

Considerando que, em toda a sua história, a cidade é resultado do entrelaçamento de temporalidades diversas, procurou-se dividir o tempo, conforme orientação de SANTOS²⁰, em períodos que mantêm as mesmas estruturas, isto é, pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica com a manutenção das estruturas. Considera-se período, o espaço de tempo no qual se mantém constante um conjunto de relações e de proporções sociais, políticas, jurídicas e econômicas – as estruturas.

Dessa maneira, foram relacionados o espaço e o tempo no processo de construção da cidade, contrapondo não só espacialidades diferentes como também temporalidades diferentes. Ou seja, de um lado, foi catalogado e sistematizado o espaço urbano, possuidor de uma dimensão material, e as formas jurídicas e sociais que o regulam e de outro, colocou-se o tempo tal como ele se dá nas diferentes escalas de sua existência, ainda que, freqüentemente, seja difícil precisá-las.

Ao relacionar espaço e tempo, neste meio século compreendido entre 1952 e 2002, procura-se compreender a estrutura da cidade atual, uma vez que esta é a soma de pedaços de realizações atuais e de realizações do passado. “O espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam

¹⁹ Ibid. p.16.

²⁰ SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*; globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 68-72.

na atualidade”²¹. Itapetinga, que teve seu núcleo urbano estruturado a partir de 1924, apresenta hoje, em seu espaço urbano, evidências dos diferentes períodos de sua construção.

Cabe então, introduzir o conceito de **estrutura urbana**, aqui compreendida não como conceito estático da estrutura arquitetônica, mas como algo dinâmico em cuja constituição “existe uma base física e territorial subjacente onde são produzidos e se reproduzem os ‘sistemas’”²².

Para Santos²³ “*Estrutura* implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção”. Conforme afirma Sampaio²⁴ isto equivale à noção de organização e tanto pode ser usado de um ponto de vista estático, como situação de um momento dado, ou de um ponto de vista dinâmico processual. Interessa-nos o estudo da “estrutura urbana” de Itapetinga nesta perspectiva processual como uma sucessão dinâmica de situações no tempo implicando sempre em continuidades e rupturas.

A exterioridade da “estrutura urbana”, em sua configuração, revela historicamente as correlações de forças – ativas e criadoras – que produzem a cidade. Aí, estrutura física é apenas parte da estrutura urbana (social, econômica, política, etc.) e, como objeto de estudo, possui especificidades com determinações e “momentos” intimamente ligados àquilo que se denomina “estrutura interna” da cidade, articulada às necessidades de produção e reprodução, em seus vários níveis”²⁵.

²¹ Ibid. p.22

²² 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. p.334.

²³ SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 3.^a Ed. São Paulo: Nobel, 1992. p. 50. Grifo do autor.

²⁴ SAMPAIO (1999) op. cit.

²⁵ Ibid. p. 335. Grifo do autor.

Para Santos²⁶ pode-se expressar “forma como uma estrutura revelada”. Assim, “sendo mais visível” sua análise poderia ser, aparentemente, mais fácil que a da estrutura. Entretanto, este autor chama a atenção de que, sendo a forma resultado de processos passados ocorridos na estrutura subjacente, dissociada da estrutura, ela conduziria a falsa análise, pois, “formas semelhantes resultaram de situações passadas e presentes completamente adversas”.

Considerando a estrutura urbana como conteúdo da forma Lefebvre²⁷ conceitua **Forma Urbana** como sendo:

Mentalmente: a simultaneidade dos acontecimentos das percepções dos elementos de um conjunto no *real*)
Socialmente: O encontro e a reunião daquilo que existe nos arredores, na vizinhança (bens e produtos, atos e atividades, riquezas) e, por conseguinte, a *sociedade urbana* como lugar socialmente privilegiado, como sentido das atividades (produtivas e consumidoras) como encontro da obra e do produto”.

Lefebvre afirma ainda que “A cidade e o urbano não podem ser compreendidos sem as instituições oriundas das relações de classe e de propriedade”²⁸. Têm lugar na cidade, configurando o seu processo de construção, as instituições mais específicas, em nível municipal, e as instituições mais gerais, como as que “dependem do Estado, da realidade e da ideologia dominante”. Estas instituições coexistem com aquelas propriamente urbanas, administrativas e culturais. Na cidade capitalista, comercial e industrial, o **Estado**, cuja “formação acompanhou a ascensão do capitalismo e do qual a burguesia soube se apoderar para gerir o conjunto da sociedade”²⁹ não pode deixar de ser entendido como categoria de análise.

²⁶ SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 3.^a Ed. São Paulo: Nobel, 1992. p.51.

²⁷ LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes Ltda, 196. p. 90-91.

²⁸ Ibid. p.53

²⁹ Ibid. p. 54.

O Estado — instituição político-jurídica — foi analisado considerando-se a distinção jurídica em três níveis: federal, estadual e municipal. Desta forma será estudada a ação direta, como responsável formal pela organização do espaço urbano através do poder público municipal, e indireta, através das ações em nível federal e estadual.

Fundamentando ainda o processo de constituição da estrutura urbana da cidade de Itapetinga, encontra-se o seu processo histórico de **acumulação do capital**, aqui compreendido como expressão das relações de produção que geram o excedente social apropriado – a mais valia. No caso específico desta pesquisa, parte-se do pressuposto que este processo se deu através do conflito entre os diversos detentores do capital em suas diferentes etapas de acumulação e reprodução.

Dentre estes capitais, merece destaque a presença do **capital fundiário** investido na propriedade da terra que será analisado sob dois aspectos: a terra rural, a fazenda de pecuária, entendida como bem natural onde se deposita trabalho – grande determinante do processo de acumulação do capital na região – e a terra urbana, cujo mercado é o principal gerador dos problemas urbanos: dispersão/hiperconcentração, déficit habitacional, crescimento periférico, alto custo dos equipamentos urbanos e outros.

Método de investigação (fontes de informação e procedimentos)

Foram adotados dois tipos de fontes de informações como base para o escopo da pesquisa: fontes secundárias – fontes bibliográficas – e fontes primárias – entrevistas e análise de documentos.

Foram utilizados como recursos secundários: dissertações de mestrado, livros, artigos e monografias acadêmicas, periódicos, documentos escritos e publicações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional (CAR), Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Universidade Federal da Bahia (UFBA), Prefeitura Municipal de Itapetinga, Câmara Municipal de Itapetinga, Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAAE), concessionárias de energia elétrica e telefonia, outras empresas e entidades locais.

No suporte bibliográfico pode-se separar aquele de cunho teórico metodológico, que serviu ao embasamento histórico conceitual, daquele de cunho quantitativo que forneceu dados estatísticos. Através deste acervo catalogado e reunido objetivou-se avançar no conhecimento referente ao objeto proposto.

Como fontes primárias foram utilizadas as coletas diretas de dados através dos órgãos ligados à administração pública, cartório de registros e empresas; observações diretas no espaço construído; entrevistas com pessoas que atuaram de forma concreta na produção da história da cidade e consultas a arquivos públicos e particulares.

Vale ressaltar, neste caso, as dificuldades encontradas devido ao escasso legado bibliográfico em informações disponíveis e inexistência de banco de dados atualizado pelo poder público municipal. Desta forma, o trabalho se constituiu, principalmente, em pesquisa de campo, buscando construir uma metodologia que enfocasse os três eixos de análise estudados.

Nesse sentido, foi empreendida a observação direta em todos os bairros da cidade, para apreensão do seu espaço urbano na atualidade. Além disso, buscou-se, junto à Câmara Municipal, as normas urbanísticas municipais desde 1955, quando foi editado o seu primeiro Código de Posturas, até o ano de 2002, fim do período de objeto deste estudo, com ênfase na análise crítica dos dois planos diretores elaborados, em 1972 e 1981.

Ainda no plano das ações locais, foram levantados dados referentes aos investimentos em infra-estrutura e equipamentos urbanos que influenciaram os principais vetores de crescimento da cidade; a política habitacional; as obras sociais e as intervenções pontuais que buscaram a valorização da imagem urbana.

Foram analisadas, também, as principais políticas de atração de investimentos e as grandes obras de infra-estrutura, que influenciaram na formação da hierarquia regional, realizadas através da articulação do Estado em seus três níveis: municipal, estadual e federal.

Junto ao cartório de registros de imóvel levantou-se informações que, cruzadas ao material iconográfico existente no Departamento de Obras e

Edificações Públicas da Prefeitura Municipal, permitiram reconstruir a evolução histórica da comercialização do solo urbano e dos detentores de sua propriedade.

Ainda no Departamento de Obras e Edificações Públicas da Prefeitura Municipal foi realizado levantamento sobre licenças de construção, regularizações de obras, “habite-se” e projetos de loteamento. Estas informações foram cruzadas com o número de solicitações das ligações de água e esgoto que foram colhidas junto ao SAAE.

Procuraram-se também, junto aos agentes do mercado imobiliário, dados que indicassem a variação do valor do solo urbano na última década, buscando avaliar o reflexo das novas transformações na economia.

Junto à Câmara de Diretores Lojistas (CDL) e ao Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena Empresa (SEBRAE), foram levantados dados que refletem as condições de funcionamento do comércio de Itapetinga, antes e depois da implantação do distrito industrial.

De posse desse material, as informações coletadas foram sistematizadas em tabelas, gráficos e mapas e relacionadas com as referências utilizadas como suporte teórico.

Dessa forma, o trabalho foi dividido em cinco partes. Inicialmente, na Introdução, foram abordados: as considerações iniciais, objetivos da pesquisa, problematização, justificativa e metodologia empregada.

No capítulo 1 – Do “Comercinho de Augusto” à cidade contemporânea: a formação da cidade segundo os três eixos de análise – discorreu-se sobre a constituição da estrutura urbana de Itapetinga segundo a orientação destes eixos conforme periodização estabelecida com base nas diferentes etapas do processo de acumulação do capital na região. O aspecto analisado refere-se às transformações econômico-sociais, políticas e espaciais, ocorridas na cidade de Itapetinga-BA desde a formação do núcleo urbano até os dias atuais, dentro de um contexto histórico regional, estadual, nacional e global.

No capítulo 2 – A produção do espaço urbano de Itapetinga: A cidade construída dentro do jogo do poder – analisa-se a cidade como resultado da interação entre os diversos agentes que atuam na produção de seu espaço urbano.

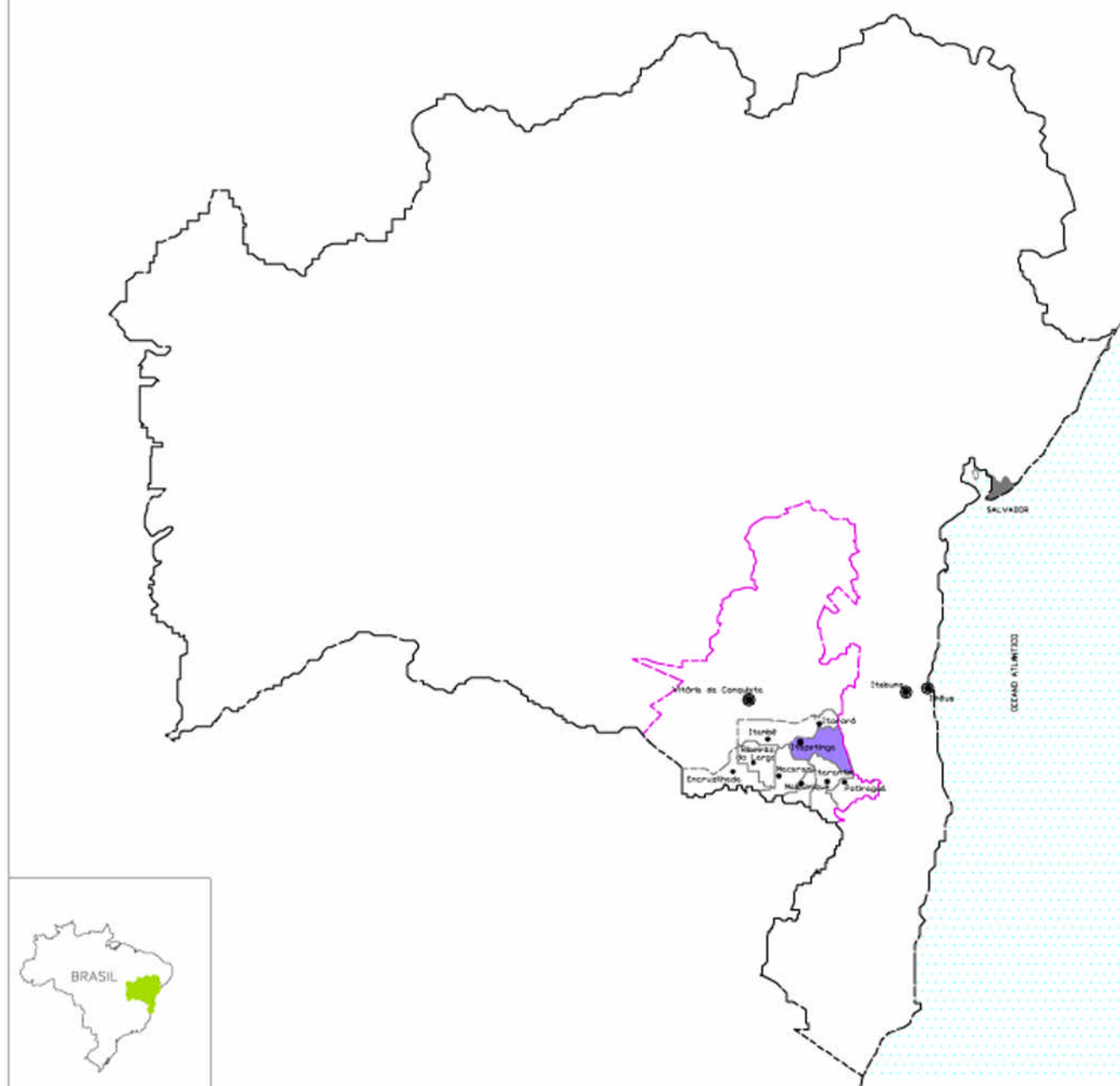
No capítulo 3 – “Itapetinga: Construindo o Futuro”. Sonhos e realidades – é feita comparação entre a cidade esperada dentro da perspectiva do “sonho de pólo calçadista”, simbolizada pelo lema utilizado pelo Poder Público Municipal na estratégia de *marketing* das duas últimas administrações, e a realidade concreta que se estabelece no espaço urbano diante da implantação do Distrito Industrial.

Finalmente, com base no referencial teórico procurou-se extrair algumas conclusões a partir das informações relatadas nos capítulos anteriores. Foram incluídos também aí alguns anexos inflormativos com o objetivo de esclarecer e complementar este relato.

Mapa Temático 01

ESTADO DA BAHIA

Localização da Microrregião Econômica de Itapetinga- 2000



CONVENÇÕES

- Limites Estaduais
- - - - - Limites da Região Sudoeste
- Limites municipais da Microrregião Agrapostoril de Itapetinga
- Metrôpole
- Cidades de 100 a 500 mil habitantes que influenciam a microrregião
- Cidades de 50 a 100 mil habitantes
- Cidades com menos de 50 mil habitantes
- Município de Itapetinga



FONTES:

Informações fornecidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE-2002

BASE CARTOGRÁFICA:
IBGE, Mapas - 2002

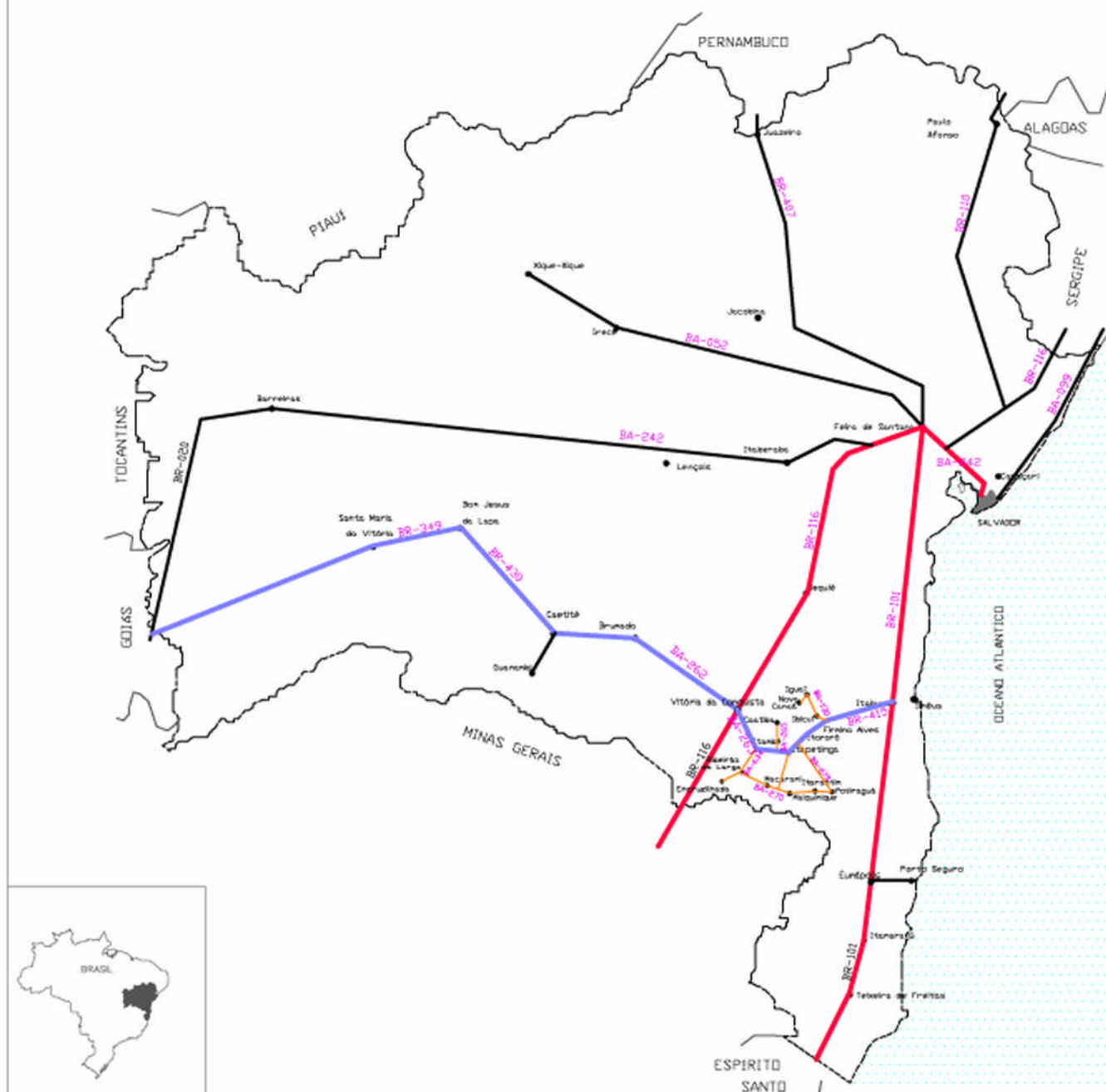
ELABORADO POR:

Nelma Gusmão de Oliveira

Mapa Temático 02

ESTADO DA BAHIA

Itapetinga e principais conexões rodoviárias



CONVENÇÕES

- Limites Estaduais
- Metrópole
- Localidades
- Grandes eixos Nordeste – Sudeste / Sul do Brasil
- Eixo transversal Litoral – Oeste da Bahia e do Brasil
- Rodovias que articulam a região
- Outras importantes rodovias do Estado



120 0 40 80 120 Km

FONTE:

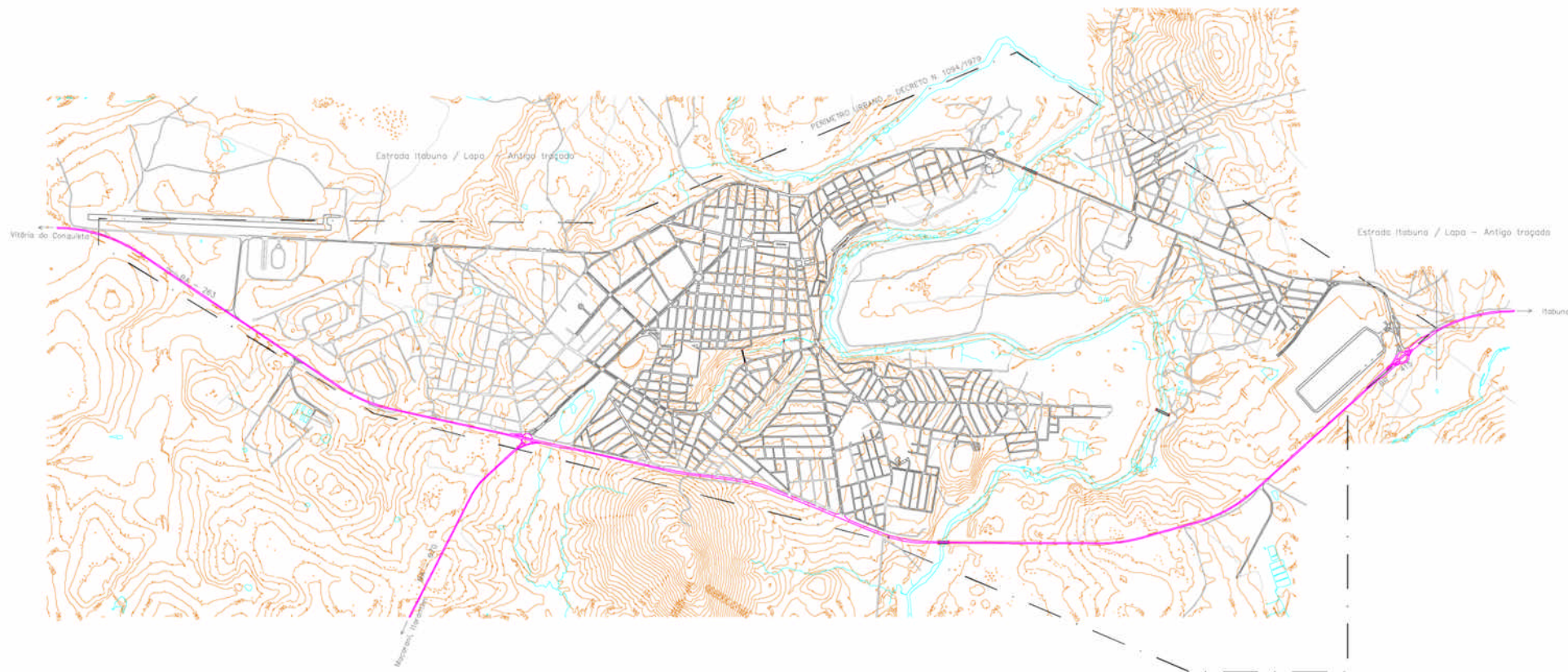
- BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. Quatro Cantos da Bahia. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2000.
- BAHIA. Derba. Departamento de Infra-estruturas de transportes da Bahia. Mapas. www.derba.ba.gov.br/db_map_ito.htm. Acesso em 20/12/2002

BASE CARTOGRÁFICA:



IBGE. MAPAS — 2002

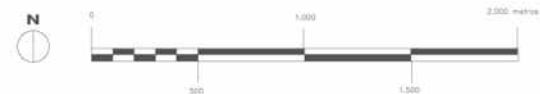
ELABORADO POR:

Nelma Guzmão de Oliveira



LEGENDA

- | | |
|---|--|
|  Rodovias |  Perímetro Urbano |
|  Vias Pavimentadas |  Rios, lagos e lagoas |
|  Vias não pavimentadas |  Curva de nível |
|  Caminhos | |



FONTES:

- LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO
COMPANHIA DE AÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL-CAR -1998
- BASE CARTOGRÁFICA:
LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO
COMPANHIA DE AÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL-CAR -1998
- ELABORADO POR:
NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA
- ESCALA: 1/25.000

CAPÍTULO 1

DO “COMERCINHO DE AUGUSTO” À CIDADE CONTEMPORÂNEA: A FORMAÇÃO DA CIDADE DE ITAPETINGA SEGUNDO OS TRÊS EIXOS DE ANÁLISE.

Caso nenhuma intervenção planejada for levada a efeito em Itapetinga, o que acontecerá com sua estrutura urbana? A cidade terá condições de oferecer aos seus cidadãos um ambiente agradável de morar, trabalhar, educar, viver, enfim, estará preparada para a tarefa de ser cidade-pólo da região agro-pecuária? Manterá a posição ostentada de Município progressista, ou entrará num declínio de aspirações cada vez menores, em contraposição aos ideais pioneiros de outras décadas? São perguntas que até certo ponto são irrespondíveis, se não concentrarmos forças na definição do presente e na perseguição de um futuro – misto de ficção entre desejo e ação, realidade e sonho, impossibilidade e realização.³⁰

Neste capítulo, será resgatada a constituição do espaço urbano de Itapetinga segundo os três eixos de análise: **o processo de acumulação do capital, as ações do Estado** e a **configuração espacial**, num processo histórico, relacionando as categorias espaço e tempo, na busca de compreender a lógica de sua formação.

Considerando, o espaço como um “mosaico de elementos de diferentes eras”³¹ buscou-se, de acordo com Santos, estabelecer, “através da História, seções de tempo em que, comandado por uma variável significativa, um conjunto de variáveis mantém um certo equilíbrio, uma certa forma de relações”³². Desta forma,

³⁰ UFBA, SAAU - Serviço de Assessoria em Arquitetura e Urbanismo – *Proposta de Plano Diretor para Itapetinga*. Itapetinga: UFBA/ Prefeitura Municipal de Itapetinga, 1972. f.7.

³¹ SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 3.^a Ed. São Paulo: Nobel, 1992.p.22.

³² *Ibidem*. p.23.

a história de Itapetinga será analisada através de períodos estabelecidos a partir das etapas de crescimento e estagnação no processo de acumulação do capital em sua região durante as cinco décadas que são objeto deste estudo. Entretanto, com o objetivo de melhor compreensão deste processo, recua-se ao início da ocupação da região com a atividade pecuária por volta de 1912.

1.1 PRIMEIRO PERÍODO: A INSTALAÇÃO DA ATIVIDADE PECUÁRIA. 1912 – 1952.

Este período foi marcado pela instalação e expansão da pecuária de corte, e pela ocupação plena dos espaços naturais. Região de difícil penetração, devido aos obstáculos naturais da vegetação de mata densa e à resistência indígena³³ ao invasor branco, Itapetinga foi um dos últimos espaços explorados no Estado da Bahia.

No final do século XIX, com a pecuária já instalada em Vitória da Conquista, surgiram os primeiros visitantes da região de Itapetinga – caçadores, jagunços e viajantes que usavam a estrada pedestre que ligava Canavieiras ao Planalto de Conquista. Esta estrada foi aberta na segunda metade desse século com o objetivo de escoar, para o litoral, o gado criado às margens do Rio Pardo.

Para Hassegawa³⁴ o marco inicial da exploração da região de Itapetinga constitui-se no período em torno de 1880, quando o sertão foi assolado por uma

³³ Na região pertencente a Itapetinga, Itarantim e Maiquinique viviam os nativos da tribo Mongoyós.

³⁴ 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.

seca que levou grande número de sertanejos a procurar na região mais litorânea uma alternativa de fixação.

Assim, a ocupação se dá através de migrantes da seca, que trazem consigo o machado, o fogo e o boi para a abertura das primeiras fazendas, dando início a uma pequena agricultura de subsistência e a prática da pecuária para o desbravamento e ocupação definitiva da região. As freguesias e vilarejos viriam logo em seguida por influência do comércio abundante realizado por mascates[...]³⁵.

Em 1912, o primeiro posseiro se instalava na área onde, hoje, se encontra a cidade de Itapetinga. Em busca de terras férteis para tirar posses, Bernardino Francisco de Souza, liderando um grupo de desbravadores encontrou, na margem direita do Rio Catolé, o local ideal para se fixar e constituir sua propriedade.

Muito tempo não tardou até que outros conhecidos seus se instalassem nas redondezas abrindo espaço na densa mata e, dentre eles, Augusto de Carvalho que, em 1923, separou, dentro da mata bruta, um pedaço de terra de 10 ha para a formação de um povoado. Entretanto, este desbravamento da região pelo homem civilizado aconteceu, principalmente, através da força das armas diante dos povos primitivos que aí habitavam e de práticas agressivas de exploração da natureza. Marcus Vanderley, pecuarista da região, em seu “Tributo” aos primeiros ilustra o caráter desta exploração:

Os índios sentiram a presença de estranhos nos seus domínios, os bichos das matas perceberam a presença do invasor; nos rios, antas capivaras e lontras ouviram e sentiram o troar das espingardas. Acordava a região o toque desbravador do homem e a área de Itapetinga começava a ser integrada ao mundo civilizado. [...]roças surgiram, retalhos de queimadas e logo depois ilhas de capim apareceram verde mais claro, contrastando com o verde escuro da floresta.

³⁵ Ibid. p. 79.

Inicialmente as beiras dos rios maiores; depois seus afluentes, até que um dia os retalhos foram invertidos e hoje permanece aqui e acolá um pedaço mais escuro de mata contrastando com o verde claro das mangas.³⁶

O núcleo urbano inicial, constituído a partir de setembro de 1924 com a construção de cinco casas de taipa no terreno escolhido por Augusto de Carvalho, tinha o objetivo de concentrar o abastecimento necessário à população que começava o desbravamento da região e passou a chamar-se “Comercinho de Augusto”. Mais tarde, devido à grande quantidade de pedras brancas existentes na região, este povoado começou a chamar-se Itatinga, nome derivado do tupi-guarani (Ita – pedra; tinga – branca). Um ano mais tarde, em dezembro de 1925, já existiam onze casas neste agrupamento.

A adequação das características do solo e clima destas terras – os mais apropriados do estado à pecuária bovina – propiciaram o rápido desenvolvimento da atividade. A fama da região logo se espalhou transformando o povoado em um importante foco de atração para as regiões circunvizinhas e criando aí grande oportunidade de negócios. O arraial de Itatinga se expandiu a passos largos, não tardando a se tornar sede do distrito de Itatinga, criado pelo Decreto Estadual n.º 8.499, de 22 de junho de 1933, pertencente ao município de Vitória da Conquista.

1.1.1 Itatinga: O povoado em franco crescimento.

Onze anos após a constituição de seu núcleo inicial, por volta de 1935, o distrito de Itatinga já se constituía de um núcleo urbano de quase mil habitantes com mais de 40 casas, todas muito simples. A entrada da cidade dava-se pela cancela da

³⁶ WANDERLEY, Marcus. Tributo aos nossos primeiros. In: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995. p. 101-102.

Fazenda Astrolina, então de Propriedade de Augusto de Carvalho, na atual rua dois de Julho. Conforme relato do Dr. Orlando Bahia³⁷, primeiro médico da cidade que aí viveu de 1935 a 1939, estas casas se distribuíam, principalmente, ao longo de larga praça, hoje denominada Augusto de Carvalho (painel 1 – foto 1), concentrando-se mais em sua parte mais baixa; numa pequena rua que ligava a cancela à praça; na pequena rua à direita da praça; na rua Rui Barbosa que se prolongava “sem solução de continuidade” à esquerda da praça; na rua José Bonifácio, perpendicular à Rui Barbosa e na rua que, saindo do cruzamento da Rui Barbosa com a José Bonifácio em “acentuado declive”, levava ao rio. A rua atrás da praça, Marechal Floriano, chamada rua do Cavaco, era a rua das “mulheres” e onde era proibida a freqüência de “moças de família”, característica que conservou até meados dos anos 70. A esta altura já havia sido instalado, na parte mais baixa da praça, um grande barracão de tropeiros, com o objetivo de abrigar os feirantes, tropeiros e viajantes que abasteciam o comércio local. O médico descreve da seguinte maneira a sua primeira visão da cidade:

Em 1935, quando fui, pela vez primeira, o fiz via Mata de São Paulo. Ao chegar a Itatinga, entardecia. Passada a cancela da Fazenda Astrolina, de Augusto de Carvalho, que se abria numa pequena rua sobre a praça que hoje tem o nome daquele pioneiro, tive a primeira visão da terra: uma praça em declive, com casas modestas, apresentando em baixo, na esquina com a rua Ruy Barbosa, um barracão para tropeiros, cheio de gente. De cada lado da rua, a espaços regulares, lampiões de querosene já acesos em pequenos postes de madeira davam interessante aspecto ao local. Chamava a atenção o intenso movimento de gente na rua. Para um lugarejo de cerca de dois mil habitantes, achei uma coisa extraordinária o que estava observando. Ainda mais: os homens de “culote”, botas, chapéu de abas largas, cinto com balas (cartucheira), revólver à cinta, tipo verdadeiro “cow-boy”, arrastando esporas que, de propósito, usavam com as rosetas baixas para fazerem ruído ao rasparem o chão [...].³⁸

³⁷ BAHIA, Orlando. Subsídios à História de Itapetinga. IN: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995. P 44-79.

³⁸ Ibid. p. 49.

Nesta época, o povoado era famoso também por sua movimentada vida noturna, principalmente na rua das mulheres e no bilhar, onde os homens ficavam até tarde, às vezes meia-noite, principalmente nas sextas-feiras, vésperas dos dias de feira.

Isolada no meio da floresta, Itatinga achava-se bastante longe de centros mais civilizados. Itambé, distante cerca de “10 léguas” (60 quilômetros), era o mais próximo. Logo depois Vitória da Conquista e, Itabuna, a três dias de viagem a cavalo. Outros centros menores como, Macarani e Maiquinique, eram também de acesso difícil. Itatinga, então, já se constituía em entroncamento de quatro estradas de pedestres.

A viagem de Salvador a Itatinga era feita em cinco dias. No navio de rodas da Navegação Baiana até a cidade de Nazaré; de trem de Nazaré a Jequié; de “pirua”, ou na cabina de caminhão em estrada de barro até a cidade de Vitória da Conquista e a cavalo de Vitória da Conquista até Itatinga passando por Itambé onde se fazia o pernoite.

Essa dificuldade de acesso, atrelada à monocultura da atividade pecuária, com apenas uma pequena agricultura de subsistência, tornava o custo de vida muito alto. Itatinga nada possuía que custasse barato. Entretanto, diziam que o alto custo de vida estava associado ao grande volume de dinheiro que circulava no lugar.

A sociedade era constituída nos moldes do interior brasileiro, à base da “honra”, do trabalho e da rigorosa formação da família. O nível médio de instrução

era muito baixo, muito aquém mesmo de outros municípios em formação na época. Os mais instruídos contavam apenas com o curso primário³⁹, nem sempre concluído.

Após a derrubada das matas e a propriedade já empastada, o gado solto não requeria grandes cuidados. A fazenda era quase sempre administrada por um vaqueiro que zelava para que o gado não se extraviasse, ferrava, benzia em caso de doença e amansava bois e burros. O pagamento, em muitos casos, era feito em forma de produtos, geralmente 1/4 das crias, o que permitia a alguns constituírem seus rebanhos e, em alguns casos se tornarem pequenos proprietários. Além disso os empregados faziam roças de subsistência, cuja produção era dividida na “meia” com o proprietário, que era responsável pela alimentação quando a produção não fosse suficiente.

Devido aos hábitos simples e ao nível cultural limitado do pecuarista, que teve origem semelhante à maioria dos trabalhadores, a diferença de classes sociais não se mostrava muito evidente inicialmente. “Se quase todos os ricos de então foram, no início de suas vidas, vaqueiros, tropeiros, boiadeiros, machadeiros na derruba das matas, vendeiros etc, não havia como fazer a separação”⁴⁰. Entretanto, esta aparente semelhança cultural e social conseguia dissimular os conflitos inerentes à luta de classes e proporcionar uma relação de total cooperação da classe trabalhadora em relação ao produtor rural, o que propiciou uma velocidade maior da concentração do capital fazendo com que estas diferenças se manifestassem mais adiante de forma muito mais evidente.

³⁹ O curso primário equivalia à conclusão da quarta série do primeiro grau. O nível constituído entre a quinta e a oitava série do primeiro grau era chamado de ginásio.

⁴⁰ BAHIA, Orlando. Subsídios à História de Itapetinga. IN: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995. P.59.

As condições sanitárias eram as mais precárias possíveis; praticamente não existiam hábitos regulares de higiene; o banho em geral era usado sempre aos domingos, quando se trocava de roupa. Ainda segundo o relato do Dr. Orlando Bahia⁴¹ “as lavadeiras desempenhavam o seu ofício no rio Catolé. No mesmo local, lavavam-se os cavalos e um pouco mais abaixo apanhava-se água para beber”. Os esforços do médico para que invertessem as posições eram em vão, ficando, assim a população exposta a todo o tipo de contaminação.

A limpeza pública não havia. Apenas os porcos comiam a sujeira da rua e os dejetos depositados nos quintais através das latrinas⁴². Dessa forma, a verminose era endêmica na região, o que não fugia à regra de todo o Brasil, e pouca gente escapava à malária.

O comércio local se abastecia na praça de Salvador e, em alguns casos, na de Itabuna, através de “Viajantes” que vendiam em atacado, chamados Caixeiros-Viajantes. Não possuindo correios nem telégrafo, os telegramas eram passados para Conquista e dali enviados por um portador que se denominava “positivo” e que viajava sempre a pé. Já as cartas chegavam via Itabuna ou Conquista por viajantes que faziam o favor de levá-las. As viagens nas épocas de chuva eram muito difíceis graças aos atoleiros ou mesmo devido às enchentes que às vezes tornavam as estradas intransponíveis por vários dias. Em um destes períodos, devido à dificuldade de abastecimento de gêneros alimentícios, o arraial chegou a ser vulgarmente chamado de “Itafome”.

⁴¹ Ibid. p 65.

⁴² As latrinas eram pequenos tablados de madeira, com dimensões inferiores a um metro quadrado, sobre pequenos esteios fincados no solo, a meio metro de altura, com os quatro lados abertos. No meio do tablado um buraco de aproximadamente 20 cm de diâmetro onde eram depositadas as excretas humanas.

Sob o domínio da ditadura Vargas não havia muita movimentação política no distrito de Itatinga. A partir da Constituição Federal de 10 de novembro 1937, impunha-se um regime ditatorial, caracterizado pela concentração absoluta de poderes no Executivo ou, mais especificamente, no seu instituidor: Getúlio Vargas. Não havendo eleições, os prefeitos⁴³ eram nomeados, os governos dos estados exercidos por interventores federais da confiança do presidente e por ele nomeados. O povo não participava efetivamente da vida política. A ditadura impunha e todos cumpriam, por bem ou por mal.

1.1.2 A construção da emancipação política

Durante a década de 30 a economia local sofreu um forte ingresso de capitais vindos de outros municípios da região. Atraídos, principalmente, pelo seu potencial natural e motivados pela decadência de antigas áreas de criação, grande número de pecuaristas já estabelecidos em outras regiões adquiriram propriedades em Itatinga. Dentre eles, destaca-se Juvino Oliveira que, após adquirir 25 alqueires⁴⁴ de terra das mãos de Augusto de Carvalho no ano de 1933, instalou-se na região e em pouco tempo tornou-se o grande líder da classe produtora. O Sr. Juvino esteve à frente de todas as movimentações que nortearam os destinos da cidade durante quase três décadas. Seu pensamento desenvolvimentista e cooperativista, atrelado à sua capacidade de liderança, conduziu a um período de grandes realizações, através da cooperação da classe dos produtores, que acabariam por determinar a projeção da futura cidade de Itapetinga no estado e no país, como grande bolsão de pecuária do Norte e Nordeste do Brasil.

⁴³ Na época, ainda administrava Itapetinga o prefeito da Comarca de Itambé.

Fato decisivo neste processo foi a criação da Associação Cultural Itatinguense (A.C.I.)⁴⁵ à noite de 14 de novembro de 1936 numa casinha da praça Augusto de Carvalho, por um grupo de produtores liderados por Juvino Oliveira e pelo médico Orlando Bahia. A A.C.I. logo conseguiu construir sede própria, em terreno doado por Juvino Oliveira, onde começaram a funcionar cursos gratuitos de música, inglês e geografia, e onde se colocou uma estante com vários livros que viria a se tornar a primeira biblioteca da cidade. Ali também se jogava xadrez e se realizavam os bailes. A partir de então, eram feitas reuniões semanais, onde aconteciam desde os “bate-papos” sobre assuntos culturais até as decisões mais importantes sobre os rumos da comunidade Itatinguense. A A.C.I. esteve, a partir de então, no centro de todos os acontecimentos importantes de Itapetinga. Em todos os setores de atividade, qualquer que fosse a iniciativa, a A.C.I. estaria lá a capitanear.

Em 1937 a A.C.I conseguiu adquirir um rádio que veio revolucionar as comunicações em Itatinga criando a possibilidade de ouvir notícias e música do mundo inteiro.

Foi ainda esta instituição que, tendo Juvino Oliveira como presidente, liderou, a partir de 1951, o processo de criação do Ginásio Alfredo Dutra. Este estabelecimento, que já funcionava plenamente em 1953, abrigaria, mais tarde, também o curso normal, passando a se colocar como opção de formação no ensino médio para toda a região. Antes disso, o acesso à educação, além do ensino fundamental, só era possível aos filhos das classes mais abastadas que eram

⁴⁴ 1 alqueire na região equivale a 19,36 hectares.

⁴⁵ Mais tarde, com a mudança de nome de Itatinga para Itapetinga, a A.C.I. viria a chamar-se Associação Cultural Itapetinguense.

enviados para completar seus estudos em outros centros como Itambé, Vitória da Conquista, Itabuna, Ilhéus ou Salvador.

Em 1938, pelo Decreto Estadual de n.º 10.724, de 30 de março, a sede do distrito de Itatinga elevou-se à categoria de Vila como parte integrante do município de Vitória da Conquista e, ainda em 30 de novembro deste mesmo ano de 1938, pelo Decreto Estadual n.º 11.089, foi o distrito de Itatinga desmembrado do município de Vitória da Conquista e anexado ao de Itambé.

No ano de 1939 se conseguiu, com apoio da prefeitura de Itambé, inaugurar uma ponte sobre o rio Catolé Grande (painel 1 – foto 2), que possibilitou grande melhoria no acesso a Itabuna. Entretanto, o passo definitivo no sentido da integração de Itapetinga ao cenário baiano foi quando, ainda nesse ano de 1939, com a “marcha para oeste” de Getúlio Vargas, começou a ser construída a rodovia que liga Itabuna a Vitória da Conquista, passando por Itatinga. Concluída em 1941, esta rodovia que se prolongou até a Lapa, foi um marco fundamental para o desenvolvimento de Itatinga que, a partir de então, começou a se estabelecer como entreposto comercial de toda a região, servindo como ponto de ligação de outros municípios menores, como Macarani, Maiquinique, Potiraguá e até Jordânia, no Norte de Minas Gerais, a esta Rodovia (painel 1 – foto 3).

Por outro lado, esta estrada iria influenciar também o traçado da cidade que começou a se expandir em direção a esta rodovia através da chamada ‘Curva da Estrada’, mais tarde denominada rua 7 de Setembro. Esta expansão e a localização da ponte acima citada podem ser observadas nos mapas 04 e 05.

Em 1943, o Decreto-Lei Estadual n.º 141, de 31 de dezembro de 1943, modificado pelo Decreto Estadual n.º 12.978, de 1.º de junho de 1944, mudou o nome da Vila de Itatinga para Itapetinga. Este fato se deu devido ao Decreto de Lei Federal 5.901 publicado no Diário Oficial da União, que dispunha sobre as normas nacionais para a revisão quinquenal da divisão administrativa e jurídica do país, e que dizia em seu artigo 7, inciso 1º que quando duas ou mais localidades tivessem a mesma denominação esta prevaleceria para a mais elevada categoria administrativa ou judiciária na seguinte ordem de preferência capital, sede da comarca, sede de termo, sede de município, sede de distrito e antigüidade. Assim sendo, por haver uma Vila mais antiga de nome Itatinga, localizada no distrito de Santos⁴⁶, no estado de São Paulo, a Vila de Itatinga da Bahia teve que mudar de nome.

Em 1947 a vila, que além do núcleo central já se expandia em direção à estrada que liga Vitória da Conquista a Itabuna, assume um novo vetor de expansão. As fortes chuvas que aconteceram nesse ano provocaram uma grande enchente no rio Catolé inundando uma área ocupada por um aglomerado de casas de pessoas de baixa renda, chamado “Enfeza Homem”, deixando um grande número de desabrigados. O administrador da Vila, Guilherme Dias, juntamente com o prefeito de Itambé, Coriolando José Fagundes, procurou o então deputado federal Régis Pacheco que, juntamente com outros políticos da região, conseguiu verba para comprar uma parte da fazenda de Otávio Camões de Araújo, remanejando para esta área, onde hoje é uma parte do bairro Camacã, as pessoas do Enfeza Homem.

⁴⁶ Atualmente pertence ao distrito de Bertoga

Apesar da grande quantidade de terra ainda desocupada em torno da pequena mancha ocupada pela Vila, já existiam pessoas vivendo em áreas de risco, devido a essas terras já estarem todas apropriadas pelos produtores rurais.

Foi, de fato, determinante para o desenvolvimento econômico e cultural de Itapetinga o forte espírito de cooperação para os investimentos que beneficiassem os interesses da classe dos produtores. Ainda na condição de Vila, os investimentos públicos através da prefeitura de Itambé eram mínimos. Desta forma, todos os grandes investimentos ocorridos na cidade partiam da iniciativa de um grupo de produtores que, liderados por Juvino Oliveira, assumiam seu empreendimento.

Como exemplo destas ações podemos citar a construção da estrada Itapetinga-Potiraguá, em 1947, que viria fortalecer o comércio de gado e o abastecimento de pequenos centros urbanos da região no comércio de Itapetinga; a formação da União Progresso Itapetinguense, em 1944, constituída de um grupo de 25 pessoas, que viria a instalar o primeiro gerador de energia elétrica na vila, e a formação da Empresa de Transportes e Melhoramentos de Itapetinga S.A. (ETMISA). Essa última foi criada, em junho de 1951, à base de “quotas populares”, conforme anunciado pelo seu primeiro presidente, Juvino Oliveira⁴⁷, com o objetivo de realizar o transporte intermunicipal. O surgimento dessa empresa se deu em represália à Empresa de Transportes Viação Conquistense, responsável, até então, pelo transporte na região. Quando a empresa conquistense transferiu o ponto de parada de ônibus para almoço, que acontecia em Itapetinga, para um barracão improvisado a alguns quilômetros dessa localidade, feriu os interesses da

⁴⁷ OLIVEIRA, Juvino. Itapetinga é isso II. In: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995.

comunidade, pois esta se beneficiava da parada para fazer o fornecimento da alimentação aos passageiros e estabelecer, nesse momento, um importante ponto de encontro para o comércio de gado. Indignados com esta situação, os produtores se reuniram e formaram a ETMISA.

Em nível nacional, em 29 de outubro de 1945, caía o regime ditatorial do Estado Novo, implantado em 1937. Após longo período ditatorial, uma série de acontecimentos conduziu o país rumo à democratização. Foram acontecimentos marcantes: a anistia aos presos políticos; a criação e legalização de novos partidos; o fim da censura aos meios de comunicação e o acatamento do direito de greve. Nesse clima foram convocadas a Assembléia Nacional Constituinte e eleições, por sufrágio direto, secreto e universal, para Presidente da República; para as Assembléias Legislativas e Governos Estaduais.

A Constituição Federal, promulgada em 18 de setembro de 1946, refletiu essa abertura política. Deputados e senadores constituintes procuraram estabelecer uma distribuição eqüitativa dos poderes, até então centralizados, e assegurar a autonomia municipal nos aspectos políticos, administrativos e financeiros. A autonomia política ficou caracterizada, no texto legal, pela eleição do prefeito e dos vereadores (art.28, I); as autonomias administrativas e financeiras ficaram caracterizadas não só pela organização dos serviços públicos municipais, como também na arrecadação dos tributos de sua competência e aplicação de suas rendas (art. 29, II).

A esta altura a Vila de Itapetinga já se constituía em um ponto de maior poder econômico que a sede do município. Nessa situação, tornava-se inaceitável às suas

lideranças políticas continuar a depender política e administrativamente de Itambé, uma vez que o distrito em vários aspectos ultrapassara em muito a sede, inclusive no volume de impostos arrecadados, e reunia todas as condições para ser reconhecido como unidade municipal autônoma.

Dessa forma, em julho de 1951, Juvino Oliveira encaminhou ao deputado Adelmário Pinheiro, um dos representantes do distrito na Assembléia Legislativa, um abaixo-assinado direcionado à Assembléia e ao governador Régis Pacheco com a reivindicação da autonomia municipal para Itapetinga.

A esse documento foi anexado um resumo⁴⁸ das possibilidades econômicas e financeiras do município, onde destacam-se os seguintes dados: a quantificação do rebanho bovino como superior 100.000 cabeças de gado; o “franco” desenvolvimento da atividade industrial contando com três fábricas de laticínios, uma usina de beneficiamento de arroz e milho, quinze olarias exportando telhas e tijolos para o sul e Salvador, grande número de marcenarias, carpintarias, selarias, saboarias, curtumes, serrarias, fábricas de calçados e 15 alfaiatarias; a emergente indústria extrativista de madeira; a presença de mais de 50 estabelecimentos comerciais, de 2 prédios escolares e algumas escolas particulares; a existência de 42 hotéis e pensões, dois serviços de alto-falante, 1.517 casas pagando décimas e cerca de 500 em construção e, por último, as possibilidades de intercâmbio interestadual, devido ao intenso comércio estabelecido com o norte de Minas Gerais: pela via pedestre com as localidades de Divisa do Salto, Jacinto, Jordânia e Almenara, negociando cerca de 100 lotes de 12 animais por mês e pelo tráfego de

⁴⁸ OLIVIERA, Juvino. Itapetinga. In: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995. p. 30.

caminhões através da estrada Rio-Bahia (atual BR-116). De acordo com esse resumo, as condições de higiene e saúde pública ainda continuavam precárias:

Precisamos de tudo que se refere a questões de higiene e saúde, tratando-se de uma zona assolada pela malária, shistosomose e o vírus do tifo-para-tifo. A municipalidade em colaboração com particulares está dotando a vila de pequenos trechos de esgotos e mantém um posto municipal que muito vem servindo à população pobre, apesar de seu exíguo aparelhamento técnico, medicamentos e enfermagem.⁴⁹

Em relação à infra-estrutura urbana, o documento atribui à ausência de investimentos dos poderes municipais da sede, absorvedora da quase totalidade das rendas distritais, as grandes carências existentes, citando apenas a existência de alguns trechos de rua calçados a paralelepípedos, um mercado (painel 1 – foto 4) em construção e alguns trechos de esgotos em colaboração com particulares.

Como resposta a esse documento, e a uma ampla mobilização da comunidade local junto às autoridades estaduais, a Lei Estadual n.º 508 de 12 de dezembro de 1952, criou o município de Itapetinga desmembrado do município de Itambé, elevando a Vila de Itapetinga à categoria de Cidade sede desse município que só foi instalado, de fato, em 7 de abril de 1955 com a posse do seu primeiro prefeito, Juvino Oliveira. De acordo com a Lei 628, de 30 de dezembro de 1953, que elevou o povoado de Bandeira do Colônia à condição de Vila, esse município passou a ser composto de dois distritos, o sede e o de Bandeira do Colônia.

Durante a década de 40, Itapetinga sofreu o seu maior incremento populacional, como visto na tabela 3, passando a população total do distrito de 15.083 para 26.725 habitantes, o que representa um aumento 77,18 % em dez anos.

⁴⁶ Ibid. p.31-32

Se considerarmos a população urbana, este crescimento foi mais evidente, de 1.188 em 1940 para 7.887 em 1950, o que equivale a uma taxa de 663,88 % durante uma década. Com isto as demandas urbanas começaram a se intensificar. Entretanto, as ações das lideranças regionais e do Estado não estavam direcionadas para atender a estas demandas conforme pode ser observado no resumo apresentado com vistas à emancipação política da cidade. Todas as ações descritas foram realizadas apenas no sentido do fortalecimento da classe produtora da região, e do atendimento de seus anseios e necessidades.

1.2 SEGUNDO PERÍODO: O APOGEU DA ATIVIDADE PECUÁRIA. 1953 – 1959.

Neste período a atividade pecuária, em franca expansão, ocupou plenamente todos os espaços naturais na região, provocando, também, a intensificação da atividade extrativista madeireira. Com isso, o município de Itapetinga passou por um forte processo de desenvolvimento despontando como líder nas atividades econômicas, culturais e políticas de outros municípios em seu entorno. Entretanto, o sistema de produção da monocultura em pecuária que aí se desenvolveu assumiu o modelo de exploração extensiva baseada na extração dos recursos naturais e na resistência dos agentes às mudanças de ordem tecnológica e das relações produção.

Por outro lado, o desenvolvimento da região não se deu de maneira homogênea. Itapetinga, devido ao seu caráter político mais dinâmico e à sua localização estratégica no entroncamento das principais vias que ligam centros importantes, como o de Vitória da Conquista e os do complexo Itabuna-Ilhéus, aos

centros de menor porte, sem sombra de dúvida, polarizou todo o crescimento econômico e desenvolvimento social de sua área de influência.

1.2.1 As Exposições Agropecuárias

Ainda nesta fase, a hegemonia do grupo de produtores liderados por Juvino Oliveira, eleito primeiro prefeito da Cidade, era evidente. Seus ideais de projetar a cidade no cenário estadual conseguiriam manter o espírito empreendedor deste grupo.

Neste sentido, foi deliberado que seria realizada a primeira Exposição Agropecuária e Industrial de Itapetinga, a qualquer custo. O primeiro passo foi a criação da Associação Rural de Itapetinga (ARI), em 1956, que coordenaria todas as ações no sentido de viabilizar esse evento, começando pela construção do parque que foi localizado ao lado de um campo de pouso para aviões. Em pouco tempo foi executada toda a infra-estrutura necessária para a realização da primeira exposição (painel 2 – foto 8): pistas, arquibancadas e pavilhões cobertos de palha, além de numerosos currais e barracas.

Já na realização da primeira exposição havia visitantes de todo o país, inclusive registrando-se a presença do secretário de agricultura do Estado e técnicos e diretor do Departamento de Produção Animal (DPA). Ainda durante esse evento foi firmado o compromisso de criação de uma agência do Banco do Brasil, o que foi concretizado pelo presidente Juscelino Kubitschek nesse mesmo ano.

Este foi um período de grande euforia para as lideranças de Itapetinga. Para ilustrar esse sentimento, cita-se o projeto bastante ousado, elaborado por Juvino

Oliveira⁵⁰, de abastecimento de carne bovina à Capital do estado, via transporte aéreo, datado de 1954.

O sucesso alcançado na primeira Exposição abriu espaço para que aí fosse realizada a primeira Exposição Agropecuária Estadual no interior da Bahia, conjuntamente com a segunda Exposição Agropecuária de Itapetinga, no ano 1958. Atrelado a isto, foram destinadas verbas federais para a construção definitiva de pavilhões e outras obras no Parque de Exposições e verbas consecutivas para criar na cidade as condições necessárias para receber os ilustres visitantes, dentre eles, o governador do Estado que de Itapetinga despacharia durante todo o período do evento. Estas verbas possibilitaram também que a primeira etapa do serviço de abastecimento de água ficasse bem adiantada, e que fossem feitos os esgotos “prioritários” nas áreas centrais da cidade.

A realização da segunda exposição projetou o município de Itapetinga definitivamente no cenário baiano e nacional. Famosa tanto pela qualidade da terra, onde predominava o capim colonião (o mais nobre), quanto pela sua posição estratégica, situada entre os principais mercados de gado – Minas Gerais, Espírito Santo e os maiores municípios baianos –, Itapetinga foi aclamada como “Capital da Pecuária” do Norte e Nordeste do País, produzindo homens muito ricos e influentes na política em todas as esferas de governo.

Contudo, as relações de trabalho que se estabeleceram a partir deste período, foram de total submissão do trabalhador em relação ao pecuarista que

⁵⁰ OLIVEIRA, Juvino. Abastecimento de Carne pelo Transporte Aéreo. In: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995.

assumia uma postura paternalista. Dessa forma, o trabalhador rural subordinava-se ao patrão em todos os níveis – econômico, político e de classe. Essa relação criou espaço para a hegemonia política da classe dos produtores através da formação dos denominados “currais eleitorais”, onde a escolha dos governantes estaria definida pelo chamado “voto de cabresto”.

Com a consolidação econômica e, conseqüentemente, política, a classe pecuarista de Itapetinga conseguia eleger, além de todos os representantes políticos locais, vários representantes para os poderes legislativos estadual e até mesmo federal: em 1954, Guilherme Dias foi eleito deputado estadual; em 1958, foram eleitos deputados estaduais Vespasiano Dias, que se reelegeria em 1962 e Clodoaldo Costa que seria eleito deputado federal em 1966.

Entretanto, a liderança exercida por esta classe era de caráter autoritário e centralizador, concentrando o poder, principalmente, na figura de Juvino Oliveira que assumia todo o processo decisório das ações mais importante. O próprio processo de criação da ARI, que mais tarde se transformaria em Sindicato Rural de Itapetinga⁵¹, pode ilustrar esta situação:

Se o acesso aos poderes governamentais, em Salvador e Rio de Janeiro, era tão difícil, deveria trazê-los até aqui. Assim pensando, deliberei, a todo custo, fazer a grande Exposição Agropecuária e Industrial de Itapetinga. Com a tarimba que já possuía, adquirida nas diversas organizações que havia comandado e adquirindo em cada uma delas maior confiança nos homens de boa vontade, assim como na formação de equipe adequada ao problema, dei o primeiro passo: “criei” a ARI (Associação Rural de Itapetinga) e “aclamei” a sua primeira diretoria, composta de elementos de “minha inteira confiança”, para o desempenho da árdua tarefa.⁵²

⁵¹ O Sindicato Rural ainda é a entidade que representa os interesses da classe dos produtores rurais de Itapetinga até os dias contemporâneos e é, também, quem coordena as Exposições Agropecuárias realizadas em Itapetinga, inclusive administrando todos os recursos destinados para a realização deste evento.

⁵² OLIVEIRA, Juvino. Itapetinga é isso. In: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995. p.81,82. Grifo nosso.

1.2.2 A pressão populacional e o crescimento urbano

A economia em franco desenvolvimento continuava a atrair população. Crescendo 46,27% em 10 anos, o total do município atingia 39.091 habitantes em 1960. Na área urbana, o incremento em dez anos foi de 249,41%, chegando a 19.671 habitantes.

Esse crescimento populacional pressionava a instalação de um número maior de serviços, provocando o crescimento da cidade em direção ao Sul (Camacã), Noroeste (Bela Vista, onde era o antigo cemitério), e ao Norte (Alto do Couto). Paralelo a isso, a cidade se estendia também no sentido Nordeste, em direção ao Ginásio Alfredo Dutra, pela Avenida Esperanto e Praça Monte Castelo. Já na virada para os anos 60, novas expansões na direção Sudeste originando o Bairro Zilda Ribeiro e na direção Sul estabelecendo as primeiras ocupações do Rola Pote (atual Bairro Primavera).

A esta altura, José Vaz Espinheira e Alípio Espinheira, já eram proprietários de grande parte da fazenda Astrolina. Terras doadas pelo seu pai, Pompílio Espinheira, em 1939, ao adquiri-las em mãos de Augusto de Carvalho. Assim sendo, os irmãos Espinheira foram os responsáveis por grande parte dos lotes disponibilizados para a venda, durante esse período.

A posição geográfica privilegiada de entroncamento rodoviário, possibilitando ligação de importantes regiões como Vitória da Conquista e o complexo Itabuna-Ilhéus com centros de menor porte, constituiu-se num forte elemento propulsor do progresso. Além disso, a sede municipal era servida pela Companhia Real de

Transportes Aéreos, que efetuava três pousos semanais no campo de pouso local. O comércio urbano cresceu, mantendo transações com as praças de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Itabuna, Ilhéus e Vitória da Conquista. Em 1958⁵³ existiam na sede 88 estabelecimentos comerciais varejistas e 12 atacadistas; uma agência do Banco da Bahia, uma do Banco Econômico e uma do Banco do Brasil. Também funcionavam em Itapetinga uma agência postal telegráfica (DCT), um posto da Inspetoria do Trânsito e um posto da Polícia Rodoviária do Estado.

Pequenas atividades industriais se implantaram, principalmente as pequenas indústrias de laticínio e a produção de arreios e selas para montaria. Além desses produtos, Itapetinga já contava com uma significativa produção de⁵⁴: pães, calçados, tijolo, charque, telhas, sabão, artefatos de couro, café torrado ou moído, massas alimentícias, farinhas diversas, artefatos de cimento, couro e a produção extrativista de madeira que assumia também um peso considerável na economia regional. Ao final desse período Itapetinga já contava com o maior rebanho bovino de sua história, estimado pelo IBGE, no ano de 1958, em 300.000 cabeças gado.

Como resultado do alto poder aquisitivo dos proprietários rurais, e devido à proximidade com o centro da cidade (painel 2 – fotos 6 e 7), a parte mais recente do bairro Camacã começava a configurar-se como área de elite, com casas maiores com recuo e jardins frontais, projetadas por Arquitetos e Engenheiros de Salvador e Vitória da Conquista, revelando em suas feições alguma influência da arquitetura

⁵³ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. XX v. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

⁵⁴ Ibid.

modernista que se afirmava em algumas partes do País⁵⁵, características refletidas também nas obras públicas e filantrópicas da época, como o Clube da A.C.I (painel 2 – foto 5), construído em 1954, que reunia as pessoas de maior poder econômico e social da época; no Cine Teatro Fênix, com pinturas e esculturas do artista plástico Mário Cravo e no Parque de Exposições.

1.2.3 As desigualdades sócio-espaciais

A despeito de todo o crescimento, os indicadores referentes aos aspectos urbanos revelavam que o processo de desigualdade sócio-espacial se mostrava em curso, pois dos 64 logradouros existentes apenas 13 estavam pavimentados e 8 arborizados ou ajardinados, todos concentrados nas áreas centrais; a rede de iluminação pública estendia-se a apenas 43 logradouros e a rede de esgotos servia a apenas 1/3 das ruas da cidade, 22 logradouros.

A assistência médico-sanitária à população era feita apenas através da Casa de Saúde e Maternidade Santa Maria (hospital particular); de um posto de saúde mantido pela Secretaria de Saúde Pública do Estado e um posto médico mantido pela Sociedade Beneficente dos Artífices e Operários de Itapetinga.

Em relação à educação, o IBGE aponta, em 1958, a existência de 21 unidades escolares de ensino primário fundamental comum, com cerca de 1.500 alunos matriculados; um ginásio, uma escola normal e uma escola profissional para menores abandonados.

⁵⁵ Ver OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. *Itapetinga, patrimônio histórico modernista. Quem diria?*. IN: *Jornal Dimensão*, ano XXVIII, n.º 1.031. Itapetinga, 19 de dezembro de 1998.

Como pode ser observado no contexto descrito acima, a despeito das demandas crescentes da população, a maior parte das ações do Estado foi mobilizada no sentido de equipar a cidade com o intuito de transformá-la em centro de negócios de gado do Norte e Nordeste do Brasil, atendendo aos anseios da classe dos produtores. Dentre estas medidas em sua maioria de ordem estrutural e de mercado, podemos destacar: a abertura de estradas; os programas de controle das zoonoses em nível estadual, e em nível municipal, ainda com apoio de verbas federais e estaduais, a construção do parque de exposições, a construção de um campo de pouso para aviões e o embelezamento da cidade para que pudesse parecer atraente aos comerciantes de gado de todo o país que por ali passavam, principalmente por ocasião das Exposições Agropecuárias.

Nesse período ocorreu a primeira iniciativa de estabelecer diretrizes com vistas ao ordenamento do espaço urbano, através da aprovação de seu primeiro Código de Posturas, aprovado pela Lei 009/55. Este Código tratava desde normas para as dimensões adequadas, pavimentação, conservação e utilização das vias, logradouros e passeios públicos, até a higiene e estética das construções, passando, inclusive, pela moralidade e o sossego público e o funcionamento do comércio e serviços.

Outro fato importante foi a criação do Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAAE) de Itapetinga através da Lei Municipal n.º 60, de 14 de julho de 1959, cujo sistema de abastecimento foi dimensionado para atender a uma população de 15.000 habitantes. Entretanto, considerando que, já no censo do IBGE⁵⁶ de 1960, a

⁵⁶ IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico de 1960: IBGE, 1960.

população urbana de Itapetinga seria de 19.671 habitantes, pode-se afirmar que este sistema já nasceu deficiente.

1.3 TERCEIRO PERÍODO: O INÍCIO DA CRISE. 1960 – 1968

O que caracterizou este período foi a descapitalização da pecuária de corte e o surgimento da pecuária bovina mista (corte e leite), e de pequenos laticínios, além do forte processo de urbanização do município.

1.3.1 A crise da pecuária de corte

Neste período, a ocupação efetiva do espaço exclusivamente com a pecuária e a ausência quase total da agricultura contribuíram, atreladas a uma crise nacional do setor, para que se esboçasse o início de uma crise sócio-econômica da região. Por outro lado, a estrutura agrária tradicional e a pouca utilização da população ativa regional, com inexpressivo reinvestimento da renda fornecida pela pecuária em outras atividades urbanas produtivas e empregatícias, não criaram condições de fixação para o capital oriundo de processos de drenagem da área que passavam pela cidade.

A atividade pecuária, de caráter extensivo, praticada em Itapetinga era, basicamente, estruturada em cima da criação de gado crioulo (vulgarmente conhecido como pé-duro) até o início dos anos 60, quando começaram a ser introduzidas raças indianas de forma mais intensa no plantel com o objetivo de melhorar a produção de carne.

A vocação da região para a atividade pecuária produziu grande valorização do preço da terra, provocando assim, no produtor, a necessidade de melhorar a qualidade de seu rebanho para conseguir tirar, do investimento, um melhor proveito.

No início dos anos 60 até a segunda metade desta década, as excelentes cotações da carne atreladas à grande produção, deixavam o pecuarista em uma excelente situação econômica, o que se expressava nos investimentos que faziam do seu excedente de produção, investido, em sua grande parte, no aumento do seu patrimônio. Dessa forma, adquiriam-se mais terras, casas confortáveis em Itapetinga, carros e apartamentos de luxo em Salvador em detrimento do investimento produtivo.

Entretanto, com o aumento do volume de carne produzido na região; as dificuldades no escoamento da produção; o congelamento prolongado do preço da carne e as perdas com a febre aftosa, que também representava uma limitação sanitária importante no comércio internacional, o setor começava a sentir os primeiros indícios da crise.

Hassegawa⁵⁷ aponta o ano de 1967 como o momento em que a crise nacional se fez sentir mais forte em nível regional, principalmente na pecuária de corte, com uma redução no preço da arroba de boi em torno de 20%, por meio do controle de preços realizado pelo governo federal. Para esse autor, o prolongamento desse tabelamento conduziu a uma desestruturação da atividade em todo o estado e principalmente em Itapetinga e municípios especializados na atividade em seu entorno. Por outro lado os preços dos insumos, que não estavam congelados,

⁵⁷ 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.

sofriam reajuste, elevando, assim, os custos de produção que não podiam ser repassados devido ao tabelamento. A situação se agravava ainda mais quando o pecuarista recorria ao crédito e a recursos bancários. Com isso, a insuficiência de recursos para a reposição do rebanho conduziu à sua redução. No município esta redução foi de 24,25% em 8 anos. Pela sinopse preliminar do censo agrícola do IBGE de 1960 este rebanho era de 207.185 cabeças, enquanto pela contagem da GERFAB de 1968 o volume se reduzia para 156.944 cabeças.

Os reflexos dessa crise para a economia da região foram imediatos. O comércio de Itapetinga e demais municípios sofreu forte retração, com muitas casas fechadas ou postas à venda. As pequenas indústrias aí instaladas sofreram diretamente com esta crise; curtumes e algumas fábricas de materiais de construção se fecharam; e na construção civil ocorreu quase que uma estagnação.

O crescimento populacional do município, de 17,96% durante a década de 70, muito inferior ao das décadas anteriores, se deu, quase que exclusivamente, devido ao êxodo rural de outras pequenas cidades da região que também se encontravam em crise. Entretanto, a população urbana ainda sofreu um incremento substancial na ordem de 65% devido ao forte êxodo rural que se deu também dentro do município de Itapetinga, elevando as taxas de urbanização a 70,76 % (tabela 3).

1.3.2 O surgimento da pecuária mista

Se por um lado, a crise conduzia à estagnação, por outro, abriu espaço para a busca de alternativas que conseguissem diversificar a economia regional sem alterar as bases da estrutura fundiária aí instalada. Atraídos pela possibilidade de uma renda mais estável, diária, semanal ou mensal, atrelada às grandes possibilidades

de mercado – devido às secas que assolavam, constantemente, outras regiões produtoras de leite na Bahia – alguns pecuaristas decidiram submeter-se às primeiras experiências na introdução de raças especializadas na produção leiteira na região de Itapetinga⁵⁸. Oriundos de outras partes do país, principalmente de São Paulo, reprodutores das raças pardo-suíço e holandês foram cruzados com as raças zebuínas, inaugurando, assim, uma nova etapa na produção pecuária de Itapetinga com o surgimento da pecuária mista.

Com a introdução das raças zebu, holandês e pardo-suíço, o gado adquire um valor bem superior ao assumido anteriormente pelo rebanho crioulo. Assim, com a valorização do gado maior que a do trabalho, o pagamento de remuneração exclusivamente em moeda viria substituir o sistema adotado anteriormente, onde o trabalho ou parte dele era remunerado com um percentual da produção da propriedade. Para Hassegawa⁵⁹ essa situação não representou uma melhoria para o vaqueiro, mas uma inferiorização em relação à remuneração anterior, pois o proletarizou ainda mais, eliminando qualquer possibilidade de mobilidade social. Anteriormente essa mobilidade era possível, considerando que o trabalhador tinha alguma oportunidade de se tornar produtor, conservando uma parte de seus rendimentos em crias.

O crescimento da produção leiteira motivou a instalação de diversos pequenos laticínios, e o crescimento daqueles já existentes. Entretanto, esta tendência de formação de uma bacia leiteira viria atrair também a atenção de

⁵⁸ O leite produzido até então era, basicamente, subproduto da atividade de corte.

⁵⁹ HASSEGAWA, Welliton Rezende.(1992). op. cit.

empresas multinacionais do setor, instaladas no Sul e Sudeste do país, assunto a ser tratado em 1.4.

Nesse período a grande preocupação do Estado concentrava-se, principalmente, em promover a melhoria da produção qualitativa e quantitativa do rebanho. Nesse sentido, merece destaque o grande investimento no controle sanitário da atividade pecuária em decorrência dos prejuízos diretos sobre a produção de carne e leite que as baixas condições de saúde do rebanho provocaram e das restrições impostas às áreas afetadas pelo comércio internacional de carnes refrigeradas. Além disso, grande volume de recursos foi direcionado para o financiamento da atividade pecuária, no intuito de melhoria tecnológica das condições de produção. O programa de desenvolvimento da pecuária de corte e leite desenvolveu-se através dos seguintes organismos: Instituto Brasileiro de Crédito Rural (IBCR); Conselho Nacional de Desenvolvimento da Pecuária (CONDEPE); e Associação Nacional de Crédito Agrícola e Extensão Rural (ANCARBA). Entretanto, estas medidas só vieram fortalecer o caráter concentrador de renda da região. Grande parte destes recursos foi investida apenas em aumento do patrimônio, ou seja, aquisição de mais terras ou de imóveis urbanos, na própria cidade ou na cidade de Salvador, e não em melhorias na produtividade como era o objetivo do programa.

Em nível regional, os investimentos de verbas estaduais mais marcantes foram: o asfaltamento da Rodovia que liga Vitória da Conquista a Itabuna, passando por Itapetinga, no período de 1961 a 1963; a grande expansão na malha viária que liga Itapetinga a outros centros menores em seu entorno e o fornecimento de

energia hidroelétrica do funil – em substituição ao motor de gasogênio – abrindo espaço para a instalação da grande indústria.

1.3.3 A imagem moderna da cidade

Os empreendimentos da administração municipal foram, principalmente, na construção das estradas vicinais que ligam a cidade às propriedades rurais, para escoamento do gado e do leite produzido; a pavimentação de algumas ruas; a construção da Praça Dairy Valley e da Prefeitura Municipal (painel 3 - fotos 9, 10, 11, 12 e 13); a praça Monte Castelo segundo projeto modernista do arquiteto Araripe Guarani (painel 4 – fotos 15,16 e 17); a Construção do Estádio Municipal (painel 5 – foto 21); a Biblioteca Tia Ruth e a Concha Acústica; a fundação do Ginásio Agro Industrial e a construção da Alameda Rui Barbosa.

Os grandes empreendimentos da iniciativa privada em ações individuais ou associada em grupos continuavam a ser um marco na paisagem de Itapetinga, dentre eles destacam-se: o Hotel Goitacaz (painel 3 – fotos 11 e 13), inaugurado em 1966, obra idealizada por Juvino Oliveira e implementada por um grupo de acionistas liderados por Sinval Nunes com o objetivo de receber o grande volume de visitantes que para essa cidade se dirigia por ocasião das exposições agropecuárias; a primeira tentativa de verticalização, através da construção do edifício Juvino Oliveira, em 1967, empreendimento da empresa Indústria Irmãos Oliveira Ltda, de propriedade dos filhos de Juvino Oliveira (painel 3 – foto 14); a companhia telefônica instalada por um grupo de produtores e posteriormente transferida para a Empresa de Telecomunicações da Bahia S.A (TEBASA); a Loja Maçônica Amor e União de Itapetinga, concluída em 1966; o hospital Cristo

Redentor e a construção da Capela do Menino Jesus na fazenda de Juvino Oliveira, monumento arquitetônico modernista, projetado pelos arquitetos Yoshiakira Katsuki, Alberto Hoisel e Guarani Araripe (painel 4 – fotos 18 e 19 e painel 5 – foto 20).

Dessa forma, na área central que ocupa o grosso do comércio e principais serviços e nos bairros centrais, mais bem servidos de infra-estrutura e equipamentos urbanos, a cidade avançava no seu projeto de aparência moderna e próspera (painel 3 – fotos 9 a 14, painel 4 – fotos 15 a 19 e painel 5 – foto 20 e 21). Marcadas pelo traço dos engenheiros José Vaz Espinheira e Fidelino Ribeiro ou pelo escritório de arquitetura de Guarani Araripe, que tinha como sócios Yoshiakira Katsuki e Alberto Hoisel Júnior, todas as construções públicas e particulares da classe de alto poder aquisitivo, em Itapetinga, sofriam influência da arquitetura modernista, que lhe conferiam uma imagem de modernidade e progresso. A praça Dairy Valley para onde convergem todas as linhas de trânsito da cidade, concebida em 1965 com a forma de um picadeiro de Parque de Exposições com esculturas de boi, vaca e bezerro (painel 3 – fotos 9 e 10, 11 e 13) constitui-se na representação simbólica mais forte do poder econômico dominante na cidade.

1.3.4 A expansão urbana

Contrastando com a imagem moderna de cidade, este período marcou, também, o início da expansão periférica para espaços menos especulados e sem nenhuma condição de infra-estrutura urbana, dando origem aos Bairros da Nova Itapetinga; Lunolândia; Clerolândia; Bairro Tavinho; Vila Isabel, onde já havia um pequeno núcleo chamado Cachorro Assado, e o bairro Primavera, em terras de José

Vaz Espinheira, prefeito de Itapetinga nos períodos de 59 a 63 e de 67 a 70, e que voltaria a ser eleito para o período de 6 anos de 77 a 82.

O Relatório Preliminar para elaboração do projeto de abastecimento público de água⁶⁰ publicado pela Fundação Serviço Especial e Saúde Pública (Fundação SESP) em 1967, revela que, em relação aos aspectos urbanos, a cidade ainda estava em condições muito precárias. No que tange às condições Sanitárias, encontramos o seguinte relato:

A situação não é boa, devido, sobretudo, a deficiências no setor de saneamento básico, onde o serviço de água já se tornou deficiente e a rede de esgotos está longe de preencher as suas finalidades. Mais de metade da população se utiliza diretamente das águas do Catolé para onde escoam esgoto sanitário, esgoto pluvial e efluente de fossas, além do lixo e outros dejetos lançados diretamente na corrente do rio que, em época de seca, baixa a menos de 2,00m³/seg.[...]Como grande parcela da população se utiliza diretamente das águas do Catolé, fica a cidade sob permanente risco de saúde. Não houve ocorrência de surto epidêmico, mas as informações acentuam que o índice de verminose é elevado.⁶¹

Ainda no mesmo relatório encontramos o seguinte relato em relação ao ambiente urbano:

No momento está se verificando grande demanda de terrenos para construção, e por isso contam-se vários planos de loteamentos. Destes planos alguns são aceitáveis, mas outros são verdadeiros atentados à estética urbanística. A cidade precisa urgentemente de um plano diretor. [...]O mercado público, como outros melhoramentos mais antigos, já está deficiente. Não há matadouro público. A matança e destrinchamento de bois em campo aberto, como observamos nos arredores da cidade depõe contra o progresso da localidade.⁶²

Dessa forma, com as desigualdades cada vez mais reveladas, ao final desse período estavam configurados os três principais eixos de crescimento da cidade. A

⁶⁰ FUNDAÇÃO SESP – Diretoria Regional da Bahia. Abastecimento Público de Água para Itapetinga – Bahia. Salvador: Fundação SESP, 1967.

⁶¹ Ibid. p. 6

⁶² Ibid. p. 7

partir da malha central de tecido contínuo – onde se desenvolvem as funções centrais e residem a maioria dos produtores rurais – surgem três vetores básicos de expansão: no sentido Sudoeste, estrada de Macarani, Rola Pote, extensão dos bairros Primavera e Tavinho; a direção Nova Itapetinga com vetores Noroeste e Sudeste, menos intensos e, por último, a direção do eixo rodoviário sentido Sudeste, Clerolândia e Vila Isabel, onde se estabelecem os serviços, comércio e funções de apoio rodoviário (ver mapa temático 4).

1.4 QUARTO PERÍODO: A CIDADE E A INDÚSTRIA. 1969 – 1984.

Definido pela reestruturação da atividade pecuária através da expansão do rebanho bovino misto e pela implantação da grande indústria de laticínio e do Matadouro Frigorífico do Médio Pardo S/A (MAFRIP), esse período inseria-se num cenário de abertura da economia nacional à entrada do capital estrangeiro que estabelecia as bases para a elaboração do “projeto da revolução verde” para a agricultura.

1.4.1 As indústrias de Laticínio e a CODITA

Como exposto em 1.3.2, o crescimento da produção leiteira, além de motivar a instalação de vários pequenos laticínios, atraiu também a atenção de empresas multinacionais do setor, instaladas até então no Sul e Sudeste do País.

Tendo como atrativos, além do grande volume de leite produzido, as vantagens oferecidas pela legislação de incentivos fiscais da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e de recursos internacionais da Aliança para o Progresso, viria se instalar em Itapetinga, a partir de 1968, a fábrica de leite

em pó Leite Glória do Nordeste LTDA, que pertencia ao grupo CARNATION (Multinacional com sede em Los Angeles) sendo subsidiária da Standard Brands Inc., EUA. , inaugurada em 1969 (painel 6 – foto 23).

Essa indústria, aparelhada com os mais modernos equipamentos do ramo, foi projetada para capacidade de processamento de 200 mil litros de leite por dia em sua primeira fase, com perspectiva de ampliação para 400 mil. Representante do capital industrial multinacional, ela tentou transformar a região em grande bacia leiteira desde sua implantação. Seu departamento de campo, equipado com técnicos bem treinados, buscava, a qualquer custo, convencer os pecuaristas a aumentar a produção de leite para fornecimento à empresa. Para ilustrar esta situação, foi transcrito anúncio da recém-chegada Leite Glória do Nordeste S.A. publicado em revista de Itapetinga, por ocasião da Exposição Agro-Pecuária em 1970 (painel 6 – foto 22):

Temos o prazer de participar do desenvolvimento de Itapetinga. E o orgulho de saber que esta participação é cada vez mais significativa. Produzimos o leite em pó mais puro, gostoso e saudável do Brasil. (Criamos empregos, utilizamos matéria prima local, recolhemos impostos, enfim, criamos renda para o município). Mas não é só isso. Com o método da inseminação artificial oferecemos aos criadores e pecuaristas a oportunidade de apurar cada vez mais a qualidade de seus rebanhos. Possuímos sêmen importado de garrotes de raça (...) e dominamos inteiramente a técnica de inseminação artificial. Se você deseja melhorar seus rebanhos procure-nos.⁶³

Além da Leite Glória (painel 7 – fotos 24 e 25), outras indústrias de laticínios se instalaram na região: um posto de recepção e pasteurização da Alimentos da Bahia S.A. (ALIMBA), em Itapetinga; um posto de coleta da NESTLÊ no município de Itarantim e a Cooperativa de Produtores de Leite (COOPROLEITE, atual

⁶³ ITAPETINGA. Itapetinga: Prefeitura Municipal de Itapetinga, Maio de 1970. Edição comemorativa dos acontecimentos sociais de Itapetinga. p.6.

COOLEITE), também em Itapetinga. Entretanto, nenhuma delas com o mesmo poder de barganha da Leite Glória.

Por outro lado, mesmo a tentativa de alavancar o ciclo industrial tardio, a partir da implantação da indústria de laticínio, não foi capaz de modernizar a produção pecuária, baseada no modo extensivo de criação. Esse sistema, mesmo em crise, conseguiu sobreviver devido à existência de grandes latifúndios, que conseguiram se capitalizar através da estratégia extrativista, resultando no crescimento da concentração fundiária e provocando enorme débito social.

Dentro do processo de acumulação e reprodução do capital, as relações que se estabelecem dentro das classes dominantes são de interesse mútuo, mas, em vários momentos, são também conflitantes. No caso específico da Microrregião de Itapetinga, estas relações extrapolam o campo econômico desenvolvendo-se no campo político e social e rebatendo-se na configuração do espaço urbano.

HASSEGAWA⁶⁴ aponta a relação que se estabeleceu, nessa microrregião, entre o capitalismo moderno oligopolista multinacional representado pela fábrica de Leite Glória e a pecuária bovina de leite extensiva (tradicional e resistente às mudanças), como uma relação marcada por um processo de subordinação e conflito.

Segundo esse autor, a relação foi, inicialmente, tolerante e passiva devido à posição da indústria que, preocupada apenas com o produto disponível para o processamento, não se importava com a sustentabilidade ambiental e econômica da

⁶⁴ HASSEGAWA (1992). Op. cit.

pecuária regional. Assim, a despeito da introdução de raças especializadas no plantel, o sistema de produção, mesmo na pecuária de leite, ainda continuava nos mesmos moldes anteriores, alheio à inovação tecnológicas e baseado no esgotamento dos recursos naturais. Como consequência, em pouco tempo, a indústria, percebendo a impossibilidade de manutenção de uma matriz de matéria prima capaz de atender à sua capacidade de produção dentro daquele sistema, mudou de atitude passando a exercer uma pressão agressiva pela modernização do setor primário e uma política de preços com ênfase na grande e média propriedade.

Com seu alto poder de barganha, a Leite Glória já havia, a esta altura desbancado a maioria dos pequenos laticínios e rateado o mercado, através de acordos, com as outras empresas maiores, inclusive a COOLEITE, que se viu obrigada a subordinar-se aos “acordos” como condição para a própria sobrevivência. Desta forma, o produtor viu-se refém das exigências e política de preços da grande empresa tendo que a ela se submeter.

A pressão gerou um conflito com os pequenos produtores que, não conseguindo se capitalizar com a atividade, ainda que quisessem, ficaram impossibilitados de inovar e foram, em grande parte, forçados a sair do mercado. Neste caso, além da exploração dos recursos naturais e do trabalhador, crescia também a expropriação do pequeno pecuarista.

Um outro conflito surgia, nesse período, dentro da própria classe dos pecuaristas, que em alguns momentos se entendem como classe em si e para si e, em outros, estabelecem o conflito devido a diferentes interesses pessoais nas relações com grupos políticos a nível estadual ou na luta pela hegemonia na classe.

A classe produtora, até então unida em um único grupo político coeso e com forte poder de barganha, a partir de 1970 dividia-se em dois grupos: o grupo liderado por Juvino Oliveira e o grupo dos seguidores de José Vaz Espinheira, ambos alinhados com o regime da ditadura militar, instalado no Brasil a partir do golpe de 1964. Dessa forma, os dois grupos divididos dentro do mesmo partido, Aliança Renovadora Nacional (ARENA), a partir de então, começaram a disputar quem conseguiria promover o maior “progresso” para Itapetinga.

A vinda das indústrias de laticínios coincidiu com a Campanha de Motivação para o Desenvolvimento Industrial, programa da Fundação para o Desenvolvimento Industrial do Nordeste (FUNDINOR) – organização privada de fins não lucrativos, mantida pela indústria nacional, com apoio da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), e executada, na Bahia, pela Federação das Indústrias da Bahia (FIEB) – que incentivou a criação do Comitê de Desenvolvimento Industrial de Itapetinga (CODITA). Acreditando na possibilidade de instalação de outras indústrias em Itapetinga, a CODITA, elaborou um Estudo Sócio-Econômico do Município, com o objetivo de mostrar seus atrativos aos grandes investidores⁶⁵.

Este estudo aponta, além da maioria das condições de infra-estrutura existentes na cidade já citadas nas seções anteriores, o potencial da região em receber uma série de indústrias afins com a atividade pecuária, como matadouro frigorífico para bovinos; curtume especializado; indústria de artefatos de couro em geral; chocolates finos; indústria de calcários e pigmentos e outros ramos industriais

⁶⁵ ITAPETINGA. Itapetinga: Prefeitura Municipal de Itapetinga, Maio de 1970. Edição comemorativa dos acontecimentos sociais de Itapetinga. p.9-10.

para suprimento das indústrias de laticínio existentes e da própria atividade pecuária, como as fábricas de latão, embalagens, utensílios para o campo, arame farpado, grampos etc.

Nesse período, alguns empreendimentos públicos merecem destaque: a ampliação do serviço de água da cidade com capacidade para uma população de 120 mil pessoas; incentivos para instalação da estação repetidora de televisão; a rede telefônica rural Itapetinga Palmares; a erradicação de uma favela na margem do Catolé com a implantação de 136 casas populares; e o apoio à implantação das fábricas Leite Glória, R. Sales Móveis, Artefato Bonfim e outras, através do Comitê de Fomento Agro-Pecuário e Industrial do Médio Rio Pardo.

A década de 70 foi marcada pela grande expansão no sistema de eletrificação na microrregião, alcançando as cidades de Itarantim, Maiquinique, Potiraguá, Caatiba, Ribeirão do Largo e o distrito de Palmares. Além disso, foi criada a subestação Ponto de Astério, que passaria a abastecer Itapetinga e o sistema de eletrificação rural do Vale do Catolezinho, levando energia elétrica à maioria das propriedades rurais. No espaço urbano houve a troca de toda a posteação, e grande expansão energética para os bairros: Nova Itapetinga (existia eletrificação apenas na av. Gerson Oliveira), Clodoaldo Costa, Bairro Tavinho, Vila Riachão, sendo que nestes três últimos a eletrificação iria estimular a sua ocupação. Por outro lado, em relação aos meios de transportes, a queda do poder econômico do produtor de Itapetinga motivou a extinção da linha aérea permanecendo apenas um serviço de táxi aéreo.

A esta altura a cidade já contava com 8 estabelecimentos bancários, uma estação de rádio e um jornal semanal, além de possuir 51 escolas primárias com 7.500 alunos matriculados, dois ginásios públicos e mais alguns particulares e dois cursos técnicos profissionalizantes, em educação e contabilidade. Entretanto vale salientar que, ainda conforme o levantamento da CODITA, apesar de todos os investimentos na constituição de uma imagem moderna nas áreas centrais da cidade, dos 31 km de ruas existentes 55% (17,05 km) encontravam-se sem pavimentação.

Nesse período foi iniciada a obra de aterro do Rio Catolé, em um terreno inundável, que se destinaria à construção da central de abastecimento em substituição ao mercado antigo. Esse aterro foi iniciado com verbas do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) destinadas, inicialmente, à canalização do rio Catolé e correção do seu curso. Esta obra só foi concluída na década de 80, na terceira e última administração de José Vaz Espinheira.

Devido ao enorme volume de crédito rural concedido com vista à modernização da atividade pecuária – onde o Banco do Brasil desempenhou importante papel – aliado à melhoria e construção de importantes vias, a economia regional sofreu um breve reaquecimento na década de 70, principalmente em suas exposições agropecuárias que voltaram a ocupar o cenário nacional. Entretanto, apesar deste grande estímulo à modernização, a produção não conseguia transformar sua base tecnológica. Mais uma vez, os recursos mobilizados nos financiamentos serviram apenas para o crescimento do patrimônio dos proprietários através da compra de imóveis urbanos e rurais e aumento do rebanho, contribuindo

assim, para o crescimento horizontal da produção e maior concentração da propriedade fundiária. Os índices de Gini – indicador que mede a concentração fundiária variando de 0 a 1 – calculados por Hassegawa para a Microrregião de Itapetinga, com base nos dados do IBGE, conforme visto na tabela 4, atestam essa crescente concentração pois, a cada ano, os valores mais se aproximam do valor máximo de concentração que seria igual a 1.

Tabela 4 – Índice de Gini na Microrregião de Itapetinga 1960/1980.

Ano	1960	1970	1980	1985
Índice de Gini	0,6464	0,6627	0,6756	0,7069

Fonte: Valores calculados por Hassegawa⁶⁶ com base nos dados do IBGE

A menor variação ocorrida na década de 70 não implica em uma estabilidade na concentração da propriedade fundiária. O ocorrido foi que, durante essa década, grande número de produtores estendeu seus domínios para além da fronteira regional, adquirindo novas terras em outras localidades, como no Médio São Francisco, Extremo Sul do Estado e, até mesmo Pará.

Por outro lado, estes índices calculados a partir de números do IBGE, devido à disponibilidade de dados para todos os anos em estudo, apesar de elevados, não conseguem ainda aferir toda a concentração existente, pois não levam em consideração a existência de mais de uma propriedade com o mesmo dono, fato muito comum em toda a Microrregião. Tentando chegar a valores que retratassem melhor a realidade local, o autor calculou o Gini, para o ano de 1992, utilizando os

⁶⁶ 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.

dados disponibilizados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) que, trabalhando com o cadastro de imóveis rurais, contempla o número de propriedades por proprietário. A partir destes dados o valor, encontrado para o ano de 1992, foi de 0,83, o que revela uma concentração ainda maior de terras em mãos de poucos proprietários.

1.4.2 A Cidade Ideal: as tentativas de Planejamento Urbano.

Já no ano de 1970 se falava da necessidade de planejamento urbano em Itapetinga. Por iniciativa do Prefeito José Vaz Espinheira estava em exame, na Câmara Municipal de Itapetinga, uma proposta para a realização do Plano de Ação Imediata do Município, o qual envolveria quatro meses de levantamentos, pesquisas na formulação de proposições e programas. O Plano de Ação Imediata, novo esquema concebido pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), substituiria o antigo Plano de Desenvolvimento Local Integrado, o qual continuaria a ser realizado apenas para Municípios de maior porte. Mais objetivo e menos complexo, o Plano de Ação Imediata visava orientar a ação da Administração Pública Municipal para programas a curto e médio prazo, com um enfoque eminentemente prático. A proposta deste plano foi encaminhada pelo escritório de Projetos de Urbanização Ltda. (PROURB), dirigido pelo Arquiteto Guarani Araripe, na cidade de Salvador, e seria financiado pelo SERFHAU. Entretanto, apesar do discurso, a grande e principal justificativa por trás dos argumentos para a necessidade dos planos, ainda como nos dias atuais, é a necessidade de obtenção de financiamentos. Uma vez aprovado, os planos são, geralmente, engavetados e esquecidos, não se cumprindo o processo do planejamento. O texto a seguir, que fala sobre a importância do planejamento em publicação da prefeitura municipal de

Itapetinga quando da divulgação deste Plano de Ação Imediata, pode ilustrar este pensamento.

É pacífico, contemporaneamente, que o desenvolvimento, mesmo em condições extremamente favoráveis, dificilmente poderá ocorrer, ou permanecer isento de graves distorções, se não houver uma interferência racionalizada por parte do poder público. A mentalidade planejadora, dentro desta compreensão, vem sendo gradualmente implantada no Brasil, em toda a extensão de seu território. Por outro lado, **a existência de planos locais vem sendo, a cada dia, considerada mais indispensável para a concessão de benefícios de ordem diversa, por parte do Governo federal, inclusive financiamentos e subvenções.** Preparando-se para contratar, com o auxílio do Ministério do Interior, seu Plano de Ação Imediata, Itapetinga se integra, assim, na vanguarda dos Municípios brasileiros.⁶⁷

Em 1970, o prefeito José Vaz Espinheira perderia as eleições para o Padre Altamirando Ribeiro dos Santos, representante do outro grupo político que liderava a cidade, ligado a Juvino Oliveira. Assumindo para um mandato de apenas dois anos, estabelecido por lei para todo o país neste período – 71 a 72 –, Altamirando abandonaria a idéia do Plano de Ação Imediata, e estabeleceria um convênio entre o Serviço de Assessoria em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (SAAU/UFBA) e a Prefeitura Municipal de Itapetinga para a elaboração do Plano Diretor de Itapetinga (PDI) que deveria nortear os rumos de Itapetinga durante os anos seguintes.

O Plano de 1972, elaborado pelo SAAU/UFBA, foi considerado como pioneiro na Bahia e destacado por Sales⁶⁸ por se diferenciar do caráter técnico burocrático presente nos demais planos da época, devido ao sério comprometimento dos profissionais envolvidos e ao seu sistema interdisciplinar. Entretanto, apesar de ter

⁶⁷ITAPETINGA. Itapetinga: Prefeitura Municipal de Itapetinga, Maio de 1970. Edição comemorativa dos acontecimentos sociais de Itapetinga. p. 20. Grifo nosso.

⁶⁸SALES, D. de L. N. *Introdução ao Planejamento como Processo Pedagógico em Busca da Cidadania*. 1993. 131 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador. Orientador: Prof. Pedro de Almeida Vasconcelos.

contribuído para a constituição do espaço construído de Itapetinga, este plano nunca foi apreciado pela Câmara de Vereadores para sua aprovação. Com a curta gestão do Padre Altamirando terminando, justamente, na época da conclusão da proposta do Plano, não houve, em seu sucessor, a vontade política necessária para pressionar para a sua apreciação.

Mesmo não tendo sido submetido à apreciação do Legislativo Municipal, algumas das questões levantadas na proposta acabaram por influenciar, de forma definitiva a cidade contemporânea, principalmente no que diz respeito ao sistema viário, a localização dos equipamentos urbanos e implementação de projetos arquitetônicos e urbanísticos elaborados a partir desse convênio, a exemplo da implantação da Avenida Beira Rio, da localização de equipamentos urbanos como a Central de Abastecimento, próximo à antiga feira, respeitando a tradição cultural da cidade, ou a localização da Estação Rodoviária, conforme previsto em uma das hipóteses de crescimento para a cidade. Outra questão levantada foi a necessidade de preservação do Parque da Matinha, atualmente transformado em Parque Municipal. O estudo sistemático permitiu vislumbrar a vocação para o estabelecimento de uma nova centralidade contígua ao antigo centro em direção à estrada de Macarani, atual Avenida Itarantim, que hoje efetivamente se concretiza, como pólo de serviços e entretenimento.

Assim como estas, outras contribuições poderiam ser enumeradas, mas que não justificam o esforço despendido e posteriormente desprezado pelo poder público de Itapetinga, restando, de todo o processo, apenas um grande e rico legado de informações aos poucos que lhe tiveram acesso.

Durante o curto mandato do Padre Altamirando as principais iniciativas da prefeitura municipal, além da proposta de planejamento urbano, foram: Posto de Saúde da Nova Itapetinga; Praça Otávio Mangabeira; a construção de casas populares; reforma da Concha Acústica (painel 7 – foto 29) e Biblioteca infantil (substituição da biblioteca tia Ruth); pavimentação da Avenida Gerson Oliveira na Nova Itapetinga, que se constituiu na primeira rua pavimentada em um dos bairros periféricos; construção e manutenção de estradas vicinais; construção de algumas escolas rurais e do Colégio Polivalente com verbas do Estado.

Em julho de 1971, mais um empreendimento da iniciativa privada, o lançamento do Jornal Dimensão que passaria a exercer influência definitiva na formação de opinião pública na cidade de Itapetinga.

Na administração municipal de Evandro Andrade, de 1973 a 1976, ocorreu a primeira tentativa de criação de uma área industrial para Itapetinga. Foi desapropriada uma área de aproximadamente 100 ha com esse objetivo. Entretanto o projeto foi abortado devido à falta de apoio do governo na esfera estadual no sentido de atrair investimentos, além dos argumentos técnicos de que a construção de fábricas naquela localização seria inadequada por causa da direção dos ventos que conduziriam a poluição ao centro da cidade.

Na área desapropriada foi criada, então, uma escola estadual que mais tarde, em 1980, seria cedida em regime de comodato à CEPLAC para abrigar as instalações da Escola Média de Agropecuária Regional da CEPLAC em Itapetinga (EMARC-IT). A escola passou a desempenhar um grande papel na luta pelo desenvolvimento tecnológico da atividade agropecuária através de seus atuantes

programas de pesquisa e de extensão durante todo o período em que funcionou como escola média técnica profissionalizante em agropecuária⁶⁹. Segundo informações dos herdeiros do antigo proprietário destas terras, José Leal Ivo, estas áreas nunca foram indenizadas.

Além dessa área, foi também desapropriada uma área de aproximadamente 25 ha, numa reserva que se tornaria o Parque Municipal da Matinha, de propriedade de Clero Pedreira.

Foram ainda realizações dessa administração: reforma da praça Dairy Valley (painel 7 – foto 28); a construção de três praças, João Barreto, Zilda Ribeiro e Oscar Marback; a construção da Estação Rodoviária; os postos de saúde Orfísia Andrade e José Luna e administração distrital de Bandeira do Colônia; a construção da Ponte na Estrada da Areada; esgotamento sanitário na Nova Itapetinga e Bairro Primavera e a pavimentação de diversas ruas.

Merece destaque a reforma da praça Dairy Valley, parte integrante de um grande projeto de intervenção urbana. Foram encomendados ao PROURB um cadastramento de toda a área urbana e um projeto intervenção para a área central da cidade. Nesse projeto, ainda perseguindo a imagem de cidade moderna, estavam articuladas as idéias de reforma da praça da Bandeira e Augusto de Carvalho, e a construção de um Centro Cívico que envolvesse os prédios da Prefeitura, da Câmara de Vereadores e do Fórum no mesmo quarteirão onde já se encontrava a

⁶⁹ Atualmente, após a lei federal que impede os técnicos de nível médio de prestarem exame vestibular, a EMARC teve que, em defesa da sobrevivência, instituir o curso científico. Portanto, apesar de ainda manter a propriedade agrária e desenvolver, ainda, algumas aulas práticas no campo, perdeu seu caráter de Escola Média Técnico Profissionalizante.

Prefeitura. De todo o projeto, apenas foi executada a reforma da praça Dairy Valley que, até então, era o ponto efervescente da vida noturna da cidade.

Em 1977, no governo de Roberto Santos, a reforma da rodovia que liga Itabuna a Vitória da Conquista com a transposição de seu eixo no trecho em que circunda a cidade de Itapetinga, iria desempenhar um papel estruturante na determinação da forma urbana da cidade.

Em 1977, José Vaz Espinheira assumia a prefeitura pela terceira e última vez para cumprir mandato de seis anos até 1983. De grupo político contrário ao responsável pela elaboração do Plano de 1972, contratou outra equipe para revisar este Plano menos de dez anos depois. Dessa vez voltava à cena o PROURB. Como revisão do plano do SAAU, esse Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) foi apenas de caráter físico-territorial – as medidas propostas são apenas um conjunto de legislações reguladoras do perímetro urbano, uso do solo e edificações e um conjunto de diretrizes para o traçado urbano da cidade. Embora submetido à Câmara Municipal e transformado em lei em 5 de março de 1982, esse plano, mais uma vez engavetado, também nunca foi efetivamente implementado.

1.4.3 Os novos aspectos da crise

Apesar da vinda das indústrias de laticínio, da instalação da pecuária mista e do grande volume de recursos em financiamento, mais uma vez a região não conseguiu escapar à crise que, a despeito de algumas retomadas de prosperidade, foi se acirrando cada vez mais, representando, mais que uma crise estrutural, o limite de um padrão cultural em se integrar ao novo. O modelo de pecuária extensiva

adotado, baseado na extração dos recursos naturais e com baixo investimento em tecnologia, acabou resultando no crescente esgotamento dos recursos naturais, e conseqüentemente, para compensar este esgotamento, um crescimento horizontal da produção baseado na concentração da propriedade de terra, que excluiu um grande número de pequenos proprietários do sistema produtivo e provocou um quadro social de exclusão e grande exploração da classe trabalhadora.

Mesmo com a implantação do Curso de Zootecnia da UESB, em 1982, que se configurou num importante vetor de desenvolvimento local e da construção do Matadouro Frigorífico do Médio Pardo S/A (MAFRIP), a partir de 1984, (painel 7 – foto 26), com participação de verbas estatais – que veio reafirmar a possibilidade de fortalecimento da região como pólo de produção e transformação agropecuária, oferecendo em torno de 300⁷⁰ empregos diretos – a cidade ainda carecia de condições que fizessem retroceder o processo de crise em que se encontrava.

O incremento populacional decaiu sensivelmente durante a década de 70. A população do município, que já era de 46.112 habitantes em 1970⁷¹, chegou a 47.417 em 1980, crescendo apenas 2,83% em dez anos. O crescimento da população urbana, de 21,92 %, se deu, praticamente, por crescimento vegetativo e pela migração campo-cidade, atingindo uma população de 39.784 habitantes em 1980⁷², muito aquém das previsões, estimadas em torno de 80 mil habitantes na maioria dos projetos das décadas anteriores.

⁷⁰ Dados fornecidos pela empresa.

⁷¹ IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico de 1970: IBGE, 1970.

⁷² IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico de 1980: IBGE, 1980.

Dessa forma, apenas a ocupação de dois loteamentos destinados aos segmentos de menor poder aquisitivo se iniciou: o loteamento Clodoaldo Costa, de propriedade do deputado Clodoaldo Costa, no vazio urbano limitado pela Nova Itapetinga, estrada de Macarani e pelo novo anel rodoviário; e, nas imediações da Leite Glória, o Loteamento Vila Riachão, de Manoel da Silva Nery. No Clodoaldo Costa, encontram-se também alguns segmentos da classe média que, não encontrando espaço nas áreas centrais, já saturadas, encontraram ali possibilidades de se estabelecer. Além disso, algumas ocupações da década anterior cresciam e se consolidavam, principalmente o loteamento Volta Grande, devido à sua proximidade da fábrica da Leite Glória.

O perímetro urbano estabelecido no Decreto de Lei n.º 1.094 de 04 de Janeiro de 1979, e ratificado no traçado proposto no conjunto de plantas aprovadas no bojo do plano de 1982, viria abrir espaço para o surgimento dos loteamentos Morumbi e Quintas do Morumbi – de propriedade do prefeito José Vaz Espinheira – e Recanto da Colina – de propriedade da Imobiliária Oliveira Ltda. (IMOL), dos filhos de Juvino Oliveira. Estes loteamentos, destinados às classes de alto poder aquisitivo, iriam atrair os produtores rurais, profissionais liberais, altos funcionários, comerciários e pequenos industriais para construção de casas de alto padrão de luxo. Analisando a área na atualidade vê-se que sua ocupação ainda está muito aquém da capacidade oferecida pela área efetivamente comprometida.⁷³

Assim, destacam-se as grandes ações do Estado neste período, que foram estruturantes para Itapetinga, mas que só beneficiaram os donos do capital – a

⁷³ Ver Capítulo 2.

indústria, o proprietário do solo rural e o proprietário do solo urbano: os financiamentos e incentivos fiscais, através da SUDENE, para a Leite Glória do Nordeste⁷⁴; a participação do Governo do Estado na criação do Matadouro Frigorífico do Médio Pardo S/A (MAFRIP), sendo proprietário de 12,5 % das ações – o restante das ações encontra-se distribuído da seguinte maneira: 73% com a Cooperativa Mista do Médio Rio Pardo⁷⁵ (COOPARDO) e 14,5 % com produtores individualmente –; os grandes financiamentos agrícolas e a aprovação de um Plano Diretor, que não foi implementado de fato.

Mesmo a criação do curso de Zootecnia da UESB, que viria, posteriormente, contribuir na busca do desenvolvimento regional, se deu num período pré-eleitoral; por exclusiva vontade do poder Executivo em nível municipal e estadual; e sem nenhum investimento que criasse as mínimas condições concretas para o seu efetivo funcionamento, além do quadro de professores e de dez salas de aula em uma escola onde anteriormente funcionava o primeiro grau. Foi o corpo docente deste curso que assumiu para si a tarefa de construção da Universidade desencadeando, a partir daí, uma forte campanha para obtenção de terreno e recursos para implantação do novo Campus Universitário e criação de novos cursos, o que só veio a se concretizar a partir da década de 1990 (painel 7 – foto 27) e devido a um forte empenho de toda a comunidade itapetinguense, que contribuiu, inclusive, com recursos financeiros.

⁷⁴ Atualmente esta indústria pertence à Indústria de Laticínios Palmeira dos Índios S/A, com nome fantasia de Vale Dourado

⁷⁵ Cooperativa dos Produtores Rurais de gado de Corte em Itapetinga.

1.5 QUINTO PERÍODO: A CIDADE ESTAGNADA. 1985 – 1996.

Neste período a atividade pecuária chegava aos extremos de sua crise e os segmentos organizados da sociedade já puxavam a discussão a respeito de novas possibilidades para a economia regional.

A estrutura agrária tradicional, com baixíssima utilização da mão-de-obra da população ativa regional e inexpressivo reinvestimento da renda fornecida em outras atividades urbanas produtivas e empregatícias, não criaram condições de fixação para o capital oriundo de processos de drenagem financeira da região que circulava pela cidade. Dessa forma, a crise estabelecida na atividade pecuária passou a se refletir intensamente no espaço urbano da cidade, criando um ambiente de completa estagnação econômica, política, demográfica e social.

O processo de globalização da economia, caracterizado pela unificação dos mercados e viabilizado pelo avanço tecnológico, viria a impor um novo cenário do capitalismo que, possuindo a competição como o único instrumento ou arma, capaz de revolucionar os processos produtivos e melhorar a qualidade e preço da “mercadoria”, só contribuiu para agravar este quadro. Assim, o capitalista regional viu-se diante de um grande desafio: integrar-se ao mercado globalizado e altamente competitivo com um sistema produtivo extensivo de baixa qualidade tecnológica, baixa demanda de mão-de-obra, crescente esgotamento dos recursos naturais e quadro social em crise. Dessa maneira, é possível considerar a crise da economia como sendo a crise do sistema de produção extensivo, portanto, de uma mentalidade determinada por um padrão cultural.

1.5.1 A falta de perspectivas econômicas

Castigada pelas estiagens cíclicas e pela compactação do solo, devido ao uso intenso – que alterou as características físicas, de absorção e retenção de água, e químicas, de fornecer nutrientes em quantidades necessárias para as plantas – aliadas ao alto custo dos insumos agrícolas, a pecuária não propiciava mais seu próprio desenvolvimento. Conseqüentemente, esta atividade, já não se apresentava como capaz de propiciar o suporte econômico para a região.

A questão da produtividade e a melhoria genética do rebanho, apesar dos esforços em curso na UESB e na EMARC-IT, resumia-se a pequenas tentativas. Entre as causas internas que dificultavam o desenvolvimento da pecuária estavam os altos custos para acesso ao crédito agrícola e a resistência de ordem cultural às mudanças tecnológicas na produção. A pecuária, em geral, continuava com os mesmos métodos produtivos dos primeiros momentos da ocupação regional e com intenso processo de concentração fundiária associada ao empobrecimento dos produtores que se viram pressionados, ao lado das sucessivas estiagens, pelas mudanças ocorridas na política de crédito rural. Por outro lado, a atividade vinha sendo penalizada pela política de estabilização econômica. Só em 1995, a queda da renda na economia rural foi de 25,6 %. A queda dos preços dos produtos agrícolas com os juros permanecendo altos, inviabilizava a produção e causava enormes desigualdades regionais.

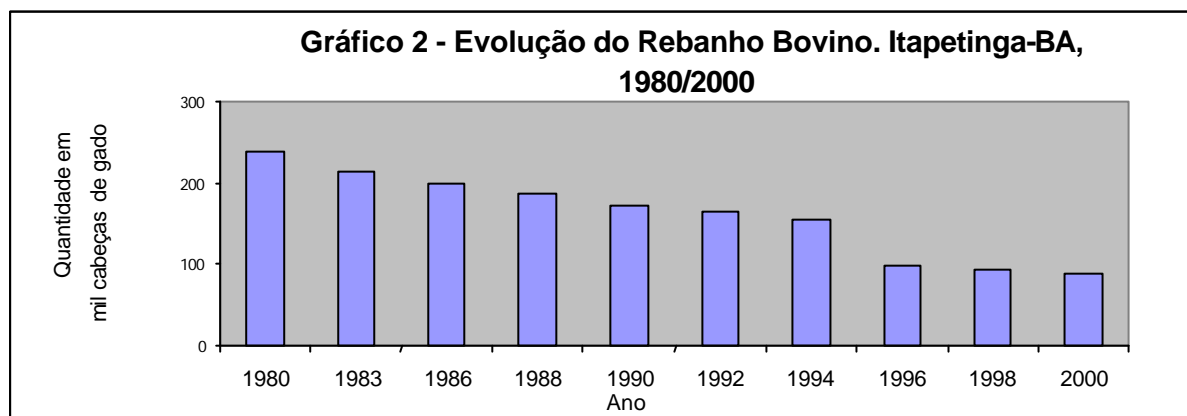
Desta forma, os rebanhos da região sofreram grande redução do número de cabeças, inclusive nos municípios que registram o maior efetivo. Enquanto o rebanho total do estado se manteve oscilando em torno de dez milhões de cabeças

nas últimas duas décadas, em Itapetinga, a quantidade total de cabeças em 2000 chega a menos da metade do total encontrado em 1980, conforme se pode observar na tabela 5 e no gráfico 2.

Tabela 5 – Evolução do efetivo de rebanho bovino do Município de Itapetinga e do Estado da Bahia – 1980/ 2000 (mil cabeças).

Ano	1980	1983	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000
Total da Bahia	9.090	9.427	10.113	10.759	11.505	12.160	9.877	9.838	9.168	9557
Itapetinga	238	215	199	185	171	165	154	97	92	87

Fonte: IBGE – PPM, 1980, 1983, 1986 / SIDRA, 2000,



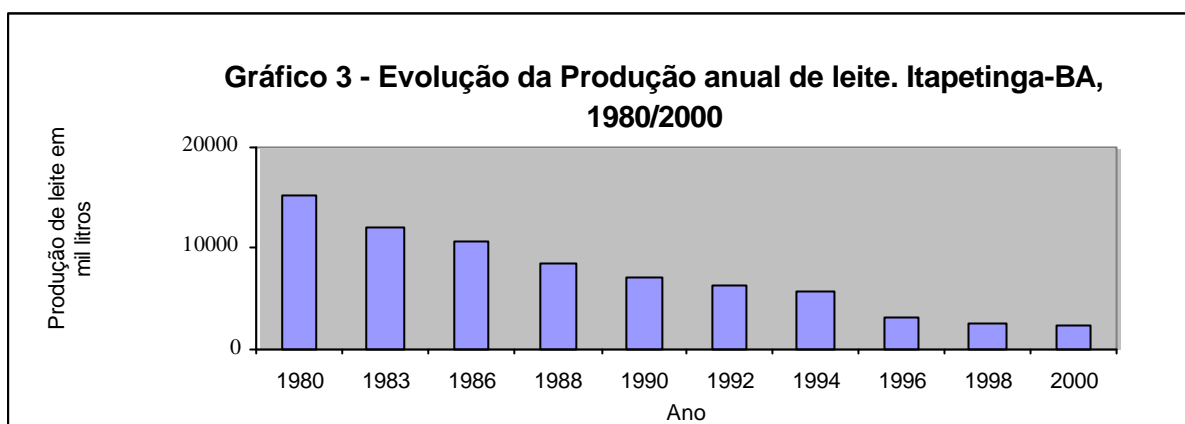
Fonte: IBGE – PPM, 1980, 1983, 1986 / SIDRA, 2002 .

O mesmo ocorreu com a produção de leite, que tem perdido, gradativamente, seu desempenho. No município de Itapetinga, conforme mostra a tabela 6, esta produção reduziu-se em 2.000 a menos de um quarto do total produzido em 1980, enquanto na Bahia houve um incremento de 26%.

Tabela 6 – Produção anual de Leite no Município de Itapetinga e no Estado da Bahia – 1980/2000 (1000 litros)

Cidade/Estado	1980	1983	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000
Total da Bahia	573.686	567.797	662.748	673.805	743.774	865.850	629.982	688.475	682.503	724.897
Itapetinga	15.200	12.200	10.615	8.460	7.200	6.324	5.760	2.998	2.534	2.360

Fonte: IBGE – PPM, 1980, 1983, 1986 / SIDRA, 2002.



Fonte: IBGE – PPM, 1980, 1983, 1986 / SIDRA, 2002.

Vale ressaltar o surgimento de um pequeno grupo de novos produtores empresários constituído, principalmente, pelos filhos de pecuaristas que se qualificaram nos grandes centros e retornaram à cidade. Esse grupo, vencendo as resistências culturais existentes na região, investiu em tecnologia, conseguindo ficar menos dependente dos fatores climáticos e ambientais. Esse tipo de produtor é tipicamente, o subordinado à grande indústria de leite ou ligado à atividade comercial e industrial da carne bovina. Entretanto, além de ser um grupo muito reduzido, os altos custos dos financiamentos para o investimento em tecnologia, atrelados aos baixos preços conseguidos pelos produtos agropecuários no mercado globalizado e às imposições da grande indústria de laticínios, conduziram ao fracasso vários destes investimentos. Portanto, as mudanças não foram suficientes para reverter a vertiginosa queda da produção pecuária do município, observada nas tabelas 5 e 6 e nos gráficos 3 e 4.

A pecuária, não conseguindo mais sustentar o seu próprio desenvolvimento, passou a estender as consequências deste processo às principais indústrias e instituições existentes na região, todas elas, de alguma forma, atreladas a esta

atividade econômica. A Leite Glória do Nordeste – que tinha capacidade produtiva de 200.000 litros de leite /dia – devido à queda crescente na produtividade e uma grande sazonalidade na produção chegava, nas entressafras, a trabalhar com apenas 30% da sua capacidade produtiva. Nessa situação, a fábrica foi vendida para o grupo Indústria de Laticínio Palmeira dos Índios S/A (ILPISA), passando a se chamar Indústria de Laticínios Vale Dourado. Entretanto, a crise nesta indústria só tem se agravado até os dias atuais, chegando ao caso extremo de comprometer o pagamento de seus fornecedores, o que volta a se refletir na economia local.

O MAFRIP, fundado em 1984, com o objetivo de fortalecimento da região como pólo de produção e transformação agropecuária, apenas conseguia garantir o uso mínimo de suas instalações – com uma capacidade de abate de 11.000 cabeças/mês, chegou a operar com apenas 4.000 cabeças/mês⁷⁶. Sua produção, basicamente resfriada, competia com muitos outros abatedouros regionais e, sobretudo, com os clandestinos que não pagam impostos. A pressão da concorrência foi agravada na medida em que o fazendeiro preferia vender o boi ao pequeno abatedor e pagar, assim, menos impostos.

1.5.2 A busca de alternativas à crise

Diante da crise econômica em curso, os segmentos organizados da sociedade local começaram a preocupar-se em estudar formas que a conduzissem à retomada do crescimento econômico. Reunidos no Seminário “Perspectivas Econômicas para a Microrregião Agropastoril de Itapetinga”, realizado no período de 24 a 27 de setembro de 1995, produtores rurais, microempresários, técnicos,

⁷⁶ Dados fornecidos pela empresa em resposta a solicitação da autora.

consultores, autoridades e lideranças políticas municipais e estaduais, coordenados pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, redigiram a “Carta de Itapetinga” onde apontam como alternativas para o desenvolvimento regional: o aumento da produtividade da pecuária para alcançar o mercado internacionalizado; a diversificação da produção para fugir das limitações da monocultura; o desenvolvimento e fortalecimento da agroindústria e microempresas regionais; a articulação inter-regional buscando elaborar projetos que incorporassem todo o Sudoeste; o fortalecimento da Universidade e, por fim, a realização de gestão junto ao poder público no sentido de criar oportunidades econômico-sociais e dotar a região da infra-estrutura.

1.5.3 O Estado: suas ausências e presenças.

Além de ser marcado pela forte estagnação econômica, sofrida devido à crise da atividade pecuária, este período se caracterizou, também, pela ausência quase absoluta de investimentos do Estado nas esferas federal e estadual. A ausência do governo do Estado se deve a questões de ordem política. O grupo vinculado a Antônio Carlos Magalhães, do Partido da Frente Liberal (PFL), de caráter autoritário e centralizador, que tem se conservado à frente da administração estadual na maior parte do período compreendido entre essa época e os dias atuais, se negava a investir no município devido às divergências políticas com a administração municipal. Após o afastamento de Juvino Oliveira da vida política, encontrava-se no poder político local, um grupo de produtores rurais liderado por Michel Hagge, vinculado ao Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB) e opositor a Espinheira, que logo após perder as eleições veio a falecer. Dessa forma, os investimentos realizados, apenas com os escassos recursos municipais, resumiram-se às obras

em equipamentos e alguma infra-estrutura urbana. Quanto aos recursos federais, vieram apenas para a construção do Centro de Atenção Integral à Criança e ao Adolescente (CAIC).

Por outro lado, com a população urbana crescendo 21,45 % na década de 80 e apenas 1,37 % durante os seis anos compreendidos entre 1991 e 1996, a cidade pouco se expandiu, apenas adensando um pouco a ocupação de algumas áreas já loteadas, como é o caso dos loteamentos Jardim Morumbi, Quintas do Morumbi, Rodoviária e Otávio Camões, além de ralas e pequenas ocupações novas como é o caso dos loteamentos Vila Rosa, Vila Nery e Zilda Ribeiro e das áreas objeto de programas de habitação popular da Prefeitura Municipal, como é o caso da Vila Suzano e Ecosane. Este baixo crescimento conduz à falsa aparência de absoluto controle sobre os problemas urbanos.

Nesse período a cidade conseguiu pavimentar quase que a totalidade de suas ruas; a construção de diversas casas populares e apoio à construção de conjuntos habitacionais. Além disso marcaram a época: a construção do Cemitério Parque da Eternidade e das duas Centrais de Abastecimento de Alimentos em substituição ao Velho Mercado; a reforma e construção de várias praças; o investimento na educação municipal; a construção de dois grandes parques públicos (painel 8 – fotos 30 a 35), o Parque Municipal da Matinha (segundo maior zoológico da Bahia, só perdendo para o de Salvador) e o Parque Municipal da Lagoa (que não se conseguiu concluir nesse período, por falta de recursos); isto, sem falar no saneamento básico que coloca Itapetinga na confortável condição de um dos municípios baianos com maior número de moradias urbanas ligadas à rede geral de esgoto: ou pluvial ou com fossa séptica com um índice de 91,1% das residências.

Este índice está bastante acima da média do estado de 42,4% das residências, conferindo a Itapetinga uma posição de destaque. Vale ressaltar que, apesar dessa posição, até os dias atuais, o esgotamento não recebe nenhum tipo de tratamento, sendo jogado diretamente no leito do rio Catolé.

Na cidade estagnada, contudo, o desemprego crescia, e a falta de perspectivas levava uma grande parte da população jovem a deixar a região em busca de alternativas de trabalho. Esta situação não se limitava às pessoas de baixa renda. Também muitos filhos de produtores, sofrendo as conseqüências do empobrecimento gerado pela crise e sem conseguir retirar o sustento da atividade pecuária, deflagraram o processo de êxodo em direção a centros maiores.

1.6 SEXTO PERÍODO: O DISTRITO INDUSTRIAL E O “SONHO DE PÓLO CALÇADISTA”. 1997 – 2002.

Marcado pela configuração de uma nova etapa no processo de acumulação do capital a partir da implantação do Distrito Industrial, este período está atrelado a um grande volume de investimentos do governo estadual na cidade em obras de infra-estrutura e de “requalificação urbana”.

1.6.1 A “grande” saída para a crise

Foi com a economia completamente estagnada que Itapetinga entrou no processo eleitoral de 1996, e foi nessa situação que o grupo constituído no poder estadual investiu pesado nas eleições municipais, conseguindo eleger, pela primeira vez após um longo período, o prefeito dessa cidade. Com isso, Itapetinga volta a ser objeto das atenções dos investimentos estaduais.

Tendo a diversificação da economia como única alternativa possível para a região e dentro de um cenário nacional de tentativa de alteração do quadro Institucional que buscava eliminar o desequilíbrio criado pelo próprio processo institucional de industrialização existente, surgiu a instalação do “Distrito Industrial de Itapetinga” promovida pelo poder público como “grande saída” para a crise. Devido à agressiva política de atração de investimento através do oferecimento de incentivos fiscais e creditícios e oferecimento de infra-estrutura⁷⁷, duas novas indústrias se instalam na região: a Indústria Brasileira de Bicicleta (IBB) e a Azaléia do Nordeste S/A. A Azaléia (painel 9 – foto 36), como investimento mais importante, receberia também os maiores incentivos. VAINER⁷⁸ destaca as políticas agressivas de atração de investimentos por parte de estados e municípios como determinante dentre os vários tipos de coalizões e movimentos políticos que acionam novas territorialidades no Brasil.

Nas regiões possuidoras de potencial de articulação política em que a emigração tem ocorrido devido à estagnação econômica, a reivindicação do “desenvolvimento regional” como já observado por Singer⁷⁹ tem levado numerosos governos ao desenvolvimento de esforços deliberados no sentido de encaminhar, para ali, recursos públicos e investimentos privados. Este autor assinala que, de uma forma geral, os programas de “desenvolvimento regional” nos países capitalistas têm dado ênfase ao desenvolvimento da infra-estrutura de serviços nas áreas

⁷⁷ Ver capítulo 3

⁷⁸ VAINER, C. B. *A configuração de novos espaços regionais e a emergência de novos atores políticos ou neorregionalismo de base popular: realidade e possibilidades*. In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, R. (Org.). Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995.

⁷⁹ SINGER, P. I. *Economia Política e Urbanização*. 3. ed. CEBRAP, Brasiliense, 1976.

estagnadas e o oferecimento de incentivos econômicos, geralmente de caráter fiscal ou creditício, às empresas que se fixam em tais áreas.

Na Bahia, TEIXEIRA e GUERRA⁸⁰ apontam, além dos incentivos de caráter fiscal e creditício, a aberta concessão, pelo governo, de atrativos adicionais, que envolvem o oferecimento de galpões industriais, dotados de água, energia, comunicações e acessos viários, ingressando com força na chamada guerra de incentivos como detonadores do movimento de realocização industrial. Com isso, uma série de novos investimentos foram atraídos (volume total de 7,01 bilhões para todo o Estado) na expectativa de que eles terão a capacidade de proporcionar um novo salto qualitativo na industrialização baiana.

Está inserida dentro desta movimentação a atração de novos investimentos, direcionados ao setor calçadista, em diversos municípios da Bahia, no final da década de 90, mais especificamente no período de 1996/1997, devido a uma estratégia agressiva de atração, baseada em incentivos fiscais e creditícios. Além do ramo calçadista foram atraídas também fornecedoras de componentes e artefatos de couro, totalizando onze empresas, as seguintes: Azaléia, Ramarim, Bibi, Piccadilly, Daiby, Fortik, Sisa, Ingenort, Solajit, Kildare e Vinilex.

1.6.2 A Azaléia e seus possíveis impactos

Azaléia do Nordeste S.A., primeira inversão da moderna indústria calçadista na Bahia, com um investimento estimado em 118 milhões – o maior do setor

⁸⁰ TEIXEIRA, F. E GUERRA O. *50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica*. In: Bahia Análise e Dados, V. 1. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2000.

calçadista no Estado – e capacidade de produção de 11 milhões de pares de calçados por ano, constitui-se no principal investimento do “Distrito Industrial de Itapetinga”. Além da “fábrica-mãe” que emprega atualmente em torno de 4.000 operários, este empreendimento oferece mais mil empregos em 18 galpões espalhados por doze municípios da Região Administrativa de Itapetinga.

Mesmo com uma participação inexpressiva em nível nacional e pouco significativa regionalmente, a implantação das indústrias calçadistas na Bahia provoca um grande impacto em alguns dos municípios e em seu entorno, conforme chama a atenção a Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEPLANTEC)⁸¹ destacando o caso da Azaléia-Nordeste em Itapetinga, onde calcula que 8,5% da população economicamente ativa⁸², na cidade, se encontraria empregada na Azaléia.

Quanto à relação renda gerada pelas empresas/ *proxy* produção municipal, verifica-se que o impacto no município também é bastante significativo. Novamente mencionando como exemplo a Azaléia, pode-se ainda constatar, [...], a dimensão do impacto da implantação desta empresa em um município que possuía, até então, uma produção basicamente agropastoril. A *proxy* do PIB municipal de Itapetinga em 1996 (última informação disponível) foi de 100.393 mil, e somente a Azaléia acrescenta à economia local 11.930 mil, o que representa 12% da renda total deste município⁸³.

Para Porto et al.⁸⁴, em função da forma descentralizada do empreendimento, a tendência geral é a ocorrência de impactos em bloco em toda a região, em maior ou menor escala, a depender da capacidade do investimento de atrair indústrias e

⁸¹ BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia - SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *Quatro Cantos da Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2001.

⁸² Este valor foi calculado a partir de uma população em idade ativa de 31.615 habitantes, conforme a contagem do IBGE de 1996. Este assunto voltará a ser tratado, considerando os números do censo demográfico do IBGE 2000, no capítulo 3.

⁸³ BAHIA. (2001). Op. cit. p. 79.

⁸⁴ PORTO, Edgar et al. *O Empreendimento da Azaléia em Itapetinga*. Não publicado.

serviços complementares. Assim, tenderia a se alterar a estrutura urbana de todas as cidades envolvidos e, em especial, a de Itapetinga que, com a produção baseada na pecuária, pouco demandante de mão-de-obra e concentradora de renda nos extratos mais elevados, não gerou nem distribuiu uma massa salarial capaz de concentrar os fluxos comerciais e de serviços favorecendo que parte desses fluxos se deslocasse para Vitória da Conquista e Itabuna. A estrutura interna de cidade com bairros populares pouco extensivos e um centro de comércio e serviço com espectro limitado, apesar de sofisticado em relação às outras pequenas cidades do seu entorno, encontraria, então, novas demandas.

1.6.3 A nova etapa no processo de acumulação do capital e os novos conflitos

Como não poderia deixar de ser, esta nova etapa no processo de produção possibilita o surgimento de novos conflitos dentro do espaço urbano de Itapetinga. Dentre estes conflitos podemos destacar a crescente perda do poder econômico, e conseqüentemente político do pecuarista regional.

Inicialmente, devido à crise, esta classe perdeu espaço para fortes empresários de outras regiões, que começaram a investir na pecuária regional, como é o caso do Grupo Aliança, do ex-governador Nilo Coelho, e do deputado Geddel Vieira Lima, que detêm atualmente grande parcela das terras de Itapetinga. Com o estabelecimento das novas demandas, começa a emergir uma classe ligada ao comércio e aos serviços – até então também monopolizados pelos detentores do capital agrário – que, atrelados aos representantes das novas indústrias, começam a se estabelecer como os novos detentores do poder econômico e político da cidade.

Vale ressaltar a grande diferença existente entre os antigos detentores do capital e do poder e os atuais. Enquanto o capital fundiário, diretamente ligado à terra, fixava os seus detentores à cidade e despertavam um certo sentimento de ligação e envolvimento com os problemas locais, os novos agentes que aqui se estabelecem são completamente exógenos à região e não desenvolvem, com esta, nenhum tipo de diálogo além da necessidade de extrair daí o maior lucro possível. Desta forma, a grande preocupação com a “imagem da cidade”, existente nos períodos anteriores, perde agora a sua prioridade.

Um outro conflito inerente à nova fase é o estabelecido entre o capital industrial “flexível” e a classe trabalhadora, marcado pela forte resistência da indústria a qualquer tipo de organização sindical desta classe. A relação entre a indústria e a classe trabalhadora será discutida mais detalhadamente no capítulo 3.

1.6.4 Os investimentos públicos e o espaço urbano

Este período foi caracterizado pelo grande volume de verbas estaduais destinados a Itapetinga. Mais uma vez, nessa situação, podemos perceber que as ações do Estado são canalizadas na direção de atender aos interesses daqueles que detêm o domínio econômico. Ignorando as demandas da cidade diante deste novo quadro, a grande massa desses investimentos destinou-se à atração e implantação do “Distrito Industrial” e especialmente à fábrica de calçados Azaléia do Nordeste S/A⁸⁵.

⁸⁵ Ver capítulo 3

Os outros investimentos em infra-estrutura de grande porte realizados na cidade foram também em atendimento a exigências da empresa e dos agentes emergentes dos setores de comércio e de serviços. Destaca-se entre estes investimentos, o mais volumoso de todos, a construção do aeroporto (painel 10 – fotos 37 e 38) completamente equipado, onde antes havia o campo de pouso. Construído por exigência da Azaléia, este aeroporto encontra-se ocioso a maior parte do tempo, uma vez que, não havendo qualquer empresa de transportes de passageiros ou de cargas atuando regularmente na cidade, apenas recebe os jatos particulares que conduzem os dirigentes da empresa.

Além deste investimento podem ser enumerados: a construção da ponte que liga o Distrito Industrial ao bairro popular Nova Itapetinga; a requalificação da área central da cidade (painel 10 – fotos 39, 40 e 41), reivindicação dos agentes ligados ao capital comercial emergente e, por último, a construção do aterro sanitário (painel 11 – fotos 42 e 43). Entretanto, estes últimos investimentos, apesar de envolverem um grande volume de recursos, se caracterizam pela baixa qualidade tecnológica e construtiva, refletindo o caráter efêmero do modelo “flexível” adotado e já demonstravam sinais de deterioração, menos de um ano depois de inaugurados. O aterro sanitário, sem ser operado adequadamente, já funciona nos mesmos moldes que o antigo lixão (painel 11 – fotos 44 e 45).

Enquanto isso, as estradas vicinais que dão acesso às propriedades rurais e pelas quais é escoada a produção de leite dessas propriedades encontram-se em péssimo estado de conservação, fato que, de certa forma, confirma o baixo poder de pressão política da classe dos produtores, principalmente das pequenas e médias propriedades que se situam afastadas das vias principais.

1.6.5 As novas iniciativas de planejamento

As exigências de planejamento, dentro dos novos modelos fundamentados no conceito de sustentabilidade imposta pelos órgãos financiadores nacionais e internacionais, levaram o governo do Estado a viabilizar, através da CAR, em parceria com a UESB, a elaboração do Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável (PDRS) para a Região Sudoeste da Bahia, onde se insere Itapetinga. Esse plano, publicado em 1999⁸⁶, após mais de um ano de trabalho envolvendo uma equipe interdisciplinar composta de técnicos do Núcleo de Planejamento da CAR e professores da UESB, além de contar com a participação da comunidade regional, não teve qualquer continuidade que possibilitasse a sua implementação. Mais uma vez, observa-se uma proposta de Planejamento “engavetada”.

Atualmente, encontra-se em andamento uma nova tentativa de planejar o espaço urbano de Itapetinga. Vencedora de licitação pública promovida também pela CAR, a empresa Damicos Consultoria e Negócios Ltda. encontra-se em processo de elaboração de um novo Plano Diretor para esta cidade. Esta iniciativa se deve às exigências impostas pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 182, que institui o Plano Diretor obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, como o instrumento básico da política urbana, e pelo Estatuto da Cidade – Lei 10.257 de maio de 2001 – que estabelece em seu artigo 40 a necessidade de revisão da lei que institui o Plano Diretor pelo menos a cada dez anos. Reforçando a Constituição Federal, a lei Orgânica do Município de Itapetinga, de 1990⁸⁷, em seu Capítulo II, artigo 6.º, também estabelece que é da competência do município

⁸⁶COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL – CAR. *Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável – PDRS Sudoeste da Bahia*. Salvador: CAR. 1999.

elaborar e executar a política de desenvolvimento urbano, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais das áreas do Município, e garantir o bem-estar de seus habitantes, bem como elaborar e executar, com a participação de associações representativas da comunidade, o Plano Diretor, como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, estabelecendo o prazo até 30 de novembro de 1990 para a aprovação deste Plano Diretor, ficando proibida aprovação de loteamento, arruamentos e zoneamento urbano até essa data da aprovação. Dessa forma, podemos observar um atraso de pelo menos 12 anos na observância da lei.

Por outro lado, esta iniciativa em relação ao Planejamento Urbano é contraditória com a prática, até então, desempenhada pelo poder público municipal na contemporaneidade que, ignorando o Plano e Legislação existentes, tem permitido de maneira conivente a proliferação de loteamentos e ocupações do espaço público completamente fora dos parâmetros legais.

A apropriação dos espaços públicos pela iniciativa privada tem sido uma das principais características deste último período deixando sua marca na paisagem urbana (painel 12 – fotos 46 a 51). A inobservância de qualquer legislação, seja ela, municipal ou federal, possibilitou a multiplicação de espaços públicos como calçadas e praças, apropriadas para construção de bares, restaurantes, instalação de barracas de alimentação, chaveiros, bancas de revistas etc., impossibilitando sua utilização para os fins a que se destinam e dificultando a circulação do pedestre. Oliveira et al.⁸⁸ discutem este conflito entre usuários – pedestres e automóveis – e

⁸⁷ ITAPETINGA. *Lei Orgânica do Município*. Itapetinga, 1990.

⁸⁸ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de et al -*Feliz Cidade: Metodologia em Desenho Urbano*. Vitória da Conquista: UESB, 2000. 35p.

iniciativa privada na avenida Itarantim, a principal avenida da cidade e onde se estabelece uma nova centralidade. Para se apropriar de um determinado espaço público, a única condição necessária é que haja uma ligação política com o grupo instituído no poder. Esta situação não acontece aleatoriamente, ela está articulada ao perfil dos novos agente detentores do poder. Nos períodos anteriores, como já citado, a despeito das grandes desigualdades sócio-espaciais, a preocupação com a imagem de cidade moderna e próspera em suas áreas centrais era uma constante em todas as atuações dos agentes envolvidos na produção do espaço urbano, não só no que se refere às ações do poder público como também às da própria iniciativa privada.

Quanto à expansão urbana deste período, o que pode ser observado de acordo com o mapa temático 04 é o pouco crescimento da mancha urbana. Entretanto tem acontecido o adensamento de áreas já ocupadas principalmente nas ocupações informais como é o caso do bairro Américo Nogueira (Entre Ricos) e da Vila Suzano. Por outro lado vários espaços têm sido ocupados ainda que de maneira rarefeita e desordenada em loteamentos fora do perímetro urbano, como é o caso dos loteamentos Quintas do Norte e Quintas do Sul.

Nestas circunstâncias, cabe aqui um questionamento: irá este novo plano ser implementado de fato, ou se transformará apenas em mais um documento impresso para cumprir exigências burocráticas e atender às condições necessárias para a obtenção de financiamentos?

DE ITATINGA A ITAPETINGA, AINDA UMA VILA. ITAPETINGA-BA (1912 A 1952)



1



2



3



4

Foto 1: Acervo particular de Judith Jabur Moura

Fotos 2, 3 e 4: Acervo da Fundação Associação Cultural Itapetinguense (F.A.C.I.)

Foto 1 – Praça Augusto de Carvalho – Vila de Itatinga.

Foto 2 – Construção da Ponte que dá acesso a Itabuna.

Foto 3 – Estrada Itabuna-Lapa, antes da Pavimentação.

Foto 4 – Mercado antigo.

A CIDADE NO APOGEU. ITAPETINGA-BA (1952 A 1959)



Foto 5: Acervo da Fundação Associação Cultural Itapetinguense (F.A.C.I.)

Foto 6,7,8: Acervo particular de Judith Jabur de Moura

Foto 5 – Clube da A.C.I.

Foto 6 – Praça Augusto de Carvalho – período do apogeu.

Foto 7 – Praça Augusto de Carvalho – período do apogeu.

Foto 8 – Parque de Exposições – primeiras instalações.

A IMAGEM MODERNA DA CIDADE I. ITAPETINGA-BA (1960 A 1968)



9



10



11



12



13



14

Fotos: Acervo Fundação Associação Cultural Itapetinguense (F.A.C.I.)

Foto 9 – Praça Dairy Valley, primeiro projeto – vista do prédio da Prefeitura.

Foto 10 – Praça Dairy Valley, primeiro projeto – vista do picadeiro.

Foto 11 – Hotel Goitacaz.

Foto 12 – Prédio da Prefeitura.

Foto 13 – Hotel Goitacaz e Esculturas da Praça.

Foto 14 – Construção do edifício Juvino Oliveira.

A IMAGEM MODERNA DA CIDADE II. ITAPETINGA-BA (1960 A 1968)



15



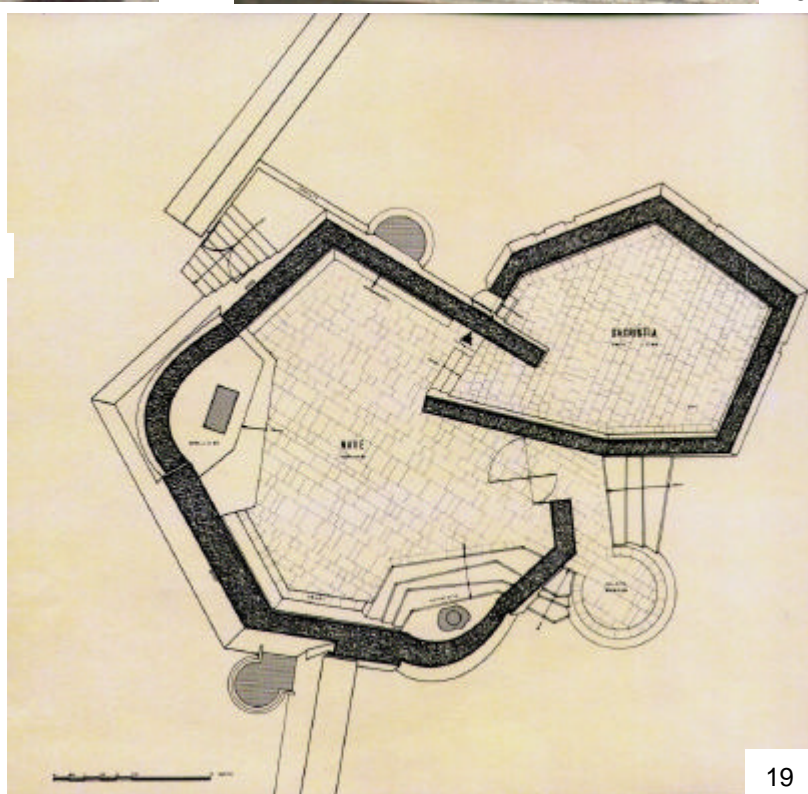
16



17



18



19

Fotos 15, 16, e 17: Acervo Fundação Associação Cultural Itapetinguense (F.A.C.I.)

Foto 15 – Praça Monte Castelo.

Foto 16 – Praça Monte Castelo.

Foto 17 – Praça Monte Castelo.

Foto 18 – Capela do Menino Jesus – detalhe de acesso à cobertura.

Foto 19 – Capela do menino Jesus – planta baixa.

A IMAGEM MODERNA DA CIDADE III. ITAPETINGA-BA (INVESTIMENTOS REALIZADOS NO PERÍODO DE 1960 A 1968)



20



21

Foto 20: Nelma Gusmão de Oliveira (1997)

Foto 21: Dom Fontinelli (2000)

Foto 20 – Capela do Menino Jesus – fachada principal.

Foto 21 – Estádio Municipal

A CIDADE E A INDÚSTRIA I. ITAPETINGA-BA (1969 A 1984)



Fotos: Acervo Fundação Associação Cultural Itapetinguense (F.A.C.I.)

Foto 22 – Exposição agropecuária – 1970

Foto 23 – Inauguração da fábrica Leite Glória do Nordeste S/A

A CIDADE E A INDÚSTRIA II. ITAPETINGA-BA (INVESTIMENTOS REALIZADOS NO PERÍODO DE 1969 A 1984)



24



25



26



27



28



29

Fotos: Dom Fontinelli (2000)

Foto 24 – Leite Glória do Nordeste S/A.

Foto 25 – Leite Glória do Nordeste S/A – vista aérea.

Foto 26 – MAFRIP – vista aérea.

Foto 27 – UESB – Campus Universitário.

Foto 28 – Praça Dairy Valley – novo projeto.

Foto 29 – Concha Acústica – novo projeto.

PARQUES PÚBLICOS. ITAPETINGA –BA (INVESTIMENTOS REALIZADOS NO PERÍODO DE 1985 A 1996)



30



31



32



33



34



35

Fotos 30 a 34: Dom Fontinelli (2000); foto 35 – Nelma Gusmão de Oliveira (1986)

Foto 30 – Parque Municipal da Lagoa.

Foto 31 – Parque Municipal da Lagoa.

Foto 32 – Parque Municipal da Lagoa.

Foto 33 – Parque Municipal da Lagoa.

Foto 34 – Parque Municipal da Matinha.

Foto 35 – Parque Municipal da Matinha.

“O SONHO DE PÓLO CALÇADISTA”. ITAPETINGA-BA (1997-2002)



Foto: Dom Fontinelli (2000)

INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA E REQUALIFICAÇÃO URBANA.
ITAPETINGA-BA (1997-2002)



Fotos: Dom Fontinelli (2000)

Foto 37 – Aeroporto.

Foto 38 – Aeroporto.

Foto 39 – Reforma do Centro da Cidade – Praça Augusto de Carvalho.

Foto 40 – Reforma do Centro da Cidade – Praça Augusto de Carvalho.

Foto 41 – Reforma do Centro da Cidade – Praça da Bandeira.

ATERRO SANITÁRIO E LIXÃO. ITAPETINGA-BA (1997 A 2002)



Fotos: Dom Fontinelli (2000)

Foto 42 – Aterro Sanitário, recém inaugurado.

Foto 43 – Aterro Sanitário, recém inaugurado.

Foto 44 – Lixão.

Foto 45 – Lixão.

A APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA INICIATIVA PRIVADA.
ITAPETINGA-BÁ (1997-2002)



Fotos: Nelma Gusmão de Oliveira (2002)

Foto 46 – Praça da Bandeira.

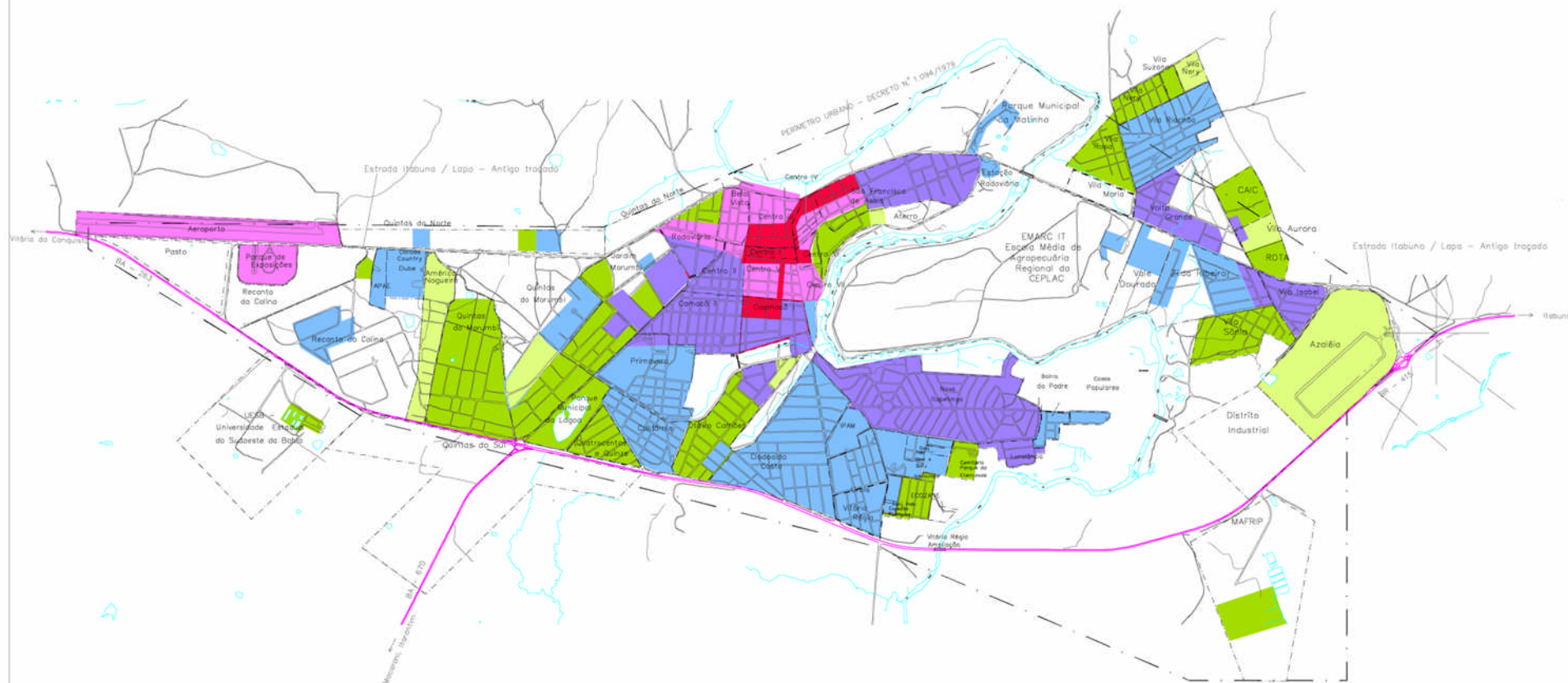
Foto 47 – Praça Dairy Valley.

Foto 48 – Avenida Itarantim.

Foto 49 – Avenida Itarantim.

Foto 50 – Praça Otávio Mangabeira.

Foto 51 – Praça Otávio Mangabeira.



LEGENDA

- Rodovias
- Vias e caminhos
- Perímetro Urbano
- ~ Rios, lagos e lagoas

EVOLUÇÃO URBANA

- | | |
|--|---|
| ■ 1º PERÍODO - ATÉ 1952 | ■ 4º PERÍODO - DE 1959 A 1984 |
| ■ 2º PERÍODO - DE 1953 A 1959 | ■ 5º PERÍODO - DE 1985 A 1996 |
| ■ 3º PERÍODO - DE 1960 A 1968 | ■ 6º PERÍODO - DE 1997 A 2000 |
| ÁREAS DESOCUPADAS | |



FONTES:

- PDI - SAAU - 1971
- PDUU - PRURB - 1982
- CARTÓRIOS DE REGISTROS DAS COMARCAS DE ITAPETINGA E ITAMBÉ
- LEVANTAMENTO DE CAMPO

BASE CARTOGRÁFICA:

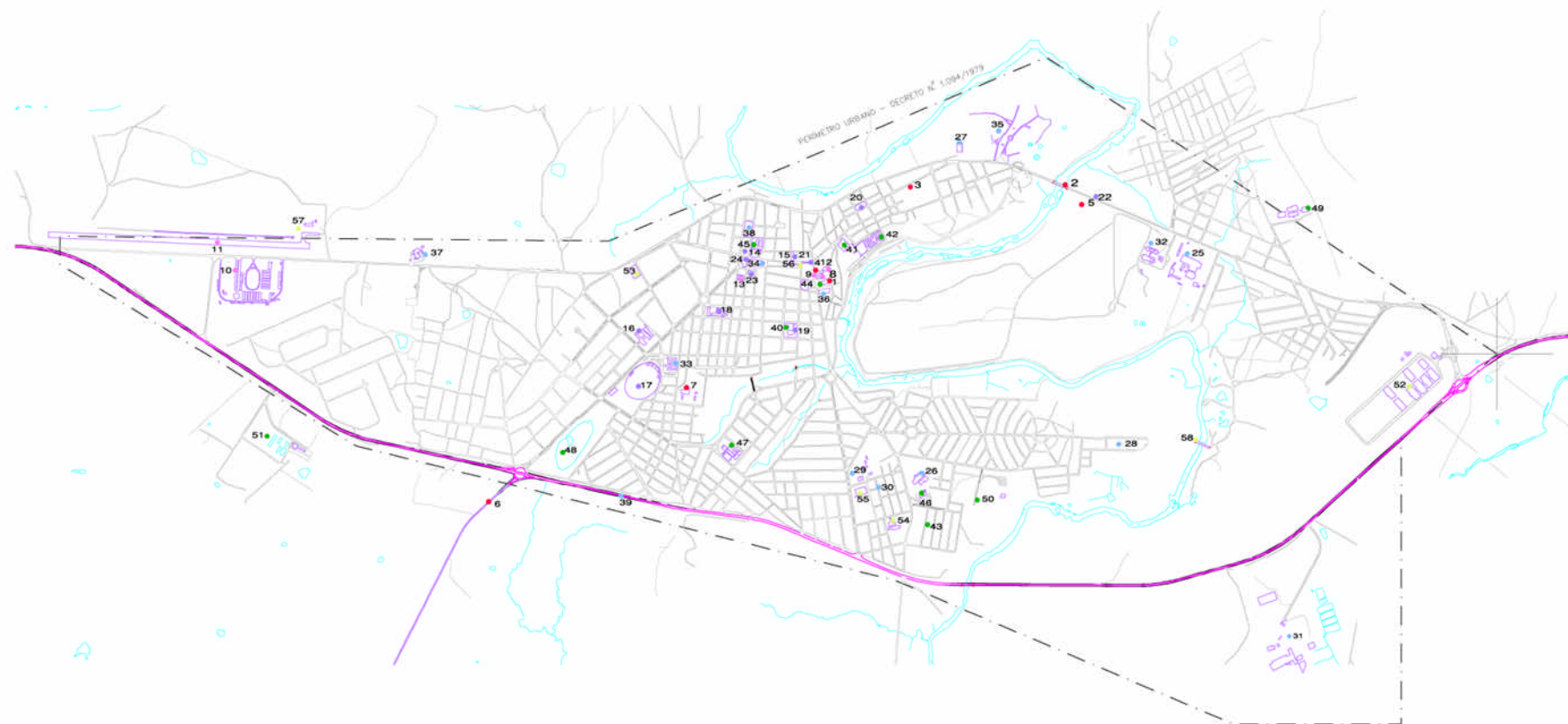
LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO
COMPANHIA DE AÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL-CAR -1998

ELABORADO POR:

NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA

ESCALA:

1/25.000



LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Perímetro Urbano
- Rios, lagoas e lagoas

1 A 7 - ATÉ 1952

- 1 Antigo Mercado - demolido nos anos 90
- 2 Ponte de acesso a Itabuna
- 3 Centro Educacional Alfredo Dutra
- 4 Associação Cultural Itapetinguense - ACI
- 5 Rodovia Itabuna-Lapa
- 6 Estrada Itapetinga-Patraguá
- 7 Cemitério Municipal Jardim da Saudade

8 A 13 - DE 1953 A 1959

- 8 Cine Teatro Fábila
- 9 Banco do Brasil
- 10 Parque de Capoiçães
- 11 Campo de Pousa - Alvará Aeroporto
- 12 Clube da Associação Cultural Itapetinguense
- 13 Hospital Santa Maria

14 A 24 - DE 1960 A 1969

- 14 Prefeitura e Praça Dóty Valley
- 15 Edifício Juvenal Oliveira
- 16 Hospital Cristo Redentor
- 17 Estádio Municipal
- 18 Cindaló Agro Industrial

- 19 Biblioteca Ta Ruth e Cozinha Acústica
- 20 Praça Monte Castelo
- 21 Alameda Rui Barbosa
- 22 Aterramento da Rodovia
- 23 Loja Maçônica Amor e União
- 24 Hotel Góttscow

25 A 39 - DE 1969 A 1984

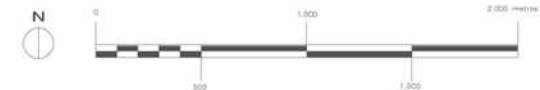
- 25 Fábrica de Leite Dóty
- 26 Colégio Palmitante
- 27 Jornal Dimensão
- 28 Casas populares
- 29 Centro Social Urbano - CSU
- 30 URBS
- 31 MATRP
- 32 EMARC
- 33 UESB - primeiras instalações
- 34 Reforma Urbana na Centro da Cidade
- 35 Parque Municipal da Martinha
- 36 Museu Regional de Itapetinga
- 37 COOLEITE
- 38 Praça Olívio Mangabeira
- 39 Reforma e Transposição da Rodovia

40 A 51 - DE 1985 A 1996

- 40 Biblioteca Infantil e Reforma do Cozinha Acústica
- 41 Centro de Abastecimento Municipal I
- 42 Centro de Abastecimento Municipal II
- 43 Conjunto habitacional - ECOSANE
- 44 Praça da Bandeira
- 45 Fórum José Luís Neves da Rocha
- 46 Complexo Policial de Itapetinga
- 47 Colégio Noroeste Gumbó
- 48 Parque Municipal de Lagos
- 49 CAC Paula Hogge
- 50 Cemitério Municipal Parque de Etimidade
- 51 UESB - Novo Campus Universitário

52 A 58 - DE 1997 A 2002

- 52 Asséio e infraestrutura para Distrito Industrial
- 53 Indústria Brasileira de Bicicletas
- 54 Colégio Modelo Luís Eduardo Magalhães
- 55 Ginásio de Esportes
- 56 Requalificação Urbana do Centro da Cidade
- 57 Reforma e ampliação do Aeroporto
- 58 Ponte Nova Itapetinga



FONTES:

- PESQUISA DE CAMPO.
- NERY, Antônio da Silva. *Juvenal Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995.
- MOURA, Judith Jabour de. *Histórias e causas de Itapetinga*. Itapetinga: Dimensão, 1995.

BASE CARTOGRÁFICA:

- LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO
- COMPANHIA DE AÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL-CAR -1998

ELABORADO POR:

NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA

ESCALA:

1/25.000

CAPÍTULO 2

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ITAPETINGA: A CIDADE CONSTRUÍDA DENTRO DO JOGO DO PODER.

Em uma sociedade capitalista, a cidade e o espaço em geral, não pertencem a seus habitantes e não são modelados em função de seus interesses, e sim de acordo com os interesses às vezes contraditórios de uma série de agentes. Na essência estes agentes são: os proprietários dos meios de produção; os proprietários do solo; os promotores imobiliários e as empresas da construção; e, por último, os organismos públicos, agentes e árbitros ao mesmo tempo no processo de produção do espaço urbano – agentes enquanto realizam operações concretas que contribuem para modelar a cidade, e árbitros enquanto intervêm nos conflitos surgidos entre os outros agentes contribuindo para superar suas contradições.⁸⁹

Considerando a existência de diversos agentes envolvidos no processo de produção do espaço urbano de Itapetinga, serão analisadas, neste capítulo, as interações das diversas práticas desses agentes e os seus resultados na configuração espacial da cidade durante as cinco décadas compreendidas entre os anos de 1952 e 2002.

Especificamente nesta cidade, na maioria dos casos, os papéis dos principais agentes se confundem pois, até menos de uma década atrás, os proprietários do solo urbano eram, ao mesmo tempo, os maiores proprietários dos meios de produção – a propriedade rural agrária – e, também, os representantes do Estado. Uma vez que a atuação dos promotores imobiliários e empresas de construção pode

⁸⁹ CAPEL, Horacio. *Capitalismo y Morfología Urbana en España*. Barcelona: Círculo de Lectores, 1990. p.83. Tradução nossa.

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. Apesar dessa confusão de papéis, serão abordadas, separadamente, nas páginas seguintes, as ações desses agentes nos diferentes aspectos de sua atuação.

2.1 A PRESENÇA DO ESTADO ATRAVÉS DA NORMATIVA JURÍDICA

Algumas iniciativas foram tomadas pelo Estado no sentido produzir uma normativa jurídica capaz de regular a atuação dos agentes responsáveis pela produção do espaço urbano de Itapetinga. Dentre estas iniciativas merece destaque, como citado em 1.4.2, a elaboração de dois planos diretores: o plano elaborado em 1972, através de convênio entre o SAAU/UFBA e a Prefeitura Municipal de Itapetinga⁹⁰ e o plano elaborado em 1981, elaborado pela empresa de consultoria PROURB, este último transformado em lei em 1982.

Não compete a este trabalho julgar a eficácia das normas estabelecidas. Entretanto, pode-se constatar que essas normas não passaram de simples discurso retórico, sendo transgredidas impunemente, na maioria dos casos, de acordo com interesses específicos dos agentes detentores do poder. Desta forma, a expansão da cidade se realizou, quase sempre, à margem da normativa legal, que só era aplicada em situações onde era vantajoso a esses agentes. Como consequência, o

⁹⁰ Esse plano nunca foi sequer apreciado pela Câmara de Vereadores para sua aprovação.

que se encontra impresso no espaço construído de Itapetinga é uma grande discrepância entre a cidade planejada, idealizada, e a cidade real.

2.1.1 A cidade planejada e a cidade real

Uma das funções do Estado dentro do processo de produção do espaço urbano é a de agir como mediador dos conflitos existentes entre os diversos agentes que aí atuam, utilizando, como ferramenta para o exercício da função, a normativa jurídica institucionalmente estabelecida. Entretanto, o que observamos em Itapetinga é a total ineficácia do Estado no exercício deste papel. Dentre os motivos determinantes para tal ineficácia, destaca-se o receio do poder público municipal em cumprir a lei quando ela vai de encontro aos interesses da classe detentoras do capital, principalmente quando os agentes dessa classe são aqueles que lhe oferecem suporte político.

Além disso, a falta de pessoal qualificado nos quadros da administração pública tem dificultado a própria interpretação da lei e a fiscalização para que seja cumprida. Ao longo de toda a sua história, a administração pública de Itapetinga tem contado com apenas um profissional de nível superior, normalmente um engenheiro, para o desempenho de todas as funções relacionadas à sua área de atuação. Assim, um único profissional é ao mesmo tempo o secretário de obras e viações públicas e o responsável pelo planejamento urbano e análise de todas as construções e loteamentos submetidos à aprovação. Muitas vezes, este mesmo profissional ainda acumula, também, as funções de secretário de transportes e técnico responsável pelas grandes obras empreendidas pelo poder público. Nestas condições, mesmo havendo boa vontade no cumprimento da legislação urbana, sua

viabilização concreta se torna extremamente difícil, por falta de recursos humanos em condições de atender às demandas necessárias à realização da tarefa.

Para agravar ainda mais o quadro, os baixos salários praticados levam os técnicos da prefeitura a assumirem outras responsabilidades junto à iniciativa privada. A duplicidade de funções conduz à situação conflitante em que o próprio técnico responsável pela aprovação do projeto e fiscalização da obra é também o responsável técnico pelo projeto e construção da mesma edificação. Nessa situação, um único agente é ao mesmo tempo o árbitro e o defensor de uma das partes, dentro do jogo de interesses que é a produção do espaço urbano.

Para ilustrar a referida discrepância entre a cidade real e a cidade planejada, foram levantados alguns dados empíricos referentes ao espaço urbano de Itapetinga e comparados à normativa legal existente.

No que se refere ao parcelamento do solo, a Lei Municipal N.º 362 de 1982⁹¹, que dispõe sobre o parcelamento do solo da Cidade de Itapetinga e dá outras providências, estabelece que isso só é possível depois de licença prévia concedida pela prefeitura. O proprietário do loteamento deveria, conforme a lei, solicitar da prefeitura o estabelecimento de diretrizes; com bases nas diretrizes, elaborar projeto; submeter o projeto à aprovação; executar as obras do plano de arruamento e loteamento e fazer a doação dos logradouros públicos à prefeitura; para, só então, obter a aprovação final do loteamento junto a este órgão. Entretanto, o que se tem observado constantemente é que os loteamentos são postos à venda antes mesmo

⁹¹ ITAPETINGA. Lei Municipal N.º 362 de 1982. Dispõe sobre o parcelamento do solo da Cidade de Itapetinga e dá outras providências. Itapetinga, 1982.

da sua aprovação, e esta aprovação, bem como as das edificações, é feita, via de regra, sem a observância de nenhum tipo de legislação, seja ela municipal ou federal.

Em relação aos equipamentos urbanos, a lei⁹² determina como responsabilidade do proprietário a execução de serviços de infra-estrutura como: sistema completo de escoamento de águas pluviais; obras de retificação de rios, córregos ou fundos de vales; obras de proteção contra erosão; instalação das redes de abastecimento de água, esgoto e energia elétrica para iluminação pública e ligações domiciliares. Entretanto, o que se observa é que de todos os loteamentos implantados após a aprovação desta lei, apenas no Loteamento Recanto da Colina estes serviços foram executados à custa do proprietário. Nos outros casos, ficou a cargo do poder público financiar, a fundo perdido e com recursos municipais, os lucros obtidos pela iniciativa privada.

No que tange à reserva mínima de 35% dos espaços loteados para áreas públicas, destinadas à circulação e implementação de equipamentos urbanos e comunitários, bem como a espaços livres de uso público, conforme assegurado pela legislação federal na Lei 6.766/1979 e ratificada na Lei Municipal n.º 362 de 1982, o que podemos observar, de acordo com a tabela 7, é que, de todos os loteamentos aprovados e registrados após a aprovação dessas leis, apenas quatro atendem a exigência legal.

É sabido que a lei 9.785, de 29 de janeiro de 1999, revoga o parágrafo da 6.766/1979 que se refere a essa exigência, deixando a cargo dos municípios o

⁹² Ibid.

estabelecimento destes parâmetros. Entretanto, mesmo considerando esta situação, os loteamentos de Itapetinga que não atendem à condição mínima continuam à margem da legislação, por dois motivos. Inicialmente, porque, quando foram aprovados, a Lei 6.766/99 ainda se encontrava em vigor em sua plenitude e, em última instância, porque a legislação municipal vigente no período ratifica os parâmetros estabelecidos por esta lei.

Tabela 7 – Áreas totais e reservas de áreas públicas nos loteamentos aprovados em Itapetinga – BA, a partir de 1982.

Loteamento	Área total (m ²)	Reserva para áreas públicas (m ²)	% da área reservada em relação à área total
Vila Aurora	44.740	15.550	35
Quatrocentos e Quinze	68.139	16.000	23
Recanto da Colina	680.231
Volta Grande	183.288	59.171	32
Quintas do Morumbi	917.123	346.542	37
Quintas do Sul	683.281	227.590	33
Califórnia	119.967	44.700	37
Vila Sônia	122.478	26.850	22
Vila Nery*	91.939	23.930	26
Vila Rosa	84.831	18.300	21
Vila Maria	50.887	18.607	37

FONTE: Áreas calculadas pela autora a partir do mapa digitalizado em AutoCAD, elaborado com base em dados obtidos a partir das plantas dos loteamentos existentes na prefeitura.

* grande parte das áreas públicas foram ocupadas com moradia na Vila Nery (Vila Suzano) e Quintas do Morumbi (Américo Nogueira)

Nos poucos casos em que a reserva de áreas públicas é igual ou superior a 35%, estas áreas ou estão localizadas em terrenos de difícil aproveitamento ou, apesar de já estarem asseguradas por lei, entraram como parte da negociação realizada entre a prefeitura e o proprietário para que a prefeitura assumisse os

custos da execução dos serviços de infra-estrutura que seriam de responsabilidade do proprietário, conforme já citado anteriormente.

Além disso, numa interpretação incorreta a respeito do significado da reserva de áreas públicas, em períodos de eleições, o poder público permitiu a ocupação destes espaços pela população de baixa renda. Entretanto, essa ocupação ocorreu sem nenhum tipo de planejamento, com objetivos meramente eleitoreiros e sem que o poder público tivesse qualquer preocupação em estabelecer condições mínimas de habitabilidade das áreas ocupadas. Esse é o caso do atual bairro Américo Nogueira, intitulado como “Entre-Ricos” pelos seus moradores (painel 15 – fotos 65 e 66), constituído em áreas públicas do Loteamento Quintas do Morumbi e do bairro Vila Suzano (painel 15 – foto 64), reservas públicas do loteamento Vila Nery (ver mapa temático 6).

Nestas áreas de baixa qualidade ambiental (painel 15 – fotos 64 e 66), as características são sempre semelhantes: pobreza, condições materiais precárias, inacessibilidade e nenhuma infra-estrutura. Ainda que haja vontade política, reverter este panorama se torna uma tarefa de difícil solução técnica. Nestas áreas são encontrados lotes construídos sob rede elétrica de alta tensão; localizados em áreas alagadiças, onde a implementação de esgotamento sanitário e drenagem exige soluções que envolvem custos elevados; com construções implantadas sem obedecer a nenhum tipo de alinhamento, e edificações que não atendem às condições mínimas de salubridade. Na vila Suzano (painel 13 – foto 55), em algumas ruas posteriormente pavimentadas pela prefeitura, a maior parte da rede de esgotos implantada se encontra ociosa devido à inexistência de instalações sanitárias nas residências.

Por outro lado, de todos os loteamentos apresentados à prefeitura para serem submetidos à aprovação, apenas o Recanto da Colina, o Vila Maria e os loteamentos de propriedade de José Vaz Espinheira apresentam projetos assinados por um responsável técnico devidamente credenciado pelo Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (C.R.E.A), órgão que regulamenta o exercício dessa profissão. Além disso, não existe nenhum tipo de fiscalização para verificar se a venda dos lotes está realmente de acordo com o projeto apresentado. Vale ressaltar ainda que, sendo José Vaz Espinheira também o engenheiro responsável técnico pelos loteamentos aprovados de sua propriedade, a tática adotada era afastar-se do cargo de prefeito por alguns dias fazendo assumir o vice-prefeito, enquanto eram avaliados os projetos de sua autoria, e voltar ao cargo logo após sua aprovação.

Esta estratégia foi adotada com o loteamento Quintas do Norte, cuja venda de lotes foi questionada em juízo, pelo decreto n.º 1.229, de 02/03/1983, da Prefeitura Municipal de Itapetinga. Este loteamento voltou a ser aprovado e registrado em 1999, a despeito do parecer técnico do Arquiteto Antônio Heliodório Lima Sampaio⁹³, em 1983, de que o projeto de loteamento apresentado para a área à prefeitura, embora arbitrariamente aprovado, poderia e deveria ser questionado em juízo. Dentre os aspectos argumentados nesse parecer, está o de que o projeto do loteamento fere a Legislação Municipal e a Federal, no que se refere às exigências de áreas mínimas para equipamentos sociais e comunitários, bem como, por ocupar, com edificações, áreas com declividade acima dos padrões estabelecidos nessas Leis. Além disso, parte do loteamento encontra-se fora do perímetro urbano,

⁹³ SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. Parecer Técnico sobre a área afetada pelo decreto n.o 1.229 de 02/03/1983, da Prefeitura Municipal de Itapetinga.

constituindo-se, portanto, em solo rural não passível de ser parcelado para habitação. Contrariando o parecer, parte dos lotes já foram comercializados, na contemporaneidade, sem que as recomendações de enquadramento nas condições técnicas fossem atendidas.

2.1.2 A ilegalidade nas edificações e arrecadação pública

Apesar de não se constituir em objeto específico deste estudo, alguns dados merecem ser avaliados por revelarem que a ilegalidade, na constituição do espaço urbano de Itapetinga, não está presente apenas no que se refere aos loteamentos, mas também no que diz respeito às edificações.

As informações básicas municipais do IBGE – 1999 apontam a enorme discrepância entre o número de autorizações para construção e a quantidade de “habite-se” fornecidos pela prefeitura nos anos de 1997 e 1998. Em 1997, com 76 licenças para construção, apenas foram emitidos 4 “habite-se” e em 1998 estes números são 72 e 5 respectivamente.

Esta situação fica ainda mais grave se considerarmos que a grande maioria das construções sequer solicita o alvará de autorização para a construção. Na tabela 8 pode ser vista a discrepância existente entre os números, fornecidos pelo SAAE, de ligação de água e os números de alvarás emitidos pela prefeitura durante as últimas duas décadas nesta cidade. Observando todos os anos em que os dados foram disponibilizados, pode ser visto que sempre menos que 50% das residências que solicitaram ligações de água tiveram sua construção legalizada pela prefeitura.

Quadro este mais evidente no último período em estudo neste trabalho, de 1996 a 2001, quando esta relação está sempre em valores inferiores a 25%.

Tabela 8 – Número de ligações de água e alvarás expedidos para construção em Itapetinga – BA (1991/2001).

Ano	Ligações de água efetuadas	Alvarás expedidos	Ano	Ligações de água efetuadas	Alvarás expedidos
1982	355	105	1992	468	67
1983	551	207	1993	361	154
1984	*	226	1994	358	106
1985	*	181	1995	320	59
1986	*	158	1996	418	57
1987	*	249	1997	364	76
1988	561	120	1998	430	72
1889	442	177	1999	430	85
1990	365	159	2000	563	74
1991	505	180	2001	779	91

FONTES: Dados fornecidos pelo SAAE e pela Prefeitura Municipal de Itapetinga

* Dados não disponíveis no SAAE

Além disso, ainda segundo as informações básicas municipais do IBGE em 1999, outro dado indica o índice de inadimplência na arrecadação municipal: a diferença entre o número de prédios cadastrados no Cadastro Imobiliário em 1998, 11.365 prédios, e o número dos que efetivamente pagaram o IPTU nesse mesmo ano, 3.409. O mesmo pode ser observado em relação às Unidades Territoriais, de 6.126 unidades cadastradas apenas 1.837 pagaram IPTU.

2.2 O ESTADO COMO AGENTE NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Ao mesmo tempo em que atua como árbitro na mediação dos confrontos existentes na produção do espaço urbano, o Estado é, também, um dos agentes responsáveis diretos por esta produção, ao realizar operações concretas que contribuem para modelar a cidade.

Quando estabelece prioridades para implementação dos equipamentos e obras de infra-estrutura e determina suas localizações, o Estado está contribuindo diretamente nesta modelagem da cidade. Em Itapetinga, as estradas de rodagem (painel 13 – foto 52) podem ser consideradas como os elementos estruturantes que mais influenciaram na produção do espaço urbano. A princípio, o próprio fato de estar localizada numa posição estratégica de confluência de rodovias⁹⁴ que ligam vários municípios já fortalece a posição de pólo regional da cidade, o que vai influenciar decisivamente na configuração do espaço urbano (mapa temático 02). Por outro lado, a maneira como essas rodovias se inserem no seu tecido urbano tem sido determinante no estabelecimento de seus vetores de expansão.

A rodovia que liga Ilhéus a Vitória da Conquista, passando por Itapetinga, influenciou fortemente a sua configuração espacial em duas oportunidades diferentes: inicialmente, na época de sua inauguração, em 1941, por se constituir no principal eixo em torno do qual a cidade primeiramente se expandiu e, posteriormente, quando da sua transposição, em 1977, quando passou a se estabelecer um novo vetor de crescimento da cidade em sua direção. Esse

⁹⁴ Ver Introdução: Alguns aspectos relevantes sobre Itapetinga.

crescimento se deu principalmente ao longo do eixo onde se insere a estrada que leva a Itarantim, Maiquinique e Macarani, reforçando uma nova centralidade na avenida que leva ao cruzamento das duas vias. Por último, ainda a rodovia Ilhéus-Conquista constitui-se, hoje, em uma barreira ao crescimento na direção sul, impedindo que a cidade comece a se espalhar indefinidamente nessa direção. Dessa forma, a maior parte do espaço urbano de Itapetinga, na contemporaneidade encontra-se delimitado pela rodovia em seu antigo e atual traçado (ver mapas temáticos 09 e 13).

Na década de 70, a grande expansão energética foi um outro fator determinante na expansão urbana para loteamentos que tinham sua ocupação inexpressiva ou inexistente, como foi o caso dos bairros Clodoaldo Costa, Otávio Camões e Vila Riachão.

Com relação às escolas públicas, o que se observa, ao longo da história, é uma política que prioriza a construção de grandes obras, em detrimento de escolas menores melhor distribuídas no espaço urbano. Dessa forma, o que se percebe é a grande oferta de salas de aula concentradas em alguns espaços da cidade em grandes colégios como o Alfredo Dutra, Noraíce Gusmão, CAIC, Colégio Polivalente e Colégio Modelo Luís Eduardo Magalhães (painel 13 – foto 53) enquanto em vários locais a demanda por sala de aula não consegue ser atendida. A localização destes equipamentos (mapa temático 05) contribuiu para valorização do solo e ocupação das áreas em seu entorno.

A localização de outros equipamentos urbanos também foram determinantes na valorização do solo, no estabelecimento do padrão de ocupação de determinadas

áreas e na configuração espacial da cidade, dentre eles destacam-se: os equipamentos relacionados às atividades centrais como a prefeitura e o fórum (painel 13 – foto 54); o aeroporto e parque de exposições (painel 14 – foto 63); as centrais de abastecimento I e II; a estação rodoviária; os parques municipais da Matinha e da Lagoa; o complexo policial e os cemitérios Jardim da Saudade e Parque da Eternidade.

Por outro lado, as atuações urbanísticas e empreendimentos em equipamentos só podem ser feitos em terrenos públicos ou através da desapropriação de solo privado. Como o solo municipal é escasso, em muitos casos, se faz necessária a desapropriação, que depende de indenização dos proprietários. Como o recurso para a indenização também é, geralmente, escasso, a escolha das áreas a serem desapropriadas para implementação dos equipamentos, muitas vezes, não está atrelada à questão técnica, mas depende da relação política entre o proprietário do solo e a administração municipal. Uma vez que a maioria dos proprietários prefere não ter sua propriedade desapropriada, devido à baixa remuneração oferecida pela indenização, a opção é desapropriar terras de proprietários que não se constituem em suporte políticos ao poder estabelecido.

O Estado também atua na produção do espaço urbano quando funciona como subsidiário para atender as demandas não satisfeitas pela iniciativa privada, ou seja, aquelas necessidades e demandas que dependem de grande investimento e lento retorno, não representando grande atrativo para o investimento de capital. Como chama a atenção Capel ⁹⁵, um dos casos mais claros de como atua este princípio,

⁹⁵CAPEL, Horacio. *Capitalismo y Morfología Urbana en España*. Barcelona: Círculo de lectores, 1990.

constitui a construção de habitação popular. Sendo a moradia elemento indispensável à força de trabalho e como seu elevado déficit pode repercutir na “paz social”, o Estado se converte em agente produtor de alojamentos, para atender as necessidades daqueles estratos da população que não conseguem ter acesso à oferta existente no mercado.

Em Itapetinga, uma vez que a atividade pecuária se caracteriza pelo baixo emprego de mão-de-obra e que, a pouca mão-de-obra utilizada nessa atividade vive no campo, a demanda por moradia para reprodução da força de trabalho vinha sendo baixa ao longo da história. Dessa forma, poucas foram as iniciativas do poder público em investir no setor. Tais iniciativas resumem-se à construção de casas populares (painel 13 – fotos 56 e 57) assim distribuídas: casas construídas no Bairro Camacã I para os desabrigados do “Enfeza Homem”, ainda na condição de Vila; Nova Itapetinga e “Lunolândia” durante o período relacionado à implantação da indústria de laticínios; “rua do Arame”, “Agarradinho”, Vila Isabel e Vila Suzano no período da estagnação econômica; e casas dispersas no período mais recente relacionado à implantação do distrito industrial. No total, o número de unidades oferecidas durante estes 50 anos de estudo não ultrapassa a 1000 moradias. Assim sendo, várias famílias ainda se encontram habitando em áreas de risco, próximas ao rio Catolé (painel 15 – fotos 67, 68 e 69), sujeitas a desabamento e inundações, o que leva as pessoas a ficarem desabrigadas a cada vez que este rio sofre uma enchente.

2.3 A PROPRIEDADE FUNDIÁRIA

Os interesses da iniciativa privada e, principalmente, a estrutura da propriedade do solo têm desempenhado papel determinante na construção, crescimento e transformação da cidade de Itapetinga. Neste município, a propriedade do solo assume dois aspectos que merecem ser considerados: o solo rural, a fazenda de pecuária, entendida como bem natural onde se deposita trabalho – grande determinante do processo de acumulação do capital na região – e o solo urbano, cujo mercado é o principal gerador dos problemas urbanos. No caso em estudo, o que se pode observar em relação à propriedade do solo, seja ele urbano ou rural, é a grande presença do monopólio.

A propriedade privada da terra confere a esta um caráter de mercadoria e com isso um preço de mercado. Historicamente, em Itapetinga, o preço de mercado da terra rural, é indexado em arroba do boi gordo, o preço de 1 alqueire (equivalente, na região, a 19,36 hectares) tem variado em torno do valor de 1.000 arrobas. Portanto, sua compra só tem sido acessível a determinadas classes sociais, aquelas que detêm o capital. O fato de terem investido capital na compra da terra leva os produtores capitalistas a pretenderem retirar dela a renda capitalista.

2.3.1 A concentração fundiária

Os índices de Gini calculados por Hassegawa, para a Região de Itapetinga, visto em 1.4.1, demonstram a concentração da propriedade rural (ver tabela 4, p. 91). Em relação ao solo urbano, observando o mapa temático 06 e a tabela 09, vê-se que apenas 13 proprietários foram os responsáveis pelo parcelamento de todo o solo loteado dentro do perímetro urbano.

Das terras loteadas 67,12% concentram-se nas mãos de três proprietários. Apenas a família Espinheira – inicialmente José Vaz Espinheira em sociedade com seu irmão Alípio Espinheira e, mais tarde, através da imobiliária Astrolina que foi assumida pelos herdeiros de José Vaz após a sua morte – é responsável pelo loteamento de 18,14% do perímetro urbano atual, o que equivale a 44,90% do total da área loteada.

Tabela 9 – Proprietários do solo parcelado dentro do espaço urbano de Itapetinga – BA (1924/2000)

Proprietário	Área (m ²)	% do perímetro	% da Área Loteada
Família Espinheira	2.469.376	18,14	44,90
IMOL – Imobiliária Oliveira Ltda.	680.231	5,00	12,37
Clodoaldo Costa	541.618	3,98	9,85
Gerson de Oliveira Costa	454.622	3,34	8,27
Octávio Camões de Araújo	321.966	2,37	5,85
Clero Pedreira	246.200	1,81	4,48
José Leal Ivo e Herdeiros	231.772	1,70	4,21
Gerson da Costa Pinto	221.552	1,63	4,03
Manoel da Silva Nery	138.325	1,02	2,52
Julmerinda M. Sales	67.597	0,50	1,23
Francisco Mororó	44.740	0,33	0,81
Altamirando R. do Santos	25.228	0,19	0,46
Júlio Santos	23.197	0,17	0,42
Dados Insuficientes	19.530	0,14	0,36
Núcleo Inicial	13.370	0,10	0,24
Área TOTAL loteada	5.499.324	40,40	100,00
Outros usos Urbanos	3.980.086	29,24	..
Área total Urbanizada	9.479.410	69,64	..
Sítios e pastos	4.133.241	30,36	..
Área total do Perímetro	13.612.651	100,00	..

FONTE: Áreas calculadas pela autora a partir do mapa digitalizado em AutoCAD, elaborado com base em dados de pesquisa de campo.

Ribeiro afirma que o debate sobre a propriedade fundiária só tomará caminhos mais profícuos se partir de uma constatação fundamental: “o fato de que a terra é um bem não produzido que, portanto, não tem valor, mas que adquire um preço”⁹⁶. Entretanto, como argumenta este autor, “um bem não produzido não pode ter seu preço regulado pela oferta, pois não há lei regulando a sua oferta”⁹⁷. Esta constatação justificaria a grande necessidade da ação do Estado no sentido de intervir nos mecanismos de valorização da terra. Entretanto, o que percebemos no Brasil e demais países da América Latina é que “o crescimento urbano continua a produzir irracionalidades na ocupação do solo”⁹⁸, devido à ineficácia do Estado em relação ao controle do desenvolvimento urbano, mesmo dispondo de um conjunto de instrumentos jurídicos e institucionais de intervenção que formalmente permitiriam este controle.

Ainda para esse autor, a relação entre o mercado de terras e o processo de estruturação das cidades é vista como decorrente, de um lado, das imperfeições de funcionamento desse mercado que permitem a especulação com os preços fundiários e, de outro, da estreita ligação entre a valorização fundiária e investimentos públicos em infra-estrutura e equipamentos urbanos.

2.3.2 Os proprietários do solo como agentes na produção do espaço urbano

Estando a cidade de Itapetinga ilhada entre as fazendas, seu crescimento urbano tem estado, ao longo da história, à mercê da especulação imobiliária. A

⁹⁶ RIBEIRO, L. C. de Q. *Dos Cortiços aos Condomínios Fechados: As Formas de Produção de Moradia na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997. p. 39.

⁹⁷ *Ibidem*. p. 39.

⁹⁸ *Ibidem*. p. 39.

especulação encontra-se impressa no traçado da cidade, desde as ruas mais antigas até as ocupações mais contemporâneas. Dessa forma, até mesmo os serviços públicos e as obras de infra-estrutura urbana têm encontrado sérios obstáculos à sua implementação, devido a características como descontinuidade física dos espaços ocupados, ruas desencontradas, lotes muito pequenos, vendas de áreas reservadas para logradouros e loteamentos realizados sem levantamento planialtimétrico.

Possuindo o domínio exclusivo sobre o mercado e influenciando diretamente nas decisões do Estado relativas às prioridades, e localização dos grandes investimentos públicos, como já observado no capítulo anterior, os donos da terra, em Itapetinga, encontram aí todas as facilidades para retirar, do solo urbano, o maior proveito, escolhendo a alternativa que melhor lhes convier.

As áreas localizadas dentro do perímetro urbano, e cuja localização e zoneamento são favoráveis à exploração com residências de alto padrão, têm uma maior valorização. Nesta situação, torna-se vantajoso realizar o loteamento dentro dos parâmetros legais. Para isto, o poder de barganha do proprietário do solo na definição do perímetro urbano e do zoneamento é fundamental.

Em Itapetinga, os benefícios adquiridos, a partir desse poder de barganha, podem ser observados claramente em diversas situações, dentre as quais, um caso específico merece destaque. Na comparação do perímetro urbano estabelecido no Decreto de Lei n.º 1.094 de 04 de Janeiro de 1979 – assinado pelo então prefeito José Vaz Espinheira e ratificado no conjunto de plantas do Plano elaborado pelo PROURB, aprovado em 1982 – com o proposto no Plano do SAAU/UFBA, em 1972,

observa-se um aumento de 117% na área delimitada – de 6.272.860 m² para 13.612.651 m². O incremento de área se deu apesar do crescimento da população urbana durante o período da década de 70, que separa as duas propostas, ter sido bastante inferior – apenas 21,92% – e da inexpressiva expansão da malha urbana no mesmo período.

Esse fato, possibilitou a José Vaz Espinheira, prefeito responsável pelo referido decreto de lei e pela elaboração do último plano, a aprovação, dentro dos limites do novo perímetro, dos loteamentos Quintas do Morumbi e Quatrocentos e Quinze, além de uma parte do Jardim Morumbi (painel 14 – fotos 59, 61 e 62), o que equivale a dobrar a área total loteada de sua propriedade (comparar mapas temáticos 06, 07 e 08).

Para confirmar que a área estabelecida no perímetro urbano legal estava muito além da área efetivamente necessária à expansão urbana da cidade, mesmo considerando largos horizontes de tempo, pode-se observar que, na cidade contemporânea, mais de 20 anos após a publicação do referido decreto, quase a totalidade do espaço ampliado, em relação à proposta inicial do SAAU/UFBA, encontra-se ainda com ocupação abaixo de 40% ou completamente desocupada. Essa situação, que eleva sensivelmente os custos de implementação e operação da infra-estrutura e dos equipamentos urbanos, pode ser observada comparando os mapas temáticos 07, 08 e 10.

Além disso, os equipamentos urbanos propostos para as proximidades da área do Jardim Morumbi e Quintas do Morumbi, como o Centro Científico e Cultural

e o Centro Alternativo⁹⁹, que podem ser vistos no mapa temático 08, bem como o zoneamento¹⁰⁰ proposto para a área onde se inserem os referidos loteamentos, reforçam o caráter elitista dessas áreas e, conseqüentemente, elevam o seu valor. Como resultado, observa-se o traçado desses espaços urbanos com lotes espaçosos e avenidas largas e ajardinadas contrastando com a malha densa da mancha urbana mais antiga da cidade (painel 14 – foto 58).

Nos loteamentos, em terrenos menos valorizados devido à sua proximidade com a rodovia e sua topografia mais acidentada, como é o caso dos bairros Califórnia, Quatrocentos e Quinze e parte do Clodoaldo Costa, a estratégia utilizada foi aumentar a densidade de forma a elevar ao máximo possível o número de lotes oferecidos a custos acessíveis à população de baixa renda, possibilitando, assim, otimizar a renda adquirida a partir da venda da terra. Nestes loteamentos, lotes chegam a 5 metros de testada com 100 m² de área, dimensões muito inferiores aos 200 m² de área e 10 m de testada estabelecidos para estas zonas no Plano Diretor. As altas densidades estabelecidas, se por um lado favorecem a implementação de infra-estrutura urbana, por outro dificultam as condições mínimas de ventilação, iluminação e higiene, provocando alta insalubridade e péssimas condições de vida.

Nos bairros próximos à grande Indústria de laticínios, na zona denominada pelo Plano Diretor de Zona de Expansão Clerolândia e Vila Isabel, devido ao seu afastamento da área central e das áreas mais bem servidas de infra-estrutura, o valor do solo atinge valores bem inferiores. Nestas áreas, a própria legislação

⁹⁹ Esses equipamentos não foram implementados.

¹⁰⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPETINGA. *Lei N.º 361/1982. Dispõe sobre o ordenamento do uso e ocupação do solo da área de atuação do Plano Diretor Urbano da Cidade de Itapetinga*. Itapetinga: Câmara de Vereadores, 1982. Anexo 5 – quadro do ordenamento do uso e ocupação do solo.

Municipal estabelece, para os lotes, limites inferiores aos mínimos de 125 m² de área e testadas de 5 m estabelecidos pela Lei 6.766/1979¹⁰¹, que dispõe sobre o parcelamento do solo e dá outras providências. Pela legislação Municipal os lotes nestas áreas podem chegar até a 100 m² de área e 4m de testada. Este é o caso das expansões ocorridas nos bairros de Vila Rosa, Vila Nery e Vila Riachão. Nos dois últimos casos a situação, ainda mais grave, pode ser vista no mapa temático 06 onde se observa que a maior parte da Vila Riachão e a totalidade da Vila Nery e Vila Suzano encontram-se instaladas fora do perímetro urbano.

No ano de 1982, logo após a aprovação do Plano Diretor onde se encontra delimitado o perímetro urbano, já estabelecido em decreto de lei assinado pelo próprio José Vaz Espinheira, este prefeito ainda conseguiria aprovar e registrar o loteamento Quintas do Sul (mapa temático 06), de sua propriedade, com uma área total de 683.363 m², mesmo com 79% desta área total encontrando-se fora do perímetro. Atualmente, esses terrenos estão sendo vendidos e ocupados e com padrões de ocupação completamente diferentes dos estabelecidos na planta submetida à aprovação em 1982.

Uma das estratégias utilizadas pela iniciativa privada quando estabelece estes loteamentos fora do perímetro urbano é a venda dos primeiros lotes como área rural, bastando, para esta caracterização, que a parcela seja registrada na escritura em hectares e não em metros quadrados, independentemente do tamanho de sua área. Assim, encontramos a situação absurda de parcelamentos “rurais” com glebas de até 100 m², ou seja, 0,01 ha. O poder público, conivente com a situação, finge

¹⁰¹ BRASIL Lei 6.766 de 19 de Dezembro de 1979 que dispõe sobre o parcelamento do solo e dá outras providências.

ignorar sua existência. Entretanto, devido à grande demanda e pressão exercida pelos moradores, posteriormente a prefeitura vê-se obrigada a implementar infraestrutura urbana nessas áreas tratando-as como áreas urbanas e, conseqüentemente, agregando valor ao solo nas áreas em seu entorno. Isso gera uma situação de conflito, uma vez que tais áreas, apesar de estarem servidas por serviços urbanos, não pagam o Imposto sobre a Propriedade Territorial Urbana (IPTU).

Enquanto Itapetinga se espalha para fora do seu perímetro urbano, ainda é encontrada dentro deste perímetro, devido à grande área comprometida em comparação com a efetivamente demandada, uma grande quantidade de sítios ainda com características rurais. Estas áreas representam verdadeiros vazios urbanos em terras próximas a áreas dotadas de infra-estrutura e que estão sendo especuladas até atingirem o preço desejado para serem oferecidas ao mercado.

Por outro lado, os poucos terrenos vazios ainda existentes nas áreas centrais encontram-se retidos nas mãos de poucos proprietários que nem promovem qualquer investimento nestes lotes nem os disponibilizam para venda. Especulando, esperam conseguir, no futuro, uma maior renda. Assim, o preço de construções degradadas no centro da cidade, que apenas se prestam à demolição para o aproveitamento do solo, chegam a assumir valores exorbitantes se comparados a outras áreas da cidade. Enquanto o metro quadrado do solo urbano é vendido por valores que variam de 10 a 15 reais nas regiões periféricas, nas áreas centrais (painel 14 – foto 60) estas construções são vendidas por valores que podem chegar a 700 reais por metro quadrado, o que representa até 7.000% do valor obtido nas áreas periféricas.

2.4 A LOCALIZAÇÃO DAS GRANDES EMPRESAS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Outro fator determinante na organização e crescimento da cidade é a localização dos meios de produção, principalmente a indústria. Entretanto, essa localização, apesar de sua grande interferência na produção do espaço urbano, em via de regra, obedece às estratégias de seus proprietários e não a uma diretriz planejada pelo poder público.

A indústria, que detém o capital e, conseqüentemente, maior poder de barganha, possui uma série de exigências quanto ao uso do solo e, devido a este poder de barganha, tem total prioridade em relação a outros segmentos na escolha da área para sua localização, que atenda melhor às necessidades de amplos espaços para suas instalações e, se possível, para instalações futuras, além de uma determinada localização estratégica.

Além disso, as relações financeiras e políticas dão às grandes empresas a possibilidade de pressionar diretamente aos escalões superiores da administração para obter vantagens administrativas e legais para fazerem sua instalação: preparação do solo; desapropriações, infra-estruturas etc.

Em Itapetinga, o Plano Diretor aprovado estabelecia uma área específica destinada às instalações industriais. Para esta área foram direcionados investimentos públicos com vista à atração de indústrias e aí se instalou o MAFRIP. Entretanto, a instalação do “Distrito Industrial”, se deu em uma outra área, de escolha exclusiva da principal empresa a ser instalada, a Azaléia do Nordeste (ver

mapas temáticos 08 e 09), sem um prévio estudo dos possíveis efeitos de impacto, inclusive ambientais, da implantação nessa localização. A área escolhida por esta empresa representa um marco simbólico na imagem da cidade, uma vez que se localiza estrategicamente na principal porta de entrada do sítio urbano. Com isso, a qualquer viajante que passe pela estrada, a cidade de Itapetinga fica imediatamente associada à imagem da empresa.

Essa exigência determinou a desapropriação e estabelecimento de toda a infra-estrutura na área de 50 ha escolhida para a implantação do Distrito Industrial, às custas do poder público ¹⁰², além da necessidade de criar elementos de estrutura urbana em seu entorno que permitam a moradia e fácil deslocamento dos operários em direção à indústria. As mesmas exigências e processo de escolha se deram na instalação de todos os outros galpões localizados em Itapetinga e em outras cidades da região.

Vale ressaltar, o grande volume de terraplenagem realizado para a implantação do Distrito Industrial. Ao invés de adequar as construções à topografia do terreno, optou-se por transformar toda a área de 50 hectares em um grande platô. Esta situação possibilita a montagem ou desmontagem de uma indústria em curto espaço de tempo e a baixos custos, facilitando a sua mobilidade espacial para onde for conveniente, condição perfeitamente alinhada à idéia da “flexibilidade”, como será visto no capítulo 3. Por outro lado, o grande movimento de terra realizado, além de envolver grandes custos com o dinheiro público, provoca um grande impacto ambiental.

¹⁰² Ver Capítulo 3

Esse caso torna-se ainda mais grave, quando se considera que toda a área do distrito já foi devidamente terraplenada e infra-estruturada mesmo contando, inicialmente, apenas com a instalação indústria Azaléia no local – que ocupa 30 hectares do terreno, apenas 60% da área total – e que, até o presente momento, ou seja, mais de quatro anos depois, apenas mais uma nova empresa, produtora de embalagens, encontra-se em instalação. O risco é que, no futuro, mesmo que surjam novas empresas na cidade, optem por outra localização, como é o caso da Indústria Brasileira de Bicicletas (IBB), que se instalou fora da área destinada ao distrito aproveitando instalações existentes de uma antiga concessionária de automóveis, sem levar em consideração a decisão do poder público municipal de concentrar as novas indústrias naquele local. Dessa forma, o grande investimento despendido torna-se em vão.

2.5 OS PROMOTORES IMOBILIÁRIOS E AS CONSTRUTORAS

Em Itapetinga, devido à baixa demanda por moradia para reprodução da força de trabalho, citada em 2.2, até o presente momento os investimentos da iniciativa privada em construção e incorporação de habitação têm sido ainda inexpressivos. Em relação às residências destinadas às classes de alto poder aquisitivo, apenas três edifícios foram incorporados, os edifícios Juvino Oliveira e Quintas do Morumbi, empreendimentos privados associados ao excedente da produção pecuária, e o edifício Morada Real, construído em sistema de condomínio.

Com relação à habitação popular destacam-se dois empreendimentos: a construção de conjunto habitacional pela URBIS S.A. em terreno doado pela prefeitura, na década de 1970, e a construção de 350 casas pela construtora

Ecosane, no início da década de 1990, financiada pela Caixa Econômica Federal e com infra-estrutura fornecida pela prefeitura para famílias com rendimento de até três salários mínimos. O valor das prestações das casas da Ecosane, entretanto, se tornou proibitivo para a população de faixa de renda a que se destinava.

2.6 AS MARCAS DA DESIGUALDADE NO ESPAÇO URBANO CONSTITUÍDO

Os dados apresentados ilustram que, na cidade de Itapetinga, a normativa legal só se tem prestado a ser cumprida quando atende os interesses dos agentes detentores do poder econômico e conseqüentemente político. Assim sendo, estes agentes encontram-se à vontade para moldar a cidade da maneira que lhes é conveniente, não só no que diz respeito à obediência ou não da lei como também por sua capacidade de definir o estabelecimento de prioridades no que se refere à atração de investimentos públicos e sua aplicação. O resultado desse processo tem sido o grande distanciamento entre a cidade planejada e a cidade real e quadro de desigualdades e segregação espacial impresso no espaço urbano. O distanciamento da cidade planejada passa a ser esperado quando os planos tentam submeter a cidade a uma racionalidade determinada por modelos pré-estabelecidos, sem considerar a dinâmica e as forças locais.

O ESTADO COMO AGENTE NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.
ITAPETINGA-BA



52



53



54



55



56



57

Fotos: Dom Fontinelli (2000)

Foto 52 – Estrada Ilhéus- Conquista.

Foto 53 – Colégio Luís Eduardo Magalhães.

Foto 54 – Fórum(1) e Prefeitura(2) – Centro da Cidade

Foto 55 – Instalação de infra-estrutura no bairro Vila Suzano.

Foto 56 – Casas populares – Vila Suzano.

Foto 57 – Construção de casas populares – Bairro Américo Nogueira.

VISTAS AÉREAS DO ESPAÇO URBANO. ITAPETINGA-BA



58



59



60



61



62



63

Fotos: Dom Fontinelli (2000)

Foto 58 – Jardim Morumbi, Centro e Camacã.

Foto 59 – Quintas do Morumbi, Jardim Morumbi.

Foto 60 – Centro.

Foto 61 – Jardim Morumbi.

Foto 62 – Parque Municipal da Lagoa, Jardim Morumbi, Quatrocentos e Quinze e Califórnia.

Foto 63 – Parque de Exposições e Recanto da Colina

A PRECARIIDADE DO ESPAÇO URBANO. ITAPETINGA-BA



Fotos 64,65,67,68 e 69: Dom Fontinelli (2000); foto 66: Nelma Gusmão de Oliveira (2002).

Foto 64 – Vila Nery e Vila Suzano e Vila Riachão.

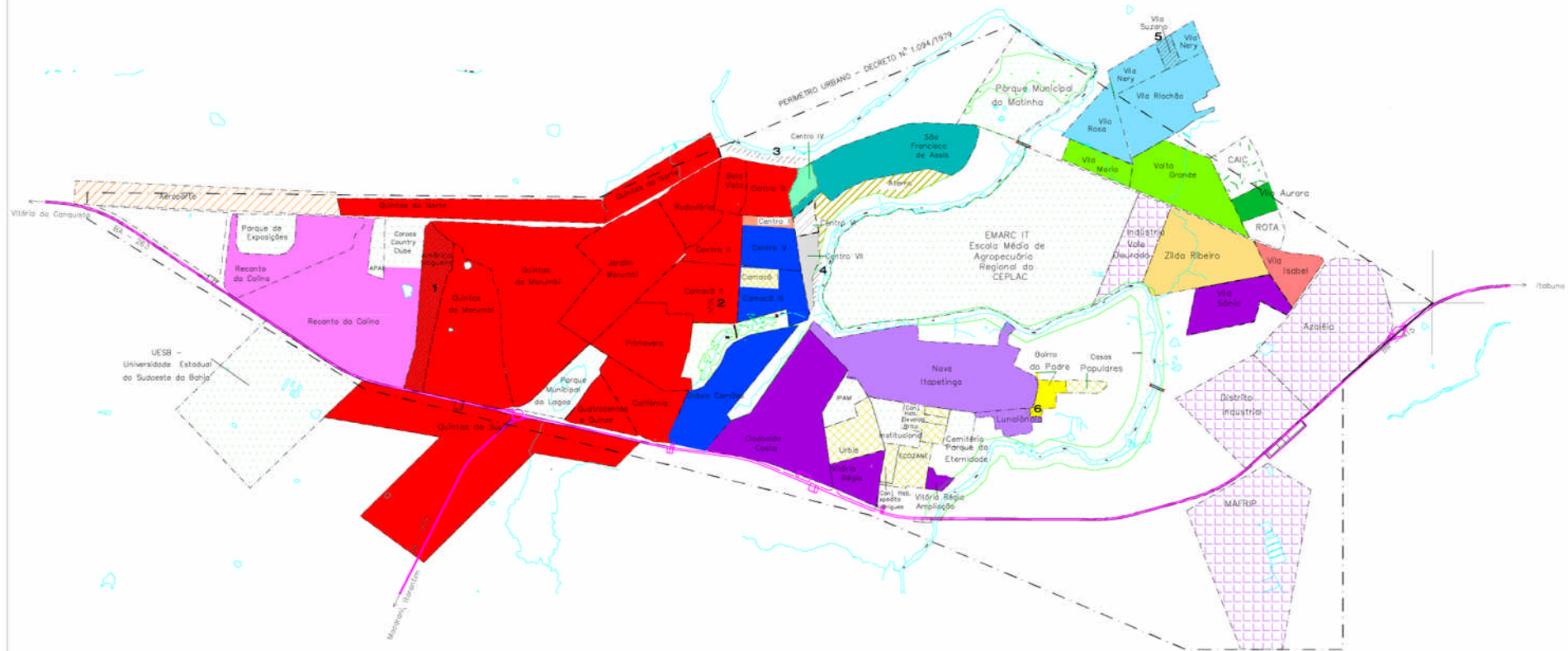
Foto 65 – Habitações no bairro Américo Nogueira.

Foto 66 – Bairro Américo Nogueira.

Fotos 67, 68 e 69 – Ocupações em áreas inundáveis do rio Catolé.

Espaço Urbano de Itapetinga - BA

LOTEAMENTOS E PROPRIETÁRIOS



LEGENDA

Rios e Lagos

RODOVIAS

PERÍMETRO URBANO

PROPRIETÁRIOS DOS LOTEAMENTOS

- Núcleo inicial
- Altamirando R. dos Santos
- Família Espinheira
- Cleo Pedreira
- Cidadania Costa

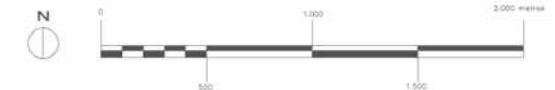
- Francisco Mororé
- Gerson Costa Pinto
- Gerson Oliveira Costa
- Imobiliária Oliveira LTDA.
- José Leal Ivo e Herdeiros
- Jiló Santos
- Jumerinda Sales
- Manoel da Silva Nery
- Otávio Camões
- Insuficiência de dados

ÁREAS DE AMBIENTE PRECÁRIO

- 1 América Nogueira (Entre Rios)
- 2 Troncado
- 3 Áreas inundáveis do Rio Catolé
- 4 Favela do Mercado
- 5 Vila Suzano
- 6 Rua do Arame

OUTRAS ÁREAS

- Áreas Industriais
- Áreas de habitação para fim social
- Áreas Institucionais predominantemente Verde
- Áreas Verdes de Preservação e Lazer
- Áreas pertencentes à administração Municipal
- Aeroporto
- Sítios e Pastos



FONTES:

- PLANTAS DOS LOTEAMENTOS
- DADOS OBTIDOS NOS CARTÓRIOS DE REGISTROS DE IMÓVEIS DAS COMARCAS DE ITAPETINGA E ITAMBÉ.

BASE CARTOGRÁFICA:

LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO
COMPANHIA DE AÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL-CAR -1998

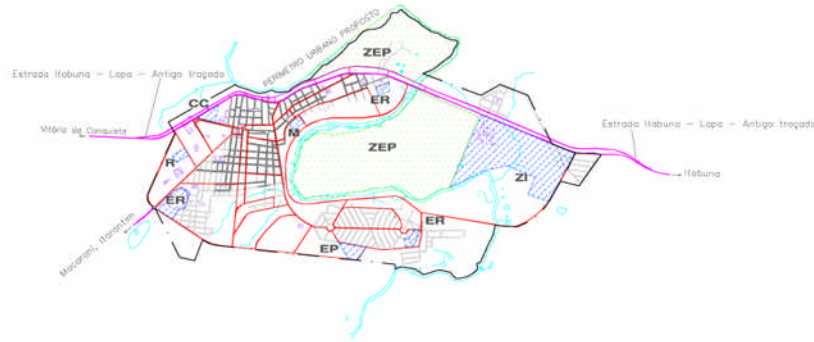
ELABORADO POR:

NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA

ESCALA:

1/25.000

Mapa Temático 07
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
 PDI - 1972 - PRINCIPAIS PROPOSIÇÕES

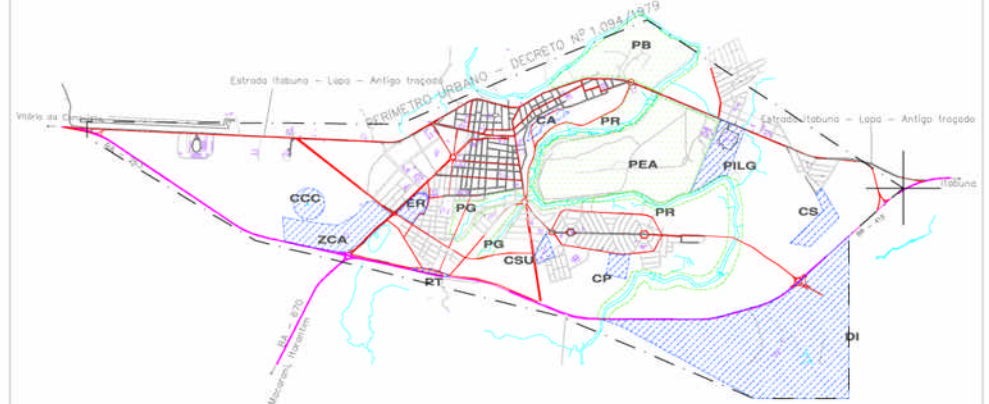


LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Rios, lagoas e lagoas
- Perímetro Urbano Proposto
- Rodovias
- Principais Vias
- Áreas verdes de preservação
- ZEP Zona Especial de Proteção
- Equipamentos e Áreas Especiais
- CC Centro Cívico
- EP Escola Polivalente
- ER Esporte e Recreação
- M Mercado
- R Rodoviária
- ZI Zona Industrial



Mapa Temático 08
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
 PDDU - 1982 - PRINCIPAIS PROPOSIÇÕES

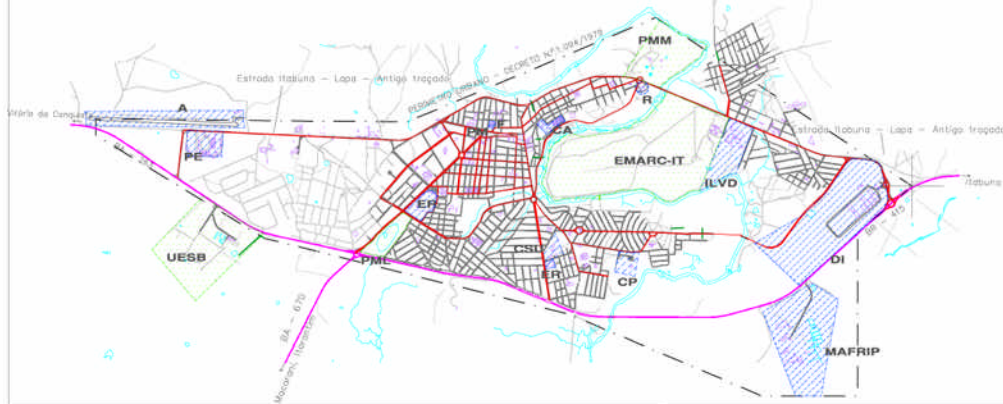


LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Rios, lagoas e lagoas
- Rodovias
- Principais Vias
- Perímetro Urbano
- Equipamentos com áreas verdes
- PB Parque Biológico
- PEA Parque da Escola Agropecuária
- PR Parque do Grátis
- PG Parque do Rio
- Áreas Especiais
- PILG Parque Industrial Leite Diário
- DI Distrito Industrial
- ZCA Zona de Comércio Alternativo
- Equipamentos Urbanos
- CA Central de Abastecimentos
- CP Cemitério Parque
- PT Pta. Turística do Cx. d'água
- ER Esporte e Recreação
- CSU Centro Social Urbano
- CCC Centro Cultural e Científica
- CS Centro de Saúde

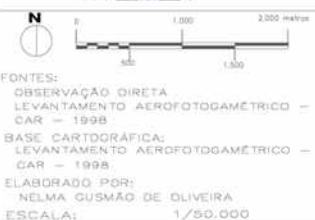


Mapa Temático 09
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
 A CIDADE REAL EM 2000



LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Rios, lagoas e lagoas
- Rodovias
- Principais Vias
- Perímetro Urbano
- Equipamentos com áreas predominantemente verdes
- PMM Parque Municipal da Matéria
- EMARC Escola Técnica Agropecuária
- UESB Universidade
- PML Parque Municipal da Lagoa
- Áreas Especiais
- ILVD Indústria Vale Dourada
- DI Distrito Industrial
- MAFRIP Matadouro Frigorífico
- Equipamentos Urbanos
- PM Prefeitura Municipal
- F Fórum
- CA Central de Abastecimentos
- CP Cemitério Parque
- ER Esporte e Recreação
- R Estação Rodoviária
- CSU Centro Social Urbano
- A Aeroporto
- PE Parque de Exposições
- EP Escola Polivalente

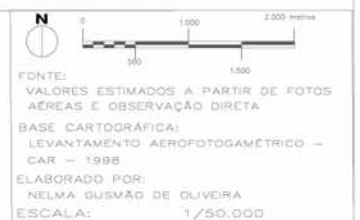


Mapa Temático 10
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
 OCUPAÇÃO DO SOLO EM 2000

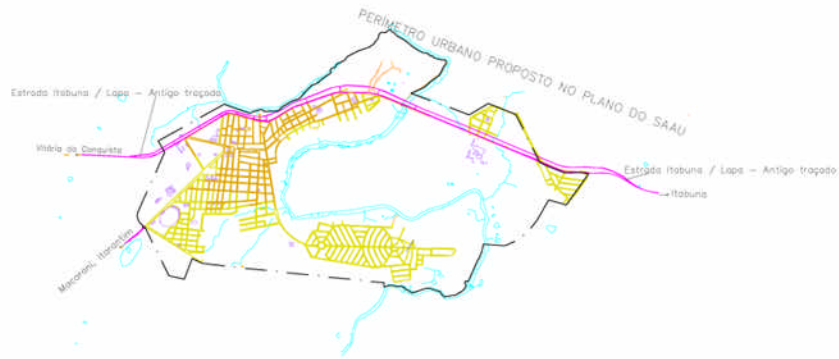


LEGENDA

- Rodovias
- Rios, lagoas e lagoas
- Perímetro Urbano
- Equipamentos com áreas Verdes
- 0 a 20%
- 20 a 40%
- 40 a 60%
- 60 a 80%
- 60 a 80%



Mapa Temático 11
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE EM 1971



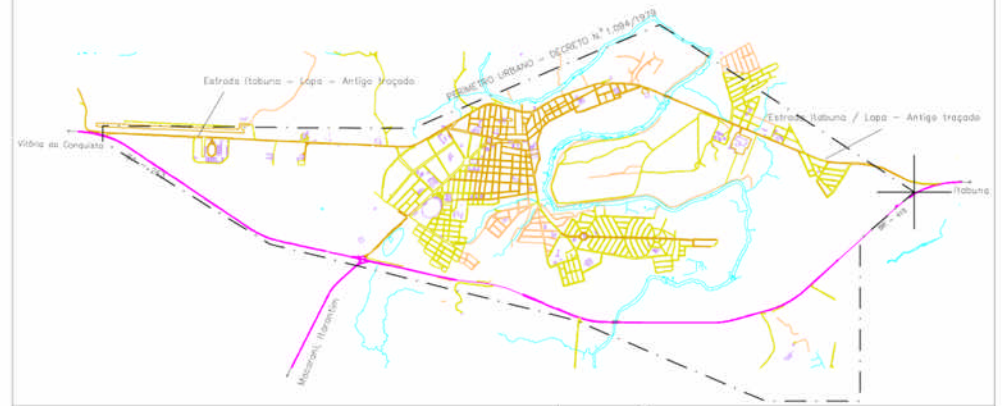
LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Rodovias
- ~ Rios, lagoas e lagoas
- Perímetro Urbano Proposto



FONTE:
PDI - SAAU - 1971
BASE CARTOGRÁFICA:
LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO -
CAR - 1998
ELABORADO POR:
NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA
ESCALA 1/50.000

Mapa Temático 12
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE EM 1981



LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Rodovias
- ~ Rios, lagoas e lagoas
- Perímetro Urbano



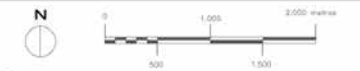
FONTE:
PDDU - PROURB - 1982 - LEI 360/1982
BASE CARTOGRÁFICA:
LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO -
CAR - 1998
ELABORADO POR:
NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA
ESCALA 1/50.000

Mapa Temático 13
Espaço Urbano de Itapetinga - BA
SISTEMA VIÁRIO EM 2000



LEGENDA

- Vias Pavimentadas
- Vias não pavimentadas
- Caminhos
- Rodovias
- ~ Rios, lagoas e lagoas
- Perímetro Urbano



FONTES:
OBSERVAÇÃO DIRETA
LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO -
CAR - 1998
BASE CARTOGRÁFICA:
LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO -
CAR - 1998
ELABORADO POR:
NELMA GUSMÃO DE OLIVEIRA
ESCALA 1/50.000

CAPÍTULO 3

“ITAPETINGA - CONSTRUINDO O FUTURO”: SONHOS E REALIDADES

O distrito será verdadeiramente a forma enfim encontrada das indústrias do pós-crise? Situar-se-ão todos os distritos em regiões ganhadoras? De resto; o que é uma região ganhadora? Uma região que se afirma (do ponto de vista dos empregos, das riquezas, da arte de viver) pela sua própria actividade, ou uma região que vive à custa das que perderam, até mesmo de uma parte dos seus próprios habitantes? Será a hierarquia das regiões a constatação de um êxito desigual (porventura provisório), ou a causa das vantagens de que desfrutam as primeiras, que seriam então os centros de uma periferia?[...] ¹⁰³

Nas edições do jornal “A tarde”, dos dias 12/12/2000¹⁰⁴ e 16/12/2000¹⁰⁵, foram encontradas, respectivamente, duas manchetes que merecem ser citadas: “*Itapetinga vive uma nova etapa de desenvolvimento*” e “*Itapetinga emerge como pólo de desenvolvimento do Sudoeste*”. Ambas falam do momento de intensa euforia que a cidade de Itapetinga vive a partir da implantação do “Distrito Industrial” em 1997 tendo como principal investimento a instalação da Fábrica de Calçados Azaléia Nordeste S/A. Esta euforia não é exclusiva a Itapetinga. Como atestam Teixeira e Guerra¹⁰⁶, ela é compartilhada por amplos setores da sociedade baiana, a partir da

¹⁰³ BENKO, Georges e LIPIETZ, Alain O Novo Debate Regional: Posições em Confronto In: BENKO, Georges e LIPIETZ, Alain(Org.). *As regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os Novos Paradigmas da Geografia Urbana*. Oeiras: Celta Editora, 1994.p.4.

¹⁰⁴ A TARDE. *Itapetinga vive uma nova etapa de desenvolvimento*. Salvador, 12 dez. 2000. Municípios, caderno 4, p.1, 4, 5 e 6.

¹⁰⁵ A TARDE. *Itapetinga emerge como pólo de desenvolvimento do Sudoeste*. Salvador, 16 dez. 2000. Municípios, caderno 4, p.3.

¹⁰⁶ TEIXEIRA, Francisco e GUERRA, Osvaldo. *50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica*. In: Bahia Análise e Dados, V. 1. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2000. p. 87-98.

implantação de grandes empreendimentos que se instalam por todo o Estado (têxtil, calçados e eletrônicos), a partir dos anos 90 e culminada com a instalação de uma planta industrial da Ford em Camaçari. Para os autores, essa euforia decorre não apenas do fato de esses investimentos virem a adensar e diversificar a matriz industrial, mas, principalmente, da possibilidade de eles e de outros fortalecerem antigos setores e estimularem novos.

Partindo desta conjuntura e com base nos questionamentos iniciais de Benko e Lipietz algumas questões podem ser colocadas: Seria a região de Itapetinga uma região ganhadora? Como poderia se hierarquizar internamente esta região e qual o papel de Itapetinga na hierarquia urbana do Sudoeste a partir desse empreendimento? Quais os possíveis rebatimentos desse processo no espaço urbano da cidade? Levando em conta os processos e espacialidade que começam a ser deflagrados, o distanciamento histórico é ainda insuficiente para conclusões finais, mesmo porque este distrito encontra-se ainda em implantação. Contudo, com base no processo histórico da cidade, num corpo teórico e em dados empíricos de outras regiões propõe-se, longe da cegueira provocada pelo processo de euforia, levantar algumas considerações que possam contribuir para uma melhor análise da situação.

3.1 OS “MODELOS” ADOTADOS

A instalação do “distrito industrial” em Itapetinga tem estado associada a um tema cada vez mais presente nas discussões contemporâneas sobre o espaço e a produção. A expressão “distrito industrial”, tanto como “especialização flexível” e “descentralização industrial” tem sido empregada constantemente nos projeto de

implantação do distrito e da principal empresa aí instalada, a Calçados Azaléia S/A., e em todos os documentos oficiais de divulgação destes empreendimentos.

A simples utilização dessas expressões tem suscitado polêmicas no meio acadêmico, que não podem ser ignoradas em qualquer trabalho de pesquisa que envolva a sua utilização. Por outro lado, merece ser analisada a utilização indiscriminada, no sistema de produção em Itapetinga, dos termos emprestados de modelos aplicados em realidades completamente adversas.

A expressão “produção flexível”, invocada a todo momento em diversos lugares do mundo, refere-se a formas de produção, experimentadas em algumas regiões, caracterizadas por uma habilidade de rápida mudança no processo de produção ou no produto final e de fácil ajuste nas quantidades de produção para num curto período de tempo e sem grandes prejuízos ao sistema produtivo, o que permite às empresas assimilar, permanentemente, modificações necessárias ao alcance dos níveis de competitividade exigidos pelo processo de globalização da economia.

Dentro das empresas, dois caminhos poderiam ser percorridos para a obtenção dessa flexibilidade: o uso de equipamento e maquinaria de destinação geral não vinculada (isto é, reprogramável) e/ou a aplicação da “flexibilidade” nas relações de trabalho.

No âmbito das relações entre empresas, o principal recurso para a obtenção de flexibilidade é a fragmentação organizacional do processo de produção (horizontal e vertical) – viabilizada devido à possibilidade de “segmentação” e

“integração” das tarefas como resultado dos avanços tecnológicos – criando uma profunda divisão social do trabalho entre as empresas, o que facilita a rápida possibilidade de mudança nas combinações verticais e horizontais do sistema de produção. Dessa forma, as empresas se multilocalizam – como estratégia de redução de custos ou de expansão da acumulação – organizando o processo de trabalho em várias unidades de produção espacialmente distribuídas de forma fragmentada.

O termo “flexível” é, portanto, atribuído em contraposição às forma 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.

*A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional.*¹⁰⁷

A existência de determinadas características inerentes à “flexibilidade” na produção tem sido reconhecida por diversos autores. Entretanto, a questão da “flexibilidade” vem sendo objeto de grandes debates e a questão polêmica a considerar é se essas mudanças assinalam uma tendência de “reaglomeração” da atividade econômica, representando o nascimento de “um novo regime de acumulação” capaz de conter as contradições do capitalismo ou se representam apenas ajustes temporários desse sistema à grande crise aí instalada a partir do final do século XX. Essa discussão tem provocado diversos posicionamentos.

¹⁰⁷ HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992. p.140.

Alguns autores como Piore e Sabel¹⁰⁸ e Storper¹⁰⁹ buscam, a partir dessas experiências, desenvolver uma teoria geral da relação entre a produção e o espaço, baseada na noção de que as novas tecnologias abrem possibilidade para uma reorganização das relações de trabalho e de produção indicando emergência de um novo regime de acumulação, dito “pós-fordista”, que transformariam definitivamente as faces do capitalismo e estabeleceriam as bases de uma nova geografia. Outros, como Boddy¹¹⁰, afirmam que esta tentativa é prematura e, na pior das hipóteses ilusória; refutando a idéia de dominância de um regime de acumulação, tanto para o “fordismo” anteriormente como para um “pós-fordismo” na contemporaneidade, alertam para os diversos riscos de tentar generalizar algumas experiências localizadas. Esta idéia da impureza do regime de acumulação é compartilhada também por Gottdiener¹¹¹ e Santos¹¹², que chamam a atenção para a complexidade desses processos e, portanto, para a necessidade de explicações também mais complexas.

Harvey¹¹³ concorda que não há nada essencialmente novo no impulso para a flexibilidade e de que o capitalismo segue periodicamente esses tipos de caminhos.

¹⁰⁸ PIORE, Michel e SABEL, Charles. *The second industrial divide*. New York: Basic Books, 1984.

¹⁰⁹ STORPER, Michael. A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo. In: 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.

¹¹⁰ BODDY, Martin. Reestruturação industrial, pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica. In: 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.

¹¹¹ GOTTDIENER, Mark. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. In: 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.59 – 78.

¹¹² SANTOS, Milton. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: 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.183-191.

¹¹³ HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 351p.

De tal forma, considera, também, o perigo do exagero na significação das tendências de aumento da flexibilidade e da mobilidade geográfica, que pode conduzir a uma cegueira em relação às forças que os sistemas “fordistas” de produção implantados ainda têm. Entretanto, considera igualmente perigoso fingir que nada mudou, quando os fatos da desindustrialização e da transferência geográfica de fábricas, das práticas mais flexíveis de emprego do trabalho e da flexibilidade dos mercados de trabalho, na automação e da inovação de produtos são muito claras em todo o mundo capitalista.

As tecnologias e formas organizacionais flexíveis não se tornaram hegemônicas em toda parte – mas o fordismo que as precedeu também não. A atual conjuntura se caracteriza por uma combinação de produção fordista altamente eficiente (com frequência nuançada pela tecnologia e pelo produto flexível) em alguns setores e regiões (como os carros nos EUA, no Japão ou na Coreia do Sul) e de sistemas de produção mais tradicionais (como os de Singapura, Taiwan ou Hong Kong) que se apóiam em relações de trabalho “artesaniais”, paternalistas ou patriarcais (familiares) que implicam em mecanismos bem distintos de controle do trabalho.¹¹⁴

Também chamando a atenção para a especificidade dos casos, Leborgne e Lipietz¹¹⁵ consideram tipos diferentes de “flexibilidade”. Estes autores classificam como “flexibilidade ofensiva”, a praticada por blocos sociais localizados em regiões da Grã-Bretanha, Estados Unidos e França, caracterizada, principalmente pelo privilégio à desregulação da relação salarial; acentuação do fosso entre “concebedores” e “executores”; formas mais pobres de subcontratação e formação de áreas urbanas fortemente especializadas, coexistindo com algumas metrópoles onde as atividades terciárias superiores opõem-se às pequenas atividades de serviço sem proteção social.

¹¹⁴ Ibid. p179.

¹¹⁵ LEBORGNE, Danielle e LIPIETZ, Alain. *Flexibilidade defensiva ou flexibilidade ofensiva: os desafios das novas tecnologias e da competição mundial*. In: 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.183-191.

A flexibilidade praticada pelos blocos sociais dirigentes na Escandinávia, Alemanha, Japão, Itália do Norte, estes autores classificam como "flexibilidade ofensiva" caracterizada pela aceitação de um novo compromisso nas relações de trabalho, baseado na troca do compromisso dos assalariados com a qualidade e produtividade por diversas garantias e vantagens sociais e organização de parceria entre empresas, sindicatos, aparelhos escolares e administração. Eles também afirmam que o adensamento das relações inter-empresas, nestes sistemas, permitiu consolidar áreas urbanas formando sistemas produtivos flexíveis diversificados, chamados de "distritos industriais".

Quando são invocadas, em Itapetinga, expressões como "distrito industrial" e modelo de "produção flexível", na verdade, copiam-se modelos utilizados nos países de centro sem, contudo, buscar compreender o que representam estes modelos, e até que ponto podem ser reproduzidos em condições tão adversas. Como já dito, os "distritos industriais", e a "especialização flexível" têm sido expressões da moda invocadas como modelos universais de uma terceira via do desenvolvimento econômico e social. Esse modelo talvez encontre suas origens nos distritos "marshallianos", baseados nas concepções de Marshall, do princípio do século XX, sobre a concentração de indústrias especializadas em determinados locais. Tal modelo encontra similaridades, na contemporaneidade, na região do Centro e Nordeste da Itália (a chamada 3.^a Itália), que acabou por difundir a expressão. Caracterizada pela presença de redes muito densas de pequenas empresas com fortes tradições de cooperação e de condições técnico-profissionais inovadoras, estas regiões especializaram-se na produção de determinado bem destinado a ser vendido a uma clientela exigente no que se refere a qualidade e preço.

Amin e Robins¹¹⁶ chamam a atenção para os perigos de se amalgamar numa única categoria, processos e regiões completamente diversas, mostrando que, “mesmo no caso da 3.^a Itália, onde as zonas de industrialização recentes apresentam características comuns, é difícil utilizar, de maneira indiscriminada, a expressão “distrito industrial”, mesmo admitindo que a expressão – “ao descrever uma forma particular de desenvolvimento econômico baseado nas sinergias de pequenas empresas de uma mesma localidade”¹¹⁷ – consegue se aproximar das experiências de maior êxito da 3.^a Itália. Para os autores, entretanto, a expressão encontra-se vulgarizada atualmente, ampliando-se a diferentes regiões de diferentes países; e ainda, para agravamento da situação, “esta banalização da expressão” tem surgido acompanhada por uma tentativa de demonstração de que essa forma de crescimento é globalmente necessária para a emergência de um novo regime econômico “pós-fordista” e que estes novos espaços vêm-se promovidos a “novos centros de crescimento do sistema mundial”.

Com base em tal raciocínio, qualquer exemplo de vida econômica localizada que revele sinais de cooperação entre unidades especializadas, caracterizando-se pela flexibilização da autoridade central, a delegação de responsabilidades nas unidades locais aliada à substituição da coerção pela colaboração com os subcontratados e os empregados, pode ser interpretado como um “distrito industrial”.

¹¹⁶ AMIN, Ash. e ROBINS, Kevin. Regresso das Economias Regionais? A Geografia Mítica da Acumulação Flexível. In: BENKO G. e LIPIETZ A.(Org). *As regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os Novos Paradigmas da Geografia Urbana*. Oeiras: Celta Editora, 1994. p.

¹¹⁷ Ibid. p. 89.

“As idéias estão fora do lugar”, como afirma Schwarz¹¹⁸, para ilustrar a aplicação indiscriminada dos modelos fugindo completamente à sua concepção inicial e em contextos completamente diferentes. Portanto, cabe aqui uma breve análise da implantação do “distrito Industrial” de Itapetinga, no sentido de compreender até que ponto se aproxima desses modelos.

3.2 O DISTRITO INDUSTRIAL

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

Além desses investimentos, a única empresa atraída foi a Indústria Brasileira de Bicicletas (IBB) (painel 16 – foto 71), que começou a funcionar em setembro de 1997 com a perspectiva de 500 empregos. Atualmente a empresa conta com aproximadamente 130 funcionários e capacidade instalada de montagem de 300.000 bicicletas por ano.

¹¹⁸ SCHWARZ, Roberto. *As Idéias fora do lugar*. São Paulo, Estudos CEBRAP, n.3, (1973).

3.3 O PROJETO AZALÉIA

Com 43 anos de existência, a Calçados Azaléia é a maior produtora de calçados femininos da América Latina, com as marcas Azaléia e Djean, e líder do segmento de calçados esportivos do Brasil com a marca Olympikus. Produzindo, atualmente, 150 mil pares de calçados por dia, que totalizam produção de 45 milhões de pares por ano, a empresa conta com quase 14 mil empregados e possui um faturamento anual bruto superior a U\$ 500 milhões. A real dimensão atingida pela Calçados Azaléia na contemporaneidade, bem como a localização de suas fábricas, pode ser visualizada no ANEXO A.

Em suas instalações na região de Itapetinga, a Azaléia do Nordeste S/A possui capacidade instalada para produzir 50.000 pares por dia, o que representa um terço do total de sua produção. Em seu quarto ano de funcionamento esta empresa já emprega em torno de 5.000 pessoas, sendo aproximadamente 4.000 na cidade de Itapetinga e as demais em outras cidades nas suas cercanias.

A montagem final do calçado se dá em um complexo industrial (matriz) na cidade de Itapetinga (painel 16 – foto 70), integrado por 15 pavilhões onde acontecem também outros serviços auxiliares. A fabricação do cabedal, parte superior do calçado, se dá em um conjunto de galpões, construídos pelo poder público estadual, localizados nesta cidade e em mais onze municípios da Região Administrativa de Itapetinga. A tabela 10 e o mapa temático 15 mostram a distribuição espacial destas unidades industriais.

Tabela 10 – Instalações industriais da Azaléia e geração de emprego ao final do ano de 2001 em Itapetinga e municípios próximos.

Unidade	Município	Empregos diretos
Matriz (complexo industrial)	Itapetinga	2.808
Filial 1(galpão industrial)	Itapetinga	222
Filial 4 (galpão industrial)	Itapetinga	197
Filial 5 (galpão industrial)	Itapetinga	82
Filial 2 (galpão industrial)	Itororó	72
Filial 18 (galpão industrial)	Itororó	42
Filial 23 (galpão industrial)	Itororó	39
Filial 3 (galpão industrial)	Itambé	85
Filial 6 (galpão industrial)	Itambé	84
Filial 7 (galpão industrial)	Potiraguá	77
Filial 8 (galpão industrial)	Itarantim	191
Filial 9 (galpão industrial)	Macarani	191
Filial 17 (galpão industrial)	Macarani	45
Filial 10 (galpão industrial)	Maiquinique	73
Filial 19 (galpão industrial)	Firmino Alves	49
Filial 20 (galpão industrial)	Firmino Alves	45
Filial 21 (galpão industrial)	Ibicuí	41
Filial 22 (galpão industrial)	Iguaí	67
Filial 24 (galpão industrial) (*)	Caatiba	2
Filial 25 (galpão industrial) (*)	Nova Canaã	...

FONTES: Azaléia¹¹⁹

(*) galpões em fase de implantação em 2001

¹¹⁹ 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.], 2001. p.3.

3.3.1 A organização do trabalho

Uma dos principais aspectos que caracterizam a indústria calçadista é a intensidade na utilização da mão-de-obra. Essa intensidade se deve principalmente, às dificuldades técnicas até agora encontradas para a automação de determinadas etapas do processo de produção. A segmentação do processo produtivo em várias operações básicas – corte, preparação, costura, montagem e acabamento – obstaculiza a implantação da automação, pois são operações diferentes e específicas; fato agravado nas empresas que produzem calçados de couro que, devido à falta de homogeneidade, não dispensam a participação ativa do operador em cada uma das etapas do processo produtivo. Estas características fazem da indústria calçadista um dos segmentos industriais com maior potencial de geração de empregos da contemporaneidade.

A necessidade de um grande contingente de trabalhadores, como ressalta a SEPLANTEC¹²⁰, conduziu a “baixos níveis salariais, alto índice de rotatividade, parcelização e simplificação do trabalho e a utilização de trabalhadores não qualificados”, o que, por sua vez, também contribuiu para dificultar a difusão da automação e a própria busca de modernização tecnológica.

Portanto, apesar de outros fatores como a classe da matéria-prima, *design* e marca própria serem determinantes para um maior valor agregado, o principal fator determinante da competitividade dessa indústria é a força de trabalho.

¹²⁰BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia – SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *A indústria Calçadista na Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2000. p.14.

Além da necessidade de melhor qualidade a menores custos, a busca da competitividade no setor calçadista implica na necessidade de constante readequação da estrutura de produção aos novos estilos e moda determinados pelo mercado. Nesse sentido, a “flexibilidade” do projeto industrial tem sido constantemente invocada como essencial para uma contínua adaptação às exigências do consumo em constante mutação.

Não sendo possível a utilização plena da tecnologia, a solução encontrada para atingir essa “flexibilidade” e, conseqüentemente, reduzir os custos de produção, é alterar a organização da produção “flexibilizando” as relações de trabalho. Para alcançar estes objetivos, são práticas comuns nas empresas a terceirização e a subcontratação de partes das operações de produção para ateliês domésticos e cooperativas, ficando as empresas apenas com a tarefa de montar, comercializar e distribuir o calçado. Com esse modelo de organização da produção e do trabalho, eliminam-se também os custos com encargos sociais e permite-se maior agilidade nas alterações, nas quantidades e modelos produzidos conforme as necessidades do mercado.

Seguindo esta tendência organizacional, o projeto inicial para a implantação da Azaléia do Nordeste S/A em Itapetinga determinava fragmentação do processo de produção criando uma divisão do trabalho de forma que a indústria fosse responsável apenas pela montagem final do calçado no complexo industrial (matriz) na cidade de Itapetinga, ficando a fabricação do cabedal a cargo de cooperativas de trabalho que funcionariam em galpões distribuídos em Itapetinga e vários municípios próximos, construídos pelo poder público estadual e equipados pela indústria. Contudo, obstáculos legais inviabilizaram a implementação do projeto.

Tanto a Lei nº 5.764/71¹²¹ como a CLT¹²², no parágrafo único do art. 442, estabelecem que, independente do ramo de atividade ou do tipo de sociedade cooperativa, não se estabelecerá vínculo empregatício entre esta e seus associados, bem como entre o tomador dos serviços e os respectivos executores (associados cooperados). Entretanto, a mesma lei 5.764/71 estabelece que nas sociedades cooperativas de trabalho devem estar presentes algumas características indispensáveis como o caráter democrático na tomada de decisões, a vinculação estritamente eventual e variada com as empresas tomadoras de serviços, além da liberdade de adesão dos associados, entre outras. No entendimento desta lei, em diversos casos, alguns juízes de Tribunais Regionais do Trabalho têm se posicionado considerando que o tipo de relação – como a pretendida pela Azaléia –, onde o contrato de prestação de serviços com as cooperativas é “exclusivo” a uma única empresa e acontece uma ingerência direta da empresa sobre os cooperados, descaracteriza estas sociedades como “autênticas cooperativas” e caracteriza a relação de trabalho como uma forma camuflada de um verdadeiro contrato de trabalho. Portanto, como o artigo 9.º da CLT¹²³ estabelece que “serão nulos de pleno direito os atos praticados com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação dos preceitos contidos no Estatuto Consolidado”, o posicionamento do judiciário tem sido de que fica estabelecido, nestas relações, o “vínculo empregatício”.

¹²¹ BRASIL. Lei nº 5.764 de 1971. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativistas e dá outras providências.

¹²² BRASIL. Decreto de Lei nº 5.452 de 1.º de maio de 1943. Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

¹²³ Ibid.

Diante desse tipo de posicionamento, cada vez mais freqüente, a Azaléia Calçados viu-se obrigada a recuar no seu projeto inicial, quando o Estado já havia investido todos os recursos para a construção dos galpões para implantação das cooperativas. Impossibilitado, o projeto das cooperativas, de ser levado adiante, os galpões passaram a funcionar como filiais da Azaléia e as relações de trabalho se estabeleceram com base na CLT.

Mesmo nestas circunstâncias, a produção de calçados manteve sua estrutura organizacional em grupos, e os grupos, por sua vez, em células. Porto et al.¹²⁴ observam que a produção fracionada em fábricas menores e em grupos e células aumenta consideravelmente a necessidade de máquinas, mas que a empresa argumenta, entretanto, que sua experiência nas fábricas situadas no Rio Grande do Sul recomenda a organização da produção da forma indicada, levando-se em conta os seguintes aspectos: maior flexibilidade da produção, permitindo a fabricação de pequenos lotes de um determinado modelo, aspecto importante para um produto genuinamente de moda; maior envolvimento dos operadores com o aspecto qualidade, uma vez que estes passam a ser multifuncionais, ou seja, envolvem-se com as diversas fases de produção, o que aumenta a responsabilidade com o produto e, por último, redução do tempo de formação dos lotes de expedição.

Dessa forma, a seleção inicial da mão-de-obra procurou englobar pessoas residentes na região de Itapetinga, cujo perfil estivesse adequado a uma possível utilização, pela Azaléia, enquanto supervisores de qualidade ou como envolvidos diretos na produção. Para os supervisores, a empresa exigiu uma escolaridade

¹²⁴ PORTO, Edgar et al. *O Empreendimento da Azaléia em Itapetinga*. Não publicado. 21 p.

equivalente ao 2º grau; já para os envolvidos diretos na produção a exigência inicial foi de 1º grau completo e idade entre 18 a 30 anos. Posteriormente, a empresa se viu obrigada a mudar o nível de exigência devido à pouca oferta de mão-de-obra que se enquadrasse nestes padrões. Para os cargos diretivos que exigem uma qualificação de nível superior, entretanto, não foi aproveitada a mão-de-obra local. A maior parte destes profissionais veio do Rio Grande do Sul.

Uma vez que o maior projeto de fragmentação entre empresas dentro do processo produtivo foi sacrificado diante da impossibilidade do sistema de cooperativas, restando apenas a fragmentação espacial da produção e a divisão do trabalho entre empresas produtoras de insumos – como cadarços, solados e embalagens –, outras alternativas foram buscadas no sentido de assegurar a “flexibilidade” no sistema de produção. Com este objetivo, a indústria tira proveito do enfraquecimento do poder sindical e da grande quantidade de mão-de-obra excedente para impor regimes e contratos de trabalhos mais flexíveis, buscando satisfazer às suas necessidades específicas. Mesmo com empregados regulares, além dos baixos salários praticados¹²⁵, sistemas como jornadas de trabalho que envolvem a compensação do trabalho nos períodos de pico, com folgas; trabalho em tempo parcial, temporário ou terceirizado e alta rotatividade da mão-de-obra são comumente aplicados. Para garantir a colaboração e comprometimento dos funcionários com a produtividade e qualidade da produção, as compensações aos baixíssimos salários praticados são negociadas como participação nos lucros e ganhos-produtividade. Assim, a empresa livra-se de qualquer responsabilidade por essa remuneração diante das leis trabalhistas.

¹²⁵ Os salários dos envolvidos na produção direta se aproximam do mínimo.

Para garantir essa situação, durante todo o tempo tem estado presente a forte ameaça de que, caso haja fortalecimento da organização dos trabalhadores e pressão por melhores salários através do sindicato, haverá uma migração dos investimentos para outras regiões e que “Itapetinga não consiga se consolidar como pólo calçadista”, conforme declarações do dirigente da indústria à imprensa local. Por sua vez, esta ameaça só se torna possível devido ao modelo “flexível” adotado que permite a mobilidade locacional da empresa a qualquer momento para onde lhe for mais lucrativo. Atrelada a isto, ainda existe a pressão política de perda dos investimentos vindos do Estado, caso o grupo político no poder perca as eleições.

Tornam-se também objeto de reflexão, questões referentes às condições de proteção à saúde do trabalhador e segurança no trabalho. O Relatório Técnico elaborado pelo Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador (CESAT)¹²⁶ referente às inspeções de 27 e 28/07/1999 e 19 e 20/10/2000 na fábrica Calçados Azaléia S/A, aponta uma série de riscos à saúde, aos quais os trabalhadores desta empresa estão expostos durante o desempenho de suas funções. Em relação ao ruído, a maioria das medições realizadas nos setores de produção apresentou pressão sonora acima do determinado pela norma regulamentadora do Ministério do Trabalho para 8 horas de exposição.

O relatório aponta, também, a exposição a produtos químicos de toxicidade elevada em parte “significativa” dos diversos postos de trabalho, chamando a atenção para os efeitos toxicológicos das substâncias utilizadas. Dentre os efeitos, destacam-se os associados ao n-hexano que, além de agir sobre o sistema

imunológico, pode causar problemas crônicos ao sistema nervoso periférico, podendo evoluir para a paralisia e perda de sensibilidade nos membros inferiores. Associado a estes e outros problemas de saúde relacionadas à exposição a produtos químicos, os trabalhadores estão sujeitos a grande desconforto térmico em determinadas etapas do processo de produção, onde se utilizam máquinas que funcionam à temperatura de 160°C, emitindo calor para o ambiente.

Em relação às doenças “músculo-esqueléticas” vinculadas com o trabalho, dentre as quais, a conhecida Lesão do Esforço Repetitivo (LER) ou Doenças Ortomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT), o relatório indica uma “certa gravidade” na situação de risco de ocorrência das referidas doenças que as condições do ambiente de trabalho apresentam¹²⁷.

Por último, ainda de acordo com o relatório há sérios riscos de acidentes durante o desenvolvimento de atividades operacionais, bem como de manutenção nos maquinários da empresa. A empresa busca explicar parte dos acidentes com base no comportamento individual do trabalhador, enquanto o CESAT aponta uma série de fatores “multicausais” que estão envolvidos em sua ocorrência, a exemplo da pressão do tempo sofrida pelo trabalhador para atender um ritmo acelerado e constante de trabalho.

¹²⁶ BAHIA. SESAB – Secretaria da Saúde do Estado da Bahia. Centro de Estudo da Saúde do Trabalhador –CESAT. Documento Técnico nº 032/2000. *Mapeamento Preliminar de na empresa Calçados Azaléia Nordeste S/A*. Salvador: CESAT, 2001.

¹²⁷ Ibid. p. 34.

Vale ressaltar que o documento sugere uma série de condições de adequação para que estes riscos sejam minimizados. Entretanto, até o presente momento, quase nenhuma, das sugestões, foi atendida.

3.3.2 As questões locacionais e as novas espacialidades no Brasil

Como já comentada anteriormente, a instalação do “distrito industrial” de Itapetinga não corresponde a uma ação isolada; está inserida numa movimentação que envolve a implantação de grandes empreendimentos industriais por todo o Estado da Bahia a partir dos anos 90. Em relação ao setor calçadista, um dos principais segmentos envolvidos, a agressiva estratégia de atração de investimentos adotada, baseada em incentivos fiscais e creditícios, se deve ao seu alto potencial de geração de empregos. No total, onze foram as empresas ligadas a este setor ou fornecedoras de componentes e artefatos de couro atraídas durante o biênio 1996/1997, sejam elas: Azaléia, Ramarim, Bibi, Piccadilly, Daiby, Fortik, Sisa, Ingenort, Solajit, Kildare e Vinilex.

Estudos realizados pela Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia (SEPLANTEC)¹²⁸ apontam, além do fornecimento de condições de infra-estrutura e dos incentivos fiscais e creditícios, mais três fatores que motivaram a vinda da indústria calçadista para o Estado da Bahia: proximidade dos emergentes centros de consumo após o Plano Real; disponibilidade de mão-de-obra a custos mais baixos e menor pressão exercida pelos sindicatos de trabalhadores, comparados com os principais centros produtores do País.

¹²⁸ BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e tecnologia - SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *Quatro Cantos da Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2001. p.38.

Devido à grande sensibilidade desse setor aos custos de mão-de-obra, como já visto, a pressão pelo aumento dos salários, em grande parte exercida por entidades sindicais, tem sido, sem dúvida, o principal elemento responsável pelas mudanças locacionais das empresas calçadista no Brasil e no mundo, principalmente a partir da década de 80. Portanto, o mercado de calçados tem se reconfigurado a partir de um processo migratório no qual se destaca a transferência de significativa parcela da produção de localizações centrais para locais que oferecem menos custo de mão-de-obra. Para este segmento da indústria, os custos de mão-de-obra definem, não só a localização da empresa, como também se haverá diminuição ou, até, encerramento das atividades.

Dentro desse princípio, apesar de termos outros fatores – a exemplo dos atrativos fiscais e creditícios – determinantes nas disputas locacionais intra-regionais, a escolha do Nordeste como principal destino do processo migratório das empresas calçadistas no Brasil se dá, principalmente, devido à baixa organização sindical e baixos salários praticados nessa região, principalmente nas cidades pequenas e médias, permitindo a redução dos custos de mão-de-obra, fator considerado fundamental pelas empresas para melhor inserção no mercado internacional e posicionamento no mercado interno diante da elevada competitividade-preço dos concorrentes asiáticos.

Desta forma, a região nordestina, com sua força de trabalho barata e desorganizada, constitui-se numa alternativa rápida de enfrentamento da acirrada concorrência desde a abertura do mercado e valorização de câmbio brasileiro a partir de 1994. Evidentemente, tais empresários aproveitam os incentivos oferecidos, mas estes não são determinantes da macro-localização (saída do Centro-Sul para o nordeste), mas da micro-localização (decisão de qual será o estado nordestino para implantação da planta). Esse processo, portanto, constitui-se num movimento efetivo de mercado, diferindo dos

outros casos onde a relocação ocorre basicamente em função de uma forte atuação influenciando na tomada de decisão dos empresários¹²⁹.

A opção pela Bahia, dentre os Estados do Nordeste, está inserida na política de desenvolvimento industrial deste Estado, cuja dimensão, na capacidade de induzir novos investimentos e definir sua localização, tem sido determinada, principalmente, pela guerra fiscal.

Esta política, que leva à migração do capital produtivo para regiões fora do eixo tradicional de industrialização, proporcionando transformações na estrutura produtiva, tem despertado e acirrado o caráter competitivo dos programas de atração de investimento, bem como as discussões em torno da dimensão dos benefícios concedidos às empresas para que se localizem em determinado espaço do território.

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, contrariando a lógica da desconcentração concentrada utilizada pela maioria dessas empresas, que estão desconcentradas a nível municipal, mas encontram-se concentradas regionalmente, principalmente no eixo do Grande Recôncavo, conforme pode ser visto no mapa temático 14.

Na busca de respostas a essas questões alguns aspectos merecem ser analisados. O primeiro deles – talvez explique não só a localização da Azaléia fora deste eixo do Grande Recôncavo, como também a da Ramarim em Jequié e

¹²⁹ Ibid. p.39

Piccadilly em Juazeiro que, juntamente com a primeira, correspondem às três maiores empresas calçadistas do Estado – é que, apesar de perderem algumas vantagens que poderiam ser obtidas como resultantes da formação de um aglomerado de empresas inter-relacionadas que competem, mas que também cooperam entre si, 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 disto, a proximidade com o porto de Ilhéus, possibilita a esta 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 poder constituído na administração estadual ligado ao Partido da Frente Liberal (PFL), em levar esse empreendimento para a cidade de Itapetinga, como forma de demonstrar força e dar “exemplo” dos “benefícios” que podem ser conquistados quando se elege forças alinhadas a este grupo para o comando da administração municipal. Essa “mensagem” foi destinada, especialmente, à cidade vizinha de Vitória da Conquista, principal pólo regional, que havia eleito, naquele período, o Partido dos Trabalhadores (PT) para a administração municipal.

Outras cidades baianas, que também haviam eleito o PFL para a administração municipal, a exemplo de Jequié, também foram oferecidas, com as mesmas vantagens, como opção de escolha na negociação com a empresa que acabou por escolher a cidade de Itapetinga. O fato de ter passado por um período de baixo crescimento populacional, possibilitando a Itapetinga se tornar uma cidade

bem dotada de infra-estrutura, aliado à “imagem moderna” , herdada do período de apogeu da atividade pecuária, quando grande volume de recursos circulava pela região, dotaram esta cidade das condições necessárias para oferecer um bom padrão de vida aos executivos da empresa que para aí se deslocariam oriundos do Rio Grande do Sul. Apesar de não ter sido determinante, esta condição também influenciou os resultados da competição interurbana pela localização do investimento.

A opção locacional, dentro do espaço urbano da cidade foi de decisão da empresa, considerando a existência de terras disponíveis para a compra e a localização estratégica, como visto no capítulo 2, que coloca a imagem da empresa em destaque em relação à cidade. Além disso a localização possibilita o fácil acesso à rodovia, sem que os trabalhadores tenham que atravessá-la para chegar ao trabalho. A aquisição da área de 50 ha – dos quais 30 foram destinados à Azaléia e os outros 20 restantes ficaram à disposição de outras empresas que possam vir a se instalar na cidade –, bem como sua terraplenagem e infra-estrutura, ficou a cargo do Governo do Estado.

3.3.2.1 Os atrativos fiscais creditícios e de infra-estrutura

Como citado, os diversos atrativos colocados pelo Estado foram fundamentais na definição locacional da empresa calçadista no Estado da Bahia. Dentre estes atrativos destacam-se: o fornecimento de condições de infra-estrutura; os incentivos promovidos com recursos provenientes do Fundo de Desenvolvimento Sócio-

Econômico (FUNDESE)¹³⁰ e do Programa Estadual de Apoio aos Empreendimentos Produtivos que Exportam, parte ou a totalidade de sua produção (PROCOMEX)¹³¹; e o crédito presumido do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS)¹³².

As condições de infra-estrutura envolvidas nas negociações englobam a disponibilização de área necessária ao empreendimento; construção e concessão, em regime de comodato, pelo período de 10 a 15 anos, renováveis por mais 10 anos, de edificações para a implantação de cooperativas; viabilização e aquisição de outras áreas para a instalação de módulos industriais; fornecimento, no limite do terreno das instalações da empresa, de energia elétrica, água, esgoto e rede telefônica; construção de acesso pavimentado às áreas do complexo e garantia de infra-estrutura de estradas/portos/aeroportos para recebimento de insumos e escoamento de produtos.

O FUNDESE tem como objetivo prover, de recursos financeiros, os programas voltados para o desenvolvimento social e econômico do Estado da Bahia, especialmente aqueles que estimulem ou promovam a implantação do desenvolvimento de empreendimentos econômicos, bem como a diversificação, interiorização e capacitação tecnológica do parque industrial e do processo produtivo

¹³⁰ FUNDESE– foi criado pelo decreto de 25.321/76, passando a funcionar efetivamente a partir da Lei 6.445/92, sendo regido pelas Leis n.º 7.5737/99 e 7.599/00 e regulado pelo Decreto no. 7.780/00.

¹³¹ PROCOMEX– , estando regulamentado pelas Leis 7.024/97 e 7.138/97. Seu objetivo é estimular as exportações (exclusive o setor automotivo) de produtos fabricados no estado e financiar o imposto incidente sobre a importação (somente para as empresas do setor automotivo) de produtos destinados à comercialização e industrialização, promovidas por novas indústrias sediadas no Estado.

¹³² Crédito Presumido do ICMS – regulamentado pelas Leis n.ºs 7. 025/97 e 7.138/97, concede crédito presumido de ICMS, incidente sobre as operações de saída de produtos montados ou fabricados por estabelecimentos industriais sediados no Estado, conforme as atividades e limites definidos.

baiano. Os recursos do Fundo originam-se do tesouro estadual, como também de doações, contribuições e financiamentos, sendo administrados pelo Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia (DESENBANCO).

A concessão de crédito presumido de ICMS, incidente sobre as operações de saída de produtos montados ou fabricados por estabelecimentos industriais sediados no Estado, no caso do setor calçadista e seus componentes – bolsas, cintos e artigos de malharia – podem representar uma redução do imposto incidente de até 99% durante o período de até 20 anos de produção.

A Azaléia do Nordeste destaca-se como a empresa que recebeu o maior volume dos benefícios, dentre as empresas calçadistas instaladas na Bahia. Segundo dados publicados pela SEPLANTEC¹³³ a partir de informações da Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Estado da Bahia (SUDIC)/Secretaria da Indústria Comércio e Mineração do Estado da Bahia (SICM) esta 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) e R\$ 10.000.000 em recursos do FUNDESE (correspondendo a 28% do total de R\$ 36.000.000). O crédito presumido de ICMS foi de 90%.

O Governo da Bahia comprometeu-se, também, em fornecer treinamento de mão-de-obra, estabelecendo convênios para implantação de cursos de capacitação e treinamento, cuja organização e realização ficaram a cargo da Secretaria do Trabalho e Ação Social (SETRAS) e Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

¹³³ BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e tecnologia - SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *Quatro Cantos da Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2001.p. 85.

(SENAI). Além disso, ficou a cargo do Estado a remuneração dos profissionais a serem treinados durante o período do curso.

Em Itapetinga, só no ano de 1997, foram treinados 426 supervisores de qualidade, que deveriam ser contratados como multiplicadores repassando aos outros trabalhadores os conhecimentos adquiridos. Entretanto grande parte desse pessoal não foi efetivamente contratado. Esse treinamento, efetuado no Centro Integral de Atendimento à Criança (CAIC), em Itapetinga, envolveu uma carga horária equivalente a 650 horas, em um regime de multifuncionalidade - formação em todos os processos, o que aumenta, substancialmente, os custos de qualificação dessa mão-de-obra.

Devido à elevada carga horária do treinamento para a formação de supervisores - oito horas diárias durante quatro meses – a mão-de-obra treinada recebeu, individualmente, uma remuneração de R\$ 60,00 mensais, além de transporte e alimentação. O custo dessa remuneração foi coberto com recursos do tesouro estadual, através do Plano Estadual de Qualificação Profissional.

No elenco dos incentivos fiscais e financeiros do Governo Federal, o Estado da Bahia e demais Estados do Nordeste contam com o apoio da SUDENE. Este órgão administra um conjunto de incentivos que inclui o Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR) e os Incentivos Especiais de Redução do Imposto de Renda.

O FINOR¹³⁴ tem como objetivo oferecer apoio financeiro a empreendimentos que venham se instalar no Nordeste, Vale do Jequitinhonha, norte de Minas Gerais e

¹³⁴ FINOR - criado pelo Decreto-Lei n.º 1.376/1974.

norte do Espírito Santo. A fonte principal destes recursos provém do Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas, que podem aplicar até 18% do IR a pagar.

Já os Incentivos Especiais de Redução do Imposto de Renda beneficiam empresas industriais e agrícolas instaladas e operando na área de atuação da SUDENE, correspondendo à redução do valor do IR de 75% para as novas empresas instaladas até 31/12/2003.

No caso do reinvestimento, o benefício consiste na possibilidade de reinvestimento de parte do Imposto de Renda devido, acrescido de uma parcela de recursos próprios, que deverá corresponder a 50% do valor do IR que será reinvestido. O prazo para o uso desse benefício estende-se a 2013, observando os seguintes percentuais: de 1998 a 2003 – 30 %; de 2004 a 2008 – 20% e de 2009 a 2013 – 10 %.

Todos os projetos da indústria calçadista implantados no Nordeste têm direito a esses benefícios federais, com direito a pedido de prorrogação, a ser julgado pela SUDENE, por mais 5 anos, com direito a 50% da alíquota concedida. Entretanto as propostas de solicitação dos benefícios encaminhadas a esse órgão encontram-se ainda em análise ou aguardando ofício de aprovação.

Vale ressaltar ainda que, do investimento total empreendido pela Azaléia, apenas 50% (R\$ 58.320.000) representam recursos próprios. Os outros 50% vêm do BNDS, FINOR e de financiamento de fornecedores (tabela 11). Desta forma, o valor investido pelo estado, apenas somando os valores gastos em infra-estrutura (R\$ 17.411.000) e no financiamento através do FUNDESE (R\$ 10.000), sem considerar

o crédito presumido do ICMS, equivale a quase metade do total investido pela empresa.

Tabela 11 – Investimentos da Calçados Azaléia S/A na Região de Itapetinga até 2001

Fontes	R\$ mil	%
Investimento total	117.253	100
Recursos próprios	58.320	50
Sistema BNDS	29.525	25
FINOR	15.137	13
Financiamento Fornecedores	14.271	12

FONTE: Azaléia citando o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)¹³⁵

3.3.2.2 A “descentralização Industrial”

O Planejamento Regional do Brasil tem se utilizado, constantemente dos incentivos financeiros e fiscais, invocando a “descentralização industrial” como saída para os desequilíbrios espaciais causados pela grande concentração de investimentos existente no Centro-Sul do país. Este processo vem atrelado à nova articulação em torno da divisão internacional do trabalho, marcada pela necessidade das indústrias de “flexibilizarem” o seu processo de produção, com o objetivo de redução dos custos e contínua adaptação às exigências do consumo em constante mutação, que leva as empresas a se multilocalizarem espacialmente para atingir os níveis de competitividade exigidos pelo mercado.

Cabe aqui tentar compreender as alterações na constituição do território que esta movimentação tem provocado no Nordeste do Brasil e, especificamente, na

região de Itapetinga. Lubambo¹³⁶ chama a atenção para as tendências atuais da organização do espaço no Nordeste, que são, em grande parte, de origem extra-regional e da necessidade, para entendê-las, de se partir da identificação das tendências de organização do território nacional embutidas e/ou refletidas no dinamismo do desenvolvimento da região. A autora constata uma visível movimentação na atual ordenação do espaço brasileiro e que esta movimentação corresponderia a uma “integração ao nível nacional articulada ao capital internacional, que tende a, não apenas destruir velhas regiões, e, conseqüentemente, velhos conceitos de região, mas, também, definir e criar novas porções territoriais com dinâmicas próprias”.

Dentro do novo sistema organizacional do território, as condições locais desempenham papel fundamental, uma vez que influenciam diretamente no processo de obtenção da mais valia. Conforme afirma Santos:

[...] se o mundo tornou possível, com as técnicas contemporâneas, multiplicar a produtividade, somente o faz porque os lugares, conhecidos em sua realidade material e política, distinguem-se exatamente pela diferente capacidade de oferecer às empresas uma produtividade maior ou menor. É como se o chão, por meio das técnicas e das decisões políticas que incorpora, constituísse um verdadeiro depósito de fluxos de mais-valia, transferindo valor às firmas nele sediadas.¹³⁷

Tendo como referência estes elementos da atual reestruturação espacial, aos quais obedece a dinâmica de instalação do Distrito Industrial de Itapetinga, entra em

¹³⁵ 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.], 2001. p.3.

¹³⁶ LUBAMBO, Catia Wanderley. *Urbanização e Desenvolvimento Regional: a Dinâmica Recente da Região Nordeste*. In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, R. (Org.). Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995.p. 347.

¹³⁷ SANTOS, Milton. *Guerra dos Lugares*. In: Jornal Folha de São Paulo, 08 de set. de 1999. Caderno Mais.

questão o fenômeno dito “descentralização industrial”. Lencioni¹³⁸ afirma que a tendência das indústrias deixarem de se localizar nos lugares centrais, em si, não significa que se está diante de um quadro de descentralização industrial, mas sim, com a dispersão no processo de produção. A autora diferencia os conceitos de “concentração” e de “centralização”, atribuindo ao primeiro o processo de ampliação da base de acumulação da empresa – por exemplo, através do aumento do número de máquinas e equipamentos – e ao segundo o processo de “associação, absorção ou fusão de capitais individuais sob o mesmo controle”¹³⁹. Para ela, a centralização é uma reorganização da distribuição da propriedade dos capitais, no seu controle independentemente da proximidade física entre as várias unidades de produção. Esta centralização poderia se dar, mesmo nos casos das subcontratações, quando a empresa contratante tem o poder de controlar toda a produção da empresa contratada.

Trata-se de um processo de centralização do capital que consolida a hegemonia do grande capital e subordina os outros capitais à organização oligopolista e utiliza mecanismos de dispersão espacial como forma estruturante do espaço.¹⁴⁰

Dessa forma o que pode ser observado nestes casos, como é a situação da Calçados Azaléia S/A, é que a decisão e controle do processo de valorização do capital continuam concentrados socialmente e espacialmente, apesar da dispersão espacial de suas instalações.

¹³⁸ LENCIONI, S. *Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada*. In: Revista Espaços e Debates, S. Paulo, 1988. p. 57-58.

¹³⁹ Ibid. p 57.

¹⁴⁰ Ibid. p.59.

3.4 ALGUNS ASPECTOS ECONÔMICOS E DE INFRA-ESTRUTURA DA REGIÃO DE ITAPETINGA NO MOMENTO DA INSTALAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL

Dentre os atrativos que levaram os recentes investimentos à região de Itapetinga, podem ser citados também alguns aspectos de sua localização geográfica e de infra-estrutura.

Estrategicamente situada entre os grandes eixos rodoviários que atravessam o Estado fazendo a articulação entre o Nordeste e o Sul/Sudeste do País (BR-116 e BR-101), e próxima ao porto de Ilhéus, a localização desta cidade permite fácil escoamento de produtos e recepção de insumos.

Além disso, o município dispõe de uma densa malha rodoviária que o articula às outras sedes municipais em seu entorno. Através da BA-263, Itapetinga liga-se a Itambé e à BR-116 (eixo Vitória da Conquista/Jequié). A BR-415 dá acesso a Ipororó, Firmino Alves e Nova Canaã e à BR-101 (eixo Itabuna/Ilhéus). A BA-670 dá acesso a Potiraguá e à BA-130, ligando Itapetinga a Macarani, Maiquinique e Itarantim, sem contar um novo trecho que foi inaugurado recentemente, ligando o município de Potiraguá à BR-101.

O desempenho das atividades econômicas no município de Itapetinga pode ser avaliado através do Índice do Produto Municipal – IPM, indicador estabelecido pela SEI¹⁴¹ que visa medir a participação da renda produzida em cada município do

¹⁴¹ BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997 (Série Estudos e Pesquisas, 35).

Estado da Bahia no conjunto da renda gerada no Estado com o objetivo de montar uma hierarquização das regiões de produção de economia baiana. Esse índice classifica 28 cidades entre o primeiro e o segundo nível (rede primária e secundária), correspondendo àquelas que exercem o papel de liderança sobre as principais manchas de produção do Estado, e que, em tese, representam o espaço urbano que concentra os seus maiores fluxos. Na rede primária, composta de 10 cidades e que detém 9% do ensino superior, 33% do ensino de primeiro e segundo grau, quase 50% da população, quase 3/4 dos médicos, 60% dos dentistas e 90% das emissoras de televisão, encontram-se as cidades de Vitória da Conquista e Itabuna, pólos regionais que influenciam Itapetinga.

Num segundo nível hierárquico dentro de um universo de 18 cidades, Itapetinga ocupa a 27.º posição no “chassi” da economia baiana, com um IPM de valor igual a 48,65, equivalente a 0,30 % da produção total do Estado.

Na tabela 12 selecionamos, para efeito comparativo, os valores do IPM de Itapetinga, das cidades compreendidas nos dois pólos regionais que influenciam a cidade, de Salvador e o total do Estado.

A última estimativa do Índice do Produto Municipal disponível é de 1998 e rebaixa Itapetinga da 27^a para a 34.^a posição dentro da Economia do Estado, o que confirma o período de estagnação econômica que a região vinha sofrendo devido à crise de sua principal atividade econômica, a pecuária bovina, já discutida no capítulo 1. Segundo informações da SEI novos valores estão sendo calculados para 2002. Provavelmente, com base nestes valores, que ainda não estão disponíveis, poder-se-á avaliar algum reflexo do processo de industrialização em andamento.

Tabela 12– Índice do Produto Municipal do Estado da Bahia e de algumas cidades baianas em 1994

Municípios / Estado	Índice do Produto Municipal	Classificação	%
Total do Estado da Bahia	16.597,39	–	100,00
Salva dor	6162,01	1.º	10,30
Ilhéus	1.085,00	3.º	6,54
Itabuna	360,05	6.º	2,17
Vitória da Conquista	335,35	9.º	2,02
Jequié	107,87	16.º	0,65
Itapetinga	48,65	27.º	0,30

Fonte: BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997 (Série Estudos e Pesquisas, 35).

As atividades terciárias na Região são muito pouco desenvolvidas. Neste setor, destacam-se apenas duas cidades: Itapetinga, que polariza o comércio de mercadorias e uma série de serviços ofertados a muitas cidades situadas em suas cercanias, e Itororó, cujo setor terciário tem um peso significativo na sua base econômica, além de dar suporte a outros municípios vizinhos.

O setor secundário, embora incipiente, quando da implantação do distrito industrial, já tinha uma base instalada nos municípios de Itapetinga, Itororó e Itambé, com a indústria de pasteurização do leite e a produção de queijos e requeijões. Especificamente no município de Itapetinga, este setor já se apresentava mais diversificado, com unidades de confecções, calçados, movelaria, materiais de construção, mineração e a indústria alimentícia. No processamento de alimentos, destacam-se duas fábricas de leite – a Vale Dourado e a Parmalat – e o MAFRIP.

No que se refere à disponibilidade de equipamentos na área social, há uma disparidade grande entre os municípios da região de Itapetinga. Em relação aos serviços médicos e hospitalares esta cidade, que oferece 167 leitos em dois hospitais e 37 unidades ambulatoriais, destaca-se das demais devido ao fato de dispor de uma melhor estrutura de atendimento e serviços prestados, atraindo a população de outros municípios vizinhos para a sua sede. Entretanto, ainda há um número significativo de casos em que a população de Itapetinga e cidades em seu entorno recorrem aos centros melhor equipados de Vitória da Conquista, Ilhéus e Itabuna ou mesmo Salvador, que funcionam como pólos absorvedores das demandas e dos fluxos de pessoas e mercadorias que circulam nessas cidades.

Há, entretanto, uma tendência, de que a renda gerada pela massa salarial devida à implantação do pólo calçadista (embora grande parte dos salários esteja na faixa do mínimo), venha dinamizar o comércio das cidades da região, bem como a oferta de alguns serviços que podem causar uma maior independência das cidades em relação a estes pólos regionais e uma maior convergência na direção de Itapetinga.

Na área de educação, o município de Itapetinga tem conseguido dotar-se de uma rede satisfatória de instituições de ensino de primeiro grau, embora a de segundo grau seja em menor escala. O censo do IBGE de 2000 aponta 15.634 matrículas no ensino fundamental e 2.381 no ensino médio. Há uma escola de nível técnico de agropecuária da CEPLAC – a EMARC-It – e a UESB, que oferece os cursos de Zootecnia, Pedagogia e Engenharia de Alimentos no campus de Itapetinga, atraindo alunos de outras regiões do estado e mesmo de outros Estados do País.

Dentre os itapetinguenses de 10 anos ou mais de idade 19,88 % não sabem ler. Apesar de ainda elevado, este índice coloca a cidade de Itapetinga entre os 57 municípios da Bahia que estão abaixo da média de 21,6 % de analfabetos entre a população de 10 ou mais anos de idade e a aproxima da média brasileira com índice de 19,7 %. Chama-se a atenção, no entanto, para o déficit educacional no conjunto dos municípios da região, principalmente nas comunidades rurais e para a dificuldade de acesso aos locais onde se encontram implantados os estabelecimentos de ensino localizados fora da área urbana. Esta situação justifica o fato de a indústria se ver obrigada a reduzir o grau de exigência em relação à escolaridade.

No que se refere às comunicações, as informações básicas municipais do IBGE – 1999 apontam a existência de 2 estações de rádio AM, uma estação de rádio FM e 2 jornais semanais, além da capacidade de sintonizar-se com 4 redes de televisão.

A rede bancária do município de Itapetinga conta com 5 instituições, sendo 3 estatais e 2 privadas. Dentre os outros municípios da região, apenas Itororó conta com 3 agências, os demais contam com apenas uma agência, geralmente do Banco do Brasil ou BRADESCO, ou um posto ligado a uma agência de um município de maior porte. O número de operações de crédito é bastante restrito nesses pequenos centros, direcionando-se a Itapetinga o maior volume de operações bancárias, tanto no que se refere a depósitos, como a operações de crédito. O município de Itororó divide parte das operações de crédito com Itapetinga, porém num volume bem menor.

Em saneamento básico 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 sanitário ligados à rede geral e 97,9 % dos domicílios são ligados à rede geral de abastecimento de água. Estes dados colocam a cidade de Itapetinga numa confortável situação em relação à média geral do Estado em que estes índices correspondem respectivamente a 58,6% e 89,4% e do Brasil, onde estes valores médios atingem a 56% e 77,8% respectivamente. Se comparados à média do Nordeste, onde estes índices atingem ainda valores mais baixos, 34,7% e 66,4%, Itapetinga, que supera até mesmo os índices alcançados na região Sudeste do País, 94,6% e 79,4%, coloca-se, ainda, numa posição de maior destaque. Situação parecida acontece em relação à coleta de lixo urbano, onde Itapetinga, com 92,1% do seu lixo coletado, supera as médias da Bahia (85,6%), do Brasil (86,9%) e do Nordeste (71,9%), chegando próximo ao índice alcançado no Sudeste do País (92,3%). Entretanto, vale salientar a deficiência no destino final dos resíduos sólidos, esgotos jogados diretamente no rio Catolé e lixo depositado na área do aterro sanitário que, devido à deficiência no sistema de operação, ainda funciona como o antigo lixão a céu aberto.

Em relação à infra-estrutura urbana, as informações básicas municipais do IBGE em 1999 apontam 75% das vias urbanas do município de Itapetinga pavimentadas e 90% destas vias iluminadas. Entretanto, este mesmo levantamento aponta a existência de 1.200 domicílios de favelados e 500 cortiços cadastrados já em 1997, além da existência de dois loteamentos irregulares e habitações em áreas de risco.

Segundo levantamento do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE)¹⁴², em 1996 foram cadastradas 1.074 unidades empresariais em espaço urbano do Município de Itapetinga, das quais 69 do setor industrial, 473 do setor comercial e 532 prestadoras de serviços. Dessas empresas 65,3% enquadram-se como microempresas. O levantamento indica ainda a grande concentração dessas empresas na sede do município e mais precisamente nos bairros do centro de Itapetinga, principalmente na praça Augusto de Carvalho, ruas José Bonifácio, D.Pedro II e Barão do Rio Branco.

Numa avaliação geral, pode-se perceber que a cidade de Itapetinga possui, além da mão-de-obra barata e dos atrativos creditícios e fiscais, também outros atrativos que a colocaram numa situação vantajosa na disputa locacional pela instalação de novos investimentos.

3.5 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 serem analisados com largos horizontes de duração, tal como ocorria com investimentos até alguns anos atrás. 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.

Mesmo considerando as dificuldades de análise dos impactos do projeto – não só devido ao seu caráter flexível, mas também porque se encontra ainda em

¹⁴² SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e pequenas Empresas . *Perfil Empresarial Itapetinga*. Salvador: SEBRAE/BA, 1996,

fase de implantação – pode-se adiantar que tende a provocar uma reorganização espacial dos fluxos econômicos na Região Econômica do Sudoeste da Bahia e mais especificamente, nos municípios envolvidos. Pois, 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 das cidades.

Tomando a divulgação oficial do número de empregos oferecidos até maio de 2001¹⁴³, 3.309 empregos só na cidade de Itapetinga, e a população economicamente ativa desta cidade – com idade entre 15 e 64 anos – pelo censo do IBGE de 2000 que somam 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.¹⁴⁴, 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, considerando que além destes 3.309 empregos em seu território, mais 1.103 empregos, segundo divulgação da empresa em maio de 2001¹⁴⁵, encontram-se distribuídos espacialmente em outros municípios que sofrem uma polarização econômica por esta cidade.

¹⁴³ 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.I.], maio de 2001 p.3

¹⁴⁴ PORTO, Edgar et al. *O Empreendimento da Azaléia em Itapetinga*. Não publicado. 21 p.

¹⁴⁵ 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.I.], maio de 2001 p.3

Em relação ao Índice do Produto Municipal, os estudos de Porto et al.¹⁴⁶ apontam uma variação entre 7% e 25% de incremento para a cidade de Itapetinga, a depender da hipótese de geração de empregos indiretos adotada. Nestes estudos, não foram consideradas as possibilidades de que novas indústrias fornecedoras de serviços complementares sejam atraídas para a região e, principalmente, para a cidade de Itapetinga, melhor equipada para receber estes investimentos, o que pode aumentar imensuravelmente a ordem de grandeza dos impactos.

Baseados nestes resultados, os autores apontam uma tendência à reorganização da estrutura urbana de Itapetinga a partir das novas demandas sobre o comércio e serviços que tendem a promover um adensamento dos fluxos dentro da região causando uma maior independência de suas cidades com os dois maiores pólos comerciais, Itabuna e Vitória da Conquista e uma convergência na direção de Itapetinga, cidade que já mantém a hegemonia na atração dos fluxos econômicos regionais. Para eles, entretanto, isto não significa uma redefinição da hierarquia dentro da Região Sudoeste em relação a Vitória da Conquista visto que seu porte é por demais elevado frente a Itapetinga, mas será uma alteração importante, uma vez que, como já citado, esta última cidade possuía uma forte dependência do comércio de Vitória da Conquista, principalmente, e de Itabuna de forma secundária.

Os primeiros indícios destas novas demandas podem ser observados na tabela 13, que indica, no período compreendido entre janeiro de 1997 e março de 2001, a constituição de 653 novas empresas e o cancelamento de 60. Considerando-se a diferença entre o número de empresas constituídas e canceladas

¹⁴⁶ PORTO, Edgar et al. *O Empreendimento da Azaléia em Itapetinga*. Não publicado. 21 p.

neste período, observa-se um acréscimo de 593 novas empresas ao município, o que significa um acréscimo de 55,2% ao número de 1.074 empresas cadastradas pelo SEBRAE em 1996.

Tabela 13 – Quantitativos de empresas constituídas e canceladas no município de Itapetinga, BA – No período de janeiro de 1997 a abril de 2001

Ano	Empresas Constituídas	Empresas Canceladas
1997	137	9
1998	167	20
1999	146	8
2000	179	19
2001	24	4

FONTE: Junta Comercial do Estado da Bahia em documento à Câmara de Dirigentes Lojista de Itapetinga em 15 de março de 2001

Por outro lado, se a oferta de empregos diretos e indiretos se eleva, também haverá um decorrente processo migratório inevitável e imprevisível nas suas direções demandando infra-estrutura urbana, e gerando problemas de segurança e reorganização social: dos costumes, da cultura e dos comportamentos, o que implica em novo ordenamento no espaço urbano e na necessidade de se estabelecer novas prioridades no investimento dos recursos públicos.

O reforço na economia local e regional, se por um lado impulsiona uma reestruturação urbana, principalmente com um processo de descentralização das nucleações de atividades econômicas, por outro lado revela novas questões tipicamente urbanas como demandas por habitação, infra-estrutura, serviços públicos e outras. As demandas agora já não são as de uma pecuária pouco exigente em relação às atividades urbanas; são de outro porte, de outra velocidade

e outra intensidade. Isso acontece sobretudo na medida em que esta cidade se transforma no *locus* capaz de absorver novos fluxos de pessoas.

Uma parte dos fluxos, a mais qualificada, vem principalmente do Rio Grande do Sul. Em relação ao fluxo de mão-de-obra menos qualificada, grande parte se origina na Região Sudeste do país; pessoas que, para lá, haviam imigrado e agora retornam na esperança de uma condição de vida melhor em Itapetinga diante desse novo surto de desenvolvimento. Outra parte predominante corresponde a pessoas expulsas do Extremo Sul do Estado devido aos processos de modernização do campo. Entretanto, muitas dessas pessoas não possuem a qualificação necessária para serem absorvidas pelas fábricas e ficam pela cidade à procura de serviços esporádicos ou terceirizados. Essa condição é reforçada pela alta rotatividade do empregados nas novas indústrias, principalmente na Azaléia onde se estima que em torno de 150 operários têm sido renovados por mês.

A rotatividade se agrava á medida em que os funcionários que começam a sentir os sintomas decorrentes das doenças relacionadas ao trabalho, como visto em 3.3.2. Continuando a trabalhar nas mesmas condições, a despeito de sentirem muitas dores, os trabalhadores se vêem forçados a pedir demissão.

Ribeiro chama a atenção para os perigos da alta rotatividade no emprego, lembrando que estas características, que fazem da exclusão um elemento estruturante da modernização brasileira, atingem “a identidade do trabalhador, a sua crença na real garantia de direitos sociais e nos processos de organização e

reivindicação da classe trabalhadora e cria a impossibilidade de projetos individuais e familiares”.¹⁴⁷

O distanciamento histórico não é ainda o necessário para obter dados censitários que possam refletir este processo que se encontra em andamento em Itapetinga – devido ao curto período de três anos entre o início da implantação do investimento e o censo do IBGE de 2000; insuficiente para a consolidação de movimentos migratórios – pode-se, porém, observar uma ligeira tendência à mudança no crescimento populacional registrada a partir da contagem de 1996 do IBGE, até o censo de 2000, já discutida na introdução deste trabalho.

Os trabalhos realizados por Costa e Monte-Mor¹⁴⁸ em cidades industriais planejadas em Minas Gerais, tomando como estudo de caso as cidades de Ipatinga, João Monlevade e a ocupação do Vale do Aço, devido à implantação da indústria Cenibra demonstram que, mesmo diante de diversas estratégias de planejamento nessas regiões torna-se muito difícil, se não impossível, controlar as conseqüências do crescimento desordenado provocado por estes fluxos migratórios.

Em Itapetinga, novas cidades começam a se inserir dentro da cidade existente, novas centralidades se estabelecem, mas ainda não o suficiente para retirar a força do antigo centro que, cada vez mais sobrecarregado, começa a dar sinais de esgotamento, de sua capacidade de suporte, evidente na grande especulação nos valores do solo nesta área.

¹⁴⁷ RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Urbanidade e Vida Metropolitana*. Rio de Janeiro: JOBRAN – Livraria e Editora, 1996. p.21.

¹⁴⁸ COSTA, Heloísa Soares de Moura e MONTE-MOR, Roberto Luis de Melo. *Cidades industriais planejadas e a exclusão da força de trabalho* In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, Ricardo L. (Org.). Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995.p. 420-430.

Em relação às áreas habitacionais, novas demandas para faixas de rendas distintas implicam em novos comportamentos e novos padrões de consumo. Em relação às demandas requeridas pelos emergentes segmentos com alto poder aquisitivo, existe ainda uma grande oferta de áreas desocupadas nos loteamentos localizados a Oeste da cidade (ver mapa temático 10). Entretanto, a grande pressão nas demandas para as populações de baixa renda não encontra ainda uma oferta satisfatória, uma vez que a maioria dos loteamentos foram planejados com vista a atender às solicitações da atividade pecuária que envolvem pouca utilização de mão-de-obra assalariada urbana. Dessa forma, uma forte pressão eleva os preços dos terrenos nas áreas centrais e loteamentos oferecidos à população de baixa renda.

De acordo com entrevistas realizadas com agentes do mercado imobiliário, após um longo período de estabilidade houve uma variação média de 100% nos valores do solo, no período compreendido entre 1997 e 2002, como pode ser visto na tabela 14. Entretanto, chama-se a atenção para os incrementos iguais ou acima desta média nas áreas centrais e nas de menor valor, e abaixo desta média nos loteamentos mais afastados do centro com valores medianos, como é o caso dos bairros Recanto da Colina, Clodoaldo Costa, Otávio Camões e Primavera.

Tabela 14 – Variação dos valores médios do solo urbano em alguns bairros da cidade de Itapetinga – 1997/2002.

Bairro	Valor do solo em R\$/m ²	
	1997	2002
Centro	100,00	300,00 a 500,00
Morumbi	20,00 a 30,00	40,00 a 60,00
Quintas do Morumbi e Camacã	15,00 a 20,00	30,00 a 40,00
Recanto da Colina	10,00 a 20,00	15,00 a 30,00
Clodoaldo Costa, Otávio Camões Primavera	15,00 a 20,00	20,00 a 30,00
Nova Itapetinga	10,00 a 15,00	20,00 a 25,00
Vila Isabel, Clerolândia, Vila Aurora e adjacências	5,00 a 10,00	10,00 a 20,00
Vila Sônia e Vila Maria	5,00	10,00 a 15,00

FONTE: Valores médios estimados pela autora a partir de entrevistas com agentes do mercado imobiliário.

Em vista disso, o crescimento sem planejamento de Itapetinga começa a manifestar-se na constituição dos novos espaços urbanos, como é o caso do que vem ocorrendo em ocupações como as do bairro Américo Nogueira (Entre-Ricos) além do adensamento das ocupações na Vila Suzano e Vila Sônia, próximas ao distrito industrial. São espaços com baixa qualidade sócio-ambiental e periféricos num sentido que transcende o meramente geográfico, começando a contrastar com a bela cidade modernista das décadas de 1950, 1960 e 1970 ou com o “projeto de embelezamento”, a que se tem submetido na contemporaneidade.

Sampaio¹⁴⁹ reforça que a aparência desordenada das grandes cidades expressas pelas favelas, arruamentos de traçado irregular, cortiços etc, revelador da

¹⁴⁹ SAMPAIO, Antônio Heliódoro 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.

condição de moradia de grande parte, senão da maioria da população, faz parte do processo de acumulação do capital, visto que compõe o quadro do chamado exército de reserva indispensável ao rebaixamento dos custos da mão-de-obra inerente à produção.

Os problemas urbanos podem se agravar ainda mais, diante da possibilidade de que, vencidos os dez anos de isenção fiscal, estas empresas saiam de Itapetinga para instalar-se em outros centros que ofereçam melhores condições, deixando uma grande massa de desempregados e inúmeros problemas sociais a serem enfrentados pelo poder público e a sociedade local. Esta possibilidade, já ocorrida em vários outros lugares, é levantada por Teixeira e Guerra, diante da possibilidade de implantação da Ford em Salvador:

Os problemas decorrentes da política de incentivos fiscais para o Nordeste já foram exaustivamente examinados por vários estudiosos da realidade nordestina. No caso da Bahia, estes problemas relacionaram-se com a alta taxa de turn-over das empresas instaladas no CIA. Para alguns autores, esta alta rotatividade denotaria uma estratégia puramente rentista de vários grupos nacionais e internacionais. Eles se instalariam na região para aproveitar os incentivos. Uma vez esgotados tais incentivos, suas plantas eram transferidas para mercados mais dinâmicos¹⁵⁰.

Por outro lado os estudos da SEPLANTEC¹⁵¹ identificam como fundamental a diversificação do perfil das empresas do pólo calçadista baiano para dar continuidade à sua cadeia produtiva. O trabalho mostra a existência de lacunas em elos fundamentais dessa cadeia que podem representar uma ameaça à sustentabilidade das empresas no longo prazo, principalmente ao término dos incentivos. A ameaça se dá principalmente devido aos elevados custos de estoques

¹⁵⁰ TEIXEIRA, Francisco e GUERRA, Osvaldo. *50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica*. In: Bahia Análise e Dados, V. 1. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2000. p. 87-98.

e deslocamento de insumos e do produto final. Considerando que a competitividade dessa cadeia é em grande medida assegurada, principalmente, pela presença local de fornecedores de insumos especializados, componentes, equipamentos e serviços educacionais, de pesquisa e suporte técnico, assim como de empresas que atuam em setores correlatos, alerta-se para os riscos de fechamento dessas empresas uma vez vencidas as vantagens obtidas a partir dos incentivos oferecidos pelo Estado.

Dessa forma, torna-se fundamental o preenchimento das lacunas e uma série de cuidados com as demandas urbanas para que a solução encontrada para a crise da pecuária não se transforme em problemas urbanos sem precedentes, não só para a cidade de Itapetinga, mas para toda a sua região.

¹⁵¹ BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia - SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *A indústria Calçadista na Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2000.

DISTRITO INDUSTRIAL. ITAPETINGA-BA



Fotos: Dom Fontinelli (2000)

Foto 70 – Complexo industrial Azaléia do Nordeste S/A – fábrica mãe.

Foto 71 – Indústria Brasileira de Bicicletas – IBB.

Mapa Temático 14

ESTADO DA BAHIA

Localização da Indústria Calçadista - 2000



CONVENÇÕES

- Limites Estaduais
- Metrôpole
- Localidades
- Rodovias
- Indústrias Implantadas
- Indústrias em Implantação
- Protocolo assinado

N



0 40 80 120 Km

FONTE:

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia
SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico.
A indústria Calçadista na Bahia. Salvador: Superintendência
de Planejamento Estratégico, 2000.

BASE CARTOGRÁFICA:

IBGE. Mapas - 2002

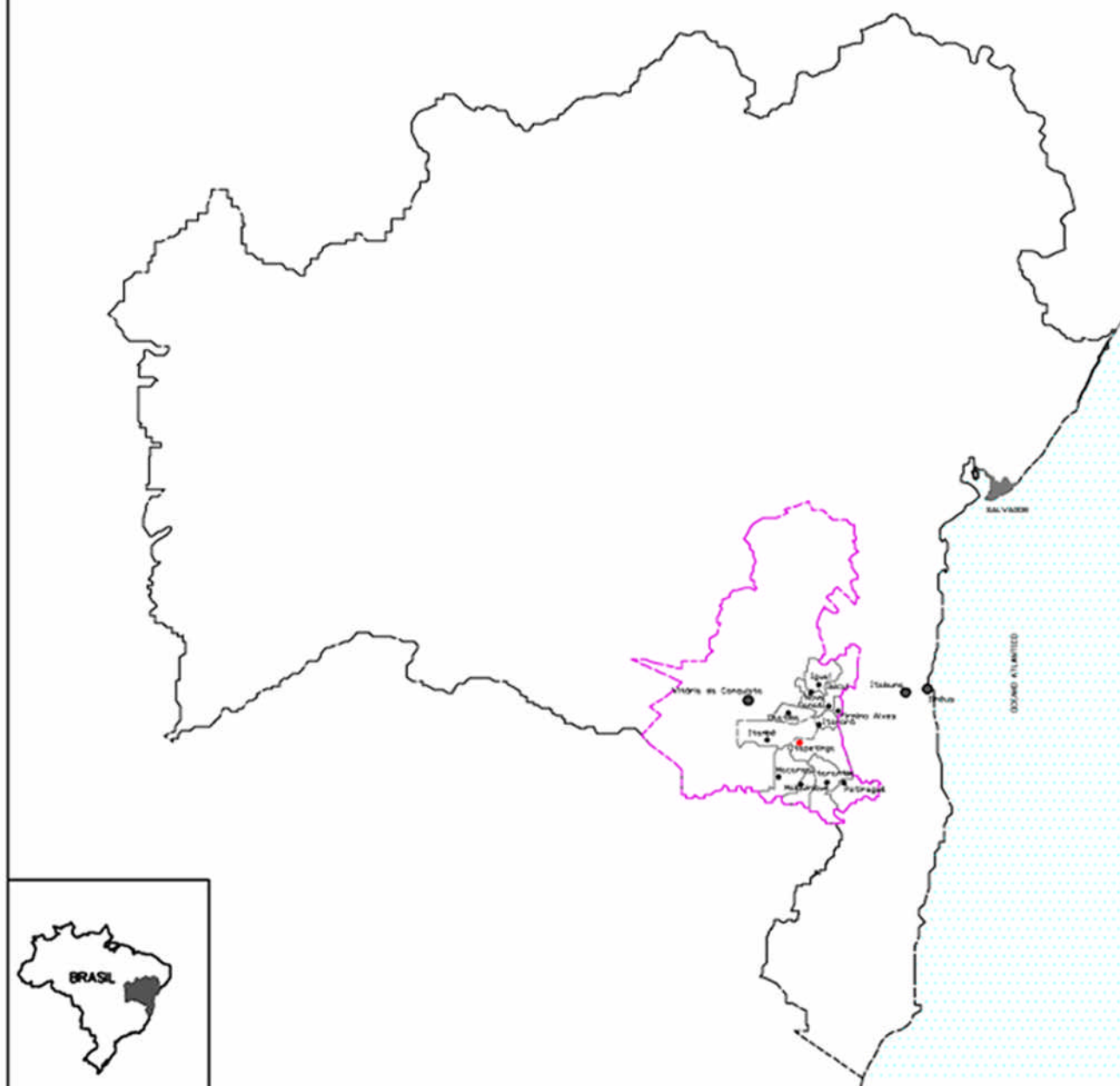
ELABORADO POR:

Neilma Gusmão de Oliveira

Mapa Temático 15

ESTADO DA BAHIA

Localização da Indústria Calçados Azaléia do Nordeste S/A na região de Itapetinga



CONVENÇÕES

- Limites Estaduais
- - - - - Limites da Região Sudoeste
- Limites municípios sede das unidades de produção
- ☪ Metrôpole
- ⊙ Cidades de 100 a 500 mil habitantes que influenciam a microrregião
- Fábrica mãe e algumas filiais
- Filiais

N



0 40 80 120 Km

FONTES:

Calçados Azaléia S/A - 2001

BASE CARTOGRÁFICA:

IBGE, MAPAS - 2002

ELABORADO POR:

Neirno Guernão de Oliveira

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao procurar apreender a constituição da estrutura urbana da cidade de Itapetinga, BA, a complexidade, na qual está inserida a questão urbana nos seus aspectos mais substantivos, não pode deixar de ser considerada. Tentando remeter, à “totalidade” da estrutura, cada aplicação particular, provavelmente deixou-se de considerar alguns fatos históricos importantes. Nestas considerações finais, sem ignorar os riscos de simplificação a que a síntese conduz, busca-se sintetizar os fatos identificados como essenciais, no processo histórico das relações sócio-espaciais que determinaram a formação da cidade, à compreensão de sua realidade contemporânea.

Diversas foram as transformações vividas pela cidade de Itapetinga durante este meio século compreendido entre 1952 e 2002. Para os habitantes da cidade, grande parte destas transformações passa quase despercebida, em parte, devido ao fato de terem se habituado lentamente a elas. Entretanto, observando a constituição da “estrutura urbana” da cidade, a partir dos três eixos de análise estabelecidos – o processo de acumulação do capital, as ações do Estado e a configuração espacial – pode-se, facilmente, identificar a existência de forças de natureza social, econômica e política que atuaram na determinação destas transformações materializadas na organização do espaço.

Analisando o processo de acumulação do capital, constataram-se seis diferentes etapas no sistema de produção, determinantes dos períodos históricos que serviram de base ao desenvolvimento do estudo: a instalação da atividade pecuária; o apogeu desta atividade; o início da crise e surgimento da pecuária mista; a instalação da indústria agropecuária; a estagnação econômica e, por último, a instalação do “Distrito Industrial”.

À medida que se sucediam estes períodos, a configuração espacial da cidade ia sendo modelada pelos diversos agentes que aí atuaram, buscando defender seus interesses, enquanto se alternavam rápido e vigoroso crescimento, crise, estagnação e euforia. Dentre estes agentes destacam-se: os proprietários dos meios de produção; os proprietários do solo urbano e o Estado.

Um aspecto marcante, em todo o percurso histórico desta cidade, foi a grande capacidade dos detentores do capital em modelar o espaço urbano, fazendo prevalecer os seus interesses na grande maioria das situações.

A constatação de uma substituição dos agentes que detiveram o poder econômico ao longo da história não nega essa situação, pelo contrário, só a deixa mais evidente. Capazes de definir o poder político à medida que detinham o capital, estes agentes iam condicionando também as ações do Estado e, por conseqüência, a configuração espacial da cidade. Dessa forma, cada grupo que assumia o poder econômico ia também modelando a cidade conforme os seus interesses, que se alternavam, como se demonstra na sucessão histórica dos períodos estudados.

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 e, conseqüentemente, com a cidade, e de uma grande capacidade de articulação e empreendimento, estes agentes se apropriaram e moldaram o espaço urbano objetivando demonstrar o seu poder econômico e transformar a cidade no maior centro de comércio de gado do Norte e Nordeste do Brasil. Dessa forma, todos os grandes empreendimentos, públicos e privados, foram conduzidos de modo a construir, nas áreas centrais, uma imagem de cidade moderna e próspera. O descaso com a precariedade que crescia nos espaços periféricos, entretanto, iam tornando evidentes as desigualdades do espaço urbano à medida que se acirravam as diferenças dentro da sociedade local.

Com a primeira manifestação da crise econômica e surgimento da pecuária de leite chegaram os pequenos laticínios e a grande indústria multinacional. Constataram-se, então, novas formas de submissão nas relações sociais e econômicas, desta 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.

Por outro lado, dentro da própria classe dominante, alguns conflitos de interesses, na luta pela hegemonia política, conduziram a uma divisão em dois grupos que passaram a se alternar na administração local, determinando a maior ou menor atração de recursos federais e estaduais na região, conforme a maior afinidade ou divergência entre os grupos estabelecidos nos poderes municipal e estadual em cada período.

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. Se, por um lado, esta situação gerou um momento de profunda estagnação econômica da cidade, por outro lado, o baixo crescimento populacional em conseqüência da estagnação, apesar de estar atrelado à falta de perspectivas, conduzia à falsa aparência de absoluto controle sobre os problemas urbanos. Isto se deu devido aos investimentos realizados em infra-estrutura urbana, que conseguiram colocar os indicadores de Itapetinga em condição de destaque no Nordeste do Brasil, mesmo considerando que, com a grande ausência de investimentos do Governo Estadual no período, a prefeitura contava apenas com os escassos recursos oriundos da arrecadação municipal.

Com a implantação do Distrito Industrial que tem como principal investimento a Azaléia do Nordeste S/A., como solução encontrada pelo poder público para a crise da economia regional, surgiriam novos agentes com poder econômico e político suficiente para dominarem a cena em todas as principais ações, capazes de determinar a configuração espacial da cidade, que sucederam a este período: os

dirigentes da nova indústria e os segmentos ascendentes ligados ao comércio e aos serviços.

Os grandes investimentos realizados a partir de então, contando, inclusive, com grande volume de recursos estaduais, voltaram-se para o atendimento das necessidades destes novos agentes que, exógenos à cidade, não desenvolveram, em relação a ela, qualquer expectativa além de transformá-la no *locus* da produção capaz de propiciar a extração do maior lucro possível a partir do capital aí empregado.

Os fatos relatados reforçam a hipótese inicial de que durante as várias etapas do processo de acumulação e reprodução do capital em Itapetinga, tem havido uma substituição histórica dos agentes detentores do poder econômico e, conseqüentemente, do poder político, capazes de direcionar as ações do Estado, determinando, assim, a estrutura do espaço urbano da cidade.

Dentro do jogo de poder estabelecido no processo de acumulação do capital, na região de Itapetinga, o papel desempenhado pelos proprietários do solo urbano na determinação da configuração espacial da cidade, merece destaque. Principais responsáveis pela estruturação espacial da maioria das cidades na sociedade capitalista, esses agentes, no caso específico de Itapetinga, foram ao mesmo tempo os maiores proprietários dos meios de produção – a propriedade rural agrária – e também os principais articuladores das ações do Estado no Município, concentrando assim, durante quase meio século, praticamente todo o poder de determinação na produção do espaço urbano nesta cidade.

Vale ressaltar, ainda em relação à propriedade da terra na região de Itapetinga, a sua grande concentração em mãos de poucos proprietários, tanto no que diz respeito ao solo rural, como em relação ao solo urbano loteado, retido apenas na mão de 13 proprietários dos quais apenas três detêm 67,12% das terras loteadas.

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/ou fiscalização da normativa jurídica capaz de regular e mediar estes conflitos, torna-se fundamental. Em Itapetinga, duas foram as principais iniciativas no sentido de estabelecer normas que regulassem esta produção do espaço urbano: em 1972, um plano elaborado através de convênio entre o 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 PROURB, apresentando-se como revisão do primeiro. Este último Plano foi submetido à Câmara e aprovado em 1982. Contudo, nunca chegou 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 estes 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 legitimava o jogo de poder previamente estabelecido, o planejamento urbano na cidade tem se

acomodado às limitações impostas pela estrutura social existente. Como resultado, 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 ocupam o domínio do poder econômico no momento de sua realização.

Objetivando extrair do solo urbano a maior renda possível, as estratégias utilizadas por seus proprietários tem 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, por outro, desobedecem completamente a estes parâmetros, com a conivência do poder público, na intenção de tornar mais rentável o solo urbano menos valorizado.

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 esta situação, alguns casos podem ser citados: o processo a ser cumprido para obtenção de licença de parcelamento do solo não tem obedecido aos requisitos mínimos exigidos pela Lei Municipal 362 de 1982¹⁵²; a implementação dos equipamentos urbanos pelo proprietário do loteamento conforme determinada 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 desta data, apenas 4

¹⁵² ITAPETINGA. Lei Municipal N.º 362 de 1982. Dispõe sobre o parcelamento do solo da Cidade de Itapetinga e dá outras providências. Itapetinga, 1982.

atendem à reserva mínima de 35% da área destinada a espaços públicos, como determinado na lei 6.766/79¹⁵³ e ratificado no PDDU de Itapetinga e, a grande maioria dos loteamentos não apresenta qualquer responsável técnico pela elaboração do projeto. Além disto, foram constatadas 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 que tinham como proprietário o prefeito responsável pelo estabelecimento dessa lei. Mesmo 20 anos depois, a área delimitada como urbana ainda possui grandes espaços vazios ou com ocupação rarefeita. Esta situação, que provoca a elevação dos custos na implementação de infra-estrutura e equipamentos, foi observada por Sampaio e demonstrada através de um cálculo de projeção populacional para os anos de 1990 e 2000¹⁵⁴, já no ano de 1983.

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

¹⁵³ BRASIL Lei 6.766 de 19 de Dezembro de 1979 que dispõe sobre o parcelamento do solo e dá outras providências.

¹⁵⁴ SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. Parecer Técnico sobre a área afetada pelo decreto n.o 1.229 de 02/03/1983, da Prefeitura Municipal de Itapetinga.

Dessa forma, no espaço urbano concreto, marcado por desigualdades e segregação, evidencia-se a grande distância entre a cidade real e a cidade ideal estabelecida nos planos propostos. Essa condição reforça a segunda hipótese colocada inicialmente de que, 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.

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 como atestam Keinert e Jannuzzi¹⁵⁵. Os poucos planos que têm sido realizados, espasmodicamente, estão apenas preocupados em cumprir as condições exigidas na busca de financiamentos nacionais e internacionais.

É neste contexto que se encontra em elaboração mais um plano diretor para Itapetinga, através de uma iniciativa da Prefeitura Municipal viabilizada por programa coordenado pela CAR, com 65 % dos recursos financiados pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). Este 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

¹⁵⁵ JANNUZZI, R. C. e KEINERT, P. M. *Distribuição espacial da população, desenvolvimento regional e as novas demandas públicas no interior paulista*. In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, R. (Org.). Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995.

grandes investimentos do Governo do Estado sem estarem atrelados a 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 esta participação restrita aos grupos alinhados ao poder político estabelecido.

O percurso traçado pela história da cidade, entretanto, atesta 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.

Ao observar a dinâmica estabelecida na região de Itapetinga, diante da Implantação do novo Distrito Industrial, percebe-se que as expectativas da comunidade em relação aos benefícios que poderão advir como consequência deste “sonho de pólo calçadista” têm sido grandes. No entanto, apesar da grande quantidade de empregos oferecidos, e dos ganhos conquistados devido ao grande volume de recursos estaduais investidos na região em consequência desse empreendimento, algumas considerações merecem ser feitas pois, apesar da cegueira provocada por esse processo de euforia, não se pode deixar de estar atento aos riscos que as consequências desse processo podem representar para o espaço urbano das cidades da região e, mais especificamente, o da cidade de Itapetinga.

A primeira consideração é que o “modelo flexível” adotado, emprestado de outros lugares do mundo, que guardam características completamente adversas à realidade do Nordeste Brasileiro e, mais especificamente, à região de Itapetinga, conduziu, nesta localidade, a um grande contingente de trabalhadores não qualificados e remunerados a baixos níveis salariais e um alto índice de rotatividade da mão de obra. Esta situação tende a provocar intensos fluxos migratórios para a região e principalmente para a cidade de Itapetinga. Por outro lado, devido a este próprio caráter flexível do empreendimento, que está constantemente sujeito a alterações e ajustes, seus reflexos tornam-se difíceis de serem analisados em largos horizontes de tempo.

Mesmo diante das dificuldades em analisar os impactos gerados pelo projeto, pode-se adiantar que tende a provocar uma reorganização econômica na Região Sudoeste da Bahia e, especialmente, em Itapetinga, para onde os fluxos econômicos das cidades afetadas por esse empreendimento tendem a convergir, causando uma maior independência desta 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.

Por outro lado, o grande volume de investimentos estaduais destinado ao espaço urbano de Itapetinga, passando ao largo de qualquer planejamento, não tem sido direcionado priorizando preparar a cidade e dotá-la de infra-estrutura e serviços urbanos que atendam a estas demandas. Mais uma vez, estes 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 disto, a cidade tem vivido constantemente sob a ameaça de que o investimento migre para outras regiões, diante das tentativas de organização sindical dos trabalhadores, uma vez que, as principais vantagens locacionais que motivaram a vinda desta empresa para o Nordeste foram os baixos salários praticados e a baixa capacidade organização da classe trabalhadora nesta região.

Para agravar ainda mais a situação, existem os riscos diante da possibilidade de que, uma vez esgotados os benefícios fiscais e creditícios, estas empresas saiam de Itapetinga para instalar-se em outros centros que ofereçam condições mais vantajosas, deixando uma grande massa de desempregados e inúmeros problemas sociais a serem enfrentados pelo poder público e comunidade local. Situações semelhantes já ocorreram com a indústria madeireira em algumas cidades no Extremo Sul da Bahia, como Teixeira de Freitas e Itamarajú.

Os próprios estudos desenvolvidos pelo governo do Estado através da SEPLANTEC¹⁵⁶ 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 estas 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 estas vantagens poderia compensar a perda dos benefícios de ordem fiscal e creditício ou uma possível melhor organização sindical e conseqüente pressão por melhores salários que possam ocorrer a longo prazo.

Desta forma torna-se fundamental, o preenchimento destas lacunas e uma cuidadosa atenção às demandas urbanas para que o “sonho de pólo calçadista” não se transforme, 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.

A constatação de que o crescimento acelerado, desordenado e mal regulado, aumenta os riscos de desigualdade e exclusão social, exige cautela. Torna-se necessário a clareza de que eficácia econômica e justiça social não podem andar separadas, e que só a atitude da sociedade local poderá definir pela não reprodução de erros históricos; para que este processo de industrialização na região de Itapetinga, ainda que tardio, não repita, em menor escala, os quadros da Industrialização da Europa no século XIX, tão bem descritos por Engels¹⁵⁷ e Hall¹⁵⁸ que se repetiram no Sudeste do Brasil a partir do início do século XX e levaram as principais metrópoles brasileiras ao cenário de incertezas da condição de urbanização sem “urbanidade” definida por Ribeiro¹⁵⁹.

Chama-se atenção para as questões aqui colocadas em relação às transformações que o espaço urbano de Itapetinga vem sofrendo. Estas questões, que estamos ainda intuindo, não apresentam respostas fáceis e apontam a necessidade de investigação e aprendizagem contínua, somente alcançável através da pesquisa sistemática.

¹⁵⁶ BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia – SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *A indústria Calçadista na Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2000.

¹⁵⁷ ENGELS, Frederick. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*, Lisboa: Ed. Presença, 1975. Cap. 1 As Grandes Cidades. Pp 43-110.

¹⁵⁸ HALL, Peter. *A Cidade da Noite Apavorante*. In: *Cidades do Amanhã*. S. Paulo: Perspectiva, 1988.

¹⁵⁹ RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Urbanidade e Vida Metropolitana*. Rio de Janeiro: JOBRAN – Livraria e Editora, 1996.

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 neste cenário, ainda opaco, onde encontram-se 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.

REFERÊNCIAS

A TARDE. *Itapetinga vive uma nova etapa de desenvolvimento*. Salvador, 12 dez. 2000. Municípios, caderno 4, p.1, 4, 5 e 6.

A TARDE. *Itapetinga emerge como pólo de desenvolvimento do Sudoeste*. Salvador, 16 dez. 2000. Municípios, Caderno 4, p.3.

AMIN, Ash. e ROBINS, Kevin. *Retorno das Economias Regionais? A Geografia Mítica da Acumulação Flexível*. In: BENKO G. e LIPIETZ A.(Org.). *As regiões Ganadoras. Distritos e Redes: os Novos Paradigmas da Geografia Urbana*. Oeiras: Celta Editora, 1994.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997 (Série Estudos e Pesquisas, 35), 158p.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI. *Classificação dos Municípios Baianos*. Salvador: SEI, 1998.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia – SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *A indústria Calçadista na Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2000.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e tecnologia – SEPLANTEC. Superintendência de Planejamento Estratégico. *Quatro Cantos da Bahia*. Salvador: Superintendência de Planejamento Estratégico, 2001. 109 p.

BAHIA. SESAB – Secretaria da Saúde do Estado da Bahia. Centro de Estudo da Saúde do Trabalhador – CESAT. Documento Técnico nº 032/2000. *Mapeamento Preliminar de na empresa Calçados Azaléia Nordeste S/A*. Salvador: CESAT, 2001.

BASTIDE, René. *Usos e Sentidos do termo “Estrutura”*. São Paulo: EDUSP.1971.

BENKO, Georges e LIPIETZ, Alain O Novo Debate Regional: Posições em Confronto In: BENKO, Georges e LIPIETZ, Alain(Org.). *As regiões Ganadoras. Distritos e Redes: os Novos Paradigmas da Geografia Urbana*. Oeiras: Celta Editora, 1994.

BENKO, Georges. *Organização Econômica do Território: Algumas Reflexões Sobre a evolução do Século XX* In: Economia Espaço e Globalização na Aurora do Século XXI. S. Paulo: HUCITEC, 1999.

BODDY, Martin. Reestruturação industrial, pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica. In: 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.

BRASIL. Decreto de Lei n.º 5.452 de 1.º de maio de 1943. Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

BRASIL. Lei nº 5.764 de 1971. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativistas e dá outras providências.

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

BRASIL. *Constituição Da República Federativa Do Brasil*.1998. Brasília: Ministério da Educação,1989.

BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. *Estatuto da Cidade*.

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.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: Utopias e Realidades*. 5.ª Ed. São Paulo: Perspectiva.1998.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL –CAR (BA).*Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável. –PDRS Sudoeste da Bahia – Salvador: CAR,1999.*

COSTA, Heloísa Soares de Moura e MONTE-MOR, Roberto Luis de Melo. *Cidades industriais planejadas e a exclusão da força de trabalho* In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, Ricardo L. (Org.).Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995.p. 420-430.

ENGELS, Frederick. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*, Lisboa: Ed. Presença, 1975. Cap. 1 As Grandes Cidades. Pp 43-110.

FAINSTEIN, Susan. *The Changing World Economy and Urban Restructuring*. In: FAINSTEIN, S. & CAMPBELL, S. *Reading in Urban Theory*, Malden, Mass.: Blackwell Publishers, 1996, pp. 170-186.

FERNANDES, Ana et al. *A modernização do campo nos cerrados baianos* In: Revista Espaços e Debates n.º 25, S. Paulo, 1988.

GOTTDIENER, Mark. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. In: 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. 59 – 78.

HALL, Peter. *A Cidade da Noite Apavorante*. In: *Cidades do Amanhã*. S. Paulo: Perspectiva, 1988.

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 1940. IBGE: 1940.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1950. IBGE: 1950.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. XX v. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sinopse preliminar do senso agropecuário de 1960. IBGE: 1960.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1960. IBGE: 1960.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1970. IBGE: 1970.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1980. IBGE: 1980.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PPM, Produção Pecuária Municipal. V. 8, n.º 2 Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PPM, Produção Pecuária Municipal. V. 11, n.º 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1983.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PPM, Produção Pecuária Municipal. V. 14, n.º 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1986.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1991. IBGE: 1991.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Contagem da população, 1996. IBGE: 1996.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PPM, Produção Pecuária Municipal. V. 11, n.º 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1997.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Informações Básicas Municipais 1999. IBGE: 1999.

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

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2000. Resultados do Universo. IBGE: 2002.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE – Cidades@. Síntese Itapetinga – BA. Acesso em 15 mar. 2002.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. SIDRA, Sistema IBGE de Recuperação Automática. IBGE: 2002.

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 361 de 1982. Dispõe sobre o ordenamento do uso e ocupação do solo da área de atuação do Plano Diretor Urbano da Cidade de Itapetinga.* 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.

ITAPETINGA. *Lei Municipal N.º 363 de 1982. Institui o Código de Edificações da Cidade de Itapetinga e dá outras providências.* Itapetinga, 1982.

ITAPETINGA. *Lei Orgânica do Município.* Itapetinga, 1990.

JAMESON, Frederic. *Pós-modernismo: ou a lógica cultural do capitalismo tardio.* São Paulo: Ática. 1996.

JANNUZZI, Paulo de Martino e KEINERT, Ruben César. *Distribuição espacial da população, desenvolvimento regional e as novas demandas públicas no interior paulista*. In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, Ricardo L. (Org.). Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995. p.407-419.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gubenkian, 1993. 563 p.

LEBORGNE, Danielle e LIPIETZ, Alain. Flexibilidade defensiva ou flexibilidade ofensiva: os desafios das novas tecnologias e da competição mundial. IN: 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.17– 40.

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

LENCIONI, Sandra. *Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada*. In: Revista Espaços e Debates, S. Paulo, 1988.

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

LUBAMBO, Catia Wanderley. *Urbanização e Desenvolvimento Regional: a Dinâmica Recente da Região Nordeste*. In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, R. (Org.). Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995. p.347-359.

MOURA, Judith Jabur de. *Histórias e Causos de Itapetinga*. Itapetinga: Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, 1998. 245p.

NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995.

OLIVEIRA, Juvino. Itapetinga é isso. In: NERY, Antônio da Silva. *Juvino Oliveira: Vida e Obra*. Itapetinga: Dimensão, 1995.

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. *Itapetinga, patrimônio histórico modernista. Quem diria?*. IN: Jornal Dimensão, ano XXVIII, n.º 1.031. Itapetinga, 19 de dezembro de 1998.

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de et al. *Feliz Cidade: Metodologia em Desenho Urbano*. Vitória da Conquista: UESB, 2000. 35p.

PIORE, Michel e SABEL, Charles. *The second industrial divide*. New York: Basic Books, 1984.

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

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPETINGA. *Itapetinga*. Itapetinga: Prefeitura Municipal de Itapetinga, Maio de 1970. Edição comemorativa dos acontecimentos sociais de Itapetinga. 47 p.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Urbanidade e Vida Metropolitana*. Rio de Janeiro: JOBTRAN – Livraria e Editora, 1996. 117 p.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. *Dos Cortiços aos Condomínios Fechados: As Formas de Produção de Moradia na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997. p 97-39.

SALES, Débora de L. Nunes. *Introdução ao Planejamento como Processo Pedagógico em Busca da Cidadania*. 1993. 131 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador. Orientador: Prof. Pedro de Almeida Vasconcelos.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. Parecer Técnico sobre a área afetada pelo decreto n.o 1.229 de 02/03/1983, da Prefeitura Municipal de Itapetinga.

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. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: 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.183-191.

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

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo; globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. *Guerra dos Lugares*. In Jornal Folha de São Paulo, 08 de set. de 1999. Caderno Mais.

SCHWARZ, Roberto. *As Idéias fora do lugar*. São Paulo, Estudos CEBRAP, n.3, (1973).

SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. Estatística dos Municípios Baianos 2000. SEI: 2000.

SINGER, Paul. I. *Economia Política e Urbanização*. 3. ed. CEBRAP, Brasiliense, 1976.

STORPER, Michael. A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo. In: 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.

TAVARES, Hermes Magalhães. *Planejamento regional e integração – um estudo comparativo* In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, Ricardo L. (Org.).Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995. p. 40-52.

TEIXEIRA, Francisco e GUERRA, Osvaldo. *50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica* .In: Bahia Análise e Dados, V. 1. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2000. p. 87-98.

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

VAINER, Carlos B. A configuração de novos espaços regionais e a emergência de novos atores políticos ou neorregionalismo de base popular: realidade e possibilidades. In: Anais do Encontro Nacional da ANPUR 6. FARRET, Ricardo L. (Org.).Brasília: IPPUR/UFRJ, 1995. p.1033-1045.

ANEXOS

ANEXO A – INFORMAÇÕES BÁSICAS DO GRUPO AZALÉIA EM 2001.

Fabricas e Localização

Complexo Industrial da Matriz	Parobé / RS
Calçados Azaléia São Sebastião Ltda	São Sebastião do Cai / RS
Azaléia Calçaddos	São Sebastião do Cai / RS
Azaléia Calçados Novo Hamburgo LTDA	Novo Hamburgo / RS e Uruguaiana / RS
Calçados Azaléia do Nordeste S/A	Itapetinga / BA e Itaporanga d'Ajuda / SE

Principais produtos

Calçados femininos	Azaléia e Djean
Tênis esportivos	Olympikus

Número de Empregados

13.809

Informações financeiras

Vendas líquidas	R\$ 561,0 milhões
Exportações	R\$ 112,0 milhões
Lucro líquido	R\$ 53,7 milhões
Valor do ativo real	R\$ 593,3 milhões
Valor do patrimônio líquido	R\$ 333,6 milhões

Volume de Vendas

Vendas Totais	34,7 milhões de pares
Vendas no mercado interno	26,7 milhões de pares
Exportações	7,9 milhões de pares

FONTE: Calçados Azaléia S/A ¹⁶⁰

¹⁶⁰ 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.I.], Maio de 2001.p.3.

ANEXO B – RELAÇÃO DE PESSOAS ENTREVISTADAS.

Billy Graan – Secretário de Urbanismo e Obras Públicas da Prefeitura Municipal de Itapetinga (Gestão: 1989 - 1992).

Eliphaz Levy de Assis – Gerente Regional de Itapetinga da Coelba (1970 – 1989).

Emerson Campos – Secretário de Administração da Prefeitura Municipal de Itapetinga (Gestão: 1973 – 1976) e estudioso da História de Itapetinga.

Francisco Barbosa Mororó – Proprietário da Mororó Imobiliária.

Geremias Filho de Brito – Secretário de Urbanismo e Obras e Públicas da Prefeitura Municipal de Itapetinga (Gestão: 1997 – 2000 e 2001 - 2002).

José Henrique Fernandes – Secretário de Urbanismo e Obras Públicas da Prefeitura Municipal de Itapetinga (Gestão: 1970 – 1971).

Luiz Nunes – Secretário de Urbanismo e Obras Públicas da Prefeitura Municipal de Itapetinga (Parte da Gestão: 83 – 88) e diretor do SAAE (Gestão 1997 – 2002).

Sinval Nunes – produtor rural, atual proprietário do Hotel Goitacaz e atuante nos principais empreendimentos ocorridos no primeiro e no segundo período estudados.

Sísíno Galvão – Secretário de Urbanismo e Obras e Públicas da Prefeitura Municipal de Itapetinga (Gestão: 1983 – 1988 e 1993 – 1996).

Zenóbio Cruz Cerqueira – Proprietário da Zenóbio Imóveis

João Calixto Espinheira – Sócio da Astrolina Imobiliária.