



REGIÃO METROPOLITANA SUL DA BAHIA: UMA PROPOSTA





SECRETARIA DE
INFRAESTRUTURA
SECRETARIA DE
DESENVOLVIMENTO URBANO

REGIÃO METROPOLITANA SUL DA BAHIA: UMA PROPOSTA

Salvador, 2013



Realização:

Este Livro é uma publicação da Bahiagás – Companhia de Gás da Bahia em parceria com a SEDUR – Secretaria de desenvolvimento Urbano da Bahia.

BAHIAGÁS

Presidente do Conselho de Administração

Otto Roberto Mendonça de Alencar

Secretário de Infraestrutura

Vice-Governador do Estado da Bahia

Diretor-Presidente

DAVIDSON MAGALHÃES

Diretor Técnico Comercial

JOSÉ EDUARDO LIMA BARRETTO

Diretor Administrativo Financeiro

RAIMUNDO BARRETTO BASTOS

Gerente de Comunicação em Exercício

ÍSIS MACAGNAN

SEDUR

Secretário de Desenvolvimento Urbano da Bahia

CÍCERO DE CARVALHO MONTEIRO

Chefe de Gabinete

JOSÉ EDUARDO RIBEIRO COPELLO

Superintendente de Planejamento e Gestão Territorial

LIVIA MARIA GABRIELLI DE AZEVEDO

Superintendente de Habitação

ELEONORA LISBOA MASCIA

Superintendente de Saneamento

RENAVAN ANDRADE SOBRINHO





Sumário

| | |
|---|----|
| APRESENTAÇÃO - A Região Metropolitana Sul da Bahia, um Debate, um Desafio | 8 |
| PREFÁCIO | 10 |

Parte I

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO | 16 |
| 1 - A dinâmica territorial | 18 |
| 1.1 As condições da metropolização | 20 |
| 1.2 Um estilo de análise metropolitana | 22 |
| 2 - OBJETIVOS DE POLÍTICA METROPOLITANA | 23 |
| 3 - OS FUNDAMENTOS HISTÓRICOS E AS TRANSFORMAÇÕES ATUAIS DA REGIÃO | 26 |
| 4 - PERFIL INSTITUCIONAL E ORGANIZACIONAL | 29 |
| 4.1 A concepção institucional da Região Metropolitana e as ações da esfera pública | 29 |
| 4.2 Os municípios constitutivos da região | 30 |
| 4.2.1 Aspectos demográficos e sociais. | 31 |
| 4.2.2 Produto social bruto e per capita | 31 |
| 5 - A REGIÃO E SEU TERRITÓRIO | 32 |
| 5.1 A formação do território regional | 32 |
| 5.2 Mapa político, mapa físico e mapa social da região | 35 |
| 5.3 Sistemas de transporte | 35 |
| 5.4 A questão da nova ferrovia. | 36 |
| 5.5 O Porto Sul. | 36 |
| 6 - VELHOS E NOVOS SETORES DE ATIVIDADE | 37 |
| 6.1 Extrativismo e produção rural primitiva | 37 |
| 6.2 A produção cacaueteira. | 37 |



| | |
|---|-----|
| 6.3 Outras opções de produção rural | .39 |
| 6.4. A pecuária | 40 |
| 6.5 A pesca | 40 |
| 6.6 O turismo. | 40 |
| 6.7 A produção mineira | .41 |
| 6.8 Projetos industriais selecionados | .41 |
| 6.9 Serviços. | .42 |
| 6.10. O papel do gás natural e o planejamento da energia | .42 |
| 7 - O PLANEJAMENTO URBANO | 43 |
| 8 - O VETOR CIÊNCIA E TECNOLOGIA. | 45 |
| 9 - O VETOR EDUCAÇÃO | 46 |
| 10 - ABORDAGEM PARA O PLANEJAMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA. | 47 |
| 10.1 As condições do desenvolvimento e o planejamento regional. | .47 |
| 10.2 As implicações socioeconômicas. | .49 |
| 10.3 O contexto ambiental | .49 |
| 11 - ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO | 50 |
| 12 - FINANCIAMENTO E MECANISMOS DE INVESTIMENTO | .52 |
| 13 - UMA AGENDA PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO | 54 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 55 |

Parte II

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO | 58 |
| 1 - CONTEXTUALIZAÇÃO DA QUESTÃO METROPOLITANA | 60 |
| 2 - CONDICIONALIDADES PARA A INSTITUIÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS E AGLOMERAÇÕES URBANAS | 64 |
| 2.1 Instituição, Planejamento e Gestão de Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas como estratégia de desenvolvimento econômico e social do estado | 64 |
| 2.2 Abordagem conceitual das Regiões Metropolitanas e das Aglomerações Urbanas | |



| | |
|--|-------------|
| como Unidades Territoriais Urbanas | .72 |
| 2.3 Critérios e parâmetros utilizados para a definição e delimitação de RMs e AUs. | .73 |
| 1) Municípios limítrofes | .74 |
| 2) Taxa de urbanização | .74 |
| 3) Posição do Núcleo central na Rede Urbana | .75 |
| 4) Participação percentual do Produto Interno Bruto - PIB (dos setores secundário + terciário) no estado | .75 |
| 5) Movimento Pendular e Fluxos Intermunicipais e Regionais | .76 |
| 6) Existência de funções públicas de interesse comum metropolitano | .77 |
| 7) População | .78 |
| 8) Emprego nos setores secundário e terciário | .78 |
| 9) Ocorrência ou tendência de continuidade do tecido urbano | .78 |
| 3 CARACTERIZAÇÃO DO TI LITORAL SUL E DA REGIÃO DE ILHÉUS - ITABUNA | 82 |
| 3.1 Breve caracterização do Território de Identidade Litoral Sul | .82 |
| 3.1.1 Estrutura Urbana e definição de uma estrutura territorial para a RM (AU) de Ilhéus e Itabuna. | .86 |
| 3.2 DELIMITAÇÕES EXISTENTES PARA A REGIÃO METROPOLITANA E/OU AGLOMERAÇÃO URBANA DE ILHÉUS-ITABUNA. | 94 |
| A. ESTUDO DA REDE URBANA DA BAHIA (2011) | 94 |
| B. CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DA BAHIA (1989) | .96 |
| C. DELIMITAÇÃO DOS PROJETOS DE LEI (PL): Nº 102/2011 e Nº 105/2011 | .98 |
| D. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO PORTO SUL | 100 |
| 3.3 APLICAÇÃO DOS CRITÉRIOS E PARÂMETROS SELECIONADOS PARA A DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ILHÉS/ITABUNA | 103 |
| 3.3.1 Metodologia para o cálculo do índice de metropolização* | 103 |
| 4 - CONCLUSÃO | 109 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | .111 |
| ANEXO - Informações complementares | 112 |



APRESENTAÇÃO

A Região Metropolitana Sul da Bahia, um Debate, um Desafio

Até a metade do Séc. XIX, a região Sul da Bahia¹ não se apresentava como um espaço articulado e de identidade própria, nem possuía atividade econômica de relevo. Foi o desenvolvimento da cacauicultura que reposicionou a região no contexto econômico baiano e nacional, reservando-lhe espaço destacado, sendo também responsável pela formação e configuração do espaço regional e do seu perfil social. Tal conformação regional tem relação direta com o papel político e econômico do eixo Ilhéus-Itabuna, em torno do qual se estruturou a cultura cacauieira.

Contudo, a cacauicultura que alavancou o desenvolvimento da região durante anos passou a conviver com crises sistêmicas e ao final da década de 1980 sofreu o seu pior revés. A crise da monocultura gerou falências, desempregos e o empobrecimento dos municípios. Neste período, os vários governos estaduais e federais não apresentaram as soluções para o enfrentamento do problema, nem alternativas estruturantes para o progresso regional.

A necessidade de uma postura mais ativa do Estado na promoção do desenvolvimento econômico brasileiro e para a mudança na política econômica foi reanimada no segundo governo Lula, com a intensificação da corrente desenvolvimentista. Houve o resgate do protagonismo estatal no planejamento de longo prazo e nos investimentos públicos em infraestrutura.

A eleição de Jaques Wagner ao governo da Bahia em 2006 abriu a perspectiva de um alinhamento de diretrizes e políticas públicas. No ano seguinte, a Região Sul tornou-se um dos mais importantes

1 - A Região Sul da Bahia tratada neste texto corresponde ao Território de Identidade Litoral Sul, mais alguns municípios limítrofes pertencentes ao Território do Médio Rio de Contas, Baixo Sul e Extremo Sul, em conceitos mais amplos da região cacauieira também são considerados como pertencentes.



centros de obras estruturantes do Estado. O novo complexo logístico produtivo do Sul da Bahia: Ferrovia Oeste-Leste, Novo Porto Sul Bahia, Aeroporto Internacional e a Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Uma infraestrutura fundamental e gigantesca abre a perspectiva de recolocar o progresso nos trilhos.

Com a chegada do gás natural, através do GASENE (Petrobras) e da rede de distribuição da Bahiagás, a região passa também a contar com uma nova fonte energética, natural e de menor custo, que descortina novos elementos de competitividade econômica para todos os municípios, além de concretas perspectivas de melhoria da qualidade de vida para os habitantes do Sul da Bahia.

Este conjunto de impactantes investimentos vai encontrar uma realidade local marcada pela expansão desordenada, típica dos principais centros urbanos, e pela carência de importantes equipamentos e serviços públicos essenciais. A urbanização que assume um perfil claramente regional, com profundos efeitos ambientais, exige novos arranjos institucionais na esfera municipal, estadual, federal e iniciativa privada, que possibilitem uma nova articulação de políticas e intervenções públicas.

A discussão sobre a Região Metropolitana do Sul da Bahia se insere nesse contexto. Os dois trabalhos aqui publicados: “PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA OU AGLOMERAÇÃO URBANA DO LITORAL SUL” e “REGIÃO METROPOLITANA DO SUL DA BAHIA” buscam contribuir com o debate.

Boa leitura, boa reflexão.

Davidson Magalhães
Diretor-presidente da Bahiagás



PREFÁCIO



*T*emos grande satisfação em realizar a leitura desses dois estudos, que em nossa opinião, dará uma contribuição norteadora ao planejamento regional para o Litoral Sul, impactando diretamente sobre o novo desenho da região. Belezas naturais, mar aberto, poesia, música e obras literárias cantam e encantam essa região onde foram registrados fatos históricos importantes para a formação territorial de nosso Estado caracterizada por forte presença política, dinamismo econômico e, principalmente, pela sua capacidade de se resignificar economicamente na perspectiva da sua sustentabilidade. Agora nasce uma ideia singular: a instituição da Região Metropolitana Sul.

A cidade como setor de intervenção é bastante reconhecida. O aumento contínuo das taxas de urbanização reforça os mecanismos de concentração da população e a formação de grandes áreas metropolitanas. As áreas metropolitanas - tanto as antigas como as emergentes - transformam-se em lugares de novas oportunidades, pois é nelas que se concentram as infraestruturas para o desenvolvimento, como é o caso do bipolo Ilhéus/ Itabuna com a implantação de plataforma portuária e aeroportuária, sistema viário e ferroviário de maior qualidade, gerando economias de escala e vantagens comparativas necessárias para atrair investimentos e para competir com atração de grandes capitais.

No mundo contemporâneo as regiões em desenvolvimento, denominadas como emergentes, não escapam a profundas transformações que o capital provoca estimulando o surgimento de novos atores dispostos a aplicar quantias relevantes de recursos financeiros frente aos quais os governos locais ou os atores urbanos tradicionais aliados com o as instâncias descentralizadas do Estado não podem permanecer insensíveis.



De fato, a urbanização e metropolização contemporâneas se realizam num marco de forte instabilidade no curto prazo das modalidades de mobilização e da gestão urbana, que normalmente se desenvolvem em médio e longo prazo. Isso dificulta o trabalho dos governos locais, estaduais e nacionais em manter sob seu controle essa nova realidade por meio de instrumentos tradicionais de planejamento urbano.

O desenvolvimento urbano é visto mais do que nunca como um componente do desenvolvimento econômico, cabendo tomar consciência da necessidade de eliminar as distorções e contradições que envolve essa complexa realidade social. Essa visão urbana está inevitavelmente circunscrita à realidade social passada, presente e futura. Qualquer construção de presente e futuro só é compreensível dadas determinadas premissas históricas, como está exposto ao longo deste trabalho.

A necessidade de preparação de textos específicos sobre a problemática do desenvolvimento urbano regional do bipolo Ilhéus/Itabuna permitiu realizar um esforço de publicação de pensamentos complementares e unificados capazes de reconsiderar um conjunto de pensamento histórico urbano dessa sociedade tradicional, que é a sociedade cacauera culminando com a proposta de criação da RMSul.

A instituição de uma RM é uma iniciativa cercada de coragem e visão de futuro para os gestores públicos, principalmente os municipais, que acabam cedendo parte do seu limitado poder, dadas as restrições financeiras dos municípios brasileiros, em favor de articulações institucionais estratégicas voltadas para o desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida da região.

Após um longo período de fragilização das estruturas metropolitanas, a expansão da economia brasileira nos últimos anos traz consigo o surgimento de pesquisas e a ampliação dos debates de um processo que o IPEA denomina de reterritorialização dos espaços metropolitanos em direção a *uma democracia urbana*¹.

Várias são as facetas deste processo impulsionado por avanços tecnológicos, socioeconômicos e espaciais que recolocaram na pauta das políticas públicas o tema do planejamento e gestão dos territórios metropolitanos. Mas não se trata de resgatar o passado e sim de avançar para o futuro sob novas premissas que norteiam essa nova fase do planejamento e da gestão das RMs. O momento, como mostra um dos textos apresentados, é agora de estabelecer as condições necessárias para a efetivação da descentralização das políticas públicas e de fortalecer as estruturas colegiadas de gestão municipal. O pensar

regional metropolitano adquire maior importância quando se constata a reestruturação produtiva e territorial, e a emergência de novos modelos de governança para aglomerações econômicas que desempenham papel central no sistema produtivo nacional e internacional.

Se a economia cacauera, principal atividade produtiva da região do Litoral Sul, sofre as limitações de um mercado oligopolizado, vencer as barreiras de entrada impostas por esses mercados, principalmente de preços, passa a ser ponto prioritário de uma política governamental de recuperação

1 - Ver Série Rede IPEA, Projeto Governança Metropolitana no Brasil - 40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil - 2013



da produção do cacau. Produção, beneficiamento, industrialização e comercialização do cacau fazem parte de uma política de desenvolvimento da RMSul. Para que ela tenha operacionalidade deve ser gestada por um sistema interfederativo de governança articulado e coeso.

Mas como atingir esse propósito sem a participação efetiva da sociedade? Ela se dá em dois níveis: diretamente nas estruturas de gestão participando de Conselhos e outras instancias de gestão metropolitana e ativamente por meio da inclusão educacional. Pensar em educação é pensar em verdadeiras transformações sociais. Mas não é apenas uma educação para o trabalho. É uma educação para o exercício pleno da cidadania nos diferentes papéis que o ser humano desempenha ao longo da sua existência. Uma educação capaz de gerar novas ideias, de avançar em soluções tecnológicas, que permita o aproveitamento das oportunidades, que serão geradas pelos novos empreendimentos econômicos na região, mas, sobretudo, que seja capaz de promover uma sociedade mais justa.

Por mais que a cada dia se torne mais evidente que o fenômeno urbano no século XXI difere na sua forma e conteúdo do ocorrido ao final do século XX, o que se pretende designar não é apenas outra etapa do processo de urbanização. Fala-se na verdade numa nova configuração do fenômeno urbano no Brasil e na Bahia que acaba rompendo as barreiras da centralização nos principais polos e se insere numa nova dinâmica de interiorização do desenvolvimento com o surgimento de novas atividades produtivas e novas estruturas territoriais.

Apesar de parecer prematuro falar em novo ciclo de desenvolvimento é possível e até indispensável distinguir na história certos momentos em que numerosos acontecimentos desembocam num novo conjunto de relações entre a cidade e o território. É o caso da região cacauzeira que vive no limiar de uma nova etapa não apenas no plano econômico, com a implantação de nova infraestrutura logística e de produção (novos produtos e serviços), mas em todas as dimensões da vida social, incorporando, inclusive, a perspectiva de reformulação da economia do cacau sob bases mais sustentáveis.

Mas, como sugerem os elementos de análise utilizados e apresentados nesta publicação, os critérios normalmente utilizados para a análise do fenômeno metropolitano precisam ser ajustados por uma nova visão de desenvolvimento regional integrado que encampa perspectivas de alteração da base produtiva quase numa desconexão/integração forçada entre as formas tradicionais de produção e os novos elementos de integração entre as cidades da região a partir da implantação de novas atividades produtivas. O regional e o local fazem parte do mesmo processo, inclusive, para o planejamento e definição de novos programas e projetos de desenvolvimento urbano-regional.

A definição das bases territoriais e institucionais para este novo planejamento e gestão regional/metropolitano faz parte do propósito desta publicação, oferecendo uma contribuição no sentido de elaborar elementos conceituais que permitam constituir um corpo teórico alternativo para a espacialização da região metropolitana. Podemos postular como diretrizes básicas para este esforço de construção teórica o apoio em conceitos formulados em termos de uma dinâmica urbana de mudança nas funções das cidades, e a adoção de modelos de governança metropolitana que nada tem a ver com os modelos anteriores de viés centralizado e caráter autoritário.



A dinâmica urbana regional do Litoral Sul resultante da implantação de empreendimentos industriais, logísticos e de infraestrutura viária, de transporte e de projetos sociais, se modifica com relativa rapidez obrigando os gestores públicos a adotarem medidas urgentes que, espera-se, sejam efetivadas de imediato, inclusive para eliminar o passivo social acumulado historicamente.

A realidade nos mostra, na região, um sistema de cidades com carência de infraestrutura e sem serviços urbanos de qualidade, fruto de um processo de urbanização rápido e intenso que ocorreu sob a égide da crise de um modelo de desenvolvimento econômico e territorialmente concentrado.

Deve-se acrescentar a dificuldade do sistema governamental em articular ações dos entes federados e de estimular a participação da sociedade na formulação das políticas públicas. Os estudos da SEDUR procuram preencher esse vazio ao propor alternativas de modelos de gestão metropolitana capazes de mediar conflitos entre a autonomia e a interdependência dos municípios; criar, ampliar e fortalecer os instrumentos de cooperação federativa para reverter o quadro de fragilidade jurídico-institucional da gestão metropolitana e de fortalecer a ação do ESTADO nas RMs.

Um dos principais desafios é, portanto, a construção de um arranjo institucional adequado, que permita sustentar e operacionalizar políticas públicas que promovam as transformações necessárias para o desenvolvimento da RMSul, pactuando agenda consistente de ações públicas em vários horizontes temporais – de curto, médio e longo prazo.

Ainda não se acordou para a importância das RMs como centros de inovação e de criação de novos conhecimentos e como centros de decisão do poder econômico. Assim como não se reconhece devidamente a pobreza concentrada, também, nessas regiões. Não obstante os efeitos positivos do recente crescimento econômico nacional a vida nas cidades e nas metrópoles ainda necessita de ser melhorada.

A regulação pelo mercado do espaço urbano não potencializa os benefícios sociais dos investimentos públicos e privados gerados. Nesse quadro de contrastes, o Estado não pode ficar refém de projetos desarticulados, dispersos e descoordenados que levam ao desperdício de recursos e atrasos desnecessários na sua efetividade. Impõe-se o desafio da efetivação de um planejamento territorial descentralizado, coordenado vertical e horizontalmente entre os diferentes níveis de governo. A região metropolitana Sul deve ser observada como espaço de oportunidade política, econômica e social. É o que se deseja.

Cícero Monteiro

Secretário de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

Parte I

**A REGIÃO METROPOLITANA
SUL DA BAHIA**

Fernando Pedrão





INTRODUÇÃO



Este documento representa uma contribuição da BAHIAGÁS e da Associação Comercial de Itabuna para a formulação de uma política pública específica para a constituição de uma Região Metropolitana no Sul da Bahia. Tal iniciativa revela-se mais que oportuna, dadas as perspectivas de grandes investimentos que acentuam mudanças de vocação, pressões crescentes por políticas sociais e aumento de problemas ambientais. Nestes, cabe especial referência aos novos investimentos no sistema de distribuição de gás natural que passam a funcionar como catalisadores de novos investimentos na região. A região Sul, oriunda da denominação de região cacauzeira, protagoniza complexos processos de transformação social, econômica e política, com profundos efeitos ambientais, com uma urbanização que assume um perfil claramente regional e com uma economia que passa de primário-exportadora a produtora de serviços e efeitos interativos crescentes com outras regiões do estado.

O pleito pela criação de mais duas regiões metropolitanas na Bahia vem da década de 1980, relativo ao Sul e a Camaçari, e a partir de constatações sobre o modo de expansão da Região Metropolitana de Salvador. A implantação de uma Região Metropolitana no Sul vem sendo reconhecida como necessária na composição do processo de urbanização neste estado, principalmente agora, quando ali convergem os efeitos finais da nova mineração e há condições favoráveis especiais para uma nova formulação da diversificação da economia.

A implantação da Região Metropolitana é uma iniciativa complexa porque consiste em uma nova articulação de políticas públicas que se vê como uma mobilização social que responde a uma personalidade regional bem definida. Também porque aqui o processo de urbanização assumiu um



perfil original abrangendo várias cidades que desenvolvem um modo interativo próprio. Ao mesmo tempo trata-se de um espaço rural densamente ocupado que também desenvolveu um estilo regionalmente diferenciado. As políticas urbanas tornam-se regionais.

Assim, esta iniciativa converge com reivindicações da própria região e com manifestações anteriores do planejamento estadual. Cristaliza preceitos da própria constituição do Estado da Bahia. Indica encaminhamentos para uma articulação de políticas de desenvolvimento econômico e social para o conjunto dos municípios que configuram o coração da urbanização da antiga região cacauzeira. Requer a cooperação entre secretarias de estado concomitante com uma proposta de cooperação intensa entre municípios, com uma proposta de por em marcha o apoio de uma pesquisa universitária sistemática. Acima de tudo é uma oportunidade para captar a participação da sociedade da própria região e inovar na concepção de Região Metropolitana incorporando componentes históricos sociais e culturais.



1 – A DINÂMICA TERRITORIAL



*X*o quadro atual da economia baiana configura-se um contraste nítido entre regiões e atividades em ascensão, regiões estagnadas e regiões que sofrem perdas significativas de capital, renda e emprego. Há uma grande concentração de capital, principalmente em setores novos, como a mineração e agronegócios modernos, que contrasta com uma imensa perda causada pela seca que aprofunda a estagnação em uns 60% da economia da Bahia¹. Os efeitos da concentração de capital aparecem entre regiões e no contexto de regiões tradicionais onde se localizam novos grandes projetos, tal como na metade Sul do Recôncavo e no litoral da região Sul. Junto com outros focos de investimento, configuram um quadro complexo de logística de escoamento de produção que se reflete em um quadro estratégico da questão portuária. Com uma plataforma continental baixa, a Bahia tem poucas alternativas portuárias, levando a que esta região passe a ser contemplada com um projeto de porto artificial off shore para servir ao oeste do estado. Surge a questão relativa a qual será o uso do porto pela região.

A concentração de capital tem efeitos decisivos na composição do emprego, em que há uma destruição de postos de trabalho semiqualeficado e não qualificado e identificado com tecnologias dominadas e uma criação de postos de trabalho com novas tecnologias, que são ocupados por novos trabalhadores já qualificados, procurando as empresas para reduzir custos e riscos de qualificação. A defasagem do sistema local de qualificação faz com que a maior parte dos novos postos de trabalho seja ocupada por

¹ – A atual seca é considerada a maior em pelos menos 50 anos e seus efeitos se estendem a toda a economia do estado, entre efeitos diretos imediatos e indiretos prolongados. Dentre os diretos está a perda da produção de cereais e leguminosa e já a de pelo menos metade do rebanho. Atinge a ocupação de trabalhadores em geral e forçando migrações. Aumenta a dependência de aposentadorias e pensões. Eleva os custos do consumo básico aprofundando a desigualdade de renda. Os efeitos acumulativos da seca são menos visíveis porém são os mais profundos, representando a destruição de capacidade produtiva instalada, com efeitos secundários mesmo nas regiões mais úmidas.



Fundação Casa de Jorge Amado



Busto Jorge Amado - Ilhéus

Fotos: Chico Passos

trabalhadores vindos de fora, acentuando o efeito residual de desemprego sobre a força de trabalho local. Com estes sintomas a geoeconomia da Bahia passa por uma intensa transformação, em que há zonas de prosperidade em torno de grandes empreendimentos e extensas zonas de pobreza². Pelas estatísticas estaduais dos 417 municípios somente 67 têm condições de executar políticas públicas. Desse mesmo número somente dez têm condições de reter sua força de trabalho, ficando todos os outros na condição de exportadores de mão de obra. Contra os aparentes 10% de desemprego em Salvador, especulam-se cifras superiores aos 50%, não só nas zonas de pobreza aguda do recôncavo, mas também no Baixo Sul e em partes do próprio Sul. O distanciamento entre a composição dos novos investimentos e a composição do mercado de trabalho caracteriza uma modernização tecnológica que convive com a permanência de formas de atraso na economia baiana em geral, fazendo com que quaisquer novos focos de investimento atraiam trabalhadores sem condições de qualificação para absorção. Configura-se uma dinâmica territorial dual em que coincidem uma dinâmica territorial conduzida pela combinação dos diversos interesses do capital com uma outra causada pelos movimentos defensivos dos grupos

² – É inevitável observar que há uma diferença sensível entre essa leitura de dinâmica territorial e a que se estabeleceu como de territórios de identidade incorporada no planejamento da economia baiana. Entendendo que os territórios de identidade estão atraídos por aspectos culturais e que a proposta da Região Metropolitana dá prioridade à articulação entre os planos urbano e regional, trata-se aqui mais de aspectos operacionais que passam por alto essa polêmica.



de baixa renda. Surgiram inúmeros focos de assentamentos de alta renda em cidades em que predomina a pobreza, começando com Salvador e repetindo-se nas cidades de médio e grande portes. A análise convencional de hierarquia urbana torna-se incapaz de registrar essa interpenetração entre a formação de distritos de grupos de alta renda e a favelização que representa a concentração da reprodução dos grupos de baixa renda.

A dinâmica territorial claramente se vê como reflexa de decisões econômicas internacionais, inclusive no setor de serviços, pelo que os temas regionais devem, necessariamente, ser revistos de modo realista. O turismo é guiado pelos interesses de grandes capitais, mesmo na parte realizada por pequenos capitais.

Esse quadro de transformações afeta, de diversos modos, o Sul do estado, cada vez mais diferenciado. A questão metropolitana está na junção dos problemas de planejamento regional e de planejamento urbano, pelo que o tratamento das regiões metropolitanas em geral depende logicamente de diretrizes gerais a serem estabelecidas por planejamento para regiões e por um planejamento urbano abrangente. Nesse sentido é preciso tomar em conta as vantagens e as restrições colocadas pelos PDDU, que são documentos restritos a cidades específicas. Frente a esse quadro se colocam problemas crescentes de planejamento de infraestrutura e de escolha de investimentos de grande porte que se colocam acima das possibilidades de quaisquer municípios. Esse é o espaço por excelência do planejamento das regiões metropolitanas.

1.1 As condições da metropolização

Trata-se agora de estabelecer um programa de trabalho visando a criação e a operacionalização da Região Metropolitana Sul da Bahia, que é uma denominação politicamente da Região Metropolitana de Itabuna, consagrada na Constituição do Estado da Bahia mas não regulamentada e caducada. A identidade e a operacionalidade dessa entidade regional são passos fundamentais na direção de uma condução descentralizada da economia da Bahia que deve dotar essa região de uma capacidade de agir de modo eficiente no tratamento de seus problemas. Esta iniciativa retoma e aprofunda o trabalho de planejamento econômico e social regional em que a Bahia já foi pioneira, agora reforçado com a perspectiva ambiental e de reconhecimento cultural.

Desde já é vital estabelecer que nesse espaço urbano-regional há fatores de convergência e fatores de dispersão, e que as condições de convergência dependem de distância virtual entre os municípios e o centro gravitatório da região. Por isso e tomando Itabuna como centro geográfico é preciso considerar que não se devem considerar municípios cuja sede esteja a mais de 50 quilômetros daquele ponto, mesmo que haja fatores de convergência aparentemente significativos.

A oportunidade de criação da Região Metropolitana do Sul da Bahia estabelece a necessidade de que se defina uma estratégia de desenvolvimento para a região que ela abrange, compreendendo os aspectos econômicos, sociais, ambientais e institucionais desse processo. A Região Metropolitana do Sul tem as cidades de Itabuna e Ilhéus como suas principais bases urbanas, compreendendo diversas outras cidades e uma variedade de zonas rurais, com crescentes elementos de integração.



A Região Metropolitana do Sul surge com algumas características que têm que ser registradas como bases para determinar um estilo de política econômica, social e ambiental que não se consegue resolver tomando as cidades de modo isolado. Educação, energia, saúde pública e transportes são setores com problemas que ultrapassam as condições de cada cidade em particular.

O fenômeno metropolitano surge aqui de uma combinação de fatores urbanos com uma realidade regional que tem uma trajetória rural comum – a produção cacaueteira – mas que se defronta hoje com os efeitos combinados de novos grandes impactos econômicos, que determinam outra territorialidade e outros modos de integração na economia baiana. A originalidade desta Região Metropolitana vem de combinar os movimentos de urbanização e efeitos regionais de Ilhéus e Itabuna que, em seu conjunto, passam a representar uma nova realidade espacial.

Como se trata de processos sociais que apropriam e modificam o território, é preciso reconhecer que o fundamento da Região Metropolitana é o desenvolvimento de relações sociais historicamente consequentes. Nesse sentido o projeto da Região Metropolitana deverá atribuir papel essencial à participação efetiva dos diversos grupos de trabalhadores e reconhecer a centralidade da cidadania.

Tanto Ilhéus como Itabuna, que ultrapassaram os 200.000 habitantes, enfrentam novos sistemas de prestação de serviços que operam sobre referências de demanda internacionais. Distinguem-se ampliações na franja de serviços articulados com as atividades tradicionais, serviços sociais de utilidade pública, desde serviços médicos e educativos até manejo de resíduos; e novos tipos de serviços especializados, que dão nova presença regional às principais cidades deste contexto metropolitano. Tal como já tinha verificado no planejamento da Região Metropolitana de Salvador³, o território metropolitano tende a se expandir gerando novas diferenciações entre o núcleo central e suas zonas periféricas, mas introduzindo novas interações entre os espaços integrados na Região Metropolitana. Um exemplo categórico é o novo papel dos transportes interurbanos cuja intensificação passa a integrar as diretrizes do planejamento metropolitano.

Diferentemente de outras experiências com processos metropolitanos no Brasil, em que a metropolização surge de uma mutação do processo urbano de uma única cidade, aqui se trata de uma combinação de novos processos nitidamente multisetoriais, que envolvem uma mudança da composição das relações internacionais que sustentam a região. A alternância e a composição de Ilhéus e Itabuna dá uma originalidade a esse processo metropolitano em que cabe desenvolver espaços comuns de atividade da esfera pública local tanto em serviços sociais de utilidade pública como em políticas de tecnologia urbana inovadora. O tema das tecnologias urbanas pode ser desenvolvido combinando pesquisa e desenvolvimento local e com cooperação em escala nacional e internacional. Desde já destacam-se exemplos sobre estratégias de planejamento de transportes que podem ser combinadas com programas de moradia, de núcleos de serviços a famílias e atividades culturais. Podem ser utilizados mecanismos de cooperação com Curitiba, com programas do Grande Buenos Aires e com estratégias de serviços desenvolvidas na Suécia.

3 – Cabe conferir o Segundo Plano Metropolitano (CONDER, Salvador, 1982) que defendeu os princípios de expansão e diferenciação das metrópoles, arguindo que no caso da Bahia seria necessário considerar um espaço mais amplo de referência, inclusive dada à fragilidade do sistema de cidades. No caso de Lima (Peru), a metropolização encontrou áreas de expansão áridas que obrigaram a uma expansão em forma radial (Ver Planificación regional y urbana en America Latina, México, 1974). Esses dois movimentos de expansão e diversificação têm sua máxima expressão na Cidade do México que incorporou cidades inteiras nos eixos Centro-norte e Centro-sul.



1.2 Um estilo de análise metropolitana

Diante deste desafio, trata-se de estabelecer um modo de análise e um estilo de política específicos para esta Região Metropolitana com novo significado regional do processo urbano. Essencialmente, distinguindo entre vetores de política necessariamente regionais e áreas de atuação, urbanas e locais. Os exemplos mais evidentes de vetores de política regional são os planejamentos do ensino superior e de saúde pública. O primeiro passo de um acordo entre municípios pode viabilizar um mecanismo de consulta a partir do qual podem ser elaborados programas de escala regional. A entidade metropolitana pode buscar um acordo com as universidades públicas para realizar programas de qualificação vinculados ao planejamento urbano-regional.

Por modo de análise entende-se uma combinação de método e teoria na dimensão de uma aplicação prática. Por estilo de política, seguindo uma tradição da política de desenvolvimento, entende-se uma composição de políticas gerais e locais, adequada às condições históricas, sociais e ambientais que cercam a formalização da Região Metropolitana do Sul da Bahia. Serão necessários estudos urbanos de caráter regional e pesquisas sobre a base regional envolvendo dimensões de mercado e mobilidade de transportes.

A análise e a política regionais se situam numa conjuntura histórica muito especial da economia brasileira, que está marcada por grande atividade de capitais internacionais em que se destacam capitais não tradicionais. Esses movimentos geram setores novos e atuam na modernização de setores tradicionais, tais como a agricultura de exportação e turismo – com suas respectivas implicações tecnológicas e financeiras – e em novas atividades como a grande mineração, com seus efeitos sobre os sistemas de infraestrutura. Nestas condições, torna-se necessária uma abordagem que renove e adapte a análise regional às condições próprias desta região.

A oportunidade de criação de uma Região Metropolitana do Sul do Estado da Bahia identifica uma oportunidade histórica ímpar para pensar o processo do planejamento regional no Brasil numa perspectiva que registra a variedade dos efeitos locais de movimentos internacionais de capitais e o modo como as estruturas políticas e institucionais locais se enfrentam com novos desafios de escala internacional. A Região Metropolitana é um projeto político de resgate social, de afirmação de identidade e de busca de novas formas de desenvolvimento econômico e social.

Nestas condições, este documento se coloca como uma contribuição a uma tomada de posição acerca do programa de trabalho a ser realizado para efetivar a Região Metropolitana do Sul. Apon-ta as linhas de trabalho que podem ser empreendidas por uma entidade de planejamento metropolitano, atividades que pode ser induzidas mediante acordo entre prefeituras e atividades a serem procuradas na estrutura do governo estadual. Desempenha o papel de catalisador de alianças entre a esfera municipal e as universidades públicas no sentido de promover programas em médio e longo prazos para valorização social. O princípio geral de valorização social orienta todo este empreendimento que contempla uma crescente participação social.



2 – OBJETIVOS DE POLÍTICA METROPOLITANA



O principal objetivo do planejamento social, econômico e ambiental, representado pela Região Metropolitana Sul, é a valorização social, econômica e ambiental do espaço constituído dos municípios integrantes desta região, que são Barro Preto, Buerarema, Floresta Azul, Ibicaraí, Ilhéus, Itabuna, Itajuípe, Itapé, São José da Vitória e Uruçuca.

Há uma questão fundamental relativa ao agrupamento de municípios que venham a constituir a Região Metropolitana, em que um argumento básico é a distância em relação com o centro geográfico que será Itabuna. Pondera-se que a Região Metropolitana de Campinas (SP) imensamente mais rica é de 46 quilômetros com melhores condições de acessibilidade. Assim, neste caso, parece inevitável considerar como distancia máxima 50 quilômetros em relação com Itabuna. Desse modo descartam-se outros argumentos como que Almadina é a origem do rio Cachoeira ou que Itacaré cresce na região. Pela lógica do processo metropolitano a distancia máxima ao centro só pode ser revisada se acontecerem novos movimentos de conurbação que alterem a regra inicial. Como a única conurbação expressiva é entre Ilhéus e Itabuna, essa alternativa parece completamente descartada em curto prazo.

Por valorização social, entende-se uma trajetória de transformações do sistema socioprodutivo em que haja melhoras substanciais na distribuição da renda, na extensão da vida profissional e na mobilidade dos trabalhadores. Nesse contexto, considera-se os movimentos migratórios, principalmente a saída da população economicamente ativa. O modo e a intensidade da urbanização terão que ser considerados. Exclusão social, favelização e banalização da violência urbana tornam-se aspectos essenciais nesse quadro em que a ampliação da oferta de serviços sociais de utilidade pública deverá ser pensada em conjunto com uma renovação das políticas de educação.



A valorização social terá que ser colocada frente a condições operacionais concretas do sistema produtivo na região. Nesse sentido é preciso distinguir a ocupação urbana propriamente dita, a ocupação rural habitual e as interrelações entre as duas que acontecem mediante mecanismos como os das feiras livres, transporte artesanal e emprego doméstico. Ao considerar as perspectivas de emprego formal nos novos setores de grande capital, o planejamento metropolitano aqui deverá trabalhar com coeficientes de geração de empregos indiretos que passa a ser o principal efeito multiplicador do emprego na região.

| Tabela 1 | | Distância das Sedes Municipais à Sede da RMS - População - Área - Densidade Demográfica | | | | Bahia 2010 |
|--------------|---------------------|---|-----------------|----------------|-------------------------|--|
| Número | Município | Distância de Itabuna | | População | Área (Km ²) | Densidade Demográfica (Hab/Km ²) |
| | | condução (km) | linha reta (Km) | | | |
| 1 | Barro Preto | 29,0 | 20,26 | 6.453 | 128,381 | 50,26 |
| 2 | Buerarema | 19,4 | 17,8 | 18.605 | 230,460 | 80,73 |
| 3 | Floresta Azul | 45,8 | 41,25 | 10.660 | 293,462 | 36,33 |
| 4 | Ibicaraí | 38,3 | 34,39 | 24.272 | 231,941 | 104,65 |
| 5 | Ilhéus | 31,2 | 26,21 | 184.236 | 1.769,111 | 104,68 |
| 6 | Itabuna | 0 | 0 | 204.667 | 432,244 | 473,5 |
| 7 | Itajuípe | 16,2 | 14,88 | 21.081 | 284,497 | 74,11 |
| 8 | Itapé | 21,5 | 19,33 | 10.995 | 459,364 | 23,94 |
| 9 | São José da Vitória | 36,3 | 32,73 | 5.715 | 72,491 | 78,83 |
| 10 | Uruçuca | 31,4 | 22,59 | 19.837 | 391,975 | 50,61 |
| RMSUL | | | | 486.684 | 3.901,951 | 124,7 |

IBGE, 2013

Este objetivo geral se coloca como referência principal em um momento de transição da economia baiana, onde os elementos de mudança se concentram em três regiões do estado, dentre as quais esta é a mais urbanizada e com maior potencial de diversificação do sistema produtivo. Admitindo que os projetos previstos demandam trabalhadores qualificados hoje escassos, é preciso pensar em termos de um multiplicador progressivo do emprego em que a oferta de educação técnica tem um papel estratégico. Ressalta-se que a maior parte das mudanças em sistemas de infraestrutura que atingem esta região já está prevista na proposta de estratégia do governo do estado, mas que sua operacionalização é incerta e em que faltam estudos de base que garantam a articulação regional nessa região. Não se pode deixar de registrar que essa região, que já teve um peso econômico predominante no estado, nunca desfrutou de um peso político correspondente.

O principal objetivo deste documento é balizar a sequência de trabalhos que se tornam necessários para consolidar e operacionalizar a Região Metropolitana Sul da Bahia. A criação da Região Metropolitana do Sul, que está prevista na Constituição do Estado da Bahia, é um ato político que se torna socialmente presente com a implantação de uma base institucional própria. Dada a presença de políticas públicas da esfera federal, desde Bolsa Família à Minha Casa Minha Vida, será necessária uma avaliação da extensão e impacto desses programas.

Tal base compreende a montagem de um sistema consultivo e de um sistema operacional, onde se reconhece, desde já, a necessidade de um Conselho Consultivo a ser integrado pelos poderes



federal, estadual e pelos municípios, e com uma ampla participação de entidades representativas da região. A presença da Região Metropolitana Sul, como entidade representativa dos interesses dos municípios dessa parte do estado, é um dado necessário para a continuidade do processo de planejamento quando será necessária uma representação legítima frente aos novos grandes investimentos na região.

Os objetivos deste documento se confundem com os objetivos iniciais do planejamento da Região Metropolitana. Ao constituir formalmente a Região Metropolitana, criam-se necessidades imediatas de identificar e ativar políticas de desenvolvimento sob pena de reverterem-se as expectativas positivas em frustrações.

O planejamento da Região Metropolitana terá que ser um processo progressivo, em que se combinam as iniciativas técnicas, políticas e culturais, com objetivos estratégicos apontando para uma elevação das condições de vida da população da região e para uma elevação tecnológica, em todos os níveis, para garantir que os resultados a serem obtidos na esfera econômica se sustentem. Para superar efeitos negativos que tenderam a se acumular em outras situações de metropolização em que aumentaram as distâncias entre o núcleo central e as periferias da Região Metropolitana, as políticas culturais devem desempenhar um papel chave nesse processo.

Contemplam-se dois níveis de trabalhos, respectivamente, para a região em seu conjunto e para os municípios que a compõem. Um para a região a ser demarcada e outro para sua área de influência. A partir de cenários para a renovação dos equipamentos urbanos, será necessário elaborar estimativas de demanda de serviços públicos na direção de unificação de políticas⁴. Como primeira aproximação, entende-se que o núcleo da Região Metropolitana Sul compreende os municípios de Itabuna, Ilhéus, Buerarema, Barro Preto, Itajuípe e Uruçuca.

Esse objetivo geral corresponde a alguns outros, possivelmente menos amplos, mas igualmente complexos, de municípios e conjuntos de municípios, isto é, em escalas de espaço que representam diversas expressões de território. Metrópole é sinônimo de complexidade e passagem de situações em que predomina uma visão local de poder para situações em que o poder econômico e político transcende suas referências locais e subordina as soluções locais a objetivos guiados por outras referências de organização, tecnologia e influência cultural. Neste caso a metrópole é produto de um movimento que combina a urbanização das principais cidades com uma concentração de infraestrutura de importância nacional e com um adensamento de movimentos macrorregionais.

A primeira tarefa a considerar é a operacionalização do sistema institucional de planejamento da Região Metropolitana Sul e a definição de uma agenda de trabalho. Essa providência terá que ser tomada mediante um acordo entre prefeituras e iniciativa e participação do governo estadual. A entidade metropolitana terá que garantir a capacidade de negociação. Precisa de continuidade, por isso da instalação de mecanismos que garantam continuidade ao planejamento regional, razão pela qual se antecipa como necessária uma articulação com as universidades públicas na região.

4 - A principal ferramenta para esse tipo de planejamento é a análise de umbrais, que combina setores de crescimento contínuo como os transportes com setores de crescimento discreto como água e energia. Diferentes componentes dos equipamentos desses serviços devem ser planejados em função de uma vida útil inicial e de coeficientes de vida útil sobre condições de manutenção.



3 – OS FUNDAMENTOS HISTÓRICOS E AS TRANSFORMAÇÕES ATUAIS DA REGIÃO



A região hoje é o resultado de processos surgidos em diferentes momentos desde a implantação da produção cacaueteira e que prosseguem de diversos modos, com novas combinações de produção. A presença de um componente de pequena produção familiar foi fundamental na solução dos problemas de consumo local e o futuro de uma pequena produção capaz de participar ativamente do mercado regional em itens como frutas e especiarias volta a ser significativa. Formas de produção em cooperação, formais e espontâneas, ganham importância frente à redução das pautas de produção da grande propriedade. As alternativas de transformação hoje dependem de movimentos iniciados anteriormente e que devem ser absorvidos junto aos elementos de modernização. A modernização da produção rural e das estruturas administrativas das prefeituras é tão importante como os mecanismos de promoção de projetos de investimento.

Há um contraste claro entre os movimentos de modernização e os de atualização do atraso. Uma recuperação da produção cacaueteira passa necessariamente por uma renovação de mentalidades e pela definição de novos modos de modernização com qualificação dos produtores e com a introdução de métodos de produção em cooperativa. O novo toma o lugar do velho mas as pessoas que realizam a produção são as mesmas e têm que ser educadas para realizarem atividades novas. Os novos projetos previstos de grande capital implicam, necessariamente, na entrada de trabalhadores de fora da região pelo que é preciso um esforço combinado de planejamento em educação tecnicizada para qualificar pessoal da região para novos tipos de emprego. O papel da educação em seu sentido mais amplo é essencial para o desenvolvimento regional e será necessário contemplar uma política específica para o setor



educação como apoio necessário à continuidade de políticas regionais⁵. O movimento geral de implantação da Região Metropolitana deverá reunir os elementos para a instalação de um complexo universitário em ciência e tecnologia, que deve ser visto como um objetivo a ser perseguido pelas diversas instituições de ensino.

O que se entende como formação histórica da região é o fundamento da atualidade, que faz com que cada região tenha sua originalidade. Na formação do território da Região Metropolitana Sul da Bahia distinguem-se cinco movimentos econômicos, sociais e políticos que se combinam no ambiente social, econômico e político de hoje. Há uma ocupação determinada por atividades extrativistas e artesanais, identificadas com a sobrevivência de grupos de baixa renda. Há uma produção rural exportadora, com componentes tradicionais e modernos. Há uma pecuária voltada para o mercado regional. Há uma atividade mercantil que se desenvolveu sobre as anteriores e viabilizada pela expansão do transporte rodoviário. Finalmente, encontra-se um componente de produção industrial inicialmente determinado pela produção cacaueteira, que incorporou indústrias leves e hoje constitui um segmento significativo, mas pouco integrado na economia da região⁶. Frente a perspectivas concretas de entrada de grandes capitais na região, torna-se imperativo formar um juízo

5 - A valorização da educação como parte essencial das políticas de desenvolvimento foi uma marca distintiva dos esforços de desenvolvimento regional para o Nordeste do Brasil desde a década de 1950, através dos programas de formação de técnicos do Banco do Nordeste e foi continuado e aprofundado pela SUDENE em seus primeiros anos. Desde já se registra uma diferença decisiva entre a capacidade instalada das universidades, a orientação de mercado das faculdades privadas e as necessidades do sistema socioprodutivo da região.

6 - Como indústrias regionais integradas, entendem-se aquelas cujas compras e vendas na própria região são significativas na reprodução de seu capital. O aproveitamento integral dos produtos agrícolas é um modo de aumentar a renda dos produtores. Por exemplo, essa região teria um potencial importante para entrar no mercado de cosméticos, no de móveis de qualidade. A separação artificial entre comércio e indústria pode ser superada mediante revisão do funcionamento das redes de comércio.



Foto: Chico Passos

Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira - Ceplac



relativo à política industrial, combinando as oportunidades ensejadas pela produção rural com as novas oportunidades indicadas por esses novos investimentos, especialmente pela nova combinação de fatores de localização em torno do Porto Sul.

A grande questão que se coloca hoje no relativo aos fundamentos históricos consiste em verificar quanto o futuro da região será contínuo em relação com sua trajetória passada, ou quanto depende de uma mudança de trajetória para se reproduzir. Há diversos sinais que apontam na direção de um movimento duplo de prosperidade e tensões crescentes, primeiro identificadas com favelização e violência; e, em seguida, pela acumulação de problemas crônicos de desemprego. Assim, sobre a base de contrastes sociais crescentes, o planejamento da RMSul deve ter um claro fundamento social. A RMSul deve funcionar como centro de referência para transmissão de novas ideias para agroindústrias não convencionais.

O trabalho de avaliar criticamente o que foi feito e como foi feito é uma parte essencial para o esforço de construir modos de mudança social e tecnicamente viáveis. Por isso, o trabalho de planejar a região da Região Metropolitana Sul envolve um considerável trabalho de pesquisa a curto e médio prazos, que recupere e avalie a experiência acumulada e dispersa na região. A lavoura cacaueteira compreende os aspectos comerciais e de qualificação dos produtores, além das técnicas de produção e encontrar opções de comercialização que libertem a região dos monopólios internacionais.

No conjunto dos elementos que afetam o futuro da região, há alguns que tratam da preservação do modo de produção existente e outros que representam uma mudança radical do modo de produção. Os fatores de mudança tornam-se determinantes do conjunto da região, mas têm um perfil territorial específico, atraído pela localização dos investimentos em infraestrutura.



4 – PERFIL INSTITUCIONAL E ORGANIZACIONAL



A identidade institucional da região deve ser exposta como informação referencial para uma análise historicamente situada, entendendo-se as denominações, tais como associações de empresários mudaram ao longo do tempo. À parte de instituições tradicionais, tais como as associações comerciais e de agricultores, há novos dados, tais como a interiorização da Federação de Indústrias e órgãos representativos de novas atividades. As novas instituições de defesa do ambiente terão que ser contempladas. Além disso, verifica-se que a maior parte dos componentes da nova economia não é parte das instituições tradicionais. Ao mesmo tempo descobre-se a verdadeira complexidade social da Região Sul com uma forte presença indígena e problemas de conflito de posse de terras.

4.1 A concepção institucional da Região Metropolitana e as ações da esfera pública

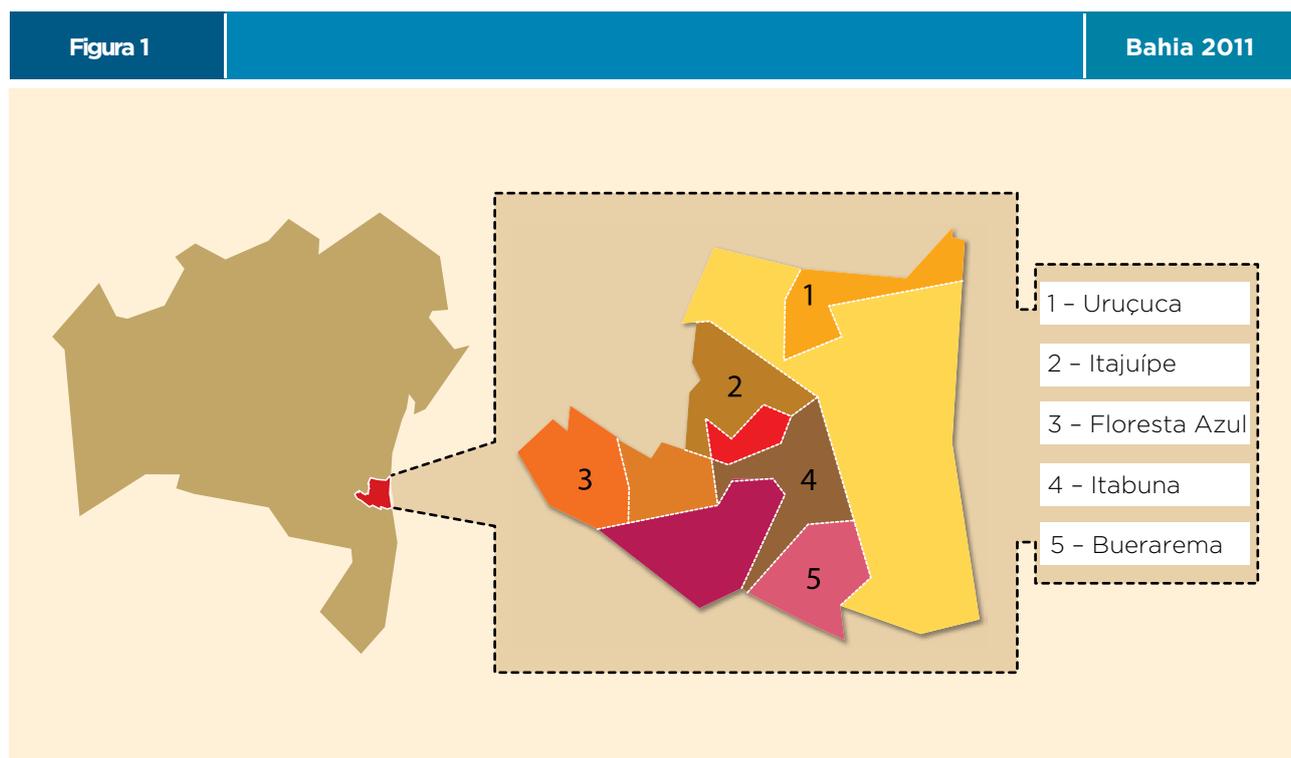
As iniciativas hoje contempladas tornam imperativo estabelecer o referencial institucional para as políticas básicas da RMSul. Presume-se ser indispensável a criação de um órgão de planejamento da Região Metropolitana com a participação ativa das prefeituras. Neste caso, a originalidade estará em que as instituições da região tenham participação ativa e não seja apenas um órgão estadual subordinado. A experiência da CONDER, que de Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo passou à Companhia de Desenvolvimento Regional, precisa ser revista e avaliada. Em princípio a associação

de municípios é um passo necessário para a nova região. Assim, a concepção do órgão responsável da Região Metropolitana envolve problemas de representação local, regional e estadual, que deverão ser enfrentados desde o primeiro momento.

Desde já cabe adiantar que esse órgão deve ter um amplo conselho consultivo e uma secretaria plenamente operacional. A operacionalidade significa um órgão capaz de tomar iniciativas, elaborar diagnósticos de problemas da região e não fique restrito a um programa inicial.

4.2 Os municípios constitutivos da região

A partir das referências econômicas, sociais e ambientais examinadas propõe-se que a Região Metropolitana Sul esteja constituída dos municípios de Ilhéus, Itabuna, Buerarema, Barro Preto, Floresta Azul, Itapé, Ibicaraí, São José da Vitória, Uruçuca e Itajuípe, que foram o centro da velha região cacauceira, que estão no centro das novas modificações dos sistemas de transportes e aparecem na figura a seguir. Outras considerações relativas a compartilhamento de recursos podem levar a incluir Almadina, mas é preciso ter presente que os fatores de consolidação da Região Metropolitana tendem a se acumular em forma progressiva pela realização de projetos e políticas, suplantando elementos anteriores de consideração. Dada a predominância de Itabuna e Ilhéus e a agregação de efeitos urbanos consequentes da rede de gás natural, tende a aumentar o poder gravitatório dessas duas cidades principais sobre as demais da região.



Fonte: SEI, 2013



4.2.1 Aspectos demográficos e sociais

A região tem uma população significativa e densa, com um dos maiores índices de urbanização do estado, e com claras indicações de crescente urbanização do meio rural. A densidade urbana aumenta sobre os eixos de comunicação entre as cidades principais, estabelecendo uma rede de urbanização que ultrapassa os dados estatísticos formais. Essa densidade tende a aumentar como consequência da entrada de trabalhadores migrantes, de estudantes e professores, e de pessoal técnico vinculado a novos projetos de investimento. Ainda sem estudos diretos há fortes indicativos de que o aumento da população se converte em concentração urbana em Ilhéus e Itabuna, principalmente no primeiro, com novas indicações de urbanização acelerada no Eixo Norte abrangendo Ilhéus, Uruçuca e Itacarai.

4.2.2 Produto social bruto e per capita

Os dados de produto mostram claramente a diferença entre os dois municípios líderes e os demais, com indicativos de pobreza predominante.

| Tabela 2 | | Produto Interno Bruto a preços correntes | | Bahia 2010 |
|----------|---------------------|--|----------------------|------------|
| Número | Município | PIB (mil R\$) | PIB per Capita (R\$) | |
| 1 | Barro Preto | 32.302 | 4.980,73 | |
| 2 | Buerarema | 109.177 | 5.862,78 | |
| 3 | Floresta Azul | 45.110 | 4.231,70 | |
| 4 | Ibicarai | 111.800 | 4.612,02 | |
| 5 | Ilhéus | 2.241.975 | 12.169,37 | |
| 6 | Itabuna | 2.582.489 | 12.615,35 | |
| 7 | Itajuípe | 150.253 | 7.123,02 | |
| 8 | Itapé | 48.071 | 4.375,68 | |
| 9 | São José da Vitória | 23.097 | 4.041,50 | |
| 10 | Uruçuca | 97.992 | 4.939,12 | |

SEI/IBGE, 2013

A observação feita a partir do sistema produtivo confirma e agrava a anterior, colocando a questão de pobreza como central em todo esse processo. A predominância de grupos de baixa renda resulta em parte em favelização e em bairros marginalizados e em parte em tendências expulsivas da população rural.

| Tabela 3 | | Receitas Correntes | | | | Bahia 2009 | |
|---------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------------|-------|--------------------------|------------|--|
| Município | Receitas correntes (R\$) | % | Transferências correntes (R\$) | % | Receita tributária (R\$) | % | |
| Barro Preto | 11.302.529,24 | 100 | 10.242.858,93 | 90,62 | 879.129,93 | 7,78 | |
| Buerarema | 18.143.425,44 | 100 | 17.655.661,04 | 97,31 | 376.467,43 | 2,07 | |
| Floresta Azul | 12.413.680,23 | 100 | 11.753.311,20 | 94,68 | 303.809,38 | 2,45 | |
| Ibicarai | 25.682.399,98 | 100 | 21.728.847,34 | 84,61 | 718.458,36 | 2,80 | |
| Ilhéus | 178.654.708,32 | 100 | 155.989.301,99 | 86,13 | 18.650.120,40 | 11,42 | |
| Itabuna | 172.466.465,20 | 100 | 141.448.409,10 | 82,02 | 22.482.766,16 | 13,04 | |
| Itajuípe | 24.393.580,21 | 100 | 22.098.119,95 | 90,59 | 1.257.163,54 | 5,15 | |
| Itapé | 12.266.550,96 | 100 | 11.811.506,99 | 96,29 | 392.418,24 | 3,20 | |
| São José da Vitória | 8.802.765,39 | 100 | 8.565.265,43 | 97,30 | 232.198,87 | 2,64 | |
| Uruçuca | 22.458.355,99 | 100 | 21.360.065,14 | 95,11 | 857.166,92 | 3,82 | |

SEI/IBGE, 2013

Ressalta-se que a maior parte das receitas dos municípios é de transferências. Os cuidados manifestados desde o início deste estudo mostram a extrema precariedade das finanças municipais, portanto indicando a responsabilidade decisiva dos principais municípios na criação de mecanismos de incorporação de grupos de baixa renda.



5 – A REGIÃO E SEU TERRITÓRIO

A região surge de um processo de afirmação de identidade que faz com que seu planejamento deva evitar cair no reducionismo técnico e construa sobre uma perspectiva histórica. Significa uma renovação do conceito de região que faz com que o planejamento urbano-regional deva acolher uma reflexão cultural. Para isso nada melhor que instalar a entidade de planejamento em um complexo que abra espaço para exposições de arte, concertos eruditos e populares, museu interativo para promover a presença de grupos diversos e interação com universidades e colégios de nível médio. Participação de sindicatos e associações de trabalhadores com projetos de qualificação em cooperação com sindicatos e associações de produtores e moradores. Um dos principais elementos distintivos deste projeto da Região Metropolitana é a abertura a uma participação progressiva de instituições representativas de trabalhadores na construção da identidade metropolitana. A visibilidade da atividade de planejamento metropolitana é essencial para que a sociedade a aceite e reconheça como válida.

5.1 A formação do território regional

A Bahia em seu conjunto tem sido uma grande região cujo território efetivo tem variado em extensão, com diferentes graus de consolidação, com movimentos unificadores e outros separatistas. Em



uma Bahia de fato que mais duplicou no século XX nas direções Oeste e Sul, a fronteira agrícola se ampliou em extensão e em profundidade com a substituição de culturas⁷ e a ocupação de terras de menor qualidade⁸. As regiões de fato são as que surgem de uma vida social prolongada, pelo que a grande região baiana sempre precisou de subdivisões que reflitam sua real diversidade. A “região cacauera” surgiu da única cultura plenamente internacionalizada do estado, já com funções claramente diferenciada da sub-região de Itabuna e da de Ilhéus.

A formação do território em todo Sul da Bahia se fez a partir do extrativismo e pecuária com uma participação secundária de produção canavieira desde o período colonial, que deixou alguns traços significativos. Nenhum ramo de produção deve ser descartado porque pode ser incorporado em programas de produção de pequenos e médios produtores. A entrada e expansão da produção cacauera representou uma seleção de terrenos, com uma proporcionalidade variável entre a produção cacauera e demais atividades, observando-se que o extrativismo tem tido um papel essencial na alimentação da região. Hoje, com a redução da área plantada com cacau, essa diversidade inicial tem que ser recuperada, inclusive como parte da revitalização da produção cacauera. Essa combinação de fatores recrudescer com as sucessivas crises da produção cacauera com seus efeitos em emprego e renda. Uma avaliação moderna do território regional indica a necessidade de considerar conjuntos alternativos de produção rural com novo aproveitamento de tecnologia. Algumas novas referências devem ser observadas, tais como o grande projeto no Vale da Juliana. Verifica-se que hoje o componente de biotecnologia torna-se necessário junto com a prioridade de renovação tecnológica.

7 - Variações na territorialidade de culturas agrícolas tornou-se um argumento essencial da realidade brasileira, em que culturas básicas de exportação, como cana-de-açúcar, café, cacau e algodão, além da pecuária, mudaram substancialmente de seus locais de realização.

8 - Ver Tamás Szmrecsanyi, Pequena história da agricultura brasileira, São Paulo, Hucitec. 1986.



Foto: Chico Passos

Rio Cachoeira - Itabuna



A formação do território regional tem uma referência comum na produção cacaueteira e em seus efeitos indiretos, que geraram um território contínuo e marcado por matizes dados pelas condições naturais e condições de organização da produção. Esse movimento combinou-se com um desenvolvimento colateral da pecuária, fortalecido pela abertura das estradas inter-regionais, e foi determinante de uma atividade mercantil de escala regional, que se combinou com uma e mais recentemente com o turismo.

As dificuldades enfrentadas pela produção cacaueteira bloquearam as opções de diversificação do sistema produtivo, onde alguns focos de produção industrial não modificaram o perfil da economia da região. Sobre essas bases e em função mesmo do modo como a produção cacaueteira se organizou no espaço da região, essa parte do Litoral Sul, que ficou cognominada de região cacaueteira, passou a exibir matizes de intensidade na ocupação do espaço, que se reconhecem como sub-regiões de fato. O padrão de urbanização teve um papel decisivo nessa regionalização (Silva, Silva e Leão, 1967), mas teve um efeito limitado na progressão da formação da região, justamente porque só pôde gerar cidades com capacidade limitada de crescimento.

A formação da região está referenciada pelos azares da produção cacaueteira e por seus efeitos colaterais, que incluem suas culturas complementares, as agroindústrias derivadas e os modos de uso da terra cultivável. A produção cacaueteira foi a base de uma atividade mercantil significativa, de pecuária e mais recentemente de turismo. As dificuldades enfrentadas pela lavoura cacaueteira – pragas e monopolização da comercialização – bloquearam as opções de diversificação do sistema produtivo, onde alguns focos de produção industrial não foram suficientes para modificar o perfil da economia da região. Uma simplificação inoportuna e injustificada colocou os problemas da produção cacaueteira como problemas técnicos da lavoura, por isso deixando de considerar os efeitos da oligopolização do comércio sobre a produção. Frente a essa visão, há exemplos na própria região que indicam como mais importante a qualificação do trabalho e o cuidado com a produção, sustentando melhores opções de preços. No mesmo sentido, observações comparativas internacionais, tal como agora a produção no Vietnã, reforçam o aspecto de qualidade do trabalho na produção.

O desenvolvimento do sistema de transportes tem tido um papel fundamental na estruturação da geoeconomia da região, tal como já se adverte no desenvolvimento da cidade de Itabuna. Os transportes estão ligados à valorização de terras que permitiu que surgisse uma indústria de laticínios.

As variações de preço das terras ligadas à produção cacaueteira ou determinadas pela evolução do sistema de transportes resultam num movimento geral de valorização e desvalorização de terras, que deve ser tomado como ponto de partida na escolha de planos de produção, portanto condicionando a renda dos produtores, especialmente dos produtores de pequeno e médio portes. Como se sabe, os preços das terras variam segundo as perspectivas de rendas que elas podem gerar. E como a renda dos produtores não depende somente de sua eficiência, mas sim de sua relação com o mundo financeiro, torna-se necessária uma análise da produção rural que a veja como parte do funcionamento do sistema capitalista e não como um problema técnico local.

No conjunto significa que se trata de um problema de planejamento regional que pode ser referência para pesquisas em universidades ou em outros centros de pesquisa. O incentivo à pesqui-



sas e cursos sobre temas da região é um recurso até agora pouco utilizado mas essencial para a renovação da região.

5.2 Mapa político, mapa físico e mapa social da região

A região passou por diversos desmembramentos de municípios que devem ser registrados. Itabuna perdeu mais da metade de seu território e uma parte importante de Ilhéus está sub judice de reivindicações indígenas. Mas as principais mudanças podem ser colocadas em termos da capacidade de produção e organização das relações entre cidades e com as áreas rurais. Assim, é preciso identificar o padrão territorial que confere unidade à região em seu conjunto. A referência anterior foi a intensidade da produção de cacau nos usos do solo⁹. A retração dessa produção, o aumento da população e a urbanização levam a procurar outro critério ou conjunto de critérios que reflitam a intensidade da vida econômica e social. Basicamente, recomenda-se construir um índice baseado em densidade demográfica, movimento dos sistemas de transportes, movimento bancário e construção civil. Sondagens sobre a população marginalizada urbana e sobre o comércio informal serão referências indispensáveis, considerando que se trata de cidades com elevado componente de pobreza crônica.

Uma estratégia de trabalho reveladora da realidade social é a pesquisa sobre as feiras livres, com sua localização, periodicidade, origem de produtos, composição de vendedores e compradores.

5.3 Sistemas de transporte

A Região Metropolitana Sul foi decisivamente afetada pela abertura da BR-101 e suas posteriores ramificações (ver figura), quando se criaram condições para uma produção da pecuária que constitui de fato uma extensão das condições da região Sudoeste do estado. Trata-se agora de rever o sistema de transporte da região frente aos planos nacionais de integração que afetam as opções locais de desenvolvimento.

Será essencial a articulação entre transporte urbano e interurbano, dado o aumento dos movimentos locais, as relações com o Sudoeste e o efeito acumulativo dos novos investimentos. Na prática uma boa parte dos transportes classificados como interurbanos prestam serviços tipicamente urbanos.

Um levantamento dos modos de transporte e da transformação do traçado geral é o meio mais indicado para verificar a funcionalidade dos transportes em relação aos objetivos de fortalecer o tecido de relações econômicas e culturais no contexto da região.

9 - Ver A zona cacauera, estudo socioeconômico, 1960.



À luz da análise do sistema atual torna-se oportuno examinar opções criativas para a acessibilidade no espaço da Região Metropolitana com planos para ciclovias, veículos de pequeno porte e sistemas de transbordo combinados. Aprender com os erros de outras regiões metropolitanas será uma política de bom senso que deverá focalizar no princípio básico de inovar sem aumentar a concentração de capital.

5.4 A questão da nova ferrovia

Surge a oportunidade de implantação de uma nova ferrovia cujo perfil inicial ligaria Caetité a Ilhéus e que em seu desenho completo pretendido liga o município de Luiz Eduardo, ex-Mimoso do Oeste, ao novo porto de Ilhéus. A ferrovia representa uma mudança radical nas condições de mobilização de mercadorias no estado, assim como modifica a posição estratégica desta região, que passa a atrair cargas que alternativamente sairiam pelo Maranhão ou enfrentariam dificuldades operacionais na Baía de Todos os Santos.

A questão fundamental em torno da ferrovia é o dilema entre a existência de uma demanda inicial suficiente e o efeito da própria ferrovia no crescimento da demanda. Não há como pensar que ela se justifique pela demanda da soja que se reduz a uma pequena parte do ano. O planejamento sobre transporte de minério requer que as mineradoras aceitem um risco inicial elevado. A Região Sul tem pouco a ganhar com a ferrovia se ficar restrita aos seus efeitos finais. Será, portanto, indicado inverter o rumo dos estudos de viabilidade para avaliar quanto e como a região litorânea pode aproveitar a ferrovia para vender para um mercado no interior do estado. Sem prejuízo que esses aspectos já tenham sido contemplados, entende-se que nesta etapa convém levantar todas as alternativas de avaliação econômica.

5.5 O Porto Sul

Em conjunto com o novo aeroporto previsto, o Porto Sul é o principal projeto integrador da região. O conjunto das atividades que podem convergir no porto e em seu entorno é fundamental para a constituição da Região Metropolitana. O novo porto terá um notável efeito indireto no redirecionamento de cargas, afetando a logística no estado em seu conjunto. O Porto Sul aparece como um megaprojeto viabilizador da exportação de minério de ferro da região de Caetité, que logo se integra com o projeto do governo estadual de criar uma ferrovia integradora. Na perspectiva da Região Metropolitana Sul, o Porto Sul aparece como uma iniciativa que tende a absorver outros grandes movimentos, tais como a exploração de níquel em Ipiáú, além da exportação de soja da Região Noroeste do estado.



6 – VELHOS E NOVOS SETORES DE ATIVIDADE



6.1 Extrativismo e produção rural primitiva

Esta região sempre viveu o típico problema de alimentação dos grupos pobres e isolados mediante uma produção extrativa e semiextrativa realizada por pequenos produtores rurais. A forte presença rural nas cidades torna necessário um levantamento desse setor, em princípio indicado pelas feiras livres, que representa uma fração importante da ocupação dos pobres, compreendendo um componente de autoconsumo e outro de um mercado informal generalizado. A pesquisa sobre alimentos é um componente indispensável nesse planejamento regional apontando a novas formas de aproveitamento de materiais disponíveis¹⁰. Trata-se de uma pesquisa a ser feita em dois capítulos, um deles mediante pesquisa nas cidades e outro em zonas rurais. A avaliação do extrativismo coincide em grande parte com a da alimentação dos grupos de baixa renda, que são a maioria.

6.2 A produção cacauera

A região vive uma situação contraditória relativa à produção cacauera, cuja baixa produtividade é um problema da própria função de produção do setor, que, além disso, foi atingido por uma praga mortal. O conjunto de fatores que determina uma baixa eficiência na produção cacauera decorre da própria organização do sistema produtivo, que é uma situação que aparentemente não foi de-

¹⁰ – Ver, por exemplo, as experiências do Equador e do Panamá no aproveitamento integral da banana, do cacau e do andu.

tectada pelos órgãos especializados do setor na região¹¹. O papel inibidor do sistema internacional de comercialização tampouco foi acusado com a clareza necessária. Na Bahia tem havido uma pseudopolítica para a produção cacaeira e uma pseudocorreção financeira de sua tendência orgânica à crise. O problema começa no campo e continua nas cidades. Por um lado não há como erradicar cacauzeiros sob sombra densa por representarem um ativo ambiental insubstituível. Por outro lado é preciso desenvolver estilos de produção com novos cacauais e com técnicas baseadas em qualificação dos procedimentos. O setor tem sido obstaculizado pelo sistema de comercialização e sofre as consequências da falta de planejamento de um aproveitamento integral. O peso do setor na economia da região precisa ser avaliado quando se constata que a produção cacaeira não ocupa mais de 30% da área plantada. A criação da RMSul deve ajudar a reforçar o pleito por uma política agroindustrial adequada e uma intervenção eficaz do governo estadual.

11 - Ver o estudo A agroindústria na Bahia (Agrobahia, 1986) que apresentou um diagnóstico desse setor, avaliando desde o baixo aproveitamento de produtos derivados, a falta de uma industrialização adequada e o controle monopolístico de empresas internacionais, somados à falta de uma política do governo da Bahia para esse setor. Notoriamente, as manifestações de especialistas no ramo representam os interesses das empresas exportadoras, enquanto os produtores não contam com cálculos econômicos de custos de produção e rentabilidade.

Foto: Chico Passos



Fruto do Cacau



Para hoje, uma questão acerca da viabilidade de uma recuperação sustentável da produção cacaueteira, onde a entrada de um grande programa de recuperação do setor precisa trabalhar com referências econômicas e financeiras consistentes. Para enfrentar esta questão, é preciso ver a produção cacaueteira como um conjunto de segmento rural e urbano, onde o primeiro compreende a lavoura e o beneficiamento nas propriedades e o segundo a comercialização e a transformação industrial.

Historicamente, a produção cacaueteira foi determinada pela evolução do mercado europeu e pela organização do sistema de comercialização. As condições locais favoráveis de solo, clima e água tornaram-se eficientes pela organização social da produção, que permitiu uma importante captação de lucros por um setor agrícola de baixa capitalização. A expansão da área cultivada se fez condições altamente favoráveis de custos, que deram lugar a uma atividade quase extrativa. Esses dois fatores foram determinantes do sistema de preços e se combinaram com a formação local de custos de produção, definindo as condições de rentabilidade no segmento agrícola da produção. Assim, a esfera de interesses no meio rural ficou segmentada entre pequena e grande produção, onde os custos fixos foram decisivos para definir a autonomia financeira dos produtores.

No passado, a questão da produção cacaueteira foi localmente reduzida aos problemas técnicos e econômicos locais da produção, ignorando-se o fato de ser ela um componente da economia mercantil mundializada, que é conduzida por sua articulação internacional do controle do comércio e pela oligopolização do mercado. Para avaliar o significado de custos locais de produção, é preciso colocar o problema técnico da rede urbana como um problema econômico de gestão.

Os sucessivos impactos de pragas na região, culminando com a vassoura-de-bruxa, evidenciaram a fragilidade da lavoura e a inadequação das práticas de apoio técnico à lavoura, que jamais enfrentaram as restrições de mercado causadas pelo controle da comercialização. Mais que isso, mostraram a falta de uma política pública para a produção cacaueteira. Mais recentemente os dispositivos de preço mínimo e a renegociação das dívidas dos produtores abrem novas perspectivas de política defensiva, observando-se a necessidade de uma política em profundidade para recompor as condições de qualidade e preço frente a intervenções na comercialização. Trata-se, evidentemente, que a cacauicultura é um componente essencial da região a ser visto como necessário em políticas regionais. As novas perspectivas que se abrem com o PAC-cacau terão que ser avaliadas e integradas no esforço geral de planejamento que se organiza com a Região Metropolitana Sul, mas não devem ser apenas um mecanismo de proteger os componentes ineficientes do sistema produtivo.

6.3 Outras opções de produção rural

Há consenso tácito em que esta região tem diversas outras opções de produção rural desde fruticultura a especiarias e com grandes possibilidades em agroindústria. Uma inexplicável falta de pesquisa aplicada tem sido um fator de imobilização da economia da região, cuja variedade de ambientes de solo, clima e água é uma base óbvia para inovação. A iniciativa da Região Metropolitana deve ser vista como fator dinamizador de projetos inovadores que supram essa falta.



6.4. A pecuária

A produção de cacau jamais avançou além das cotas de 200m de altitude, mas criou um ambiente de mercado para uma pecuária que se estendeu até à região de Itapetinga, que no Litoral Sul teve seu centro em Itabuna. Não há como estabelecer se a expansão da pecuária é uma decorrência de sua ampliação no Sudoeste do estado ou vice-versa. Mas, certamente, a pecuária se desenvolve na região como resultado do processo de valorização das terras determinado pela rede rodoviária, especificamente pela BR-101. No entanto, foi uma pecuária de baixa produtividade, com um rebanho inespecífico, que só viria a ser especializado quando o sistema viário criou as condições para uma região produtora de leite. Uma avaliação da pecuária será um antecedente necessário para uma estratégia de desenvolvimento regional distinguindo as condições de produtividade e rentabilidade e a relação com a indústria de laticínios. Tal análise deve tomar em conta que a valorização das terras da região tende a mudar, significativamente, com novas compras de terras para florestamento.

6.5 A pesca

Na Bahia, as maiores perspectivas de desenvolvimento da atividade pesqueira estão de Ilhéus para o Sul, onde há maior abundância de plâncton e onde, por extensão, encontram-se os maiores cardumes. Já foram feitos estudos para desenvolvimento de um setor pesqueiro na década de 1980 que será preciso atualizar. Há um problema social e outro técnico já que se combinam a entrada de barcos do Sul e a presença de uma pesca artesanal incipiente. A Região Metropolitana representa a maior concentração de demanda de produtos do mar que, por isso, terá que participar dos estudos e do planejamento desse setor.

6.6 O turismo

Cabe distinguir três etapas do turismo na região, onde a primeira se define como de um turismo regional com alguns empreendimentos com categoria internacional, uma segunda etapa que combina turismo regional com movimentos de expressão nacional e uma nova perspectiva de turismo de grande capital internacional. Hoje, há uma concentração de equipamentos em Ilhéus com 8.000 leitos de hotéis e pousadas, comparados com 615 em Itabuna e cifras irrelevantes nos demais municípios. A possibilidade de expansão desse setor depende de políticas de base, entendendo que o turismo de alta renda é parte de decisões internacionais e de grande capital nacional.



O futuro desse setor está ligado ao novo projeto do aeroporto e a uma política regional de turismo, que integre e aproveite de modo combinado os elementos do potencial da região, provavelmente combinando o turismo do litoral com o turismo rural. Há um aspecto a examinar que é o de tomar o consumo do turismo como indicativo de produção rural e pequena produção urbana de qualidade.

6.7 A produção mineira

É preciso contar com uma avaliação de recursos minerais da região onde se situem os novos empreendimentos. Há informações preliminares suficientes para considerar que há diversas oportunidades de desenvolvimento de mineração de pequeno e médio portes e com minerais de valor unitário elevado. A determinação do território mineral depende de um perfil geológico a ser incorporado o antes possível. Novos projetos, como o que resultou na exploração de bauxita, indicam que esta região tem outras possibilidades que podem ser avaliadas mediante ações da CBPM e em colaboração com universidades.

6.8 Projetos industriais selecionados

Repete-se a proposta formulada em 1963 de estabelecer um canal sistemático de aproveitamento de oportunidades e de elevação tecnológica ligando o setor exportador à industrialização¹². A partir das duas referências iniciais fundamentais de dados de mercado e de derivação de perfis técnicos cabe pensar em definir cadeias produtivas adequadas ao desenvolvimento do mercado regional. A renovação da compreensão da produção rural oferecerá indicativos para a renovação da indústria, ao tempo em que pode derivar indicações para melhor aproveitamento da capacidade de pesquisa da Ceplac.

Dentro do possível, é preciso iniciar o antes possível um programa de fomento de anteprojetos a serem selecionados por seus efeitos regionais indiretos em emprego e renda. Cabe contemplar a constituição de um projeto interinstitucional para identificação de projetos, a partir das vantagens relativas da região considerando (a) opções de diversificação da produção rural apontando a agroindústrias; (b) projeto de um complexo universitário de ciência e tecnologia que pode ser projetado pelo ente metropolitano e contar com concurso das universidades na região, especialmente da UESC.

12 - O documento Contribuição para uma política de desenvolvimento da Comissão de Planejamento Econômico propôs para o Sul a criação de um fundo de pré-investimentos para captar recursos do setor exportador e transformar em participações em novos projetos industriais.



6.9 Serviços

A nova etapa encaminhada de configuração do sistema produtivo alenta a nova tendência de fortalecimento dos setores de serviços qualificados, devendo-se distinguir entre os serviços a pessoas e empresas. Serviços qualificados em saúde e concentração de atividades educativas de nível superior representam estímulos para uma aderência de trabalhadores qualificados e maior trânsito de estudantes, todos afetando o mercado regional. Algumas projeções de oferta e procura de serviços serão necessárias para um planejamento inclusivo da Região Metropolitana, em que certas funções devem ser pensadas para uma distribuição espacial com os menores municípios.

6.10. O papel do gás natural e o planejamento da energia

A instalação do GASENE com seus 36km de extensão representa um poderoso fator de indução de atividades produtivas, com seu primeiro impacto sobre a concentração de investimentos em torno do porto de Ilhéus, mas abrindo portas para novos investimentos no âmbito da Região Metropolitana. É importante marcar que esse centro introduz uma mudança decisiva na composição da oferta de energia na região, devendo estimular projetos locais e estimular um planejamento regional de energia. Propõe-se, especificamente, um estudo básico de opções de geração e distribuição de energia apontando especificamente para a biomassa.



7 – O PLANEJAMENTO URBANO



O primeiro passo do projeto de criação da Região Metropolitana Sul é a definição de uma abordagem da questão urbana com perspectivas regionais, que reverta a concorrência entre Ilhéus e Itabuna em um projeto regional integrado. Cabe indicar que o planejamento urbano neste caso é essencialmente regional e que deve acompanhar a articulação progressiva entre as duas cidades.

Trata-se agora de explorar os elementos de integração entre essas duas cidades que podem ser valorizados com alguns investimentos conjuntos em serviços públicos, em obras de infraestrutura e em cultura. Há uma necessidade imediata de definir linhas de política urbana metropolitana, entretanto, como já viu em outras situações de planejamento urbano metropolitano, é preciso distinguir duas linhas de abordagem do problema que são as de (a) projetos metropolitanos igualmente prioritários para as cidades integrantes do espaço metropolitano e (b) políticas urbanas que podem ser empreendidas simultaneamente nas diferentes partes da metrópole. No primeiro caso, claramente, estão iniciativas em saúde pública, em qualificação das prefeituras e em segurança pública. No segundo caso estão as políticas de fomento cultural e educativo¹³.

No essencial, trata-se de estabelecer um estilo de desenvolvimento¹⁴ em que os elementos espaciais – urbanos e regionais – sejam aproveitados como fatores de atração de outros municípios, podendo superar algumas restrições ambientais e preconceitos relativos à natureza exclusivamente técnica dos projetos de desenvolvimento. A aproximação entre os componentes técnicos e cultu-

¹³ - Não há por que não pensar em uma orquestra sinfônica da Região Metropolitana com um conjunto de salas de concerto e exposição de arte juntando essas cidades.

¹⁴ - A noção de estilos de desenvolvimento foi estabelecida em países latino-americanos identificados com a tradição de planejamento da CEPAL na década de 1970. Ver trabalhos de Sunkel e Gligo (1972) e de Anibal Pinto (1978).

rais do planejamento de desenvolvimento revelou-se de extrema oportunidade, alentando políticas propostas inclusive para a Bahia. Até agora o planejamento urbano tem estado regulado pelas referências de cada cidade no marco dos PDDU, em que os condicionantes físicos são estratégicos na formulação do planejamento social. O planejamento metropolitano coloca uma instância espacial mais ampla, dotada de maior complexidade, em que se requer uma unificação tributária e uma classificação dos espaços urbanos por sua funcionalidade para um quadro geral de valorização dos solos segundo as funções básicas de moradia e local de trabalho e considerando tendências do capital imobiliário. No Brasil de hoje essas tendências estão modificadas pelo programa Minha Casa Minha Vida e obscurecidas pela especulação imobiliária, mas há tendências regionais que se tornam determinantes em cada cidade. No plano urbano-regional essas tendências estão condicionadas pela localização de equipamentos, tais como transporte público, água potável e saneamento. No entanto, em diversos lugares se repete que a construção civil se adianta com obras que pressionam os custos de serviços de infraestrutura para as prefeituras. Ironicamente, é esse procedimento que dá oportunidade para a política urbana-regional, que pode ser acionada mediante uma combinação de medidas urbanas cobrando pelos custos transferidos pela construção civil, daí estabelecendo um padrão unificado de tributação.

Foto: Chico Passos



Torre Administrativa da Universidade Estadual de Santa Cruz - Uesc



8 – O VETOR CIÊNCIA E TECNOLOGIA



Uma prioridade inquestionável para a Região Metropolitana Sul é o progresso tecnológico, que neste caso envolve difusão de tecnologias dominadas, inovação em projetos novos e uma política generalizada de elevação tecnológica nos diferentes ramos de atividades e diversos níveis de tecnologia. Sobre delineamentos de política de ciência e tecnologia, o órgão metropolitano deverá empreender um projeto abrangente em ciência e tecnologia, multi-institucional e envolvendo os setores público e privado.

A relação entre o desempenho do setor educativo e os movimentos em ciência e tecnologia tornou-se essencial para o desenvolvimento de regiões. Um projeto desenvolvido para Camaçari e sua região de influência permitiu explorar estilos de política originais que podem ser aproveitados. Com a denominação geral de elevação tecnológica, consideram-se políticas que atinjam alta e baixa tecnologia, para incidir sobre situações diferentes e concomitantes.

No caso específico da RMSul e considerando as perspectivas de presença de duas universidades estaduais e de uma federal, é preciso considerar a conveniência de estabelecer um sistema de consulta e um projeto multi-institucional regional. De qualquer modo e como modo de implantar esse estilo de trabalho, será de primeira prioridade o estímulo a projetos de pesquisa e planejamento por parte das universidades instaladas na região.

É possível e desejável contemplar as possibilidades de um complexo universitário de ciência e tecnologia a ser impulsionado pelo órgão de planejamento metropolitano em projeto em associação com as universidades. Nesse sentido, especialmente, devem ser antecipadas as iniciativas envolvendo a UESC.



9 – O VETOR EDUCAÇÃO



O tema da educação é o mais complexo e que demanda maior esforço de coordenação porque terá que partir de programas já estabelecidos e fazer um levantamento histórico do tratamento de educação na região. É a atividade que poderá fortalecer a presença do ente metropolitano e alterar o viés técnico imediatista que tem prevalecido nas diversas iniciativas de política para a região. Tais políticas têm sido desenhadas como se essa região estivesse condenada a ser apenas o componente exportador do sistema do cacau.

Presume-se que nenhum dos municípios têm condições para empreender de modo isolado um programa de educação para o desenvolvimento. As universidades têm programas de ensino superior e têm uma capacidade de transbordar efeitos locais que podem apontar ao ensino ou ao profissional, mas cujo desenho depende de um acordo mais abrangente. O ente metropolitano deverá iniciar uma rodada de consultas para estabelecer linhas de cooperação e projetos específicos. Será necessária uma ordem de prioridades em que a qualificação do pessoal das prefeituras é a mais urgente, seguida de projetos para quadros técnicos, por exemplo, para atender ao turismo. Uma ação combinada com as universidades e centros de ensino superior na região é imperativa, destacando-se a presença da UESC e com previsões significativas com a entrada de uma universidade federal. Projetos de desenvolvimento regional e urbano deverão ser acolhidos nessa linha de cooperação que deve incluir o IFIBA, convênios com o SESI e SENAI e bolsas do sistema IEL da FIEB. Nessa mesma linha, contemplar convênios com a UNEB para educação profissionalizante, a exemplo do que já vem sendo feito em outras regiões. O ente metropolitano pode constituir um conselho integrado pelos órgãos públicos – municipais e estaduais – e procurar outras fontes de financiamento como a Petrobras, considerando sempre como prioritária a elevação das condições de atenção aos segmentos de trabalhadores da região.



10 – ABORDAGEM PARA O PLANEJAMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA

O planejamento da Região Metropolitana deverá ser desenvolvido de modo progressivo, compreendendo (a) a formação de um sistema de informações, (b) criação de um conselho consultivo; (c) programa de trabalho com dois anos de duração; (d) instalação de um programa próprio de treinamento com cursos de desenvolvimento regional e urbano; (e) programação cultural e de divulgação da Região Metropolitana Sul.

10.1 As condições do desenvolvimento e o planejamento regional

A questão central que se coloca acerca da economia da região aparece em termos da combinação do potencial de crescimento do atual sistema produtivo com os efeitos previstos dos novos grandes investimentos que se têm como garantidos para a região, em seus efeitos sociais e no ambiente. Essa relação entre o potencial atual e os impactos futuros contempla dois princípios básicos do planejamento, que são os de (a) a relação entre os sistemas de infraestrutura e o sistema de produção e (b) concentração de efeitos prolongados nos setores mais importantes na composição do produto interno bruto.

Esse potencial de crescimento se compara com uma acumulação de problemas sociais determinados pelo bloqueio do sistema produtivo atual, conseqüente da crise da produção cacaueteira. Fragilização das empresas da região, precarização do emprego em geral, formas de exploração mais profunda e imediatismo no encaminhamento de políticas locais. Essa crise toma as duas formas

principais de favelização urbana e de desvalorização de terras, com custos sociais que superam as possibilidades imediatas de resposta da economia da região.

A recuperação da produção rural será uma peça central na revitalização da região. Mas ao reconhecer que as dificuldades acumuladas estão ligadas a relações perversas na articulação da produção rural com o comércio e a agroindústria, torna-se inevitável considerar que não se trata apenas de aumentar a produção física, senão de atingir a rentabilidade da produção. Isso significa ver a rentabilidade da produção cacaujeira sobre alternativas de comercialização e comparada com outros possíveis programas de produção.

Como a rentabilidade do segmento rural depende das condições de preços internacionais, é inevitável considerar que a economia da região, em seu conjunto, depende de uma mudança de sua base produtiva, onde a diversificação da produção rural é uma peça necessária para robustecer a própria produção cacaujeira.

Nesse contexto, coloca-se o relativo à criação de projetos industriais e agroindustriais, além de uma revisão dos custos operacionais e de capital da produção de cacau.

Na prática, tudo isso significa que a Região Metropolitana tem que combinar e ajustar no tempo uma linha de política econômica para recompor o poder de formação de capital da produção rural e outra linha de política econômica para aproveitar ao máximo os impactos diretos e indiretos dos novos grandes investimentos.



Foto: Chico Passos

Rio Cachoeira - Itabuna



A primeira dessas linhas pode ser encaminhada mediante a criação de um sistema gestor da recomposição da produção cacaujeira que veja suas diversas etapas, rurais e comerciais. A segunda linha de política depende de uma atividade de planejamento capaz de dialogar com o governo do estado e com os grandes investidores. Esses dois vetores de política deverão ser tratados em seu conjunto no contexto da Região Metropolitana.

10.2 As implicações socioeconômicas

O planejamento regional tem uma expressão social diferenciada no contexto das políticas públicas em geral, porque vincula os movimentos do sistema produtivo às condições sociais através das alterações do território. Mas falta esclarecer que se entende como efeitos sociais. Há uma grave simplificação em reduzir a dimensão social do desenvolvimento a cifras gerais de educação e saúde, descuidando dos aspectos qualitativos do processo educativo e da importância das ligações entre a educação básica e a superior. Será necessário revisar o sentido de finalidade do sistema educativo, tendo em mente a relação entre o investimento em educação e a adequação ao mercado de trabalho.

10.3 O contexto ambiental

Entende-se que os efeitos ambientais resultam de combinações de efeitos cruzados de projetos individuais, onde há efeitos de variações de escala e efeitos de mudanças de composição. Admitindo que em cada conjunto há um projeto determinante que representa um voto decisivo, positivo ou negativo, para cada um dos demais projetos constitutivos do conjunto. O valor estratégico dos projetos resulta de que tenham mais efeitos indiretos que diretos, por maiores que sejam os efeitos diretos.

Cabe pensar que há três níveis interdependentes de análise, que são:

- O conjunto regional básico, com sua composição de atividades, suas restrições tecnológicas e sua duração;
- O elenco de atividades complementares, que tende a variar ao longo do tempo;
- Os processos e atividades contraditórios que podem surgir de defeitos do desenho do conjunto básico ou que podem surgir de condições ambiente de mercado ou de conflitos sociais.

Como se trata de conjuntos sujeitos a variações naturais e de tecnologia, é preciso admitir que os conjuntos de projetos se tornam mais instáveis quando incorporam novos elementos de incerteza e indeterminação.



11 – ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO

Entende-se estratégia como um modo de agir que aponta mais resultados indiretos que diretos e liga os objetivos de longo prazo com os de curto prazo. Toda estratégia presume linhas de ação articuladas sobre prazos identificados com as ações mais prolongadas, tais como obras de infraestrutura e planos de educação. Para uma Região Metropolitana onde tendem a se concentrar movimentos de valorização do solo e de concentração da renda fundiária é indispensável pensar que o planejamento metropolitano incidirá sobre processos de escassez de espaço urbano¹⁵. O planejamento metropolitano precisa que se insira uma sequência de equipamentos articuladores, como deve ser um terminal rodoviário em um ponto central, um aterro sanitário, uma rede integrada de equipamentos de saúde, um centro cultural.

O essencial da estratégia é conseguir mais resultados e por mais tempo de uma certa capacidade de produção, que se procura expandir de modo a que a atividade produtiva se torne socialmente mais relevante. Com essa finalidade, é preciso estabelecer objetivos estratégicos. Propõe-se, especificamente, três objetivos estratégicos que são (a) elevação tecnológica em todas as atividades e em todos os níveis; (b) qualificação e operacionalidade da esfera pública, especialmente das prefeituras municipais; (c) programa integrado em ciência e tecnologia focalizando em biotecnologia.

Esses objetivos pressupõem a solução de problemas institucionais, isto é, a própria institucionalização do órgão de planejamento metropolitano. O primeiro objetivo a alcançar é a consoli-

15 - Ver a tese de doutoramento de Margarete Rodrigues Neves Oliveira sobre A produção de escassez de espaço urbano (2013) desenvolvida sobre Salvador em que examina os efeitos acumulativos da ação combinada do capital imobiliário e da pressão demográfica.



dação institucional desta iniciativa. Deve ser alcançada com a instalação de um órgão de direito público responsável de planejamento, coordenação de ações e iniciativas para operacionalizar o planejamento da Região Metropolitana Sul. Sua primeira tarefa será de realizar um levantamento sistemático de estudos, pesquisas e políticas para a região, como antecedente para uma estratégia de formação de capital, emprego e renda sobre um horizonte de longo, médio e curto prazos.

Com estas referências e como modo de detalhar a estratégia em linhas de ação e projetos, a seguinte e mais importante iniciativa será a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento econômico, social e ambiental para a nova Região Metropolitana Sul, com linhas básicas de política e iniciativas imediatas. Observando que os novos grandes investimentos se encaminham a localizações no litoral, impõe-se identificar opções para a valorização do interior da região.



12 – FINANCIAMENTO E MECANISMOS DE INVESTIMENTO

Será necessária a viabilização financeira do planejamento metropolitano que enfrenta a precariedade das finanças municipais regulares e as dificuldades para conseguir financiamento suplementar. Desse modo, a iniciativa tem que partir de uma base de dotações orçamentárias e de uma busca de financiamento federal em que o fator político será decisivo. No entanto, e vendo outras experiências de mobilização municipal no Sul do país, é necessária uma estratégia financeira inovadora compreendendo as ações do setor público com outras em associação com entidades da esfera privada. Somente por meio de identificação de objetivos de interesse comum para os capitais identificados com a região será possível atrair novas linhas de financiamento para a região.

No que podem ser iniciativas locais contemplam-se três tipos de financiamento.

O primeiro deles, logicamente, é que o órgão deverá contar com dotações orçamentárias estaduais e federais. A mobilização política para a criação da Região Metropolitana terá que compreender compromissos de representantes legislativos para essa finalidade. O compromisso concreto dos municípios é fundamental para garantir sua representatividade no conselho do órgão. Observe-se que este objetivo será complementar do terceiro, no sentido em que o financiamento público tenderá a responder a projetos específicos.

A segunda forma de financiamento é a criação de um fundo de participações derivado de atividades de exportações e integrado com uma atividade de identificação de oportunidades de investimento e elaboração de anteprojetos. Esse mecanismo pode ser uma conexão eficaz entre a esfera



pública e privada e contribuir para o movimento geral de modernização com a criação de postos de trabalho

A terceira forma de financiamento deverá ser mediante projetos que combinem pesquisa e execução, acudindo a fundos de financiamento nacionais, a começar pela FINEP e considerando a FA-PESB. A indicação de uma lista de projetos pode ser facilmente estabelecida, mas será necessário avançar em estudos de anteprojetos que em si já requerem recursos. A implantação de um projeto de anteprojetos pode ser um caminho para superar a inércia inicial da Região Metropolitana. O modo mais prático de agir nesse sentido será de começar por um levantamento de projetos em andamento e em consideração e de identificar pontos de contato e possível cooperação entre eles. Além disso, o setor de transportes deverá ser avaliado como potencial preferencial para a criação de novos projetos de investimento.



13 – UMA AGENDA PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO



Listam-se, a seguir, linhas de ação que se perfilam como necessárias para consolidar a entidade da Região Metropolitana mediante uma política urbano-regional.

- Mobilização institucional dos municípios e em torno de projetos de interesse comum, como os de aterro sanitário e terminal rodoviário. A conscientização dos municípios e seu engajamento são condições imperativas do sucesso deste projeto;
- Elaboração de um plano preliminar de desenvolvimento regional, para ordenar usos de recursos disponíveis e estabelecer uma política de captação de recursos. Delimitação básica de planejamento regional é o modo de lidar com restrições tais como a questão de terras indígenas e revisão dos usos das terras do litoral etc;
- Política educativa. A questão educação é a mais importante de todas, vendo-se que a separação entre obrigações estaduais, municipais e federais constitui um empecilho a ver o problema da região em seu conjunto. O sistema estadual de educação deve ser acionado como elemento de contato com os demais níveis de governo;
- Política de ciência e tecnologia. Tem sido um indiscutível ponto fraco na política de desenvolvimento na Bahia, contando apenas com as pesquisas do CPSTSA para o semiárido. Cabe pensar pelo menos em duas linhas básicas que seriam as de atender carências atuais e a de pesquisas pioneiras em setores prioritários. Há condições favoráveis para empreender uma política de ciência e tecnologia no Sul do estado mediante um acordo com as universidades públicas com algumas metas em biotecnologia, usos alternativos de energia complementar e pesquisas sobre alimentos e outras;
- Articulação dos projetos de água potável. A partir de estudos técnicos disponíveis examinar os modos de cooperação entre os municípios da região;



- Articulação dos projetos de lixo. Habitualmente, a questão do lixo é questão ambiental mais imediata e na qual já há tecnologia incorporada na Região Metropolitana de Salvador. Também é um tema que excede as possibilidades dos municípios isoladamente. Uma proposta para a política de manejo de lixo é iminente;
- Rede de terminais regionais de transporte. O planejamento metropolitano de transporte envolve terminais com diferentes capacidades e planejamento das linhas de transportes, combinando transporte urbano e interurbano;
- Projeto do centro universitário de ciência e tecnologia;
- Estudo básico de opções de planejamento de energia com pré-projetos em aproveitamento de biomassa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAMO, Pedro. *A cidade caleidoscópica*. São Paulo, Bertrand, 2007.
- AGROBAHIA. *A agro-indústria na Bahia*, 2 vols. Salvador, 1986.
- BARROCO, Lize Maria Soares. *A cooperativa de lazer e turismo*. Ilhéus: UESC, 2008.
- CONDER. *Segundo plano metropolitano*, Salvador, 1982.
- FOUCAULT, Michel. *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antonio; GALVÃO, Antonio Carlos (org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões*. São Paulo: UNESP, 2003.
- HARVEY, David. *A produção capitalista de espaço*. São Paulo, Annablume, 2005.
- HIRSCH, Joachim. *Globalización, capital y Estado*. México, UAM, 1998.
- IBGE. Bahia. disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/uf.php?coduf=29&search=bahia>>. Acesso em: 19 ago 2013.
- IEFB. *A zona cacauzeira, estudo sócio-econômico*, Salvador, Progresso, 1960.
- ILPES. *Planificación regional y urbana en America Latina*. México: Siglo XXI, 1974.
- _____. *Discusiones sobre planificación*, Santiago, 1965.
- _____. *Ensayos sobre planificación regional del desarrollo*. Santiago: Siglo XXI, 1976.
- LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo, Martins Fontes, 1997.
- MPO/SEPRE. *Estratégia e prioridades para o desenvolvimento do Nordeste*. Brasília, 1997.
- _____. *Indicações para uma nova estratégia de desenvolvimento regional*. Brasília, 1997.
- OLIVEIRA, Margarete Rodrigues Neves. *A produção de escassez do espaço urbano: um estudo sobre o boom imobiliário, uso de transcons e apropriação de mais valia fundiária em Salvador*. Salvador: PPGAU, UFBA, 2013.
- PEDRÃO, Fernando. *A questão metropolitana na Bahia*. Salvador: CONDER, 1988.
- _____. *Contribuição para uma política de desenvolvimento do Estado da Bahia*. Salvador: Comissão de Planejamento Econômico, 1963.
- _____. *A economia urbana*. Ilhéus: Editus, 2002.
- _____. *Economia, política e poder*. Salvador: Podium, 200
- _____. *A invenção da Bahia*. Salvador: *Análise & Dados*, Edição Comemorativa de Aniversário, pp. 253 a 266, 2011.
- SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia; SILVEIRA, Laura (org.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SEI. *Banco de dados*. Disponível em: <<http://sim.sei.ba.gov.br/sim/index.wsp>>. Acesso em: 19 ago 2013.
- SILVA, Sílvia Bandeira de Mello e; LEÃO, Sônia; SILVA, Barbara-Christine Nentwig. *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia*. Salvador: UFBA, 1989.
- SILVA, Sílvia Bandeira de Mello e; GMUNDER, Ulrich (org.). *Metrópoles e desenvolvimento sustentável*. Salvador: Goethe Institut, 1996.
- SZMRECSANYI, Tamás. *Pequena história da agricultura brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1992.
- SUNKEL, Oswaldo; GLIGO, Nicolo, *Estilos de desarrollo y medio ambiente en la América latina*, Mexico: C.F.E., 1980.
- VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.



Professor Fernando Pedrão

Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal da Bahia (1955) e doutorado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal da Bahia (1960) da qual também é docente livre. Atualmente é Presidente do Instituto de Pesquisas Sociais, Professor visitante da Universidade Federal do Recôncavo e Presidente do Instituto de Pesquisas Sociais e professor da Universidade Salvador. Contratado como consultor em convênio Pela ACI - Associação Comercial de Itabuna e Bahiagás - Companhia de Gás da Bahia.

<http://lattes.cnpq.br/5462203908912272>

Parte II

PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA OU AGLOMERAÇÃO URBANA DO LITORAL SUL

Carlos Rodolfo Lujan
Aline Schindler Gomes da Costa
Rebeca Lima Azevedo
Maiana Freitas
Creomar Baptista
Márcia Sampaio Baggi
Sara Cavalcanti





INTRODUÇÃO



O presente trabalho apresenta parte dos estudos técnicos realizados pela Diretoria de Planejamento Territorial da Superintendência de Planejamento e Gestão Territorial – SGT no âmbito da Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR, para propor uma delimitação que poderá servir para a instituição de uma Região Metropolitana (RM) ou Aglomeração Urbana (AU) do Litoral Sul da Bahia. Os estudos destacam o importante papel do Estado como articulador e líder no processo de formulação de políticas de desenvolvimento regional e urbano que promovam a articulação institucional interfederativa incentivando modelos de gestão pública compartilhados e identificados com a territorialidade regional.

A metodologia adotada considerou propostas anteriores de regionalização formuladas pelo legislativo estadual através de projetos de lei com o propósito de instituir uma Região Metropolitana para a região. Além disso, consultou-se o Estudo da Rede Urbana do Estado da Bahia¹, realizado em 2011, no qual o nível de abordagem realizado identifica uma Aglomeração Urbana polarizada pelos municípios de Ilhéus e Itabuna, no entanto, outros fatores, como a política de investimentos públicos na Região, a estratégia de desenvolvimento urbano do Estado, as tendências de expansão territorial identificadas, entre outros aspectos que poderão ser melhor identificados pelos agentes locais como a intensidade das funções públicas de interesse comum e dos movimentos pendulares poderão indicar como mais adequada a classificação como uma região metropolitana de nível estadual. Também foram levantados dados e investigados conceitos junto a institutos de pesquisa e em órgãos públicos federais e estaduais sobre regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

1 - GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA - Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR, Planejamento Urbano, Estudo da Rede Urbana da Bahia (Relatório Final) de junho de 2011



Posteriormente, após selecionar critérios julgados como determinantes para delimitar uma RM ou AGU, realizou-se levantamento de dados e informações da região do Litoral Sul que atendem a esses critérios, os quais foram objeto de tratamento e análise com apresentação de resultados. Os estudos preveem uma segunda etapa para o levantamento de dados primários na região através de visitas técnicas, levantamento de estatísticas mais consistentes de movimentos pendulares e de centralidade de serviços urbanos e de entrevistas com atores locais sobre sua percepção da funcionalidade desses serviços, informações que se consideram necessárias para a confirmação e validação desta proposta de delimitação da RM ou AU para o Litoral Sul.

Este trabalho está dividido em três partes: a primeira refere-se à contextualização do tema, tratando da mudança do caráter das RMs e AUs desde a Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, que instituiu as primeiras oito RMs dos país, passando pela Constituição Federal de 1988 que muda o modelo de planejamento e gestão destas unidades regionais até ao novo enfoque dado a estas unidades territoriais a partir do início do século XXI. A segunda, aborda os condicionantes de instituição de RMs e AUs, compreendendo a estratégia estadual que estabelece a importância da institucionalização de RMs e AUs para o desenvolvimento econômico e social do estado; a abordagem conceitual dessas regiões e, por fim, os parâmetros utilizados para a delimitação territorial dessas unidades regionais. A terceira, faz uma breve caracterização da região do Litoral Sul da Bahia onde estão em implantação grandes investimentos produtivos e de infraestrutura com destaque para a implantação do Complexo Porto Sul, que deve mudar substancialmente a dinâmica da região e sua estrutura territorial urbana. O estudo conclui com uma proposta de delimitação territorial de uma RM ou AU para o Litoral Sul da Bahia.



1 – CONTEXTUALIZAÇÃO DA QUESTÃO METROPOLITANA



O processo de urbanização do Brasil, intensificado pela industrialização a partir da década de 60, gerou adensamento populacional nas grandes cidades, resultando na formação de regiões de caráter urbano de destaque no país. Na década de 70, a União criou as Regiões Metropolitanas que, entre outras intenções, fazia parte de uma estratégia do Governo Federal para impulsionar o desenvolvimento econômico e social do país. Neste cenário institucional, o financiamento, o planejamento e a gestão dessas regiões encontravam-se centralizados na União e nos estados. Essa estratégia, não obstante ter proporcionado a realização de grandes investimentos em infraestrutura e serviços urbanos nessas regiões com recursos federais complementados com recursos dos estados, não eliminou a lacuna existente entre a dinâmica urbana-metropolitana e a governança metropolitana.

Na década de 80, com a crise fiscal do Estado brasileiro, a redemocratização do país e a passagem de um modelo centralizado para um democrático marcaram o início do descompasso entre a gestão metropolitana implantada e o novo modelo de gestão proposto pela CF de 88, que estava baseado num contexto de descentralização e empoderamento dos governos locais, cujas demandas não foram contempladas pelas entidades metropolitanas criadas na década de 1970. O resultado desse processo foi o enfraquecimento das instituições metropolitanas, sendo estas, assim, relegadas a um plano secundário ou até mesmo extintas. Nesta conjuntura, a gestão metropolitana não era prioridade para os Estados e União, até por entender-se que ela representava uma interferência no poder municipal, principal marca do período autoritário.



A gestão metropolitana, praticamente, não foi tratada na CF de 88, marco do reconhecimento dos municípios como entes federativos e marco, também, do convencimento da importância da participação social na formulação das políticas públicas e da consagração do Estado democrático. A nova Constituição transferiu para os Estados federados a competência de institucionalização das Regiões Metropolitanas, aglomerações urbanas e Microrregiões para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. A Constituição da Bahia de 89 trata o assunto de forma genérica, acrescentando apenas que cabe ao Estado a elaboração dos Planos de Ordenação dos Territórios e do Desenvolvimento Econômico Social.

Nesse contexto, a crise na gestão metropolitana tem raízes na falta de articulação entre as três esferas de governo – necessária pela repartição de competências estabelecidas na CF 88 referentes à ordenação do território, na falta de um instrumento financiador, não obstante a permanência do critério seletivo de acesso a recursos federais² para as regiões metropolitanas (constante da LC 14/73) e na ausência de uma política explícita de desenvolvimento regional para o país.

A partir desse período, as Regiões Metropolitanas deixaram de fazer parte das estratégias de desenvolvimento da União e dos estados, pois estas eram (ou ainda estão) associadas ao período militar. Fato que gerou uma estagnação no planejamento e gestão desses territórios, agravando problemas que são de cunho intermunicipal, como mobilidade interurbana, saneamento básico, acesso a serviços especializados de saúde e educação, entre outros. O abandono do planejamento e gestão metropolitana, pelo menos na Bahia, conduziu ao uso e ocupação do solo metropolitano de forma desordenada, à degradação dos recursos naturais, à poluição de mananciais hídricos, à falta de saneamento básico, ao aumento do déficit habitacional, ao crescente aumento da violência e da insegurança, à carência de serviços urbanos de qualidade, em síntese, à precarização da vida nas cidades metropolitanas.

As demandas sociais, que já eram expressivas quando da criação das regiões metropolitanas, aumentaram de forma significativa nesse período. Os municípios e o Estado perderam sua capacidade de financiamento para executar projetos de grande porte, e as soluções adotadas são típicas e de alcance local e em muitos casos desintegradas e conflitantes. Os problemas urbanos e metropolitanos, dada à sua complexidade e dimensão, está a exigir soluções que envolvam os três entes federados, através de uma pactuação de políticas públicas integradas sob a égide de uma governança metropolitana democrática.

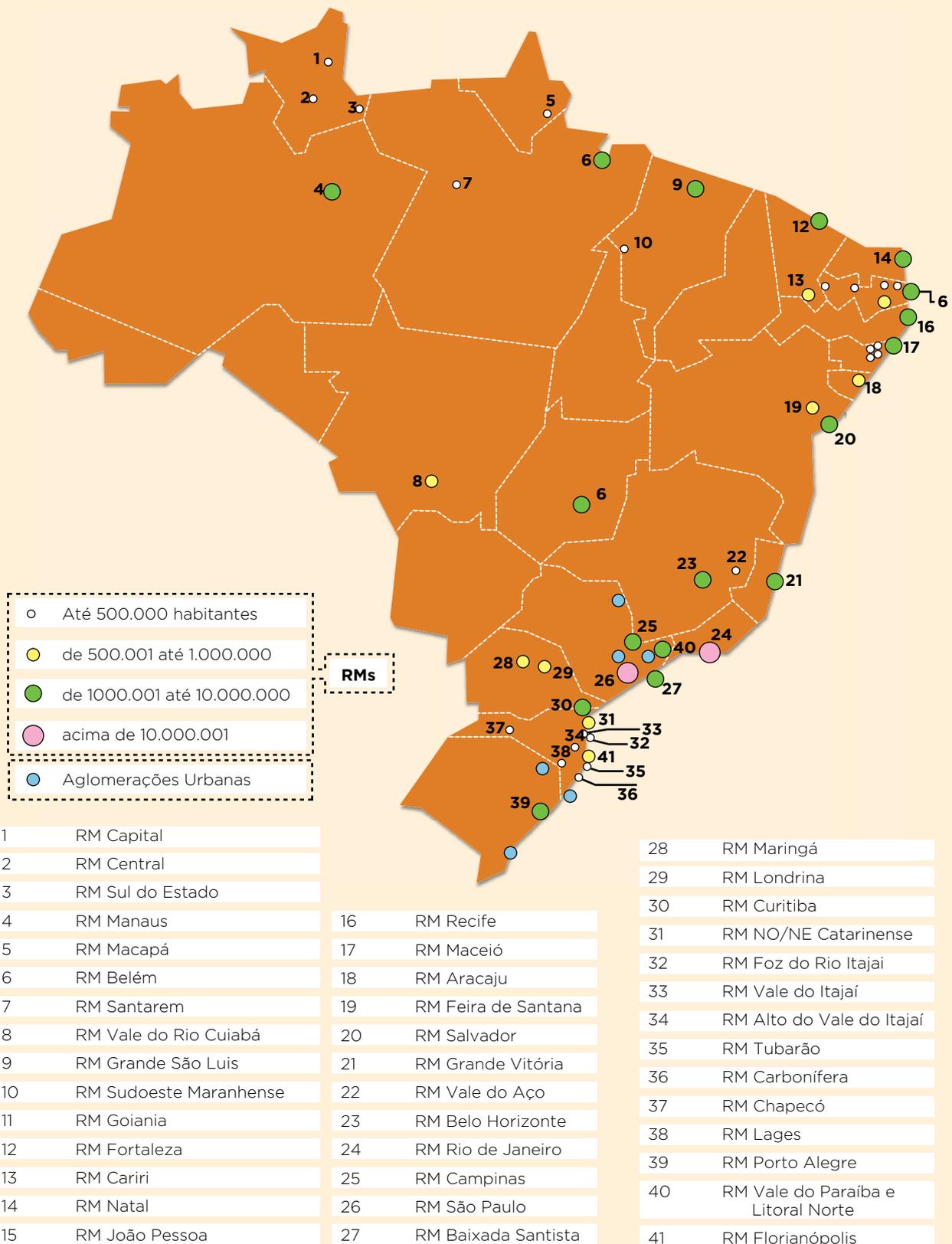
Não obstante à fragilização das estruturas metropolitanas de gestão e planejamento na década de 90, já nesse mesmo período percebe-se um crescimento significativo da instituição de RMs e AUs no país, principalmente a partir dos anos 2000. Antes da CF 88 havia nove RMs, de 1988 até 2000 outras nove RMs foram criadas e uma AU instituídas, e já a partir do início do século XXI foram instituídas 35 das 53 RMs existentes e cinco das seis AUs do Brasil. Este processo, definido como metropolização institucional, foi impulsionado em parte pela percepção do significativo papel dos espaços metropolitanos no desenvolvimento regional, pelo agravamento dos problemas metropolitanos que não podem ser resolvidos apenas por ações individuais dos municípios e pela perspectiva dessas regiões possibilitarem a cooperação entre municípios, estado e União, visando a implantação de projetos de importância estratégica para o desenvolvimento. Destaca-se também a pressão movida por ações políticas e financeiras e os significativos investimentos e aporte de recursos federais em políticas públicas nas RMs.

2 - Levantamento da SEDUR-2013 indica que mais de 60% dos recursos do PAC (I e II) foram destinados para as RMs.

Figura 1

Mapa RMs e AUs do Brasil

Bahia 2012





Esse fenômeno pôs a descoberto a falta de um marco regulatório nacional com regras claras sobre a instituição das unidades territoriais urbanas. Cada estado seguiu uma orientação própria existindo atualmente uma grande diversidade de padrões tipológicos de RMs e AUs no país. Por exemplo, há casos de RMs em que não se tem uma cidade com características de metrópole ou se identifique uma cidade-polo. Por outro lado, muitas dessas unidades não refletem políticas ou estratégias de desenvolvimento territorial e socioeconômico dos estados e sequer cumprem o objetivo básico de integrar a gestão de funções públicas que sejam de interesse comum dos municípios que as integram, apesar de serem instituídas com esses propósitos. Também surgiram vários modelos de gestão metropolitana, onde a maioria deles não responde satisfatoriamente aos princípios constitucionais do pacto federativo e da participação social.

No início do século XXI, a percepção do crescimento das tensões e conflitos político, social e em especial os socioambientais; a necessidade de formar arranjos institucionais para lidar com os desequilíbrios de regulação social (estado, sociedade e mercado) e a percepção da existência de novos padrões de urbanização e organização dos centros urbanos no país e no Estado da Bahia desafia a retomada da prática de planejamento e gestão das RMs e AUs, que leve em consideração as prerrogativas municipais, as particularidades regionais, a dimensão federativa da gestão compartilhada e os princípios constitucionais da participação social. Não resta dúvida que a perspectiva de governança metropolitana tem grande importância para a política urbana assim como para o desenvolvimento econômico do país e do estado.

Atualmente, os principais debates sobre esse tema são relacionados a critérios de institucionalização de RMs e AUs, a modelos mais flexíveis de gestão compartilhada, ao financiamento e planejamento integrado e à compreensão da importância estratégica das RMs para o desenvolvimento socioeconômico dos estados e do país. Para tanto, cabe refletir sobre o papel dessas regiões na estrutura territorial e no padrão de desenvolvimento que se pretende para o país e para os estados.

Na ausência de conceitos e normas gerais sobre as RMs e AUs, bem como na falta de clareza dos impactos da criação dessas unidades territoriais nas Políticas Nacional e Estadual de Desenvolvimento Urbano, o atingimento dos objetivos e metas propostos com a criação dessas unidades territoriais acabam comprometidos, tendo como consequência a reduzida eficácia no ordenamento do solo e na melhoria da qualidade de vida nas cidades, não obstante a implantação de grandes programas e projetos urbanos do governo federal, dos estados e municípios, como o Programa de Aceleração do Crescimento e o Minha Casa Minha Vida implantados nas RMs, que não apresentam com clareza a estratégia de desenvolvimento na qual estão inseridos. Vários são os exemplos em que esses programas e projetos de maior envergadura causam constrangimentos de infraestrutura urbana, frustrando as expectativas de melhoria da vida do cidadão nos grandes centros urbanos.

Cabe aos Estados nesse novo contexto, definida a sua estratégia de desenvolvimento urbano, o papel de articulação e liderança na condução de uma gestão metropolitana compartilhada com os municípios e com participação social, bem como, o de promover a articulação territorial das políticas setoriais do Estado, mediando conflitos e buscando desenvolver uma identidade metropolitana envolvendo os líderes e gestores no enfrentamento da problemática metropolitana.



2 – CONDICIONALIDADES PARA A INSTITUIÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS E AGLOMERAÇÕES URBANAS



2.1 Instituição, Planejamento e Gestão de Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas como estratégia de desenvolvimento econômico e social do estado

É importante compreender a necessidade do estabelecimento de uma estratégia de atuação sobre as unidades territoriais urbanas que explicita a importância delas como instrumentos de desenvolvimento urbano e regional do estado. Essa estratégia deve proporcionar a redução das desigualdades regional e sócio territorial à medida que estimule o surgimento de novos polos dinâmicos de crescimento econômico geradores de emprego e renda, e ofereçam novas oportunidades de inserção social e cultural para a população.

Cabe ao estado formular essa estratégia na perspectiva histórica de uma transformação das estruturas territoriais e urbanas e da eliminação do atraso econômico e diminuição das desigualdades sociais existentes. Ao mesmo tempo em que se estimula a diminuição da concentração de população, riqueza e investimentos em regiões tradicionais, ao atrair recursos para as novas Regiões Metropolitanas ou aglomerações urbanas, através do estímulo a ações coordenadas interfederativa e intermunicipal o estado, cria condições excepcionalmente favoráveis para uma distribuição mais equitativa da riqueza gerada, ampliando, assim, os benefícios dos investimentos públicos, racionalizando-os e permitindo a captação de recursos financeiros para essas regiões, criando oportunidade para aperfeiçoar a hierarquia urbana e as funções urbano-regionais.

No estabelecimento da estratégia estadual de desenvolvimento regional, deve-se atentar para os novos contornos da organização socioespacial urbana dos territórios estaduais entre os quais, destacam-se:



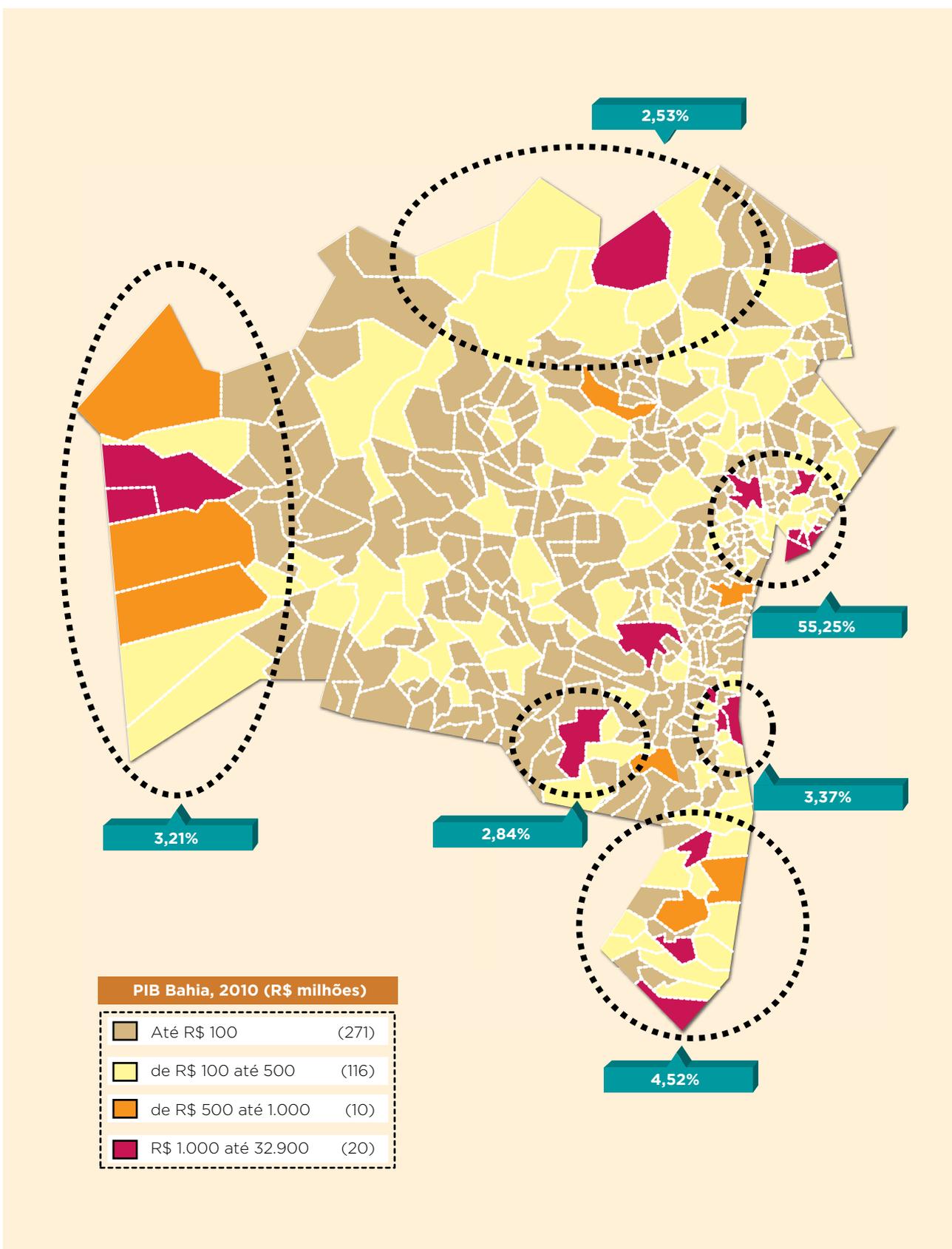
Catedral de São Sebastião - Ilhéus

- Maior complexidade das redes de cidades com novas tipologias de centros urbanos e áreas de concentração de população;
- Espaços de conflitos e profundas desigualdades inter e intramunicipais;
- Comandam um vasto território;
- Concentram parte expressiva da infraestrutura social e urbana, especialmente as cidades-sede;
- Convivem com a insuficiência e precariedade da infraestrutura e de serviços urbanos;
- Existência de recursos produtivos não explorados;
- Necessidade de promover o desenvolvimento sustentável preservando o meio ambiente e culturas locais.

Outro aspecto que deve ser levado em consideração é a relação dessa estratégia com as políticas públicas setoriais do Estado.

A Política de Desenvolvimento Territorial do Estado e a Política Estadual de Desenvolvimento Urbano devem estar atreladas à política de desenvolvimento socioeconômico, isto é, à constituição de RMs e ou de outras unidades urbanas/regionais, incluindo o fortalecimento e reequilíbrio da rede urbana do estado que deve fazer parte da política de desenvolvimento do estado.

Figura 2 | PIB 2010 | Bahia 2010



Fonte: SEI/SEDUR



Aponta-se a necessidade da análise e um melhor entendimento da dinâmica, econômica e social do Estado da Bahia para o estabelecimento dessa estratégia territorial. Como apresentado na figura 2, a Bahia concentra os maiores PIBs municipais e de população em alguns polos situados em regiões extremas do estado.

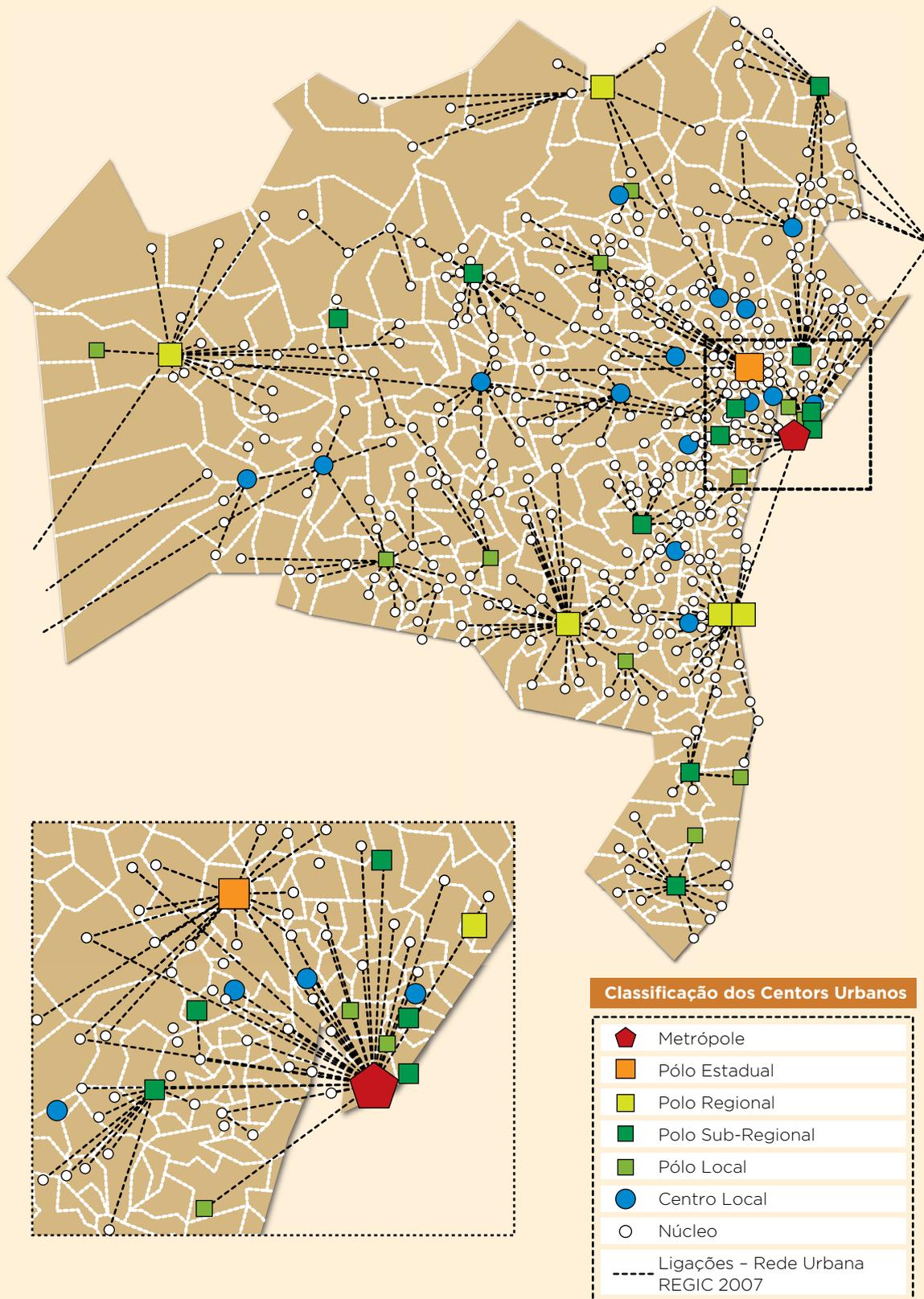
As regiões em que se localizam esses polos crescem a taxas superiores ao da RMS e devem ser alvo de ações de planejamento e gestão do estado com o intuito de se anteceder a problemas urbanos gerados pela polaridade dessas regiões. O Estudo da Rede Urbana (2011), desenvolvido pela SEDUR, faz uma análise da situação regional do estado e aponta a existência de 22 Regiões de Influência (RI) no estado e de sete níveis hierárquicos para as cidades da Bahia (figura 3). Dos 417 municípios baianos, segundo esse estudo, apenas 43 cidades se destacam com algum nível de centralidade, sendo Salvador classificada como metrópole e confirmada como o centro urbano com maior concentração de funções, o que explica a influência de Salvador sobre o estado (figuras 3 e 4). Traçando um raio de 100km de Salvador, o estudo da rede registra uma área de maior concentração de serviços e funções urbanas do estado (macrorregião de Salvador) (figura 4). E apresenta, também, quais são os centros urbanos de maior relevância para o estado e a influência destes interna e externamente para outros estados (figura 5).

Além de confirmar Salvador como metrópole, os estudos da Rede apontam como polo estadual Feira de Santana, que seria a única área do estado com porte de Região Metropolitana. Numa escala inferior às cidades de Vitória da Conquista, Barreiras, Juazeiro, Ilhéus e Itabuna, desempenham funções de polo regional, sendo apontadas, também, como centros urbanos de maior relevância do estado para as quais são necessárias políticas públicas capazes de reforçar o ordenamento do crescimento urbano, fortalecendo sua integração à rede urbana da Bahia.

Figura 3

Classificação dos Centros Urbanos da Bahia

Bahia 2011



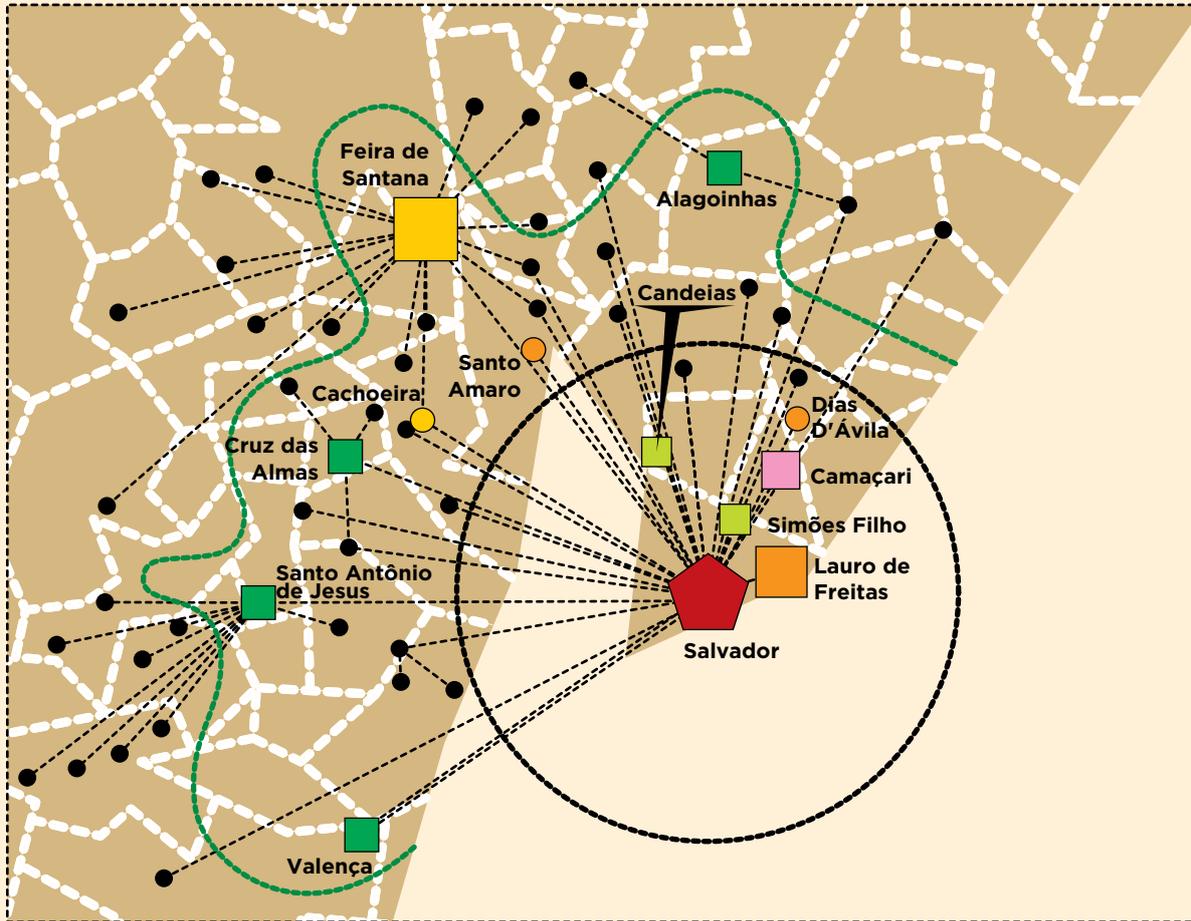
Fonte: Estudo da Rede Urbana do Estado da Bahia. SEDUR



Figura 4

Macrorregião de Salvador

Bahia 2011



Macrorregião Metropolitana de Salvador

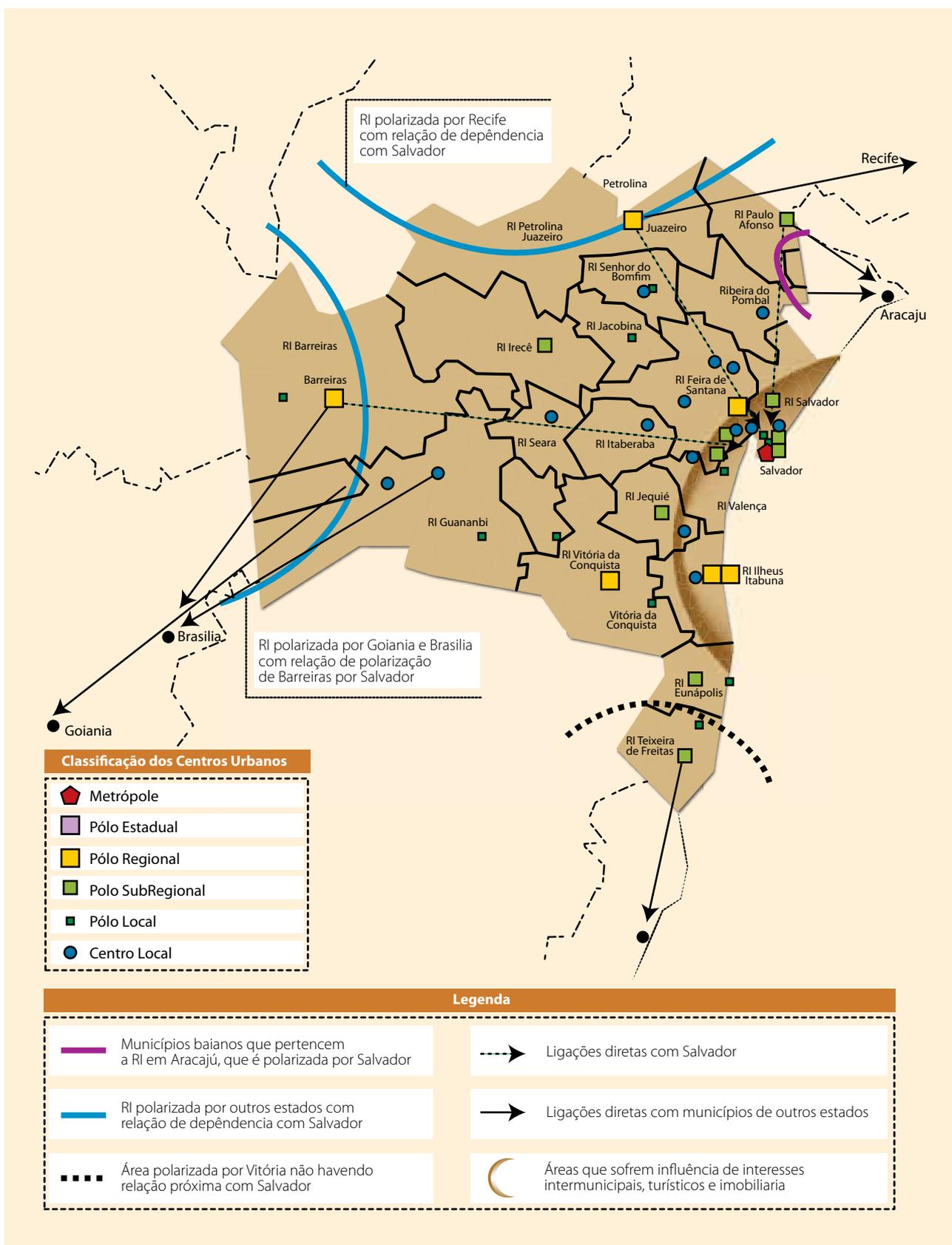


Fonte: Estudo da Rede Urbana do Estado da Bahia. SEDUR

Figura 5

Centros Urbanos de maior relevância no Estado da Bahia

Bahia 2011



Fonte: Estudo Da Rede Urbana Do Estado Da Bahia. SEDUR.



Considerando os aspectos acima destacados e algumas peculiaridades do estado, o Estudo da Rede Urbana da Bahia propõe uma estratégia em que se consideram três aspectos:

1. Criar dois níveis de Regiões Metropolitanas:
 - Metrópole Nacional;
 - Metrópole Regional com função de comando e com peso no desenvolvimento do Estado, atendendo aos objetivos da Política Urbana Estadual.
2. Criação de Regiões Metropolitanas, considerando critérios nacionais e com o objetivo de indução do desenvolvimento nas:
 - Regiões consolidadas;
 - Regiões sujeitas a impactos de projetos de grande porte (ações preventivo-indutoras);
 - Regiões a serem impulsionadas;
 - Regiões de fronteira.
3. Criação de Aglomerações Urbanas baseadas em uma configuração urbana detectada no estudo da Rede Urbana do estado como “polos isolados”.

Com o estabelecimento de Regiões Metropolitanas, seguindo os critérios recomendados pelo estudo da Rede Urbana, o estado oferece importantes instrumentos de planejamento, gestão e organização dos serviços de interesse comum. Esse tipo de região urbana favorece o fortalecimento das relações intergovernamentais que são de extrema importância para a elaboração, financiamento e execução das políticas públicas, além de servirem como fator de desenvolvimento territorial, econômico e social do estado, contribuindo para reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Destaca-se a necessidade de se constituir um Sistema de Desenvolvimento Metropolitano que contemple o Planejamento e Gestão das RMs e AUs instituídas no qual devem ser preservadas as distintas competências federativas através da implantação de uma estrutura de gestão que estabeleça, entre outras funções, formas de financiamento e instrumentos de planejamento e gestão.

Para cada RM do estado deverá ser criado uma instância institucional que deverá atuar em conjunto com o Estado na elaboração dos Planos de Desenvolvimento Metropolitano integrando ações federais, municipais e os interesses da sociedade, fazendo com que o Estado cumpra com a sua função de coordenar estudos e projetos que subsidiem o planejamento das regiões metropolitanas.

Considera-se indispensável para o desenvolvimento desse sistema a articulação política com os municípios integrantes das RMs e AUs e com as secretarias de Estado, articulação essencial para a concretização do objetivo de implantar um planejamento e gestão compartilhada e democrática. Nesse sentido, o sistema proposto deve conter mecanismos de cooperação e integração entre os poderes públicos e a sociedade civil, de forma a garantir o controle social, transparência administrativa e pleno exercício da cidadania.



2.2 Abordagem conceitual das Regiões Metropolitanas e das Aglomerações Urbanas como Unidades Territoriais Urbanas

O conceito de Região Metropolitana e Aglomeração Urbana não é consenso nem no âmbito político, nem teórico, nem jurídico, tendo em vista as complexidades do seu fato. Existe hoje um conceito institucional, onde a Constituição do Estado da Bahia de 1989, em seu Art. 6º repete o que foi definido na Constituição Federal de 1988, que determina Região Metropolitana, aglomeração urbana e microrregião como aquelas constituídas por “agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

Nessa mesma linha, Cruz & Neves (2010) e o Projeto de Lei da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (2011) destacam que as regiões metropolitanas são vistas como possíveis áreas de planejamento e gestão de funções de interesse comum. Cruz & Neves ampliam o conceito ao destacar que, as RMs e AUs, podem servir como instrumento de desenvolvimento do estado, daí a importância deste participar não só da sua institucionalização, mas também do seu planejamento e gestão.

Porém uma gama de outros autores conceitua a RM destacando o fato social, como, por exemplo, Dadiovich & Lima (1975) para os quais as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas são identificadas através de problemas sociais e econômicos comuns que algumas áreas possuem. Alves (1981) e o Estudo da Rede Urbana da Bahia (2011) apontam para outros aspectos, como a existência de funções complexas e diversificadas como fator relevante para que uma região tenha dimensão metropolitana numa rede urbana estadual. Ribeiro et alli. (2005), baseado nos conceito de Vilaça (1998), entende esse fenômeno urbano como um processo que deve ser compreendido também no contexto dos diferentes fluxos presentes entre as cidades chamando a atenção para a necessidade de considerar que os fluxos materiais e imateriais levam a uma intensa vinculação socioeconômica entre as cidades com comutações diárias.

Ribeiro (coord. 2005) também destaca como aspecto importante para a definição de RM e AU a questão da polaridade, incorporando a noção de metrópole como centro de uma RM, ao descrevê-la como lugar central, onde se efetivam ações de mercados e outras operações globalmente integradas ao concentrarem perícia e conhecimento, serviços avançados e telecomunicações necessárias à implantação e ao gerenciamento das operações econômicas globais, bem como ao acolhimento de matrizes e escritórios de empresas, sobretudo das transnacionais, bancos e agências de serviços avançados de gerenciamento e de consultoria legal, de profissionais qualificados e por serem irradiadoras do progresso tecnológico e inovações.

Outro ponto considerado para a definição tanto de RM quanto de AU é a existência de conurbação urbana ou tendência de continuidade do tecido urbano, como destacado na Legislação Estadual de Minas Gerais e por autores como Giometti & Braga (2004), ao considerar uma Região Metropolitana como um aglomerado composto por vários municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua.

Sobre essa questão, a Lei Complementar do Estado de São Paulo aponta que as RMs e AUs devem apresentar, cumulativamente, as relações de integração funcional de natureza econômico-social e urbanização contínua ou tendências de conurbação. Contudo o Estudo da Rede Urbana da Bahia



(2011, p. 49), apresenta outro entendimento desse aspecto, ao destacar que a continuidade urbana trata-se de uma “continuidade de infraestrutura e atividades urbanas sem significativos vazios urbanos” apesar de não explicitar, claramente, como esse critério foi mensurado nas análises. E Ribeiro (coord. 2005) acrescenta ainda que o surgimento de uma Aglomeração Urbana, sob o critério da conurbação, pode ser derivada da periferação de um centro principal por sobre o município vizinho mesmo que não haja continuidade urbana, mas que tenha relações intensas.

No que se refere à delimitação e definição de RMs e AUs, vários estudos como os do IPEA (2001), São Paulo (2011), Moura et alli. (2009), REGIC (2007) e Projeto de Lei do Estatuto das Metrôpoles (2004) apontaram conceitos mais operacionais baseados em critérios populacionais e econômicos com escalas de graduação, como taxa de urbanização, população total, produto interno bruto (PIB), movimento pendular, entre outros.

No Estado da Bahia esses conceitos e critérios estão em fase de construção, devendo ser estabelecidos em lei para orientar a institucionalização de novas RMs e AUs. No presente estudo, ao considerar os diversos aspectos apontados nas análises apresentadas, bem como as peculiaridades da Bahia, adotou-se como *RM uma Aglomeração Urbana compreendida por agrupamento de municípios limítrofes, polarizados por uma metrópole ou polo de influência regional, e com significativos fluxos diários intermunicipais socioeconômicos, funcionais e logísticos diversificados e especializados, definida institucionalmente para integrar a organização, o planejamento e gestão de funções públicas de interesse comum, e servindo como instrumento de desenvolvimento do estado.*

Já o conceito de Aglomeração Urbana assemelha-se com o de Região Metropolitana ao tratar das questões de funções públicas de interesse comum e localização geográfica, sendo que a diferença entre elas está na abrangência e hierarquia de seus polos na rede urbana e no modelo de gestão.

O conceito de *Aglomeração Urbana* adotado é de um processo *especializado em que há uma expansão de núcleos urbanos distintos, gerando fluxos e um avanço da malha urbana que acabam por extrapolar o limite político-administrativo dos municípios. Ou seja, uma única cidade passa a se corresponder com mais de um município, não havendo necessariamente uma contiguidade da malha urbana.*

2.3 Critérios e parâmetros utilizados para a definição e delimitação de RMs e AUs

Para a definição e delimitação territorial das RM e AU, além de considerar a estratégia a ser proposta pelo estado para a institucionalização das unidades territoriais urbanas e a conceituação de RM e AU a ser adotada, devem ser utilizados critérios que indiquem aspectos básicos a serem atendidos por uma RM ou AU e pelos municípios que integram essas regiões.

Atualmente, a definição de critérios para definição de RM ou AU vem ganhando destaque, existindo estudos de abrangência nacional e regional e legislações estaduais. Existe proposta de legislação



federal (PL 3460/04 – Estatuto da Metr pole) tramitando na Câmara Federal que trata da defini o de critérios nacionais para a defini o de uma RM ou AU para que haja uma homogeneidade maior entre as RMs e AUs existentes no país.

Ao analisar esse referencial, percebe-se que os critérios de defini o de AU e, principalmente, de RM estão voltados para:

- Indicadores demográficos;
- Ocorrência ou a tendência   conurba o;
- Fun es públicas de interesse comum;
- Atra o e grau de concentra o de atividades econômicas regionais;
- Grau de integra o;
- Fatores de polariza o;
- Importância estratégica para o desenvolvimento econômico.

A fim de sistematizar o conhecimento e as informa es coletadas nesses estudos, elaborou-se uma tabela comparativa (tabela 1) na qual constam 11 critérios empregados na defini o desses territórios. Neste estudo, foram selecionados nove critérios (tabela 2) que compreendem:

1) Municípios limítrofes

A RM e a AU devem ter continuidade territorial, e todos os municípios integrantes dessas regiões devem ter limites oficiais (coordenadas geográficas) definidos pelo IBGE fazendo fronteira com os outros. Trata-se de critério para delimitar, territorialmente, essas unidades territoriais urbanas e não necessariamente para definir uma de RM ou AU. Este aspecto está presente tanto no referencial teórico acad mico como nas legisla es federais e estaduais analisadas.

2) Taxa de urbaniza o

Porcentagem da popula o da área urbana em rela o   popula o total do município. Por indicar o grau de urbaniza o de uma determinada região   a base para definir um conceito de metr pole e de Região Metropolitana. Quanto maior a taxa de urbaniza o maior a tendência   conurba o e forma o de aglomera es urbanas.

Esse critério   contemplado pelo Estatuto das Metr poles (2004), no estudo da Rede Urbana da Bahia (2011), REGIC (2007), e algumas leis complementares estaduais.

Quantitativamente, a taxa considerada como mínima para uma RM ou AU  :

- RM - Taxa de urbaniza o \geq 50% em cada município ou 60% para a região;
- AU - Taxa de urbaniza o \geq 50% para a região.

O presente estudo adotou para a RM uma taxa de 60% por esta exigir um grau de urbaniza o mais elevado do que a AU, e geralmente os municípios ,ao redor de uma metr pole, tendem a ter taxas de urbaniza o mais intensas, como, por exemplo, a Região Metropolitana de Salvador que



apresenta taxas de 74% (Mata de São João); 100% (Salvador, Lauro de Freitas e Itaparica); e maior que 90% (Camaçari, Dias D'Ávila, Candeias, Simões Filho e Vera Cruz).

Para uma AU, considerou-se uma taxa maior ou igual a 50% por entender que esta contempla o conceito de AU adotado neste estudo, e por constatar que esse mesmo percentual aparece com maior frequência nos estudos consultados e indica que se trata de regiões majoritariamente urbanas

3) Posição do Núcleo central na Rede Urbana

Esse critério busca estabelecer que as RMs e AUs instituídas tenham, na cidade-polo, um grau de relevância social e econômica no estado maior, dominando um grande espaço de produção e consumo com significativas interações socioeconômicas e uma maior complexidade das funções urbanas que exercem.

Essa questão foi discutida e considerada como parâmetro para a definição da RM e AU no Projeto de Lei pela Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (2011), no Estudo da Rede Urbana da Bahia (2011), e fazem parte dos estudos de Ribeiro (2005), Cruz (2010) e Carmo (2007) e REGIC (2007).

Esses estudos serviram para a hierarquização das principais cidades do Brasil e da Bahia, demonstrando e qualificando as redes urbanas. Para tanto, consideraram aspectos como existência de equipamentos de grande porte com impacto regional, nacional e/ou internacional; quantidade relevante de órgãos públicos de gestão e organizações de classes na região; número de agências e movimentações bancárias, quantidade de comércio atacadista, especialização de serviços de saúde, educação, presença de empresas de grande porte e se situam próximas de rodovias federais e/ou de ferrovias.

Na Bahia, segundo o REGIC, apenas Salvador é classificada como Metrópole; e Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista como capital regional. Já o estudo Hierarquização e Identificação dos Espaços Urbanos - Observatório das Metrópoles (2009) classifica Salvador como polo nacional (categoria 3).

A quantificação do critério utilizando os aspectos antes assinalados, define como:

- RM - Cidade-polo como Metrópole ou Capital Regional;
- AU - Cidade-polo como Centro Sub-regionais.

A diferenciação dos conceitos se dá pela escala de abrangência e importância social e econômica de cada uma das unidades territoriais. Essa informação geralmente é fornecida por Estudos Nacionais ou Estudos Estaduais que estudam a rede urbana como, por exemplo, o REGIC (2007) e o Estudo da Rede Urbana da Bahia (2011).

4) Participação percentual do Produto Interno Bruto - PIB (dos setores secundário + terciário) no estado

A força econômica é outro aspecto considerado pelos estudos voltados para a definição de RMs e AUs. Por exemplo, o Estudo da Rede Urbana da Bahia (2011) e o Estudo da Morfologia e Hie-



rarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e da Regionalização do Estado de São Paulo (2011) utilizam o Produto Interno Bruto (PIB) que representa a soma de todos os bens e serviços finais produzidos numa determinada região, como um dos indicadores mais utilizados para mensurar a atividade econômica: quanto maior a participação do PIB da RM ou da AU no PIB estadual ou nacional maior sua força econômica. Ressalta-se que os setores secundário e terciário são setores tipicamente urbanos não obstante existirem RMs onde o setor agrícola tem participação importante na formação do PIB.

Os referenciais encontrados nos estudos consultados indicam os seguintes valores para identificar uma RM ou AU:

- RM - PIB (secundário + terciário) da região deverá ser $\geq 4\%$ do ao PIB (secundário + terciário) do estado;
- AU - Região com PIB (secundário + terciário) $\geq 3\%$ do estado.

A diferenciação dos valores a serem considerados para RM e AU se dá pela escala de abrangência e importância econômica de cada uma das unidades territoriais.

5) Movimento Pendular e Fluxos Intermunicipais e Regionais

Destacam as relações territoriais, funcionais, econômicas, logísticas e sociais em estágio mais avançado e complexo, existentes tanto internos, entre os municípios da RM ou AU, como externos. Compreendem os fluxos de pessoas, bens, produção e comunicação entre os municípios que devam integrar uma RM ou AU.

Os fluxos pendulares, segundo o IBGE, correspondem a um percentual da população do município que sai para trabalhar e/ou estudar. Esse indicador é utilizado em quase todos os estudos analisados, alguns, porém, consideram apenas os fluxos de saída (potencial de repulsão) e outros os fluxos de entrada (potencial de atração). Não existe um valor determinado como parâmetro desse critério para definir uma RM ou AU e em muitos casos os cálculos desses fluxos são imprecisos. O Estudo da Morfologia e Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e da Regionalização do Estado de São Paulo (2011) foram os únicos que consideraram a movimentação de cargas como critério de fluxo pendular para definir uma RM ou AU.

Os parâmetros utilizados para definir uma RM ou AU são os seguintes:

- Existência de fluxos pendulares de entrada na sede;
 - RM - recepção da sede de um fluxo de pessoas para trabalho ou estudo de no mínimo, 10% do total da população que trabalha e estuda da sede;
 - AU - recepção na sede de um fluxo de pessoas para trabalho ou estudo de, no mínimo, 5% do total da população que trabalha e estuda da sede;
- Fluxos de cargas recebidos (carga total destinada à região);
 - RM - Região com proporção de fluxos recebidos superior a 50% da carga total;
 - AU - Região com proporção de fluxos recebidos superior a 30% da carga total.



Esses parâmetros de 10% e 5% de fluxos pendulares de entrada na sede foram baseados no Estudo da Rede Urbana da Bahia (2011). Os percentuais dos fluxos de cargas estão baseados no estudo da Morfologia e Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e da Regionalização do Estado de São Paulo (2011).

As informações do movimento pendular constam no Censo Demográfico do IBGE e os dados dos fluxos de cargas recebidos foram gerados por uma Pesquisa de Origem-Destino do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo.

6) Existência de funções públicas de interesse comum metropolitano

Critério existente na Lei Federal nº .14/1973, na Constituição Federal de 88, e utilizado em todo o referencial teórico analisado para a definição de uma RM ou AU. reflete o conceito mais elementar de RM ou AU ao considerar a existência de Infraestrutura e Serviços Urbanos que atendam a mais de um município. Incluem-se aqueles que, mesmo restritos ao território de um deles, sejam de algum modo dependentes, concorrentes ou confluentes de funções públicas e serviços supramunicipais.

Trata-se de critério mais qualitativo e sua identificação decorre do grau de abrangência desses equipamentos e serviços, observando os seguintes aspectos:

- Presença de instituições gestoras intermunicipais (ex: consórcios, associações regionais, unidades de conservação etc.) da RM e AU;
- Presença de órgãos públicos de gestão e organizações de classe em pelo menos mais de um dos municípios para a RM e AU;
- Serventia dos serviços urbanos públicos extensiva a pessoas residentes em outros municípios do local onde eles estão instalados;
- Necessidade de prospecção de fontes para o abastecimento ou de locais para o destino de serviços de saneamento fora dos limites municipais;
- Existência de sistemas e redes, integradas ou não, que permitam a circulação de pessoas e mercadorias em escala supramunicipal sugerindo a necessidade de uma administração integrada desses sistemas e redes.

O fato de existirem serviços de interesse comum obriga os municípios a encontrarem soluções compartilhadas de operação e manutenção respaldadas em um planejamento conjunto o que, infelizmente, nem sempre ocorre. A dinâmica metropolitana induz ao surgimento de problemas urbanos mais complexos que os municípios isoladamente não têm condições de resolver. Esses serviços comuns, entre os quais se destacam saneamento, transportes e mobilidades, habitação e uso do solo, exigem a efetivação de sistemas de gestão compartilhada com a presença ou não do estado a quem caberia, em princípio, a coordenação e condução dessa articulação.

A informação relativa à presença de funções públicas de interesse comum para a definição de RM ou AU são obtidas a partir de levantamento que identifique presença de instituições gestoras intermunicipais (ex: consórcios, associações regionais, unidades de conservação etc.), levantamento que pode ser obtido nas pesquisa RAIS, nas secretarias setoriais (saúde, educação etc.) e junto a órgãos, como a SEMA, AMURC (para o Litoral Sul), SEPLAN e outros através de entrevistas com os gestores das prefeituras dos municípios em análise.



7) População

Diz respeito à população urbana e rural existente em cada município integrante de uma RM ou AU e o total da região. Trata-se de critério basilar nos estudos sobre a formação de Regiões Metropolitanas, haja vista que é considerado como MetrÓpole o núcleo urbano que abriga um expressivo percentual de população em relação ao estado ou país por entender que esse adensamento revela a existência de serviços e empregos altamente procurados pelas pessoas e empresas à medida que as cidades atraem pessoas e empresas que procuram serviços e oportunidades de negócios, e esses núcleos crescem gerando novas oportunidades, criando, em tese, um círculo virtuoso de crescimento e metropolização. Em economias atrasadas ou em desenvolvimento esse fenômeno nem sempre ocorre, gerando, ao contrário, um crescimento desordenado mais caracterizado com “inchaço” das cidades. Não cabe, neste estudo, discutir esse fenômeno as suas causas e consequências cuja análise requer estudos mais aprofundados. Deve-se apenas registrar que núcleos urbanos que concentram um expressivo contingente populacional possuem fatores de atração e polarização que geram fluxos funcionais e logísticos próprios de uma RM ou AU, tratando-se, portanto, de concentração populacional com a crescente urbanização de questão fundamental para o estabelecimento da RM e AU.

Foram considerados como parâmetros do critério os seguintes percentuais:

- RM – Região com pop. \geq 4% da população do estado;
- AU – Região com pop. \geq 3% da população do estado.

Os percentuais acima foram estabelecidos com base nos estudos da REGIC (2007) – conceito de centros de abrangência regional e no Estudo da Rede Urbana (2011) que acrescenta a esse conceito a tendência desses centros se tornarem RM ou já possuírem características de uma AU.

8) Emprego nos setores secundário e terciário

Critério destacado pelo Estatuto das MetrÓpoles (2004), IPEA (2001) e pelo estudo da Hierarquização e Identificação dos Espaços Urbanos – Observatório das MetrÓpoles (2009) que consideram a ocupação da força de trabalho das cidades em setores econômicos urbanos (indústria comércio e serviços) como aspecto relevante para definir o grau de polarização dos núcleos urbanos pela importância – da indústria e serviços, como setores econômicos de maior agregação de valor.

Os parâmetros utilizados indicam:

- RM - 60% da população empregada nos setores secundário e terciário;
- AU - 40% da população empregada nos setores secundário e terciário.

9) Ocorrência ou tendência de continuidade do tecido urbano

Avaliado como fato social em perspectiva de médio e longo prazos, este critério representa a propensão do crescimento das cidades extrapolar seus limites administrativos, tornando difícil identificar o limite entre dois municípios devido à integração urbana entre eles. É utilizado no Estudo da



Rede Urbana da Bahia (2011), no Projeto de Lei pela Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (2011), pelo Estatuto das Metrôpoles (2004) e nas Leis Complementares Estaduais (MG e SP).

O conceito apresentado pelo Estudo da Rede Urbana do Estado (2011) refina o critério ao propor a diferenciação entre a existência de uma malha urbana contínua e o fenômeno da conturbação que ocorre mais por dinâmicas urbanas espontâneas.

A continuidade da mancha urbana pode ser visualizada através de fotos aéreas ou mediante um reconhecimento do local.

Neste estudo, considerou-se como RM aquela em que existe ou há tendência de continuidade do tecido urbano entre pelo menos dois municípios e como AU o reconhecimento da utilização pela população de outros municípios integrantes desses territórios de equipamentos e serviços públicos existentes no município polo.

| Tabela 1 | | Comparação dos critérios para institucionalização de RMs e AUs | | | | | Bahia 2010 |
|--|--|--|---|---|---|--|--|
| CRITÉRIO | ESTUDO DA REDE URBANA DO ESTADO DA BAHIA / 2011 ⁱ | REGIC / 2007 ⁱⁱ | PROJETO DA LEI FEDERAL 3640/2004 ESTATUTO DA METRÓPOLE | ESTUDO DA MORFOLOGIA E HIERARQUIA FUNCIONAL DA REDE URBANA PAULISTA E DA REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO/2011 ⁱⁱⁱ | HIERARQUIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS - OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES /2009 ^{iv} | REDES URBANAS REGIONAIS - IPEA / 2001 ^v | COMENTÁRIO (dados censo 2010) |
| Posição do Núcleo Central da RM na Rede Urbana | <ul style="list-style-type: none"> • Metrôpole • Polo Estadual para RM • Polo Regional para AU | <ul style="list-style-type: none"> • Grande Metrôpole Nacional • Metrôpole Nacional • Metrôpole | | <ul style="list-style-type: none"> • Sede com posição no REGIC igual ou superior ao nível | <ul style="list-style-type: none"> • Categorias de 1 a 3 - dimensão de polarização nacional e global • Categoria 4 - dimensões de polarização regional. | <ul style="list-style-type: none"> • Grande Metrôpole Nacional • Metrôpole Nacional • Metrôpole (REGIC). | <ul style="list-style-type: none"> • Núcleo Central - Polo de relevante concentração de fluxos econômicos e sociais seja regional, estadual ou nacional. (VERTRAG) • Na Bahia, segundo o REGIC, apenas Salvador é classificada como Metrôpole; e Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista como Capital Regional. • Salvador tem polarização nacional (categoria 3) - Observatório das Metrôpoles. |
| População | <ul style="list-style-type: none"> • ≥ 500 mil hab. No município polo ou na soma dos dois principais municípios para RM • ≥ 200 mil hab. Idem para AGU | <ul style="list-style-type: none"> • ≥ 1 milhão hab. (Região). | <ul style="list-style-type: none"> • Núcleo Central (5% da pop. do país). • 2 Núcleos conjuntamente (4% da pop. do país). | <ul style="list-style-type: none"> • Região com mais de 1,5 milhão de habitantes | | <ul style="list-style-type: none"> • ≥2,5 milhões de hab. (Região). | <ul style="list-style-type: none"> • 4% da população da Bahia corresponde a 560,857 mil • RMS - 3.574.804,00 hab. - 25% da pop da BA • Salvador - 2.676.606 hab. - 19% da pop da BA. |
| Taxa de urbanização | <ul style="list-style-type: none"> • ≥ 60% em cada município | <ul style="list-style-type: none"> • Considerável Grau de Urbanização na Região. | <ul style="list-style-type: none"> • ≥ 60% em cada município. | | | | <ul style="list-style-type: none"> • RMS: 74% (Mata de São João); 100% (Salvador, Lauro de Freitas e Itaparica); > 90% (Camaçari, Dias D'Ávila, Candeias, Simões Filho e Vera Cruz). |
| Participação percentual do PIB da região no estado | <ul style="list-style-type: none"> • 3% do PIB do município polo da RM • 1% do PIB do município polo da AGU | | | <ul style="list-style-type: none"> • Sede com tipologia do PIB multissetorial. • Sede com valor do PIB superior a R\$ 18,5 milhão | | | <ul style="list-style-type: none"> • O critério da Emplasa tem como referência o PIB de São Paulo, o maior do país. Avaliar quanto corresponde em termos percentuais. |
| PEA (secundário + terciário) | <ul style="list-style-type: none"> • Não é considerado | | <ul style="list-style-type: none"> • 65% para cada município. | | <ul style="list-style-type: none"> • Ocupação predominantemente não agrícola. (município) | <ul style="list-style-type: none"> • Elevada participação da PEA em atividades urbanas. • Renda média familiar per capita e estrutura ocupacional. | <ul style="list-style-type: none"> • Avaliar no contexto baiano o peso da PEA no setor secundário e/ou terciário, considerando a sua relação com as atividades agrícolas, principalmente nas cidades médias, a exemplo de Vitória da Conquista e Barreiras. |

Continua

Continuação

| CRITÉRIO | ESTUDO DA REDE URBANA DO ESTADO DA BAHIA / 2011 ^I | REGIC / 2007 ^{II} | PROJETO DA LEI FEDERAL 3640/2004 ESTATUTO DA METRÓPOLE | ESTUDO DA MORFOLOGIA E HIERARQUIA FUNCIONAL DA REDE URBANA PAULISTA E DA REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO/2011 ^{III} | HIERARQUIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS - OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES /2009 ^{IV} | REDES URBANAS REGIONAIS - IPEA / 2001 ^V | COMENTÁRIO (dados censo 2010) |
|--|--|---|---|---|---|---|--|
| Urbanização contínua | <ul style="list-style-type: none"> Continuidade Urbana^a entre os municípios componentes para a RM ou da AGU | | <ul style="list-style-type: none"> Em 50% dos municípios. | <ul style="list-style-type: none"> Existente ou não. | | | <ul style="list-style-type: none"> Será preciso definir o entendimento de urbanização contínua, que necessariamente não se confunde com conurbação. |
| Movimento pendular interno (trabalho/estudo) | <ul style="list-style-type: none"> Abrangendo pelo menos 10% da população do município de origem dos deslocamentos intermunicipais | <ul style="list-style-type: none"> Considerável deslocamento da população para trabalho ou estudo. | | <ul style="list-style-type: none"> Região com recepção de fluxos pendulares (trabalho/estudo) acima de 100 mil pessoas e mais de 70 mil pessoas na sede. | <ul style="list-style-type: none"> Existência de fluxos pendulares entre municípios (% da pop. de 15 anos ou mais que se desloca com esta finalidade). | | <ul style="list-style-type: none"> A RMS tem 13 municípios. Deve ser definido pelo nº de municípios, pois depende do nº de municípios que compõem a Região. Deve ser evitado como critério, termos imprecisos, não mensuráveis. O Observatório das Metrôpoles conceitua o indicador, mas não estabelece um parâmetro. |
| Fluxos de cargas recebidos (carga de origem externa à/carga total destinada) | | | | <ul style="list-style-type: none"> Região com proporção de fluxos recebidos superior a 50% | | | |
| Densidade demográfica | <ul style="list-style-type: none"> ≥ 500 hab./km² para o município Polo da RM ≥ 200 hab./km² idem para AGU | | <ul style="list-style-type: none"> 250 hab./km² (Região). | <ul style="list-style-type: none"> Região com mais de 700 hab./km² e mais de 1.300 hab./km² na sede. | <ul style="list-style-type: none"> Alta densidade demográfica (Região). | <ul style="list-style-type: none"> Grandes densidades populacionais (Região). | <ul style="list-style-type: none"> A RMS tem ≈ 826 hab./km² de acordo com o limite de 600 hab./km² proposto pela VERTRAG, enquanto Salvador tem 3.860,72 hab./km² Questão: muitos municípios apresentam altas taxas de urbanização e baixas densidades demográficas, em função da área do município. Ex: Camaçari, São Sebastião do Passé e Vera Cruz têm taxas de urbanização de 79% e 94% e densidades de 76% e 79% hab./km², respectivamente. |
| Taxa de crescimento da população | | | | <ul style="list-style-type: none"> Região com taxa de crescimento populacional igual ou acima da média estadual. | <ul style="list-style-type: none"> Região com Alta taxa da Média Geométrica de Crescimento Populacional. | <ul style="list-style-type: none"> Taxas de crescimento populacional por década. (Região). | |
| Presença de equipamentos de porte regional (hospitais de complexidade; ensino) | | | | <ul style="list-style-type: none"> Existente ou não | | | <ul style="list-style-type: none"> O crescimento da população é um dos elementos reveladores da integração do município à dinâmica da aglomeração. (RIBEIRO, 2009.p.24) Questão: as taxas de crescimento populacional dos municípios das RMs apresentam tendência de redução. |

NOTAS DA TABELA

I - GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA - Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR/ VERTRAG Planejamento Urbano, Estudo da Rede Urbana da Bahia (Relatório Final) de junho de 2011.

II - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA -IBGE - Regiões de Influência das Cidades - REGIC - 2007. <www.ibge.gov.br> Acessado em 10 de novembro de 2011.

III - Governo do Estado de São Paulo, Estudo da Morfologia e Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e da Regionalização do Estado de São Paulo: São Paulo: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emplasa, Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - Sead, 2011

IV - Hierarquização e identificação dos espaços urbanos. Rosa Moura... [et al.]; organizador Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009. Vol. 1.

V - INSTITUTO DE PESQUISA APLICADA; INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA; UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS. Redes Urbanas Regionais: Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Brasília: IPEA, 2001. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, v.4).



| Tabela 2 | Critérios selecionados para a definição da Região Metropolitana e Aglomeração Urbana | | Bahia 2010 |
|---|---|--|------------|
| CRITÉRIOS BÁSICOS | RM | AU | |
| 1 Municípios limítrofes. | | | |
| 2 Taxa de urbanização. | Taxa de urbanização \geq 50% em cada município ou 60% para a região. | Taxa urbanização \geq 50% em cada município. | |
| 3 Posição do Núcleo central na Rede Urbana. | Metrópole ou Capital Regional. | Centro Sub-regionais. | |
| 4 Participação percentual do PIB (secundário + terciário) no estado | PIB (secundário + terciário) da região deverá ser \geq 4% do ao PIB (secundário + terciário) do estado. | Região com PIB \geq 1% do estado. | |
| 5 Movimento Pendular e Fluxos Inter-municipais e Regionais | Existência de Fluxos pendulares entre os municípios integrantes das RMs e AUs; Recepção da sede de, no mínimo, 10% fluxos pendulares de entrada do total da população que trabalha e estuda na sede; Recepção de, no mínimo, 50% fluxos de cargas recebidos (carga total destinada à região). | Existência de Fluxos pendulares entre os municípios integrantes das RMs e AUs; Recepção de, no mínimo, 5% fluxos pendulares de entrada do total da população que trabalha e estuda na sede; Recepção de, no mínimo, 30% fluxos de cargas recebidos (carga total destinada à região). | |
| 6 Existência de funções públicas de interesse comum metropolitano | Tem que existir funções públicas de interesse comum entre os municípios da RM e AU; Necessidade de gestão compartilhada das funções públicas de interesse comum; Presença de instituições gestoras intermunicipais (ex: consórcios, associações regionais, unidades de conservação etc.) da RM e AU; Presença de órgãos públicos de gestão e organizações de classes em, pelo menos, um dos municípios para RM e AU. | Tem que existir funções públicas de interesse comum entre os municípios da RM e AU; Necessidade de gestão compartilhada das funções públicas de interesse comum; Presença de instituições gestoras intermunicipais (ex: consórcios, associações regionais, unidades de conservação, etc.) da RM e AU; Presença de órgãos públicos de gestão e organizações de classes em, pelo menos, um dos municípios para a RM e AU. | |
| 7 População | Região com pop. \geq 4% da população do estado. | Região com pop. \geq 2,5% da população do estado. | |
| 8 Empregos nos setores secundário e terciário | 60% da população empregada nos setores secundário e terciário. | 40% da população empregada nos setores secundário e terciário. | |
| 9 Ocorrência ou tendência de continuidade do tecido urbano | Existência ou tendência à continuidade da mancha urbana entre, pelo menos, dois municípios; Existência em, pelo menos, um município da RM ou AU de equipamentos e serviços públicos pela população dos outros municípios integrantes desses territórios. | | |



3 CARACTERIZAÇÃO DO TI LITORAL SUL E DA REGIÃO DE ILHÉUS – ITABUNA

3.1 Breve caracterização do Território de Identidade Litoral Sul³

O Território de Identidade Litoral Sul é composto por 26 municípios (Almadina, Arataca, Aurelino Leal, Barro Preto, Buararema, Camacan, Coaraci, Floresta Azul, Ibicaraí, Ibirapitanga, Ilhéus, Itabuna, Itacaré, Itaju do Colônia, Itajuípe, Itapé, Itapitanga, Jussari, Maraú, Mascote, Pau Brasil, Santa Luzia, São José da Vitória, Ubaitaba, Una, Uruçuca), em uma área de 15.153,78 km², com uma população total 772.683 habitantes (IBGE/2010) e uma densidade demográfica de 52,63 hab./km².

3 - Texto preliminar

Foto: Chico Passos



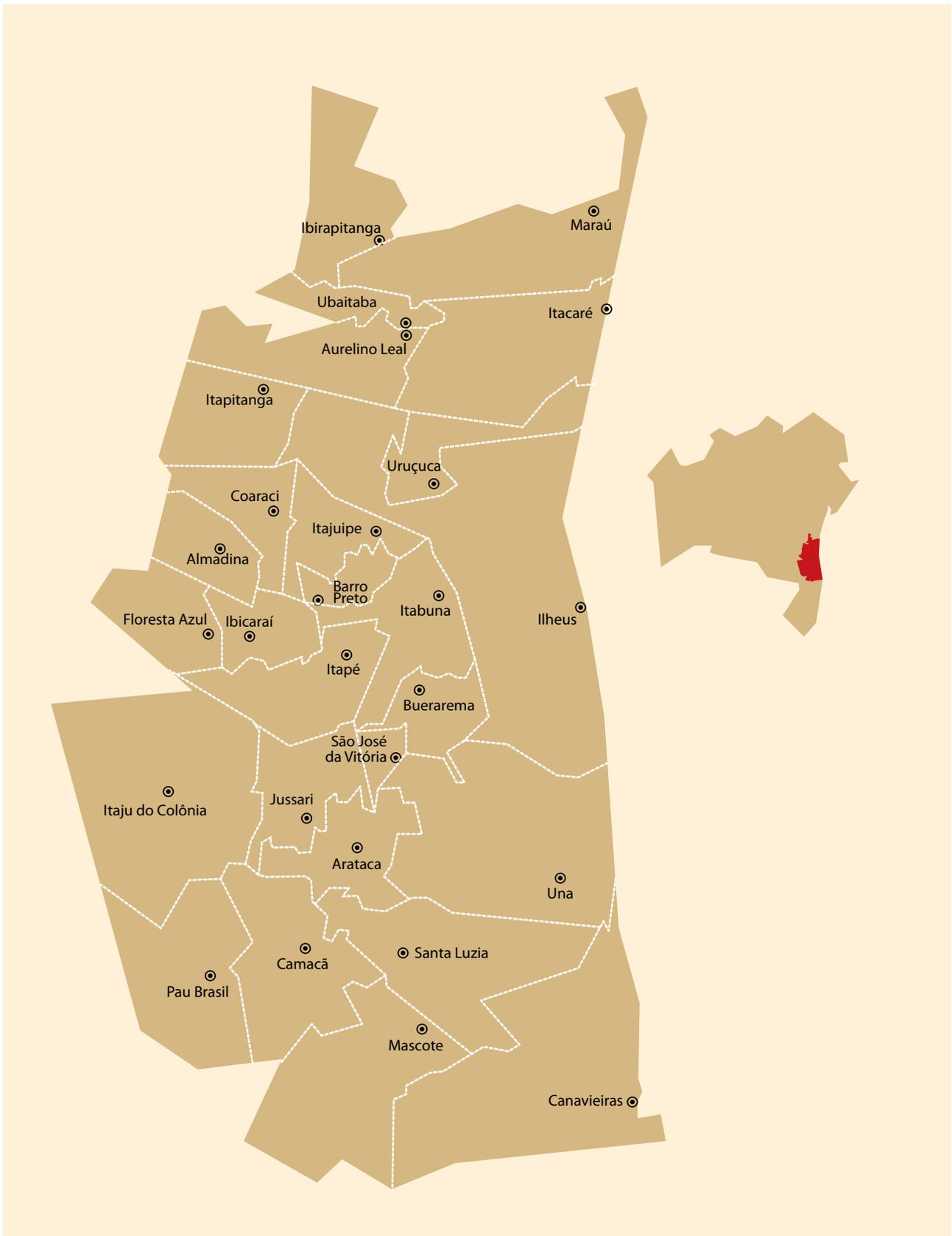
Vista do Mirante de Serra Grande - Praia do Sul



Figura 6

Território de Identidade Litoral Sul

Bahia 2011



Fonte: SEI



A base econômica, quase que exclusiva durante décadas nessa região, era pautada na cultura do cacau, a qual garantia condição de riqueza e pujança, ao ponto de ensaiar por muitos anos o desejo de tornar-se um estado independente. Segundo o relatório da SEI (Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia) sobre a “Qualificação da gestão territorial e fortalecimento do capital social por meio da monitoria e avaliação das condições de vida e da sustentabilidade no litoral sul da Bahia”, o cacau criou uma civilização no Sul da Bahia, um patrimônio, uma identidade histórico-cultural, existindo uma ligação estreita entre a questão agrária retratada no Território Litoral Sul e a saga do cacau enquanto sustentáculo socioeconômico e cultural da região.

A cacaucultura surgiu como atividade autônoma, voltada para o comércio internacional, assumindo papel importante na economia baiana e nacional. Conforme o relatório da SEI (2010), durante muitas décadas o cacau representou mais de 50% das exportações estaduais, sendo responsável por até 60% da renda do estado. Em termos nacionais, quando a produção atingiu o seu pico, na década de 1970, a cultura do cacau participava em quase 1% do PIB.

Nos anos 80, a decadência da lavoura cacauzeira desencadeou uma migração desordenada, provocando o maior êxodo de trabalhadores rurais e urbanos da história da Bahia, deslocando milhares de pessoas do campo e cidades menores para as maiores cidades da região ou até para fora da região, agravando os problemas sociais e urbanos que já existiam nesse território dada à estrutura excludente que o cultivo de cacau ensejava. A crise teve um efeito bastante severo sobre o emprego e, conseqüentemente, sobre as condições sociais dos trabalhadores.

Atualmente, a atividade econômica preponderante nesse território continua sendo a agricultura, tendo importância também a pesca e o turismo e, em menor escala, a indústria e os serviços. No setor agrícola possui diversos segmentos econômicos, dentre os quais se destacam culturas, como cacau (que mantém sua predominância), banana, café, mandioca, seringueira, coco e dendê. Cabe registrar que o cacau é também responsável pela existência de grande parte das áreas remanescentes de Mata Atlântica que se encontram nesse território

Não obstante a riqueza gerada, o cacau contribuiu para a formação de um tecido social heterogêneo e desigual na região, com índices de IDH (0,627) inferiores ao do Estado da Bahia (0,742), conforme dados do censo de 2000. A economia cacauzeira não foi capaz de dinamizar outros setores da economia e atividades locais e promover o desenvolvimento econômico da região em bases sustentáveis. Tal modelo de desenvolvimento implicou em vulnerabilidade econômica da região face aos novos cenários de competição externa e fragilidade interna que surgiram a partir de 1980.

Com a crise do cacau, já instalada nos anos 90, 25 dos 26 municípios que fazem parte do território perderam população entre 2000 e 2010 (apenas Itabuna teve crescimento positivo no período) e todos tiveram um aumento significativo da pobreza onde quase 10% da população vive na condição de extrema pobreza. (SEDUR – PLANEHAB/2012)

Os indicadores sociais evidenciam retratos de desenvolvimento altamente distintos dentro do território como mostra o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos seus municípios. Itabuna, por exemplo, possuía em 2000 um IDH igual a 0,748, valor que garantiu a ele o status de terceiro lugar na classificação do estado enquanto o município de São José da Vitória com 0,626 de IDH ocupa



o 191º lugar e o município de Santa Luzia com 0,583 de IDH ocupa o 359º lugar na classificação do estado não obstante serem municípios bastante próximos geograficamente e têm a mesma base econômica. Esse fato pode ser justificado pelo uso de políticas equivocadas de crescimento econômico, as quais não levavam em consideração uma forma compartilhada de resolução para os problemas sociais, econômicos e ambientais existentes.

Na década de 90, o governo baiano, como parte de uma estratégia (lamentavelmente fracassada) de enfrentamento da crise do cacau, tentou promover uma diversificação das atividades econômicas da região investindo na implantação de um Polo de Informática na cidade de Ilhéus, viabilizado por meio de uma agressiva política de concessão de benefícios fiscais e infraestrutura. Contudo esse Polo de Informática vem perdendo, cada vez mais, espaço devido a problemas competitivos entre as empresas localizadas no polo, associados ao acirramento da competição internacional nesse setor, com o crescente desenvolvimento da China e Taiwan e a falta de uma infraestrutura eficiente de importação de peças e escoamento da produção. A estratégia adotada não levou em consideração a questão social, elemento fundamental em qualquer política de desenvolvimento econômico.

Ao lado da agricultura e da pesca, a atividade turística é considerada como uma das alternativas econômicas para este território, principalmente pelas características naturais e culturais de grande potencial que possui. A atividade turística poderá contribuir com a economia local acrescentando renda e emprego para os habitantes; aumentando o mercado consumidor dos produtos da região através do fluxo de visitantes e, por fim, poderá colaborar com a melhoria das condições de acesso e distribuição da produção local se ocorrer a melhoria da infraestrutura, pois se trata de um requisito prévio para o desenvolvimento do turismo.

Os principais destinos são Ilhéus e Itacaré que incrementaram sua atividade turística a partir da construção, com recursos do PRODETUR I, de um trecho na BA-001 ligando essas duas localidades. Essa rodovia mudou completamente a atividade turística em Itacaré, uma vez que possibilitou o recebimento de turistas pelo Aeroporto de Ilhéus, distante 70km.

O PIB Industrial da região responde por 3,5% do PIB setorial do estado, sendo o 4º maior da Bahia. A indústria da região concentra-se nos municípios de Ilhéus (53%) e Itabuna (28%), e estes municípios contam com distritos industriais. O destaque regional refere-se ao setor de serviços concentrados, principalmente, nos municípios de Itabuna e Ilhéus que desempenham funções urbanas com escalas relativamente expressivas e diversificadas.

Em relação aos empregos formais, percebe-se que o número de trabalhadores com carteira assinada é consideravelmente baixo (32,6 mil) se comparado com a população em idade ativa (406,0 mil). Apesar de haver uma grande quantidade de empregos informais, essa realidade implica em baixos índices de renda.

Dados do IBGE para o ano de 2010 indicam que, no polo como um todo, em torno de 40% dos chefes de domicílio apresentam renda inferior a um salário mínimo. Outros 11% não possuíam renda no momento da pesquisa. Apesar desses dados, todos os municípios do Litoral Sul apresentaram considerável evolução nos indicadores de desenvolvimento humano (IDH), como destacado anteriormente.



Os índices de cobertura de serviços básicos demonstram com bastante objetividade a situação do polo. Os serviços de abastecimento de água apresentaram aumento substancial durante a década de 2000, passando de 30% (1990) para aproximadamente 60% – 95% na área urbana. Os valores ainda são baixos, mas demonstram a evolução. Em relação à coleta de esgoto, o índice de domicílios atendidos por algum tipo de solução continua baixo. A coleta de resíduos sólidos, na última década, também apresentou sensível melhoria, não obstante os serviços não serem, ainda, universalizados. Porém a precariedade dos serviços de coleta e destinação final dos resíduos sólidos persiste. Em Ilhéus, o aterro sanitário implantado opera em condições bastante insatisfatórias e os resíduos sólidos coletados ainda não são destinados adequadamente, resolvendo parcialmente os problemas de saúde pública e degradação ambiental.

Em relação ao nível educacional do Litoral Sul, dados do IBGE de 2010 indicam que ainda 25% dos chefes de família não são instruídos ou possuem até um ano de instrução. Apenas 11% desses chefes possuem mais de dez anos de instrução. Apesar de preocupantes, esses números vêm apresentando sensível melhoria nos últimos anos. Como exemplo, temos a taxa de alfabetização, que passou de 50% em 1990 para 85% em 2010. O processo de aprimoramento educacional está em curso, sendo que, atualmente, 82% da população estudantil do Litoral Sul está matriculada no nível fundamental.

Apoiando esse processo de melhoria do nível educacional do polo, estão 536 escolas de nível infantil, 1.094 estabelecimentos do nível fundamental e outros 43 de nível médio. A região possui uma rede de estabelecimentos de ensino dispersa tanto pela área urbana como pela área rural, e dispõe ensino profissionalizante e superior com unidades do CEFET, SENAI, SESI e universidades localizados nas cidades de Ilhéus e Itabuna.

A rede de atendimento médico cobre todo o Litoral Sul, mas está concentrada em alguns de seus municípios. Segundo dados estatísticos da SEI para o ano de 2010, apesar de uma razoável estrutura em Itabuna e Ilhéus, vários dos municípios ainda não possuíam hospitais, Itacaré, Uruçuca e Santa Luzia, por exemplo, possuem apenas centros de saúde.

Os níveis de mortalidade infantil apresentam valores altos em praticamente todo o território. Ilhéus (com índices de 20 óbitos por mil nascidos vivos) é o município que apresenta os melhores resultados, enquanto nos demais municípios as estimativas são da ordem de 61 por mil. Apesar dos valores de mortalidade infantil relativamente altos, a expectativa de vida ao nascer vem apresentando aumentos consistentes. Os valores para o Estado da Bahia aumentaram de 60 para 67,7 anos entre 1980 e 2000 e para 72,6 em 2009. A distância entre os valores médios nacionais e o estado também vem sendo reduzida.

3.1.1 Estrutura Urbana e definição de uma estrutura territorial para a RM (AU) de Ilhéus e Itabuna

O estudo da Rede Urbana realizado pela SEDUR (2011) define Ilhéus e Itabuna como uma Aglomeração Urbana semicontínua, pois compartilham funções urbanas de grande importância caracterizadas pela complementaridade funcional. Essa dinâmica revela uma forte interação pendular entre os dois polos e demais municípios circunvizinhos, sinalizando para a conformação de uma espacialidade de aglomeração ou Região Metropolitana. Os fatores considerados pelos estudos da



Rede Urbana para essa síntese espacial, considerando os cenários de fluxos e hierarquias, podem ser assim resumidos:

- O TI Litoral Sul localiza-se em área de alta densidade de polos, que corresponde à área de maior concentração de centros urbanos, dentre os quais muitos são classificados nos níveis mais altos da hierarquia urbana do estado.

Tal situação revela uma complexidade do ponto de vista urbano, relativo tanto ao aspecto do ordenamento espacial quanto em relação ao aspecto ambiental, por ser uma área de fragilidade do domínio Mata Atlântica, para os quais ainda não se tem consolidadas as ferramentas de solução, demandando estudos específicos. Nesse sentido faz-se necessário conhecer não apenas as potencialidades econômicas da região, mas, especialmente, sua interação com o quadro natural, de modo a garantir a sustentabilidade.

A localização do Litoral Sul, próxima a Valença, Jequié, Salvador, Feira de Santana e Santo Antônio de Jesus, inserido na área de alta densidade de polos do estado (considerando o sistema de rede urbana da Bahia), implica certamente em relações de maior complexidade, e mais intensa entre as cidades, exigindo uma atenção especial das políticas públicas regionais estaduais que considerem tipologias urbanas como referencial.

- Embora ligações interestaduais sejam importantes, algumas das conexões constatadas do Litoral Sul com o exterior (exportação de cacau e importação de insumos de informática) mostram a grande relação de dependência com polos localizados fora da Bahia. Ressalta-se a crescente influência de interesses internacionais sob o mercado imobiliário da faixa litorânea, onde está inserida o TI Litoral Sul e o principal Bipolo Turístico Ilhéus-Itacaré. Dessa forma, é possível destacar algumas implicações sobre esse processo:
 - a) busca da inserção de um maior número de municípios potenciais na atividade turística;
 - b) ação disciplinadora, sobretudo em termos de uso do solo urbano e rural, para que essa atividade seja sustentável;
 - c) discussão sobre os impactos da ação imobiliária internacional sobre políticas de inclusão social, de privatização de paisagens notáveis e de acesso à praia e acesso universal à moradia.
- Existência de compartimentos condicionados por umbrais físico ambientais - à inserção da região integralmente no domínio da Mata Atlântica, revela limitações para seu uso do solo, que devem se refletir em ações intensas de controle, monitoramento e fiscalização.
- Considerando os sinais de arrefecimento da economia da região no cenário estadual, com relativa desconcentração de suas atividades econômicas em nível esta-



dual, bem como perda relevante de população entre 2000 e 2007, é importante a implantação de programas de desenvolvimento urbano, capazes de reverter tal processo e reforçar sua centralidade. Reitera-se aqui a importância de se consolidar o espaço urbano do Bipolo Ilhéus-Itabuna, principalmente em relação à infraestrutura e serviços, capazes de atender, adequadamente, às demandas que para eles sejam dirigidas

A reconversão da economia cacaueteira e de suas estruturas social, política e logística é uma questão estratégica que permeia o desenvolvimento futuro dessa região. Essa reconversão constitui um desafio de políticas públicas de desenvolvimento regional (diversificação da atividade agropecuária e industrial; aproveitamento, em bases sustentáveis, do potencial dinâmico da Ferrovia Oeste-Leste do Complexo Intermodal Porto Sul; expansão da atividade turística e de seu grau de endogenia na estrutura produtiva local; ampliação da cobertura e melhoria da qualidade das políticas de ensino fundamental e médio, de qualificação profissional, de saúde etc.).

- Fragilidade social e condição urbana são determinados por uma série de variáveis que, em função da sua disponibilidade e oferta, repercutem em melhores ou piores condições de vida da população que habita as cidades da região. Os municípios de Ilhéus e Itabuna possuem condição urbana elevada em comparação com os demais municípios, no entanto encontram-se municípios com condições urbanas médias e baixas devido ao desnível hierárquico existente. Assim destaca-se a importância de um Plano de Desenvolvimento Regional integrado aos Planos Diretores Urbanos e a Política Estadual de Desenvolvimento Urbano a fim de minimizar as desigualdades regionais e microespaciais.

Não obstante os estudos da Rede Urbana terem sido realizados em 2010, eles não contemplaram devidamente as possibilidades de implantação da FIOL e do Porto Sul como prioridades de governo, projetos estratégicos e que deverão mudar as perspectivas de desenvolvimento da região e do Estado da Bahia afetando regiões até fora do estado.

Sem dúvida, um dos principais vetores de investimentos na infraestrutura econômica regional é a Ferrovia Oeste-Leste, que transformará Ilhéus em um corredor de transportes e ao lado da implantação do Complexo Intermodal Porto Sul (terminal ferroviário, porto, retroporto e um novo aeroporto internacional) ampliará a centralidade dos polos Ilhéus e Itabuna na Rede Urbana regional, estadual e nacional, acelerando o processo de migração rural, urbanização e consolidação da Aglomeração Urbana Ilhéus-Itabuna

Para dotar a região de uma estrutura urbana que acompanhe seu desenvolvimento econômico e garanta uma distribuição espacial da população compatível com o uso racional dos recursos oferecendo melhoria da qualidade de vida das pessoas nas cidades, o planejamento do seu território é imprescindível. Sabe-se que uma logística de transportes e mobilidade aliada a uma oferta de infraestrutura urbana e de equipamentos sociais promovem decisões das famílias em residir em determinados locais do território ainda que distantes do trabalho, do local do estudo ou do lazer.



Nesse sentido, há que se fazer referência a uma questão eminente que está relacionada à hierarquização dos núcleos de centralidade do território.

Historicamente, os núcleos urbanos de Itabuna e Ilhéus se configuraram como polos regionais de atendimento às funções de interesse comum, apresentando-se com uma estrutura bipolar de atração, em que cada uma exerce sua complementaridade de funções. As outras localidades da região em muitos aspectos têm seus núcleos urbanos configurados de forma precária quanto ao atendimento básico das funções de interesse comum, estabelecendo relação de forte dependência daqueles dois centros regionais. Essa relação de dependência não significa, necessariamente, uma incapacidade desses núcleos complementarem as funções urbanas de interesse comum exercidas pelos polos se eles forem contemplados com projetos urbanos de ordenamento do território e de interesse para o desenvolvimento regional.

Frente a esses desafios e ao considerar-se os aspectos socioeconômicos, urbanísticos, ambientais e demográficos, além do papel da região no desenvolvimento sustentável do estado, numa perspectiva de futuro, considerando, inclusive, os investimentos de grande porte em curso e previstos, localizados na região ou com impacto na área, foi possível delimitar uma região para a institucionalização de uma Região Metropolitana cuja estrutura territorial urbana compreende os municípios de Ilhéus, Itabuna, Itajuípe, Uruçuca, Buerarema, Ibicaraí, Barro Preto e Coaraci⁴.

Uma breve caracterização dessa região assim delimitada, indica, em 2010, um PIB de R\$ 5,4 milhões (3,5% do estado) dos quais 89% estão concentrados em Itabuna (R\$ 2.582,49 milhões) e Ilhéus (R\$ 2.241,98 milhões), respectivamente, seguidos pelo município de Itajuípe (R\$ 150,25 milhões). O menor PIB é do município de Barro Preto (R\$ 32,14 milhões) que tem uma base econômica frágil voltada para o comércio varejista. Itabuna, Ilhéus e Ibicaraí são os municípios com maior densidade demográfica – acima de 100 habitantes por km². (Figura 7)

4 - Item 3.3



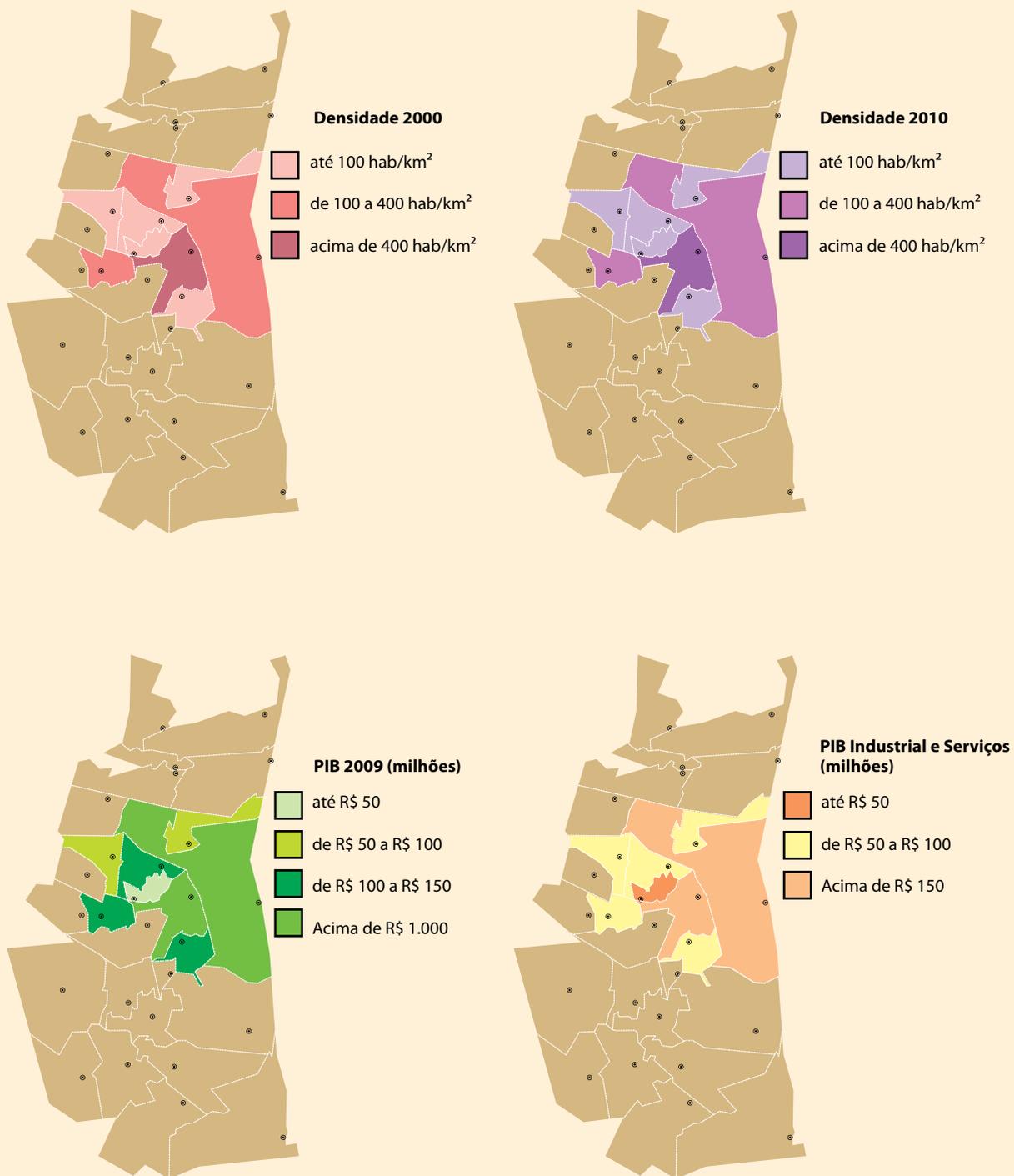
Foto: Chico Passos

Rodovia Ilhéus - Itabuna - Ba 001 - Com Vista Para Uma Fazenda de Cacau

Figura 7

Informações Físico Territoriais, Sociais e Econômicas da Região em estudo

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI



No Relatório de Impacto Ambiental do Complexo Intermodal Porto Sul⁵, elaborado pela Empresa Hydros em 2011, são destacadas como as principais atividades produtivas na região de Ilhéus, Itabuna e municípios vizinhos (Itacaré, Uruçuca, Buerarema, Barro Preto e Itajuípe): o turismo, a produção de cacau e a pesca.

Atualmente, os municípios de Ilhéus e Itacaré, como já foi dito, apresentam-se como um dos principais destinos turísticos internacionais da Bahia, destacando-se em Itacaré o ecoturismo que trouxe profunda alteração na dinâmica econômica, urbana e cultural do município.

Por sua vez, a expansão turística no Litoral Sul de Ilhéus compreende hotéis, pousadas e restaurantes que buscam serviços diferenciados e sofisticados, com resorts internacionais como o de Comandatuba. No Litoral Norte existe uma predominância de casas de veraneio, com diferentes padrões construtivos e estruturas de serviços mais simples. Além do turismo de natureza, Ilhéus tem na tradição histórica e na literatura um fator de atração do turismo cultural.

Ainda no plano econômico, as atividades vinculadas ao cacau, à pesca e ao polo de informática também predominam na economia da região. Cabe destacar, porém, a implantação de novos projetos de infraestrutura e indústrias que estão em curso na região, destacando-se o Porto Sul, a Ferrovia Oeste-Leste, a Central de distribuição de Gás Natural (GASENE), a Barragem do Rio Colônia, a Duplicação da BR-101 (km.500), o Anel de Contorno de Ilhéus, a Duplicação da BR-415 (Ilhéus-Itabuna) e a Universidade Federal do Sul da Bahia, entre outros. Estima-se que esses investimentos, públicos e privados, representam um valor de mais de R\$ 11,8 bilhões.

Como projeto mais importante, o Complexo Intermodal Porto Sul trata-se de uma nova infraestrutura portuária composta de terminal ferroviário, porto, retroporto e um aeroporto internacional, o qual foi concebido no Planejamento Estratégico do Estado da Bahia, iniciado em 2008 pela Secretaria de Planejamento do Estado - SEPLAN e, atualmente, coordenado pela Casa Civil do Estado da Bahia. O Complexo Intermodal Porto Sul se articula com a Ferrovia Oeste-Leste para escoar a produção de minérios e grãos. Deverá contar com um Terminal Offshore de embarque da produção que se localizará no sítio de Aritaguá, próximo à margem esquerda do Rio Almada, a oeste da Rodovia BA-001 no trecho Ilhéus/Itacaré.

Centrado na exportação de minério de ferro, o projeto envolve a construção de uma ferrovia de integração oeste-leste, com 1.980km de extensão, ligando Figueirópolis no Tocantins a Ilhéus na Bahia, e um terminal portuário privado para exportação do minério. O empreendimento, localizado no Litoral Norte do município de Ilhéus e ao Sul do litoral de Uruçuca, contempla também um terminal portuário público para grãos e outros produtos, um aeroporto em nível internacional, além de zonas de apoio logístico e processamento de exportação e sistema integrado de proteção ambiental.

O Complexo Intermodal Porto Sul irá *proporcionar a integração do litoral com o interior do estado, especialmente o Oeste* (escoando a produção de grãos, principalmente a soja). O Porto Sul é um equipamento de grande importância estratégica para garantir a sinergia operacional

5 - RIMA Porto Sul 2011



com os demais modais e outros equipamentos (aeroporto, ferrovia, rodovias e uma nova zona industrial) que funcionará como uma plataforma integradora da BR-101 requalificada e com o sistema BR-116 e BR-324 (em processo de privatização), tornando-se um novo corredor de comércio exterior no estado.

A tendência para todos esses investimentos é a ampliação da centralidade de Ilhéus na rede urbana regional, estadual e nacional, com reflexos diretos sobre Itabuna e outros municípios vizinhos, ampliando os impactos econômicos, ambientais, sociais e urbanos na região.

Assim, faz-se necessário um planejamento regional objetivando o desenvolvimento regional na busca de melhoria das condições materiais e subjetivas de vida nas cidades, com diminuição da desigualdade social e garantia de sustentabilidade ambiental, social e econômica e o exercício das funções sociais da cidade, através da melhoria da infraestrutura, dos serviços e equipamentos urbanos.

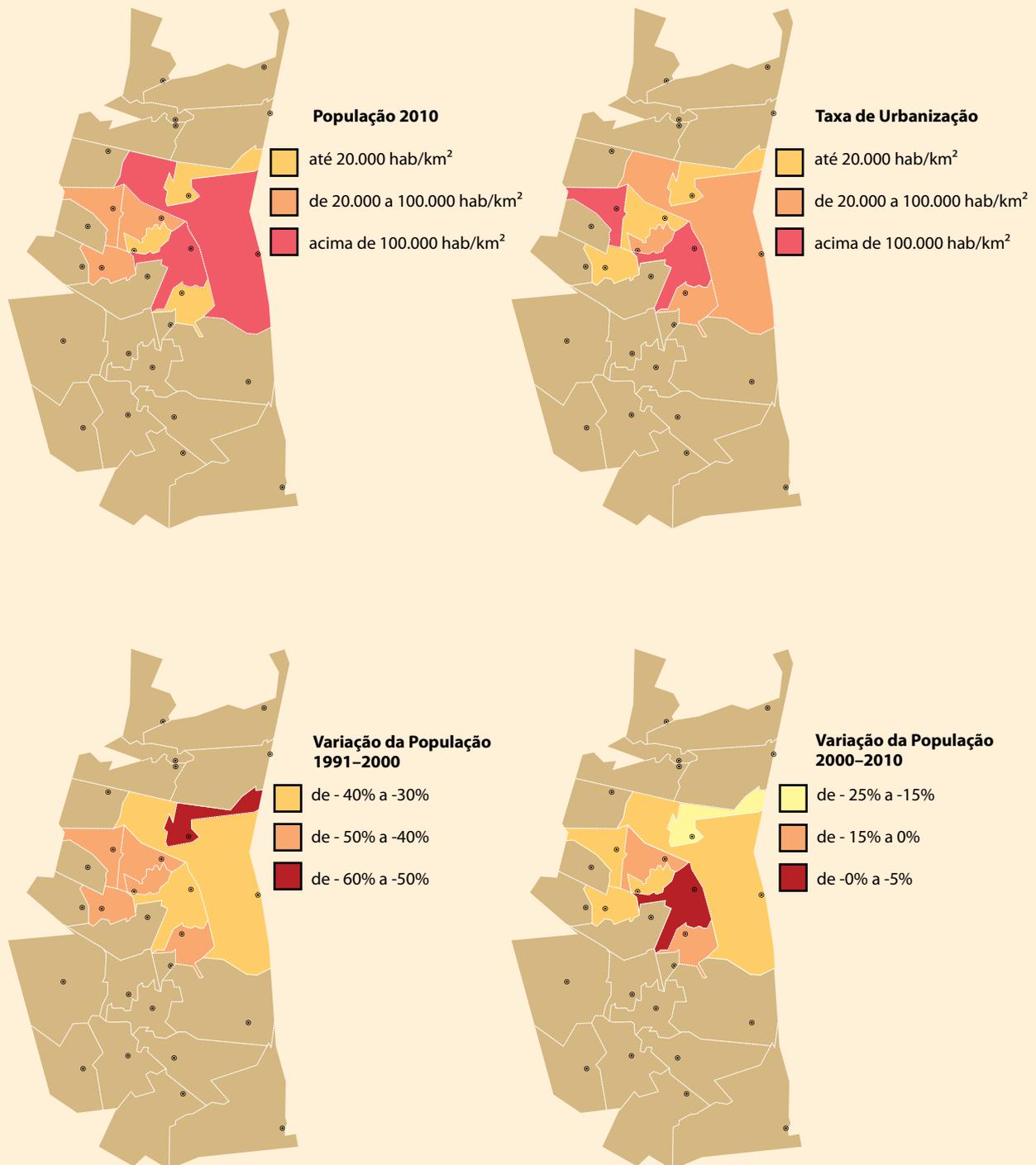
O planejamento regional deve estabelecer objetivos, metas, prioridades e diretrizes para proporcionar o desenvolvimento sustentável mediante ações articuladas pelo governo com os municípios e sociedade civil, em consonância com os planos e políticas nacionais, estaduais e locais. Deverá ter capacidade de prover direção compatível com o sentido estratégico de um novo desenvolvimento, priorizando a qualificação dos espaços urbanos que assegure a todos o direito à cidade sustentável e exercício pleno da cidadania.



Figura 8

Distribuição da População por Município

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

3.2 DELIMITAÇÕES EXISTENTES PARA A REGIÃO METROPOLITANA E/OU AGLOMERAÇÃO URBANA DE ILHÉUS-ITABUNA

A. ESTUDO DA REDE URBANA DA BAHIA (2011)

O Estudo da Rede Urbana da Bahia estabeleceu critérios (tabela 2) para o estabelecimento e delimitação de Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas. E apontou a existência da Aglomeração Urbana de Ilhéus-Itabuna (polos regionais), pois atendeu a todos os critérios para a sua caracterização como tal.

Destaca que embora tenha sido classificada como AU, apresenta indicativos de grandes impulsos e investimentos tanto público como privado, que devem levar ao desenvolvimento mais acelerado da região que poderão impactar no seu grau de relevância para o Estado da Bahia.

O estudo estabeleceu uma região com 12 municípios:

Foto: Chico Passos



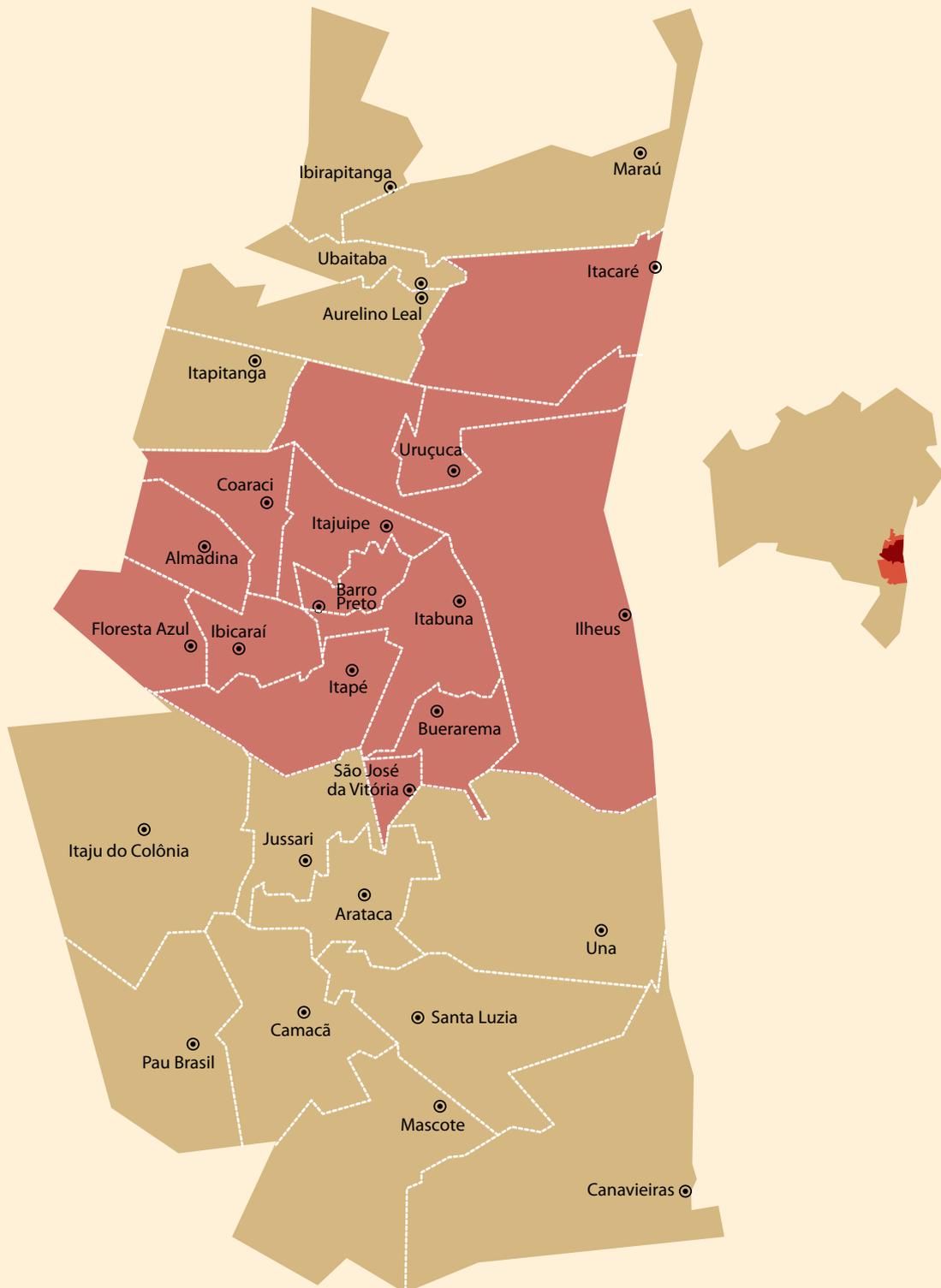
Rio Cachoeira - Itabuna



Figura 9

Delimitação do Estudo da Rede Urbana

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

B. CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DA BAHIA (1989)

Em seu Art. 61º, a Constituição Estadual determina a instituição da Região Metropolitana de Itabuna, porém sem qualquer referência das bases técnicas que foram utilizadas para a instituição desta RM e da sua delimitação.

Foto: Chico Passos



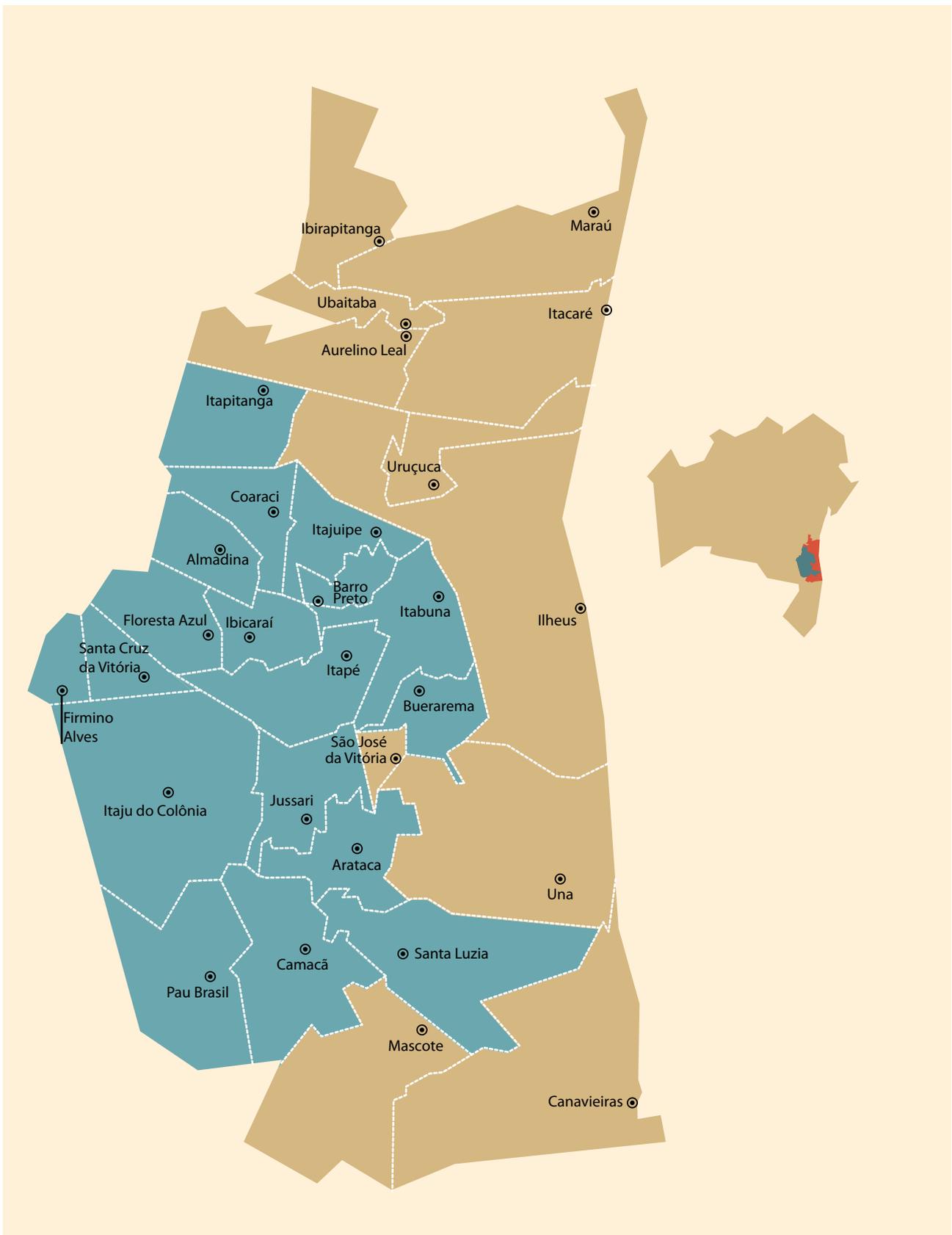
Igreja Matriz de São Jorge - 1536 - Quinta Igreja do Brasil, Localizada Em Ilhéus



Figura 10

Delimitação da Região Metropolitana de Itabuna

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

C. DELIMITAÇÃO DOS PROJETOS DE LEI (PL): Nº 102/2011 e Nº 105/2011

Os PLs argumentam que a região deve virar uma RM devido à necessidade de se assegurar crescimento ordenado, com planejamento integrado, para superar os problemas que serão gerados com a implantação da Zona de Processamento de Exportação e do Complexo Porto Sul. Outro aspecto apresentado é a existência de problemas que transcendem os limites municipais, como transporte; expectativas de desenvolvimento e investimento em setores como indústria, segurança e moradia. E também destacam as vantagens políticas e econômicas de ser RM, bem como pelo desenvolvimento de relações de parceria entre os municípios.

Observa-se que os PLs nº 102/2011 e nº 105/2011 apresentam argumentação e delimitação iguais, mudando apenas o nome dado, que foi da RM do Sul da Bahia e da RM de Itabuna, respectivamente.

Foto: Chico Passos



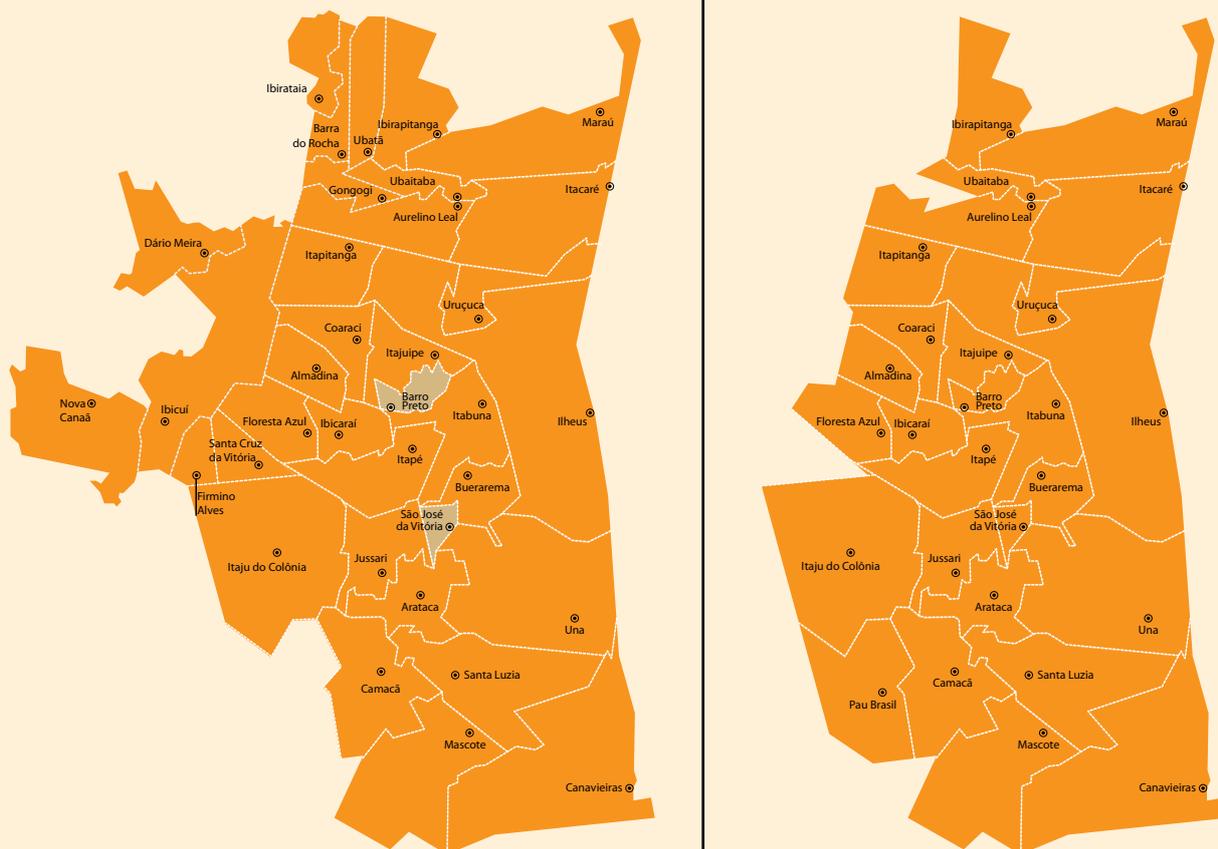
Catedral de São Sebastião - Ilhéus



Figura 11

Delimitação do PL N° 102/2011 e N° 105/2011

Bahia 2013



Projeto de Lei Complementar nº 102/2011
Região Metropolitana de Itabuna

Projeto de Lei nº 105/2011
Região Metropolitana do Sul da Bahia

Indicação nº 18.466/2011
Região Metropolitana do Cacau

Municípios não Incluídos

Barro Preto
São José da Vitória

Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

D. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO PORTO SUL

O Estudo de Impacto Ambiental do Porto Sul (Hydros, 2011) selecionou oito municípios baseado nos impactos socioeconômicos do Porto Sul, representados na figura ao lado:

Foto: Chico Passos



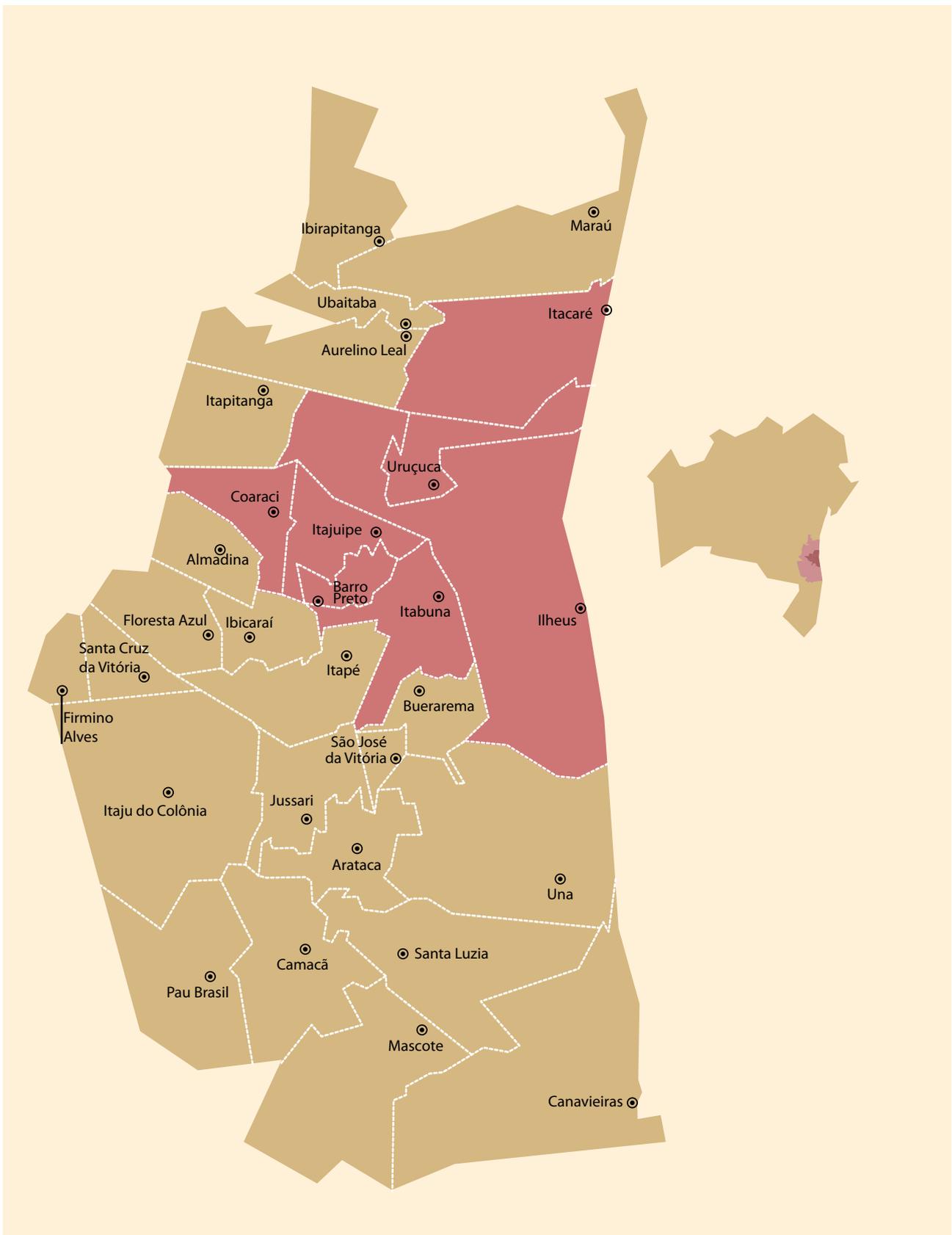
Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira - Ceplac



Figura 12

Delimitação do EIA - Porto Sul

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

A tabela, a seguir, mostra os municípios que compõem essas propostas:

| Tabela 3 | | Propostas de composição de Região Metropolitana | | | Bahia 2011 |
|---|---|---|---|--|---------------------------------------|
| PL nº 18.466/2011 Região Metropolitana do Sul da Bahia | PL nº 102/2011 Região Metropolitana do Cacau | PL nº 105/2011 Região Metropolitana de Itabuna | Constituição do Estado da Bahia - Região Metropolitana de Itabuna | Estudo da Rede Urbana da BA - RI Vertrag | Estudo de Impacto Ambiental Porto Sul |
| Almadina | Almadina | Almadina | Almadina | Almadina | Almadina |
| Arataca | Arataca | Arataca | Arataca | Barro Preto | Buerarema |
| Aurelino Leal | Aurelino Leal | Aurelino Leal | Buerarema | Buerarema | Coaraci |
| Barra do Rocha | Barro Preto | Barra do Rocha | Camacan | Coaraci | Itacaré |
| Buerarema | Buerarema | Buerarema | Coaraci | Floresta Azul | Ilhéus |
| Camacan | Camacan | Camacan | Firmino Alves | Ibicarai | Itabuna |
| Coaraci | Canavieiras | Coaraci | Floresta Azul | Ilhéus | Itajuípe |
| Dário Meira | Coaraci | Dário Meira | Ibicarai | Itabuna | Uruçuca |
| Firmino Alves | Floresta Azul | Firmino Alves | Itabuna | Itacaré | |
| Floresta Azul | Ibicarai | Floresta Azul | Itaju do Colônia | Itajuípe | |
| Gongogi | Ibirapitanga | Gongogi | Itajuípe | Itapé | |
| Ibicarai | Ilhéus | Ibicarai | Itapé | São José da Vitória | |
| Ibicuí | Itabuna | Ibicuí | Itapitanga | Uruçuca | |
| Ibirapitanga | Itacaré | Ibirapitanga | Jussari | | |
| Ibirataia | Itaju do Colônia | Ibirataia | Lomanto Júnior (Barro Preto) | | |
| Ilhéus | Itajuípe | Ilhéus | Pau Brasil | | |
| Itabuna | Itapé | Itabuna | Santa Cruz da Vitória | | |
| Itacaré | Itapitanga | Itacaré | Santa Luzia | | |
| Itaju do Colônia | Jussari | Itaju do Colônia | | | |
| Itajuípe | Maraú | Itajuípe | | | |
| Itapé | Mascote | Itapé | | | |
| Itapitanga | Pau Brasil | Itapitanga | | | |
| Jussari | Santa Luzia | Jussari | | | |
| Maraú | São José da Vitória | Maraú | | | |
| Mascote | Ubaitaba | Mascote | | | |
| Nova Canaã | Una | Nova Canaã | | | |
| Santa Cruz da Vitória | Uruçuca | Santa Cruz da Vitória | | | |
| Santa Luzia | | Santa Luzia | | | |
| Ubaitaba | | Ubaitaba | | | |
| Ubatã | | Ubatã | | | |
| Una | | Una | | | |
| Uruçuca | | Uruçuca | | | |



3.3 APLICAÇÃO DOS CRITÉRIOS E PARÂMETROS SELECIONADOS PARA A DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ILHÉS/ITABUNA

Os critérios apontados no item 2.3 deste estudo foram aplicados em 13 municípios selecionados por apresentarem algum nível de integração, interdependência e/ou complementaridade segundo o Estudo da Rede Urbana do Estado (2011) e do Estudo de Impacto Ambiental do Porto Sul (2010). Os 13 municípios selecionados são Almadina, Barro Preto, Buerarema, Coaraci, Floresta Azul, Ibicaraí, Ilhéus, Itabuna, Itacaré, Itajuípe, Itapé, São José da Vitória, Uruçuca.

Foram aplicados para os 13 municípios os critérios que contribuem para a configuração de uma Região Metropolitana ou Aglomeração Urbana, destacando-se:

- Taxa de Urbanização;
- Atração por parte de MetrÓpole ou Capital Regional;
- Região com influência regional, nacional e/ou internacional;
- Existência de funções públicas de interesse comum metropolitano;
- Relações territoriais, funcionais, econômicas, logísticas e sociais em estágio avançado e complexo;
- Empregos nos setores secundário e terciário;
- Funções urbanas e regionais diversificadas, especializadas e integradas e complexas.

Além desses indicadores, forem incluídos critérios complementares mais apropriados para a realidade do Estado e da região como considerar uma população menor ou igual a 4% da população do estado para a identificação de uma aglomeração urbana, admitir a presença de conurbação em, pelo menos, dois municípios e não em todos como critério para definir uma RM, assim como adotar uma distância menor ou igual a 100km ao centro dos municípios polo (Ilhéus/Itabuna) como raio para a inclusão de municípios limítrofes na RM ou AU. Esses critérios possibilitaram o cálculo de um Índice (média ponderada dos critérios) que permitiu a delimitação da RM de Ilhéus e Itabuna.

3.3.1 Metodologia para o cálculo do índice de metropolização⁶

O cálculo do índice, segundo a fórmula apresentada a seguir, foi possível a partir da transformação da base de dados dos indicadores definidos no item 2.3 em dados numéricos discretos. Desse modo, todas as informações que se encontravam dispostas de forma qualitativa ou que dificultasse sua normalização para a obtenção do índice final foram tratadas de forma a gerarem um número. O indicador da distância menor ou igual a 100km dos centros urbanos dos municípios ao centro do município polo foi convertido na média aritmética entre a distância de Ilhéus e Itabuna.

Em seguida, foram padronizados os valores numéricos obtidos para todos os critérios, colocando-se em base 1, o que fez com que os valores fossem compreendidos no intervalo entre 0 e 1, obedecendo-se o sinal esperado para cada um deles que indica seu sentido (+ ou -). A partir desse ponto, foi calculada uma média ponderada da matriz de indicadores para os municípios, atribuindo-se

6 - O detalhamento da metodologia utilizada encontra-se disponível no site da SEDUR

peso 0,8 aos chamados “indicadores básicos” e 0,2 aos considerados como não necessariamente determinantes de uma RM ou AU.

Fórmula

$$IM = \left[\frac{\sum_i^{nb} B_i}{nb} \times P_b \right] + \left[\frac{\sum_i^{nc} C_i}{nc} \times P_c \right]$$

| Quadro 1 | Ranking do Índice (IM) - Com Ilhéus e Itabuna | Bahia 2013 |
|----------|---|-------------|
| | MUNICÍPIOS | ÍNDICE (IM) |
| | Itabuna | 0,8456 |
| | Ilhéus | 0,7241 |
| | Coaraci | 0,3022 |
| | Uruçuca | 0,2966 |
| | Itajuípe | 0,2881 |
| | Itacaré | 0,2663 |
| | Ibicarai | 0,2652 |
| | Itapé | 0,2349 |
| | Barro Preto | 0,2318 |
| | Almadina | 0,2289 |
| | São José da Vitória | 0,2039 |
| | Buerarema | 0,2037 |
| | Floresta Azul | 0,2004 |

Cálculos próprios

Para efeito de adoção de critério para caracterizar um município como pertencente à aglomeração urbana, adotou-se a alternativa de corte preliminar por quartil de faixa da população incorporando o peso da população ao cômputo do índice, obtendo-se os seguintes resultados:

| Quadro 2 | Ranking do Índice de Metropolização (IM) - Com critério de corte populacional | Bahia 2013 |
|----------|---|-------------|
| | MUNICÍPIOS | ÍNDICE (IM) |
| | Ibicarai | 0,7492 |
| | Itajuípe | 0,7307 |
| | Coaraci | 0,7212 |
| | Uruçuca | 0,6897 |
| | Itacaré | 0,6421 |
| | Buerarema | 0,5778 |
| | Itapé | 0,5349 |
| | Almadina | 0,4697 |
| | Floresta Azul | 0,4694 |
| | Barro Preto | 0,4628 |
| | São José da Vitória | 0,4249 |

Cálculos próprios



De acordo com análise e aplicação de todos os critérios expostos acima, chegou-se a uma regionalização de uma provável Região Metropolitana do Litoral Sul integrada por Ilheus, Itabuna, Itajuípe, Uruçuca, Buerarema, Ibicaraí, Barro Preto e Coaraci a qual apresentamos na figura a seguir. Resalvamos que os municípios de Almadina, Itapé e Itacaré podem integrar a Região Metropolitana dadas às fortes vinculações ambientais (presença de mananciais) e econômicas (atividades turísticas) que possuem:



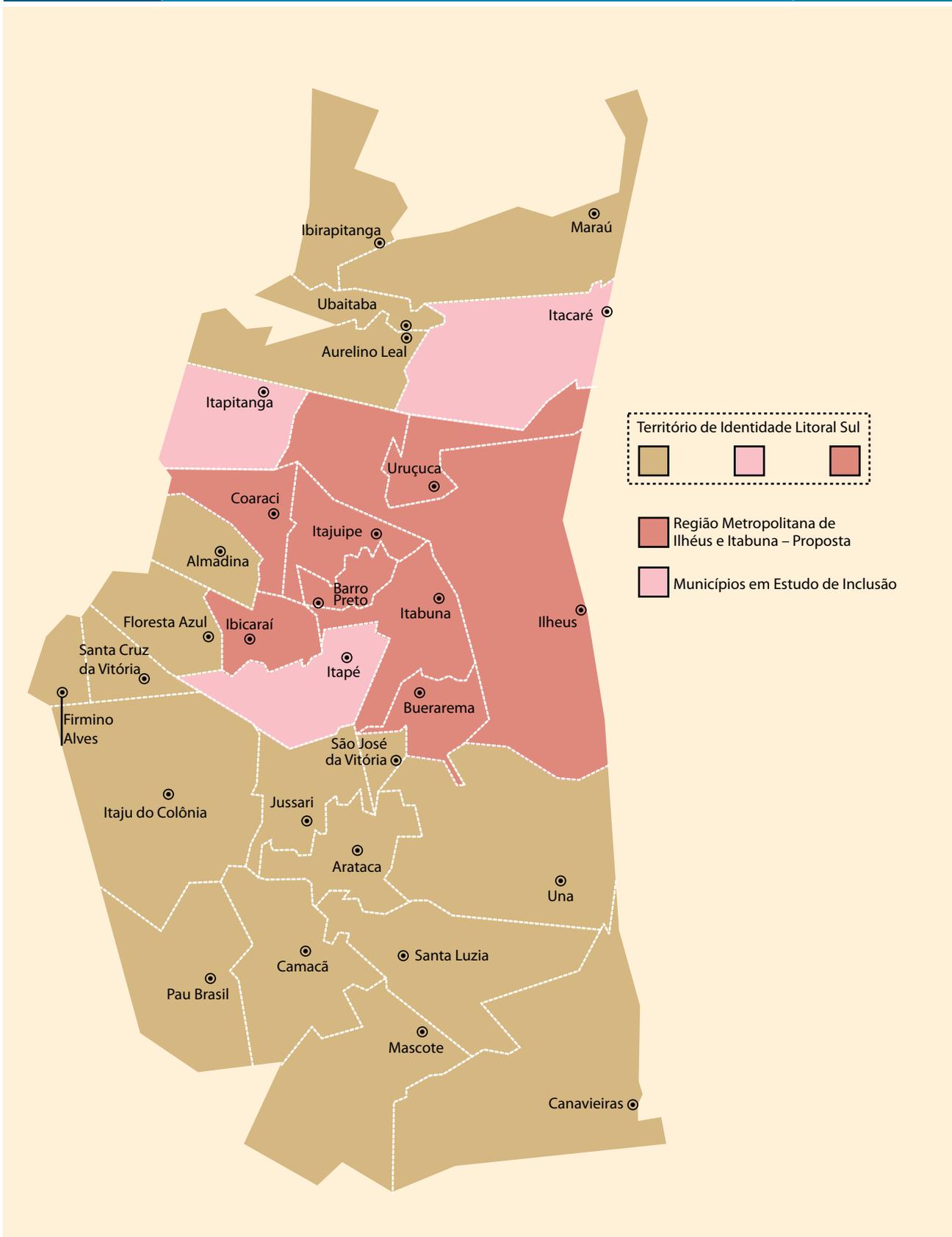
Foto: Chico Passos

Divisa Entre Ilhéus e Itabuna - Rodovia Ilhéus - Itabuna - Ba 001

Figura 13

Proposta de delimitação da RMSul

Bahia 2013



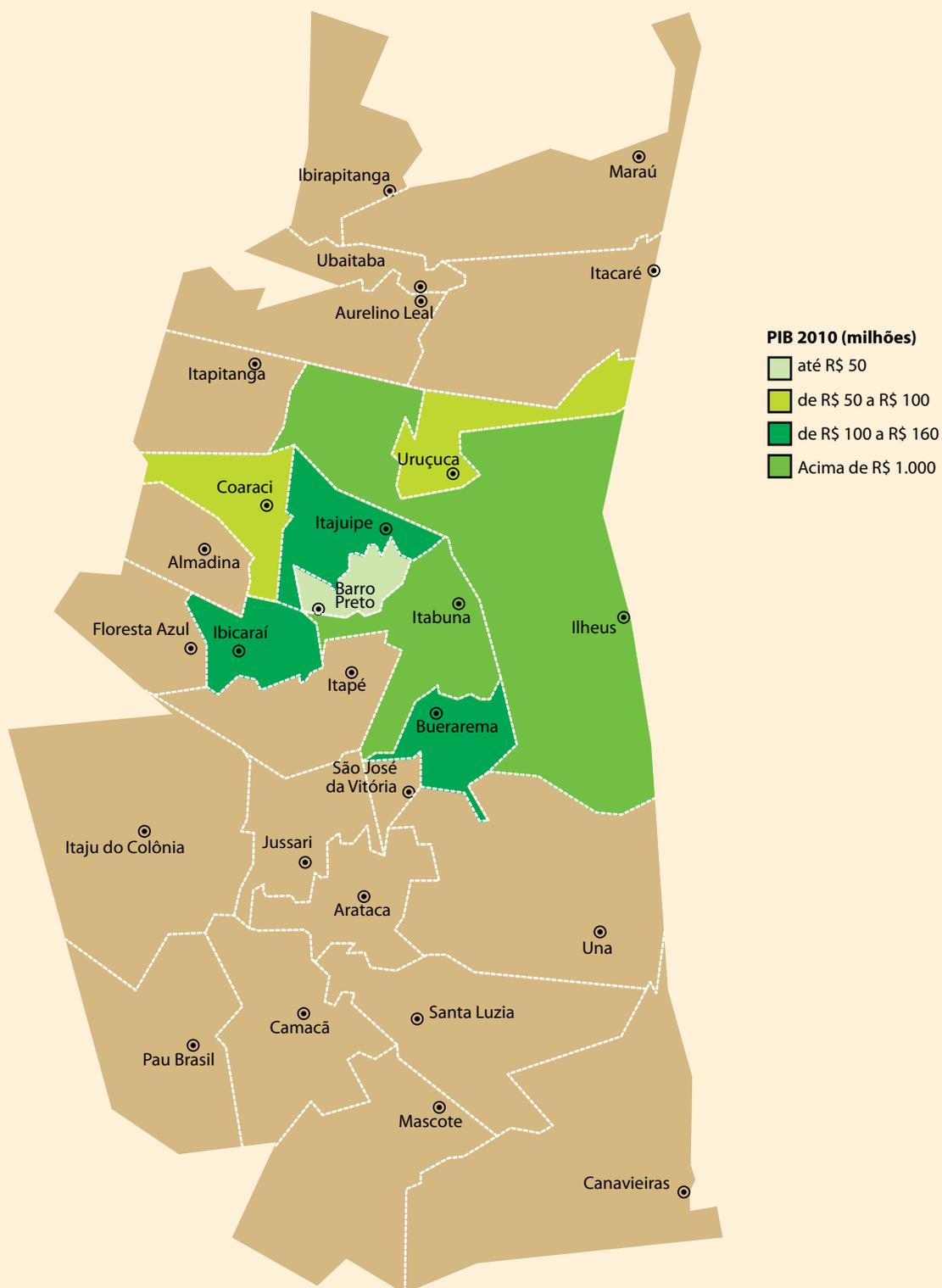
Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI



Figura 14

Distribuição do PIB por município em 2010 da RMSul proposta

Bahia 2013

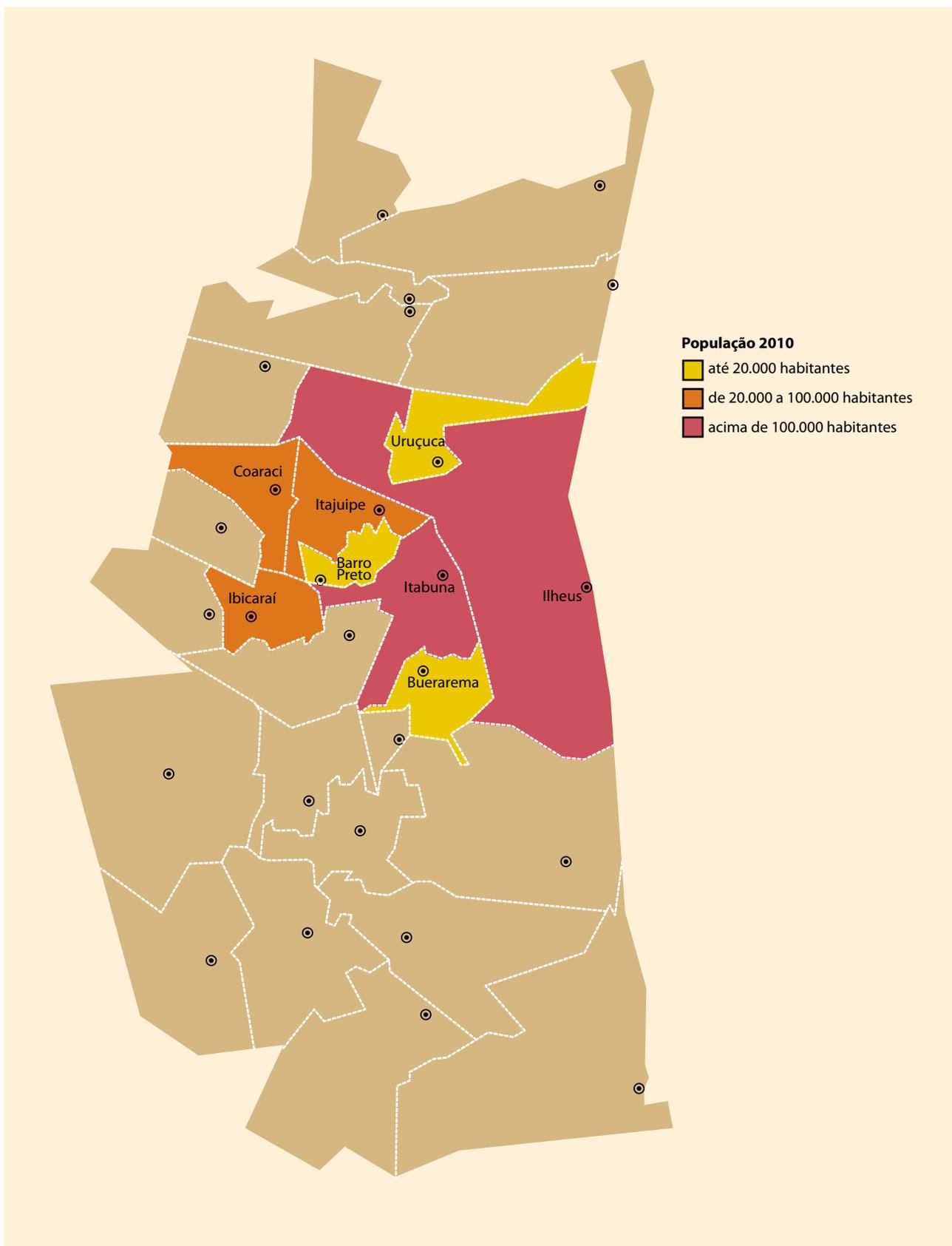


Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

Figura 15

Distribuição da população por município em 2010
da RMSul proposta

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI



4 – CONCLUSÃO



*H*istoricamente, a região de Ilhéus e Itabuna vem sendo alvo de diversos estudos e interesses de transformá-la em uma Região Metropolitana. Os aspectos analisados, anteriormente, apontam que essa região encontra-se no limiar de um grande processo de crescimento econômico. Para tanto, cabe ao estado liderar um processo de planejamento e gestão que aponte as potencialidades da região e sua confirmação como polo regional de desenvolvimento de importância para o estado.

A tendência para todos os investimentos em curso e/ou previstos é a ampliação da centralidade de Ilhéus na rede urbana regional, estadual e nacional, com reflexos diretos sobre Itabuna e outros municípios da região, gerando um efeito multiplicador de impactos interdependentes: econômicos, ambientais, sociais, urbanos, entre outros.

É preciso reconhecer que existem dois traços de orientação no ordenamento do espaço urbano, um envolvendo a efetivação de funções de centralidade inerentes aos polos de atração regional e outro definidor de ações de equalização das funções urbanas de forma mais distributiva, no sentido de se estabelecer relações integradas, porém menos dependentes. As duas vertentes caracterizam-se pelo estabelecimento de ações diferenciadas, não sendo, porém, excludentes entre si. Pelo contrário, representam a implementação de um rol de ações complementares e convergentes para a estruturação de um polo regional em que as conectividades, o atendimento das diversas demandas, as capacidades de cada núcleo e os fluxos estejam ordenados de maneira melhor organizada e mais equitativa.

É importante considerar, de forma inclusiva, a possibilidade de ordenamento de um complexo hierarquizado de núcleos em que as funções e atividades imediatas relativas a cada cidade esteja



organizada, estabelecendo uma relação gradativa de interdependência, evitando uma excessiva concentração com movimentos pendulares intensos. Um complexo de cidades que se queira deixar, potencialmente, bem estruturado, consideradas as potencialidades e capacidades de suporte de cada núcleo urbano, se conforma de maneira em que necessidades básicas estejam respectiva e efetivamente organizadas, e que as diversas funções de interesse comum e seus graus de complexidade estejam ordenados em uma estrutura hierárquica de subpolos e polos regionais, estabelecendo relações de fluxos entrelaçados.

Como base para o ordenamento, é importante considerar como princípio orientador para o planejamento do território a busca pelo equilíbrio dos benefícios e ônus entre os municípios, de modo a evitar a excessiva e exclusiva concentração de funções em determinados núcleos e fomentar a organização de uma estrutura interativa, em que certas demandas básicas e essenciais estejam atendidas de forma distribuída nesse território, ao mesmo tempo em que as características de centralidade de algumas funções estejam efetivamente estabelecidas e garantidas nas cidades-polo.

Essas opções de ocupação territorial sugerem a fixação de diretrizes para a elaboração dos planos setoriais e de desenvolvimento municipal e intermunicipal, além de princípios gerais de política pública como da justiça social, da coesão, da equidade, da ação compartilhada e responsabilidade social, da sustentabilidade dos recursos naturais e da qualificação ambiental, urbanística e paisagística do território.

A perspectiva de desenvolvimento integrado e sustentável da região norteia-se por evitar a concentração em determinados territórios da ocupação e trabalho informal e precários induzidos pela atratividade gerada pela flutuação da oferta de emprego, nas fases de implantação e operação dos grandes empreendimentos, bem como da renda por eles gerada. É necessário, também, assegurar a permanência das populações em seus territórios promovendo a mobilidade intermunicipal com acessibilidade aos centros de emprego e serviços dotando a região de infraestrutura viária e transporte, potencializando o uso dos sistemas existentes.

Ordenar o zoneamento dos empreendimentos estratégicos visando a compatibilidade dos usos, garantindo a qualidade ambiental urbana, a melhoria das condições de vida da sociedade e ainda promover o fortalecimento institucional dos municípios para atender às novas demandas de gestão ampliando sua capacidade de execução no provimento de serviços básicos e infraestrutura urbana com qualidade, fazem parte dos desafios de uma nova Região Metropolitana de Ilhéus e Itabuna.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Alaôr Caffé. v. Planejamento Metropolitano e Autonomia Municipal no Direito Brasileiro, Bushatsky, São Paulo, 1981 p. 155. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/revistaspge/revista/tes1.htm>>. Acessado em 11 de outubro de 2011.
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA BAHIA, Projeto de Lei Complementar Estadual nº 18.466/2011 - Bahia.
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA BAHIA, Projeto de Lei Complementar Estadual nº 102/2011 - Bahia.
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA BAHIA, Projeto de Lei Complementar Estadual nº 105/2011 - Bahia.
- BAHIA, Constituição do Estado da Bahia, 1989. Art. 06º.
- BRAGA, Roberto & CARVALHO, Pompeu. Cidade: espaço da cidadania. In: GIAMETTI & BRAGA (Org.). Pedagogia cidadã. São Paulo: UNESP - Propp, 2004.
- BRASIL, Constituição Federal, Art. 25, § 3º - 1988.
- CARMO, Sílvia de Castro Bacelar. Baixada santista: câmara e agenda 21. Disponível em: <www.metro.santos.sp.gov.br/regiaometropolitana> Acessado em agosto de 2007.
- CONGRESSO NACIONAL, Projeto de Lei Federal nº 3640, DE 2004 - Estatuto das Metrôpoles.
- CRUZ, Jório e NEVES, Geraldo. Modelos de Governança Metropolitana: ensaio sobre a política do cidadão metropolitano. Editora Nossa Livraria: Recife, 2010.
- ESPÍRITO SANTO, Constituição do Estado do Espírito Santo, 1989.
- ESTADO DE SÃO PAULO, Lei complementar estadual nº 760/1994 de 1 de agosto de 1994 - São Paulo.
- FREITAS, Ruskin. Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual. Humanae, Revista Eletrônica da Faculdade de Ciências Humanas ESUDA (ISSN 1517-7606), v.1, n.3, p. 44-53, Dez. 2009. Acessado em 01 de março de 2012. Disponível em: <http://www.esuda.com.br/revista/final/artigos/h-3_3Ruskin.pdf> Acessado em 3 de agosto de 2011.
- GIOMETTI, Analúcia B. R. e BRAGA, Roberto (orgs.). Pedagogia Cidadã: Cadernos de Formação: Ensino de Geografia. São Paulo: UNESP - PROPP, 2004 (pág. 105 a 120).
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA - Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR/ VERTRAG Planejamento Urbano, Estudo da Rede Urbana da Bahia (Relatório Final) de junho de 2011.
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA - Secretaria de Infraestrutura/Consórcio HIDROS ENGENHARIA e PLANEJAMENTO LTDA - Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental Porto Sul. - 2011, Salvador - Bahia.
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA - Secretaria de Turismo, Salvador 2008 Indicadores, <www.setur.ba.gov.br, acesso>. Acessado em 18 de abril de 2012.
- GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS, Lei complementar estadual 88 de 12 de janeiro de 2006 - Minas Gerais.
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - EEMPLASA. Indicadores, <www.emplasa.sp.gov.br>, acessado em 1 de março de 2012.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE - Regiões de Influência das Cidades - REGIC - 2007. <www.ibge.gov.br> Acessado em 10 de novembro de 2011.
- INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - IPPUR. Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Observatório das Metrôpoles/Metrodata. IPPUR-UFRJ/FASE. Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/metrodata>>. Acessado em 8 de fevereiro de 2010.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA - Casa Civil, Lei Complementar nº 14 de 1973. Art. 5º.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Coord.). Projeto Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil, Relatório 1 - Identificação dos Espaços Metropolitanos e Construção de Tipologias. Observatório das Metrôpoles: Rio de Janeiro, 2005.
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SÃO PAULO, Constituição do Estado de São Paulo, 1989.
- VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel Lincoln Institute, 1998.

Equipe Técnica Sedur

Assistente Social

Adélia Andrade

Arquiteta

Graça Torreão

Economista

Carlos Rodolfo Lujan

Urbanista

Aline Schindler Gomes da Costa

Urbanista

Rebeca Lima Azevedo

Urbanista

Maiana Freitas

Administrador

Creomar Baptista

Urbanista

Márcia Sampaio Baggi

Arquiteta

Sara Cavalcanti

Estagiários

Rafael Vivas

Tiago Freire





ANEXO – Informações Complementares

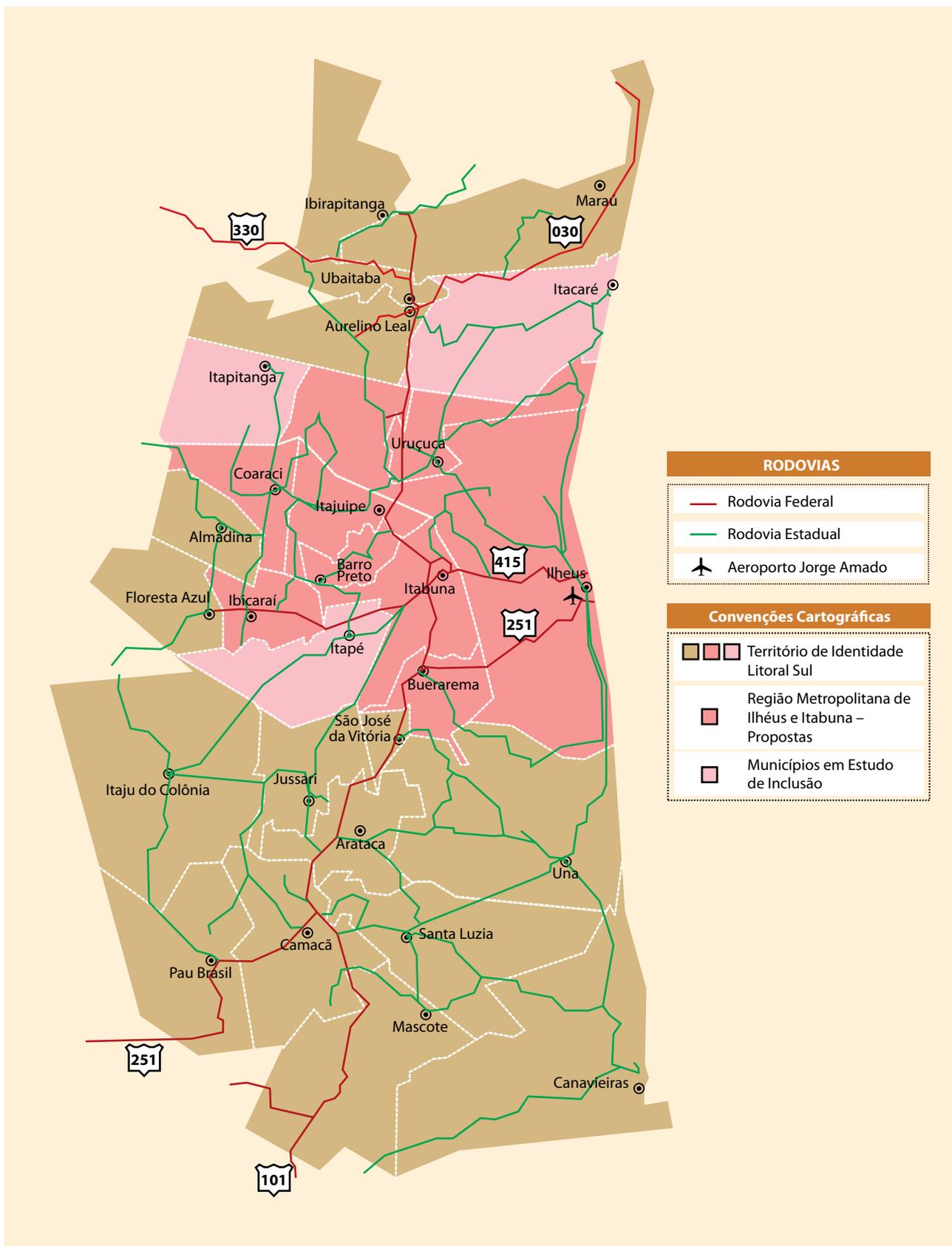


| Quadro 3 | | Distância Entre os Municípios da Região de Ilhéus-Itabuna (Km) | | | | | | | | | Bahia 2013 | |
|----------|--------|--|---------|---------|--------|----------|---------|-----------|-------------|----------|-------------|--|
| Uruçuca | Itapé | Itajuípe | Itacaré | Itabuna | Ilhéus | Ibicarai | Coaraci | Buerarema | Barro Preto | Almadina | Município | |
| 57,96 | 46,39 | 53,85 | 119,87 | 62,77 | 94,01 | 23,51 | 17,70 | 73,55 | 53,84 | | Almadina | |
| 40,34 | 13,60 | 22,99 | 102,27 | 29,50 | 61,23 | 30,33 | 56,36 | 40,77 | | 53,84 | Barro Preto | |
| 54,00 | 33,32 | 33,87 | 115,94 | 20,39 | 51,63 | 50,23 | 70,02 | | 40,77 | 73,55 | Buerarema | |
| 40,26 | 64,09 | 36,15 | 102,19 | 52,31 | 83,55 | 41,21 | | 70,02 | 56,36 | 17,70 | Coaraci | |
| 72,87 | 22,88 | 57,74 | 134,74 | 50,23 | 70,50 | | 41,21 | 50,23 | 30,33 | 23,51 | Ibicarai | |
| 43,51 | 118,02 | 46,17 | 74,60 | 31,60 | | 70,50 | 83,55 | 51,63 | 61,23 | 94,01 | Ilhéus | |
| 37,09 | 22,54 | 16,96 | 98,22 | | 31,60 | 50,23 | 52,31 | 20,39 | 29,50 | 62,77 | Itabuna | |
| 62,39 | 118,02 | 82,06 | | 98,22 | 74,60 | 134,74 | 102,19 | 115,94 | 102,27 | 119,87 | Itacaré | |
| 20,13 | 36,02 | | 82,06 | 16,96 | 46,17 | 57,74 | 36,15 | 33,87 | 22,99 | 53,85 | Itajuípe | |
| 56,15 | | 36,02 | 118,02 | 22,54 | 118,02 | 22,88 | 64,09 | 33,32 | 13,60 | 46,39 | Itapé | |
| | 56,15 | 20,13 | 62,39 | 37,09 | 43,51 | 72,87 | 40,26 | 54,00 | 40,34 | 57,96 | Uruçuca | |

Figura 16

Mapa Rodoviário da RM Sul Proposta

Bahia 2013



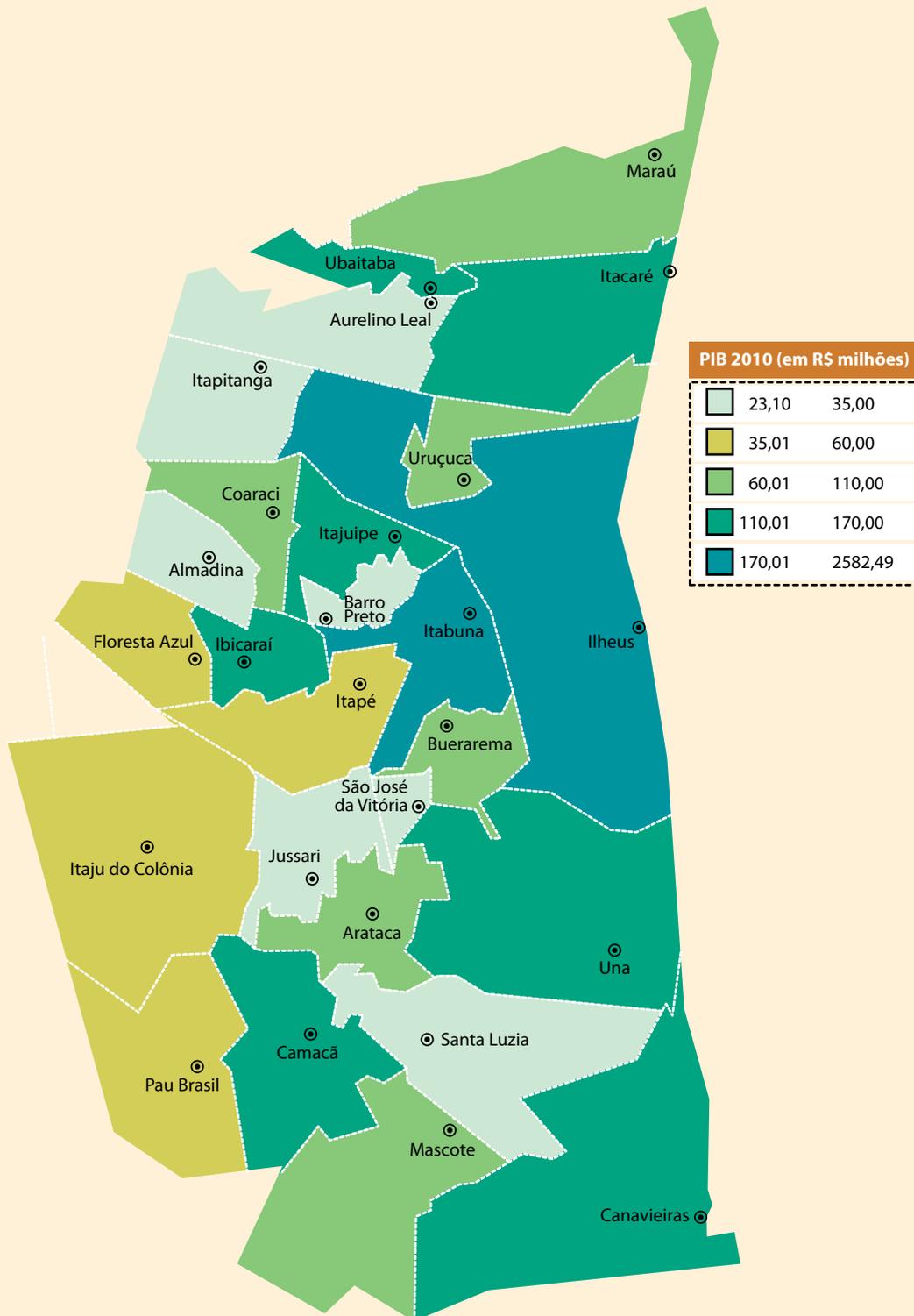
Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI



Figura 17

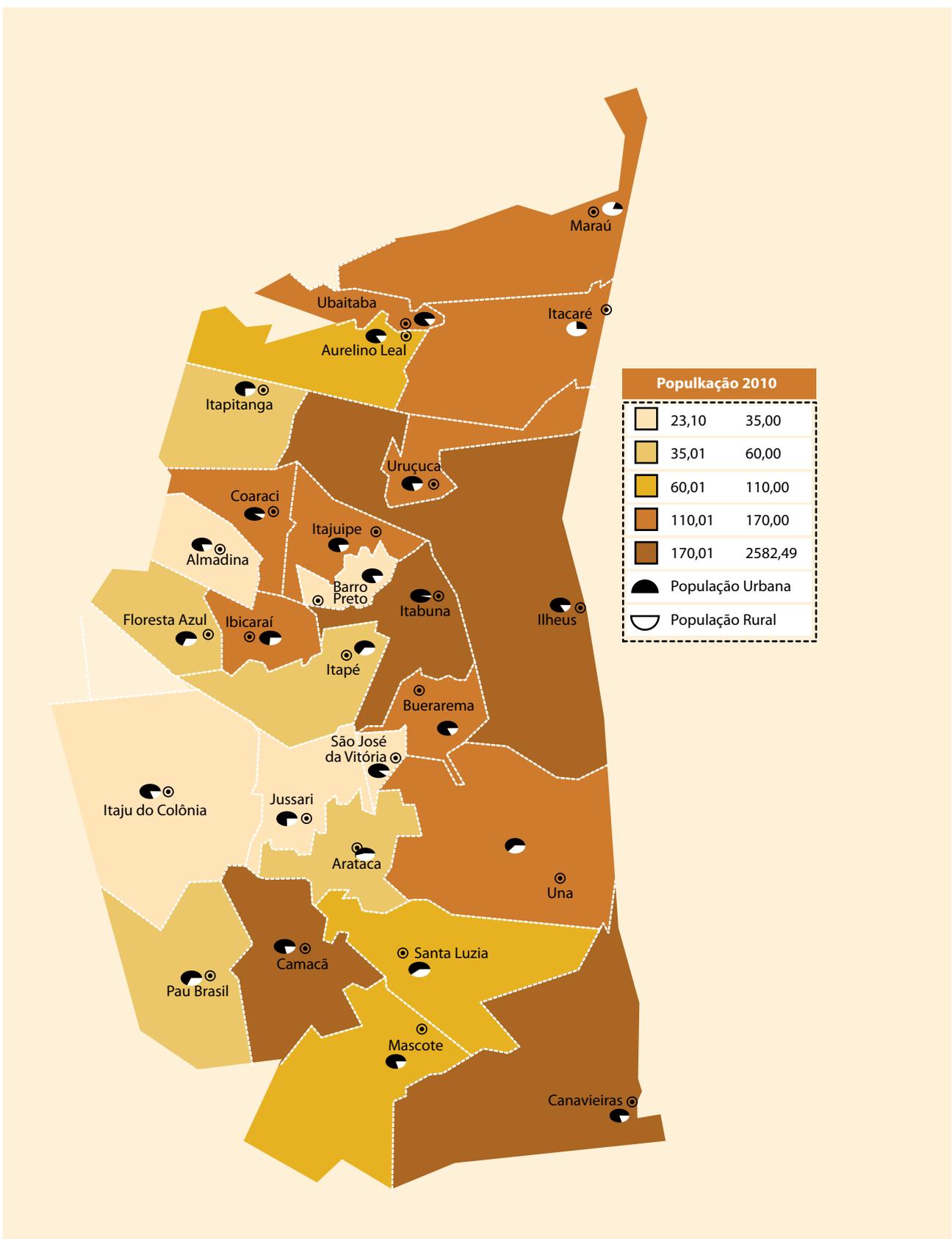
PIB 2010 em Milhões

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI

Figura 18 | **População 2010** | **Bahia 2013**



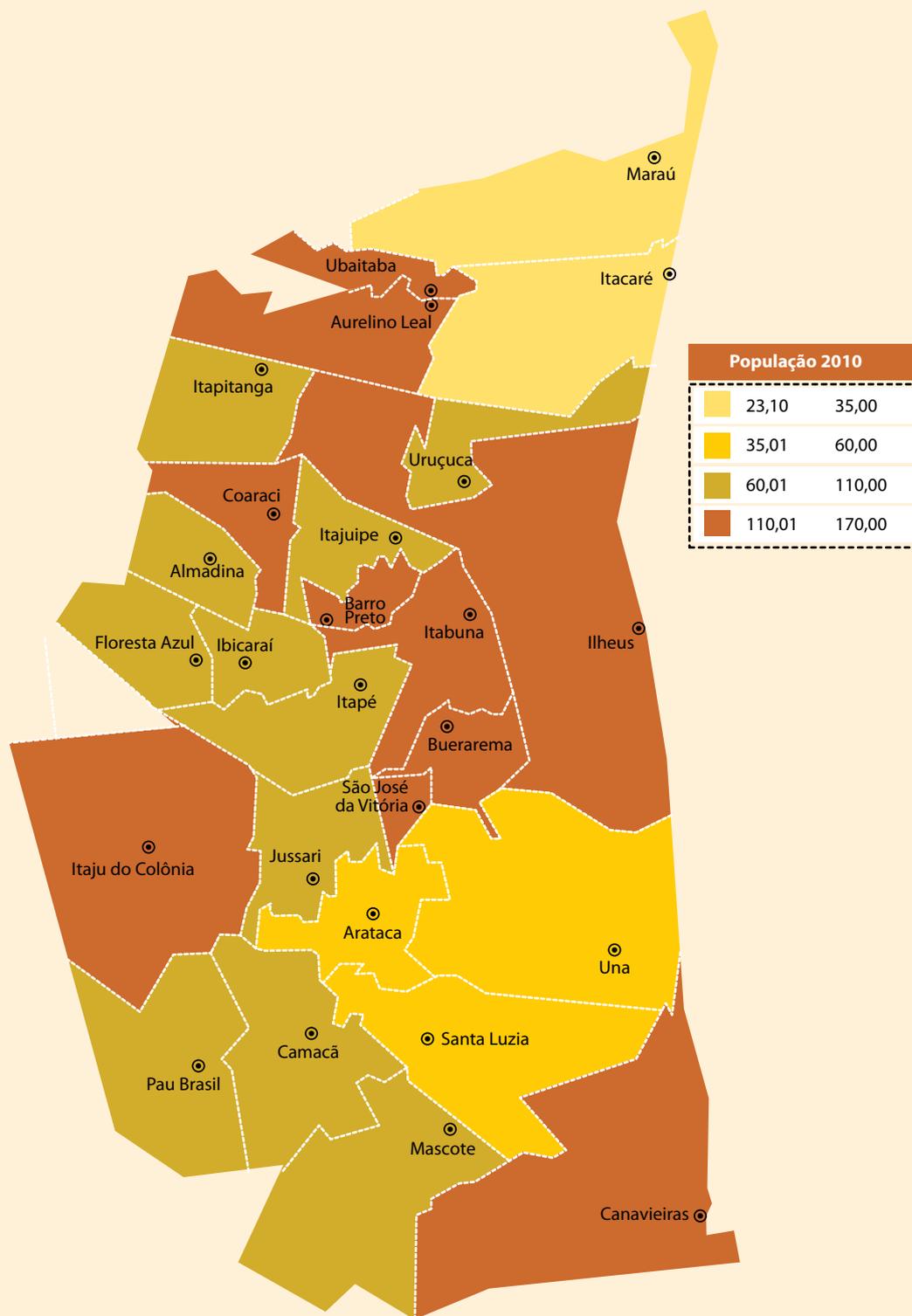
Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI



Figura 19

Taxa de Urbanização 2010

Bahia 2013



Fonte: Elaborado pela SEDUR com informações do IBGE e da SEI



| Quadro 4 | | Dados Socioeconômicos da RM de Ilhéus-Itabuna | | | | | | | | | | Bahia 2013 | | | | | |
|----------------|----------------------------|---|---------------|--|---|--|--|---------------|-----------------------------------|---|---------------|-------------------------|----|--------------------|----|--------------------|----|
| Muni- cípio | Área (km ²) | População ⁽¹⁾ | | Popu- lação Urbana ⁽¹⁾ | Densi- dade (hab./ km ²) ⁽¹⁾ | Taxa de ur- ba- niza- ção ⁽¹⁾ | PIB (R\$ milhões) ⁽¹⁾ | | PIB per capita (R\$ mil) | PIB (indústria + serviços) (R\$ milhões) ⁽¹⁾ | | IDH-M ⁽³⁾ | | IDE ⁽³⁾ | | IDS ⁽³⁾ | |
| Barro Preto | 128,38 | 6.453 | 1,29% | 5.295 | 50,26 | 82,05 | 32,14 | 0,59 | 4.980,73 | 22,93 | 0,49 | 0,606 | 8º | 4.987,97 | 1º | 4.975,78 | 1º |
| Buerarema | 230,46 | 18.605 | 3,72% | 15.277 | 80,73 | 82,11 | 109,18 | 2,01 | 5.862,78 | 92,69 | 1,99 | 0,631 | 7º | 5.014,97 | 7º | 5.008,55 | 8º |
| Coaraci | 282,65 | 20.964 | 4,19% | 19.130 | 74,17 | 91,25 | 98,72 | 1,82 | 4.708,98 | 83,73 | 1,80 | 0,655 | 3º | 5.006,05 | 8º | 5.014,80 | 7º |
| Ibicarai | 231,90 | 24.272 | 4,85% | 17.885 | 104,67 | 73,69 | 111,80 | 2,06 | 4.612,02 | 99,02 | 2,13 | 0,634 | 6º | 5.018,55 | 6º | 5.052,38 | 5º |
| Ilhéus | 1.760,00 | 184.236 | 36,84% | 155.281 | 104,68 | 84,28 | 2.241,98 | 41,33 | 12.169,37 | 1.884,72 | 40,55 | 0,703 | 2º | 5.081,78 | 3º | 5.097,93 | 3º |
| Itabuna | 432,24 | 204.667 | 40,92% | 199.643 | 473,50 | 97,55 | 2.582,49 | 47,61 | 12.615,35 | 2.257,71 | 48,58 | 0,748 | 1º | 5.110,21 | 2º | 5.153,08 | 2º |
| Itajuípe | 284,47 | 21.081 | 4,22% | 16.839 | 74,11 | 79,88 | 150,25 | 2,77 | 7.123,02 | 125,59 | 2,70 | 0,648 | 5º | 5.021,38 | 5º | 5.023,58 | 6º |
| Uruçuca | 391,97 | 19.837 | 3,97% | 15.779 | 50,61 | 79,54 | 97,99 | 1,81 | 4.939,12 | 80,94 | 1,74 | 0,652 | 4º | 5.060,64 | 4º | 5.088,99 | 4º |
| TOTAL | 3.742,08 | 500.115 | 100,00 | 445.129 | 133,65 | 89,01 | 5.424,55 | 100,00 | 10.846,60 | 4.647,33 | 100,00 | | | | | | |

(1) IBGE 2010 / (2) SEI 2006 / (3) PNUD 2000

