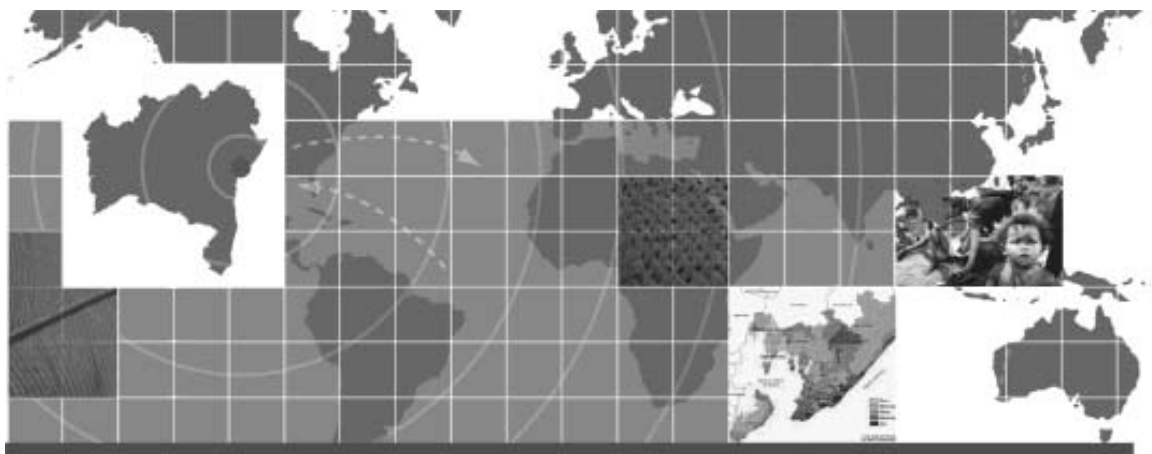


# **RODADAS**

## **DE DISCUSSÃO**



**RELATÓRIO**

## **SALVADOR E REGIÃO:**

# **Integração Global com Inclusão Social**



Salvador - Julho 2008

**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA**

Jaques Wagner

**SECRETARIA DO PLANEJAMENTO**

Ronald de Arantes Lobato

**SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS  
ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA**

José Geraldo dos Reis Santos

**DIRETORIA DE ESTUDOS**

Edgard Porto

**EQUIPE TÉCNICA**

Célia Regina Sganzerla, Cesar Vaz, Djalma Ferreira,  
Eva Cristina Borges, Poliana Peixinho,  
Thiago Góes, Vilmária Ribeiro

**REVISÃO ORTOGRÁFICA**

Luis Fernando Sarno

**COORDENAÇÃO DE DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÕES**

Márcia Santos

ILUSTRAÇÃO DA CAPA: Julio Vilela

CAPA / EDITORAÇÃO: Rita Assis

Este documento expõe as opiniões pessoais (algumas de Governo) apresentadas pelos participantes das rodadas de discussão Salvador e Região: Integração Global com Inclusão Social promovidas pela SEI. Todas foram gravadas, transcritas e suas inserções neste relatório foram autorizadas pelos palestrantes.



## Sumário

	<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>QUESTÕES RELEVANTES .....</b>	<b>7</b>
	1.1 <b>Concepção do Modelo Teórico .....</b>	9
	1.2 <b>Tendências de Investimentos .....</b>	12
	1.3 <b>Críticas ao Planejamento e a Gestão.....</b>	13
	1.4 <b>Propostas.....</b>	14
<b>2</b>	<b>SÍNTESE DAS DISCUSSÕES .....</b>	<b>19</b>
	2.1 <b>Convergências .....</b>	21
	2.2 <b>Divergências .....</b>	22
	2.3 <b>Lacunas.....</b>	23
<b>3</b>	<b>CONCLUSÕES EQUIPE SEI .....</b>	<b>25</b>
	3.1 <b>Concepção Estratégica Regional com Inclusão Social .....</b>	27
<b>4</b>	<b>RODADAS DE DISCUSSÃO .....</b>	<b>31</b>
	4.1 <b>Programação .....</b>	33
	4.2 <b>Transcrição das Apresentações .....</b>	35
	O Futuro da Indústria e dos seus Serviços de Apoio Tecnológico no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social .....	37
	O Papel dos Serviços Públicos, dos Sociais e Daqueles Ligados ao Turismo no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social .....	67
	Gestão Pública: Políticas para os Negócios e os Subespaços Metropolitanos e o Arranjo Institucional para Enfrentar as Desigualdades Sociais e Territoriais .....	91





## APRESENTAÇÃO

O processo de desenvolvimento do Estado requer que os agentes governamentais sejam constantemente subsidiados com informação e conhecimento acerca das principais questões envolvidas na elaboração de políticas públicas. Por conseguinte, além de cumprir sua missão tradicional de produzir e disseminar as informações oficiais do estado da Bahia, a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) reconhece a importância de seu papel no sentido de fomentar o debate e promover a reflexão sobre os diversos temas que interessam aos atores sociais na construção da gestão pública democrática.

Com este objetivo e dando continuidade ao Projeto Rodadas de Discussão, a SEI através da sua Diretoria de Estudos (Direst) e contando com a participação das Secretarias de Estado convidadas: SEPLAN, SEDUR, SECTI, SETUR E SECULT, promoveram uma série de três encontros intitulada Salvador e Região cujas discussões pautaram-se em temas estratégicos para o desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador e seu entorno. Esta região, assim como o Semi-árido baiano, foi considerada área prioritária para o planejamento de políticas públicas governamentais fazendo com que a programação proposta submetesse ao debate as mudanças estruturais na economia, as oportunidades de integração competitiva da metrópole e sua região com integração social, bem como a prospecção de um modelo institucional e organizacional.

Sendo assim, a Rodada de Discussão Salvador e Região foi estruturada em três seções, a saber: (1) O futuro da indústria e seus serviços de apoio tecnológico; (2) O papel dos serviços públicos, dos sociais e daqueles ligados ao turismo e (3) A gestão pública: política para os negócios e os subespaços metropolitanos e arranjos institucionais. Dentro desta tema-

tização, procurou-se focar os traços fundamentais de políticas públicas voltadas para redução da pobreza e das desigualdades sociais e territoriais, incluindo as pequenas e médias empresas no processo de desenvolvimento, abordando o papel dos setores industrial e de serviços e, discutindo, sobretudo, os modelos de gestão mais adequados.

Os registros das apresentações e os resultados das discussões estão contidos no presente documento, elaborado em um formato simples, composto pelos seguintes elementos: relatório síntese, transcrições da fala dos expositores e íntegra das apresentações (em formato digital no CD anexo). O relatório síntese foi organizado em três grandes blocos principais, além desta apresentação: os aspectos considerados relevantes a partir das exposições (1), as convergências e divergências identificadas (2) e as conclusões e recomendações da equipe DIREST/SEI (3).

Por último, convém salientar ainda que a complexidade do tema suscita algumas opiniões contraditórias. Em nosso entendimento, isso é parte de qualquer processo de discussão cuja riqueza de idéias consiste, precisamente, em sua diversidade. Através das recomendações apresentadas, a Diretoria de Estudos da SEI busca contribuir com as decisões políticas e com a efetiva formulação de políticas públicas e privadas. Reitera-se, desta forma, que todas as opiniões expressas neste relatório não constituem posições oficiais de Governo.



# 1

## QUESTÕES RELEVANTES

Foram consideradas questões relevantes os principais elementos expostos e debatidos durante as rodadas de discussão. Nesse sentido, os argumentos foram sintetizados em quatro blocos onde incluem-se as principais propostas de atuação para o desenvolvimento socioeconômico de Salvador e sua região de influência.





## 1.1 Concepções de Modelo Teórico

### **Necessidade de visão orgânica de negócios e espaço**

No que tange às oportunidades de desenvolvimento, identificou-se a necessidade de entender a região em estudo de forma abrangente e integrada e não de maneira fragmentada ou pontual. Ou seja, para entender a dinâmica socioeconômica de Salvador e sua região de influência, torna-se necessária uma visão sistêmica do seu conjunto, analisando-se as diversas relações intra-regionais, tanto econômicas quanto sócio-espaciais. Considerou-se imprescindível a articulação da região de Salvador com as demais regiões do Estado e do país no sentido da identificação de oportunidades e gargalos. Ademais, estas oportunidades econômicas devem ser avaliadas levando-se em conta seu rebatimento no espaço, a exemplo de sua estrutura urbana, e sua interação como a lógica social e produtiva.

### **Divisão territorial das atividades industriais**

Há uma concentração espacial das unidades industriais, sobretudo as de grande porte, no entorno da metrópole, fruto da própria estratégia de desenvolvimento, implantada no passado, onde observa-se as grandes indústrias, sobretudo de bens intermediários, situadas em pólos (COPEC e CIA). Já as pequenas empresas industriais localizam-se, com mais frequência, porém de forma dispersa espacialmente, na área urbana. Esta concepção departamentalizada de localização da atividade industrial foi tida como a possível para a região.

### **Ampliar visão dos serviços públicos**

Observou-se, nas discussões, a necessidade de ampliar a visão do papel do Estado no provimento de serviços públicos, visto que o conceito de serviços está se reformulando. De uma forma geral, os serviços deixaram de ser apenas atividades complementares às atividades industriais tornando-se, cada vez mais, importantes indutores de desenvolvimento. Por conseguinte e como não poderia deixar de ser, os serviços públicos estão intimamente ligados a este novo conceito que os coloca como elementos fundamentais de estímulo ao desenvolvimento socioeconômico.

Ou seja, os serviços públicos sociais são indutores do desenvolvimento econômico e social, sobretudo, no que se refere à qualificação da mão-de-obra, garantia do bem-estar da população, redução das desigualdades sociais e estruturação dos espaços.

A partir desta concepção, o conceito de capital social, qual seja as instituições com suas normas e redes de inter-relações sociais que facilitam a ação coletiva, a cooperação, a confiança mútua e o benefício comum, ganha destaque.

A mobilização do chamado capital social, que pressupõe a capacidade dos diversos agentes de cooperar entre si por meio do Estado, torna-se fundamental pois a interação entre os atores locais (administração pública, sociedade civil e setor privado) é decisiva para o intercâmbio de conhecimento e acesso a inovações tecnológicas, organizativas e sociais, que permitam o desenvolvimento socioeconômico. Ressalta-se que os serviços sociais devem estar relacionados à função econômica pois, para que os objetivos sociais sejam atingidos deve haver uma infra-estrutura econômica complementar. Ou seja, a qualificação dos serviços sociais perpassa por uma infra-estrutura econômica de apoio à iniciativa privada, de modo que o retorno econômico da produção tem efeitos na diminuição das desigualdades, na incorporação de mão-de-obra e no bem-estar da população. Assim, o social deve estar intimamente ligado ao econômico, expresso nas mais diversas interações.

### **Desenvolvimento com base em serviços**

Esta concepção de modelo teórico está pautada na tese de que a economia atual se caracteriza por uma economia pós-industrial, onde as atividades de serviços ganham relevância e peso crescente na geração de valor. Nesta nova economia, a informação e, sobretudo, o conhecimento tácito, incorporado às instituições e organizações, tornam-se elementos fundamentais de competição. Ou seja, os ativos intangíveis ganham destaque em virtude do deslocamento de valores materiais para imateriais. Nesta concepção há uma servicilização da economia, cuja produção se caracteriza por ser uma produção em redes. Assim, as políticas públicas devem levar em consideração esta tendência, incentivando os serviços, sobretudo os serviços ligados à educação e à inovação.

### **Distribuição desequilibrada dos recursos públicos**

O modelo tributário vigente penaliza a metrópole, no caso Salvador, centro econômico, financeiro, científico, populacional e de serviços da Região Metropolitana. Segundo esta concepção, a distribuição dos recursos entre os municípios metropolitanos não é equânime. Dentro da atual lógica distributiva dos recursos públicos há municípios que não exercem um papel de estruturação socioeconômica na região com grande arrecadação e outros municípios, como Salvador, que exercem maior articulação entre os fluxos econômicos e sociais, com arrecadações menores.

De acordo com esta concepção de modelo de desenvolvimento, Salvador, por exercer forte peso econômico e social dentro da região metropolitana, deveria ser compensado financeiramente por atrair para seu entorno um expressivo número de pessoas e por ser responsável pela maior densidade populacional da região. Essa atração que Salvador exerce na Região Metropolitana traz consigo os problemas típicos dos grandes adensamentos populacionais (congestionamentos, violência, desigualdades sociais e subespaciais etc.) agravados ainda mais por se tratar de uma metrópole de país subdesenvolvido. Ou seja, a atividade exercida por Salvador, centro da área metropolitana, gera para este município externalidades negativas que necessitam ser compensadas, sobretudo do ponto de vista financeiro.

## **Concentração das atividades na metrópole**

Salvador se caracteriza por ser o centro das atividades da região, sobretudo, as atividades ligadas aos serviços de educação, saúde e lazer, além dos serviços técnicos e de informação, sejam públicos ou privados. Trata-se da região mais dinâmica da Região Metropolitana e da região do seu entorno, onde se concentram atividades de elevado padrão regional.

Salvador exerce uma centralidade na região. Entretanto, dentro da metrópole há um subespaço que exerce mais fortemente esta centralidade, tanto do ponto de vista econômico quanto do social. Neste subespaço metropolitano, evidencia-se um forte adensamento das atividades e da população. Há uma “disputa” por este subespaço mais central. É por este centro que diversos atores econômicos e sociais existentes em Salvador e Região competem, no intuito de estarem inseridos. A disputa por este centro adensado de Salvador, em detrimento dos demais subespaços da área metropolitana, implica em graves problemas sociais como a violência e a dificuldade de provimento de serviços públicos para a população que cada vez mais se concentra neste centro, gerando problemas de infra-estrutura urbana para este espaço. Com isso, observa-se na região uma desagregação social e uma fragmentação espacial. Nesse sentido, torna-se necessário descentralizar as atividades não só dentro da metrópole como na Região Metropolitana.

## **Modelos de desenvolvimento importados**

Ressaltou-se que não há uma receita única para as iniciativas de desenvolvimento, pois elas são fortemente condicionadas pelas características sociais, históricas e culturais locais, de modo que os modelos de desenvolvimento devem ser particulares, dado, justamente, as especificidades locais de cada região. Os modelos de desenvolvimento devem considerar as características e relações próprias de cada região, bem como suas oportunidades de desenvolvimento. Nesse sentido, modelos de desenvolvimento uniformes para realidades distintas ignora a existências de disparidades tanto nas características quanto na dinâmica socioeconômica das diferentes regiões.

Cada região apresenta especificidades, diagnósticos e oportunidades econômicas próprias. Algumas atividades só se realizam ou só se apresentam como possível em lugares específicos, não sendo possível sua reprodução em outros lugares. Assim, é preciso identificar as diferentes possibilidades, bem com as diferenças inter-regionais, para o planejamento regional.

## 1.2 Tendências de Investimentos

### **Indústria naval na Baía de Todos os Santos**

Em virtude da estratégia de internalização produtiva de suas demandas de equipamentos e em função das recentes descobertas de gás e petróleo da Petrobras, os investimentos desta empresa se caracterizam como uma das grandes tendências de investimentos para a região discutida nesta etapa das Rodadas de Discussão de Temas Estratégicos. Dentre os investimentos previstos, destacam-se os voltados para a construção de navios e plataformas na Baía de Todos os Santos, visto que a mesma é adequada para instalação da indústria naval porque tem áreas com profundidades suficientes, propícias para construção de embarcações de grande porte. Tais investimentos, uma vez concretizados, tenderão a dinamizar a região do Recôncavo baiano com efeitos multiplicadores para toda Região Metropolitana de Salvador e entorno.

### **Turismo na Baía de Todos os Santos**

A Baía de Todos os Santos apresenta grande potencialidade turística. Entretanto a atividade turística na baía ainda é muito incipiente. O turismo náutico ou de esporte náutico se constitui como um grande vetor econômico para a Baía de Todos os Santos. Alinhada ao turismo náutico há a possibilidade de desenvolvimento do turismo gastronômico e cultural, destacando a diversidade e pluralidade, que são pontos econômicos importantes para a baía. Assim, faz-se necessário investimento em infra-estrutura para o fomento destas atividades turísticas.

### **Pequenas e médias empresas na área urbana**

A instalação de micro e pequenas empresas (MPEs) na metrópole apresentou-se como uma das tendências de investimento na região. Dentre as possibilidade de atração de micro e pequenas empresas para a Salvador foram ressaltadas aquelas ligadas ao setor têxtil/confecções, empresas da área de tecnologia da informação e comunicação (TICs) e biotecnologia, como laboratórios e indústrias de vacinas. O projeto do Parque Tecnológico deve fomentar a atração de empresas ligadas às atividades da área de biotecnologia e comunicação e informação enquanto o Pólo Têxtil do bairro do Uruguai deve promover o desenvolvimento da indústria têxtil já existente naquela região que encontra-se fragmentada e desarticulada. Atração de óticas também foi ressaltada.

## 1.3 Críticas ao Planejamento e a Gestão

- Falta de articulação intermunicipal das políticas públicas
- Ações públicas isoladas e não estruturante
- Gestão e planejamento não compartilhados
- Falta de um planejamento regional

## 1.4 Propostas

### **Logística**

A infra-estrutura logística da região é tida com fundamental em função da possibilidade de maior articulação e integração dos fluxos econômicos e na geração de valor que as atividades logísticas podem propiciar, como ampliar a capacidade de atração de indústrias, empresas prestadoras de serviços e centros de distribuição que gerem empregos e riqueza para a população local.

Ademais, uma infra-estrutura logística adequada possibilitaria uma maior integração econômica da região com outras regiões da Bahia e do Brasil. Entretanto, na região ainda persistem gargalos logísticos que precisam ser superados, tais como:

- O gargalo ferroviário nas cidades de Cachoeira-São Félix.
- Requalificação/recuperação da BR 116/BR 324.
- Implementação do Plano Diretor Portuário - investimentos de ampliação e melhoria nos portos públicos de Salvador e Aratu.
- Duplicação da BR 101.
- Garantir o fluxo financeiro para as obras do metrô de Salvador.
- Recuperação, ampliação e conservação permanente da malha rodoviária estadual.

### **Humanização da cidade**

Um dos aspectos da falta de correspondência entre o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento social na cidade é a sua conformação urbana. Destacou-se que Salvador carrega uma marca muito negativa no que diz respeito à sua configuração urbanístico-arquitetônica. A ocupação desordenada do solo com a proliferação de favelas em processos de autoconstrução desqualificam a cidade do ponto de vista social e cultural, tornando-a despreparada para absorver investimentos. Sendo assim, ações mitigadoras como as de urbanização de favelas foram consideradas urgentes para o desenvolvimento local.

### **Turismo de negócios e eventos**

O turismo de negócios e eventos deveria ser fomentado uma vez que o mesmo ainda é muito incipiente na metrópole. Este turismo é atrativo, sobretudo levando-se em conta o perfil deste tipo de turista que normalmente apresenta um padrão de renda relativamente alto. Entretanto, este turismo deve ser associado à questão cultural, de modo que seja possível uma maior dinamização e transbordamento das atividades ligadas ao turismo, como a gastronomia e as atividades culturais.

### ***Bandalargar a cidade***

Uma alternativa apresentada para atração de empresas intensivas em conhecimento e que absorvam mão-de-obra mais qualificada foi a proposta de bandalargar a cidade do Salvador, tornando-a uma cidade digital. Trata-se de um grande projeto estruturante que poderia reconfigurar a lógica econômica e espacial da cidade. Econômica porque alteraria sua funcionalidade, atraindo grandes empresas de serviços tecnológicos para a cidade, os chamado serviços superiores; espacial porque este fato poderia descentralizar áreas que atualmente são disputadas pelo capital e que já vêm apresentando deseconomias de aglomeração.

### **Descentralização dos serviços públicos e sociais na região**

A mesma lógica de concentração de serviços públicos e sociais na metrópole, em detrimento dos outros municípios integrantes, repete-se internamente em Salvador onde os mesmos serviços se adensam em subespaços específicos. Esta concentração da oferta dos serviços públicos em um espaço específico atrai os diferentes atores locais para seu entorno, gerando deseconomias de aglomeração. Além disso, os espaços públicos urbanos concentrados em pontos específicos da cidade potencializam a atração dos fluxos populacionais gerando desordem urbana. Dessa forma, tanto a descentralização dos serviços públicos e sociais, (serviços ligados a educação, saúde e lazer) para outras regiões do entorno da metrópole quanto a criação de espaços públicos em áreas altamente adensadas da metrópole, apresentam-se como alternativas para minimização de problemas relativos à aglomeração.

### **Articulação das políticas públicas**

Há necessidade de políticas transversais e articuladas entre os três níveis de governo, de modo a evitar-se a sobreposições de políticas. Tal articulação pode ser facilitada pelas iniciativas de atuação do estado e não dispensa a participação da sociedade civil na pactuação de diretrizes e metas, de modo que permita a mobilização do capital social, fundamental para o desenvolvimento socioeconômico.

### **Gestão intra-urbana: setores e espaço**

O planejamento e a gestão de Salvador e região não deve se pautar em diagnósticos isolados e em problemas pontuais e específicos, tanto do ponto de vista dos setores socioeconômicos quanto do ponto de vista espacial. Nesse sentido, os projetos estruturantes devem levar em conta a funcionalidade do conjunto da região e não dos seus subespaços. Assim, a infra-estrutura urbana deve ser planejada e gerida de maneira mais ampla, considerando a inter-funcionalidade das diversas atividades da metrópole e a articulação dos fluxos econômicos no espaço urbano. Ademais, os problemas metropolitanos muitas vezes não ocorrem nos limites da cidade. Infra-estrutura e transporte são alguns dos problemas que ocorrem em um nível regional.

### **Criação de ente federativo**

Como uma das alternativas de gestão para Região Metropolitana surgiu a proposta da criação de um quarto ente federativo autônomo e com orçamento próprio. De acordo com esta idéia, é impossível gerir a metrópole de forma desarticulada e fragmentada. Diante disso, considerou-se que o planejamento da Região Metropolitana de Salvador, direcionado para equacionar problemas como a desagregação social, a concentração econômica e a fragmentação espacial, não pode ser calcado em ações isoladas por parte dos diferentes municípios que a integram.

### **Consórcios públicos**

Os consórcios públicos com orçamento próprio e gestão própria e, portanto, com capacidade de intervenção, foram identificados como importantes instrumentos de gestão para a Região Metropolitana. Estes consórcios podem ser genéricos ou específicos, como os consórcios voltados para área da saúde e educação. Ressaltou-se também que os consórcios públicos são desvinculados dos poderes municipal, estadual e federal.

### **Gestão dos serviços públicos para induzir o desenvolvimento social**

A gestão dos serviços públicos deve ser articulada nas três esferas de governo (federal, estadual e municipal). Nesse sentido, ganha destaque a necessidade de uma gestão transversal dos serviços públicos, que requer um canal comum de comunicação, como as novas formas de gestão em redes. Ademais, os serviços públicos devem ser geridos de forma que apresentem inter-funcionalidades e sejam complementares às atividades privadas, de modo a promover maiores possibilidades do desenvolvimento socioeconômico.



### **Utilização dos instrumentos do estatuto da cidade para renovação urbana**

As desigualdades sociais e territoriais na região são evidentes. O seu entorno se caracteriza pela fragmentação espacial. Assim, uma possibilidade de redução destas evidências como os guetos e os problemas advindos da desagregação social e espacial seria a renovação urbana. A desordem urbana da Região Metropolitana se expressa no elevado número de habitações irregulares e na precariedade da oferta de espaços públicos urbanos. Estes problemas poderiam ser resolvidos com um efetivo projeto de renovação urbana. Para tanto, torna-se necessário conhecer e utilizar os instrumentos legais existentes no estatuto da cidade, que permitem o processo de renovação e regularização de áreas urbanas. Dentre os instrumentos legais que podem ser utilizados para que se alcance uma efetiva renovação urbana destacam-se: o programa de Transferência do Direito de Construir a desapropriação ou o usucapião urbano, o desadensamento e a verticalização.





## 2 SÍNTESE DAS DISCUSSÕES

Nesta seção são abordados, de forma transversal, os principais pontos do debate, identificando onde há convergências e divergências nos argumentos apresentados, bem como algumas lacunas, que a equipe SEI julga fundamental para o debate proposto.



## 2.1 Convergências

### **Logística**

A infra-estrutura logística mostrou-se como um dos pontos centrais e convergentes das discussões. Grande importância foi dada aos aspectos logísticos como determinantes de competitividades dinâmicas tanto para as atividades econômicas da RMS e entorno quanto para a própria região. A infra-estrutura logística teria como finalidade o desenvolvimento regional de forma a atender sua lógica produtiva e articular os fluxos econômicos regionais, nacionais e internacionais. Ademais, a formulação de estratégias logísticas ampliaria a atração de indústrias e empresas prestadoras de serviços, gerando emprego e renda na região.

### **Importância das políticas e serviços públicos capazes de induzir o desenvolvimento de serviços intensivos em conhecimento.**

Diante do paradigma produtivo que se configura, onde os ativos imateriais são fundamentais para criação de vantagens competitivas e para geração e/ou agregação de valor, as políticas e os serviços públicos devem estimular atividades cooperadas, o aprendizado e o intercâmbio de conhecimento. Nesse sentido, as políticas públicas devem se diferenciar das políticas tradicionais, baseadas na lógica assistencialista, na medida que assumem novas funções para o desenvolvimento produtivo e buscam induzi-lo a partir da qualificação da mão-de-obra e do estímulo aos serviços intensivos em bens imateriais, como o conhecimento e a informação.

Para atingir tais objetivos, as políticas públicas exigem uma nova organização institucional estabelecida entre os diferentes atores locais, sejam eles públicos ou privados, de modo que planejamento do desenvolvimento econômico seja participativo, interativo e baseado em redes. A exigência dessa nova organização institucional está relacionada à importância dos bens intangíveis.

## 2.2 Divergências

### **Ampliação da visão dos serviços públicos**

Entender o Estado não só como provedor de serviços básicos, mas sim como indutor do desenvolvimento via qualificação da mão-de-obra e mobilização do chamado capital social. Esta nova visão do papel e função dos serviços públicos os colocam como elementos fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico, estimulado pelo progresso tecnológico.

Os serviços públicos sociais deveriam, portanto, mobilizar o capital social através da formação de redes de instituições de pesquisa, planejamento, educação, treinamento e comercialização, do fornecimento de apoio técnico à produção e da criação de redes de comunicação entre os diferentes atores econômicos, no sentido de propiciar as inter-relações setoriais e sociais. Esta visão do papel dos serviços públicos está associada à economia de produção em redes, com foco nos serviços onde os bens intangíveis como conhecimento e informação ganham destaque. De acordo com esta visão os serviços sociais devem induzir a geração e difusão do conhecimento. Entretanto, a realidade em Salvador e região ainda não permite pensar os serviços sociais de acordo com tal visão, pois ainda não foi possível resolver os problemas dos serviços sociais básicos como os de saúde, segurança e educação. Pensar em serviços públicos sociais de acordo com suas novas funções e papel exige o cumprimento prévio das funções públicas básicas que garantem o mínimo de condições para o bem-estar da população. Ou seja, antes de pensar nas novas funções dos serviços sociais, que são importantes, torna-se necessário a inclusão social de grande parte da população ainda marginalizada.

### **Modelos de gestão**

Houve divergência quanto ao modelo institucional que seria mais propício para a gestão da Região metropolitana. De um lado observou-se como modelo de gestão os Consórcios públicos de outro a criação de um quarto ente federativo.

## 2.3 Lacunas

### **Grande indústria**

A possibilidade de atração de grandes indústrias para a região foi tema pouco abordado nas discussões. Entender a lógica produtiva, os determinantes de competitividade, o padrão de concorrência e o movimento espacial de atividades produtivas prioritárias para a região é fundamental para traçar estratégias de atração de grandes investimentos. Assim, maturados os investimentos da década de 1970 e em processo de maturação os investimentos realizados mais recentemente, como os destinados à indústria automobilística e a indústria do petróleo, indaga-se sobre um novo ciclo de grandes investimentos para o Estado.

### **Turismo no Litoral Norte**

Desde a construção da BA 099, conhecida como Linha Verde, o Litoral Norte baiano se constituiu em um dos grandes pólos de desenvolvimento do Estado da Bahia, pautado, sobretudo, nas atividades turísticas. Grandes empreendimentos turísticos foram implantados ao longo da BA-099. Entretanto, nas Rodadas de Discussão esta questão não foi abordada de forma que se pudesse entender as limitações e as necessidades das atividades turísticas na região, bem como sua articulação com o processo de urbanização que se intensifica. Tal discussão seria necessária para subsidiar uma estratégia de desenvolvimento local que permitisse um maior dinamismo econômico e uma maior apropriação local da renda gerada pelas atividades turísticas, além de evitar a desordem urbana.

### **Falta de um plano regional de logística**

Apesar da necessidade de investimentos em infra-estrutura logística ter sido uma das questões relevantes observadas nas discussões, não foi apresentado um plano de desenvolvimento regional com base nos aspectos logístico que seja capaz de articular os fluxos econômicos que circulam na região com suas necessidades logísticas, bem como associar os diferentes entes e equipamentos logísticos com o espaço. As discussões se pautaram em pontos e diagnósticos isolados, referindo-se, sobretudo, a alguns gargalos logísticos existentes.







## 3 CONCLUSÕES EQUIPE SEI

A partir da síntese dos principais pontos abordados nas discussões, esta seção é um esforço da equipe SEI de contribuir com o debate das questões relativas à metrópole e região, tentando identificar suas oportunidades de integração global competitiva, com inclusão social. Dessa forma, a SEI visa subsidiar o planejamento, bem como a prospecção de um modelo institucional e organizacional adequado para uma gestão pública eficiente da macrorregião.



## 3.1. Concepção Estratégica Regional com Inclusão Social

Houve uma convergência, no decorrer das Rodadas, no que se refere a falta de informações e conhecimentos sobre a Macrorregião de Salvador, embora isso tenha ficado apenas implícito em todos os debates.

Por outro lado, um dos aspectos que foram reforçados em todos os dias e em todas as mesas de discussões foi a questão da necessidade da montagem de uma estratégia de desenvolvimento regional, que possa orientar as ações públicas e privadas.

Na verdade, em todos os momentos das discussões foram abordados aspectos importantes para o desenvolvimento regional, mas sempre foi ressaltada a falta de uma abordagem conjunta, transversalizada e sob uma coordenação institucional capaz de estimular o processo de atualização de programas, projetos, monitoramento e avaliação de todo o processo.

É certo que surgiram propostas para modelos de gestão, assim como para algumas ações específicas, tal qual foi apresentada anteriormente. Entretanto, o conteúdo de uma concepção estratégica foi considerado de forma difusa, embora suas partes estivessem implicitamente tratadas em variadas passagens das discussões.

A contribuição da equipe da SEI neste relatório, é sugerir alguns procedimentos importantes para a montagem de uma estratégia regional, com a perspectiva de inclusão social, para a Macrorregião de Salvador, onde podem ser considerados alguns aspectos importantes.

- Coordenação da política de desenvolvimento para a montagem da estratégia

É recomendável que a iniciativa do processo de montagem da estratégia de desenvolvimento para a mais importante macrorregião da Bahia deva ser do Governo do Estado, em função da sua abrangência territorial e por envolver vários municípios, com interesses, características e porte de desenvolvimento diferenciado. Trata-se de uma macrorregião que assume importante papel no desenvolvimento nacional e, principalmente da Bahia, e que requer está concatenada com definições estratégicas do Governo baiano.

Entretanto, é indispensável a identificação de uma liderança comprometida com as premissas do projeto macrorregional e que tenha a capacidade de obter suporte político, tanto do ponto de vista partidário, como intelectual e empresarial, para coordenar a construção da estratégia e dar consistência as suas ações a médio e longo prazos. Como essas ações necessitam transpor os períodos de governos do Estado e dos municípios que compõem a Macrorregião de Salvador, o perfil dessa liderança deve estar associada a um reconhecimento das principais instituições organizadas e fortemente ligadas ao desenvolvimento, com os objetivos que se pretende alcançar.

Tal liderança terá uma importância significativa nas fases iniciais do processo, atraindo novas lideranças e representantes da sociedade para, de forma conjunta, montar a programação da estratégia. A partir daí, sua participação será no sentido da condução do processo até a sua fase final, quando já se terá definido as responsabilidades, as ações e atividades, além da definição do modelo de gestão.

Entretanto, para reforçar e dar suporte técnico ao processo de discussão macrorregional com os agentes locais, é recomendável que o grupo de coordenação da estratégia possa buscar apoio de consultorias para analisar e oferecer alternativas de políticas de desenvolvimento, a partir dos seguintes estudos:

### **1 - Inserção da macrorregião no cenário nacional e internacional, tendo com objetivos apresentar alternativas para:**

- a. definição de macro-objetivos para setores sociais, econômicos e ambientais, e com seus resultados espaciais, com vista a reforçar o seu papel como elo de articulação dos fluxos econômicos entre as regiões Sul/Sudeste e Nordeste do Brasil e entre outros países e o Centro-Oeste brasileiro;
- b. a escolha dos meios de transportes multimodal e equipamentos de apoio e de comunicação prioritários para adensar os caminhos mais estruturantes para permitir a articulação da Macrorregião com outras regiões do Brasil e de outros países;
- c. a definição de políticas de atração de investimentos industriais, comerciais e de serviços, com ênfase nos pressupostos de inclusão socioeconômica e redução das desigualdades regionais;
- d. a distribuição de papéis e funções de grandes subespaços da Macrorregião, para absorver os grandes fluxos socioeconômicos, respondendo os pressupostos anteriores e observando a mobilidade urbano/metropolitana, a distribuição dos equipamentos sociais e urbanos estruturantes e a redução dos impactos sobre os sistemas ambientais mais significativos;
- e. discussão com representantes da sociedade para validação dos objetivos, dos levantamentos e escolha da alternativa de desenvolvimento.

## **2 - Conceituação e qualificação dos subespaços regionais, oferecendo alternativas para:**

- a. uma nova configuração básica e geral para a Macrorregião, definindo os papéis e funções de cada subespaço, do ponto de vista dos seus elementos estruturantes, àqueles que concentram os maiores fluxos e são responsáveis pela montagem da ossatura regional e responsável pelas suas articulações com outras regiões do Brasil e de outros países;
- b. abordagem específica sobre as possibilidades concretas de que esses elementos estruturantes tenham capacidade de irradiar seus resultados sobre as suas cercanias, com a finalidade de incluir as empresas de médio e pequeno porte no processo de desenvolvimento;
- c. agenciamento espacial, de forma a definir como o novo desenho ordenar o território, na direção da redução das desigualdades regionais, a exemplo de um possível estímulo ao adensamento de núcleos urbanos entre Salvador e Feira de Santana;
- d. tratamentos de possíveis efeitos ambientais decorrentes dos novos investimentos.

## **3 - Montagem de um sistema de informação para planejamento, monitoramento e avaliação, considerando, entre outros aspectos:**

- a. criação de um banco de dados específico sobre o Projeto e sua Macrorregião, articulado com o Banco de Dados da SEI e do Geoportal do Governo da Bahia, que se encontra em fase de organização;
- b. o sistema deve ser voltado para as fases de planejamento, monitoramento e avaliação das ações, contendo também outras variáveis relacionadas ao processo de interação dos fluxos internos e externos, de forma direta ou indireta;
- c. todo o sistema deve ser acessível, via WEB.

## **4 - Definição de prioridades e programa de intervenções:**

- a. elaborar listagem de prioridades, definidas em processo de discussão com os agentes envolvidos no processo, onde a participação possa ocorrer em estágios diferenciados por escala de abordagem (macrorregional, subespaço e concentrações de atividades) e por setor de atividade (infra-estrutura, equipamentos, concentrações habitacionais, comerciais e de serviços, etc).

## **5 - Definição de modelos alternativos de gestão público-privado:**

- a. institucional para a Macrorregião, para subespaços e por setores de atividades;
- b. financiamento dos investimentos;
- c. formas diferenciadas de operação dos equipamentos e sistemas em rede, etc;
- d. pensamento estratégico para acompanhar e avaliar os resultados..





## 4 RODADAS DE DISCUSSÃO





## 4.1 Programação

### 8 de julho

Tema: **SALVADOR E REGIÃO: INTEGRAÇÃO GLOBAL COM INCLUSÃO SOCIAL**

#### **ABERTURA:**

- Geraldo Reis – *SEI*
- Sérgio Miranda – *Seplan*
- Graça Torreão – *Sedur*
- Jackson Ornelas – *Secti*
- Ilana Cunha – *Setur*
- Paulo Henrique de Almeida – *Secult*

Lançamento de publicações da SEI

Tema: **O FUTURO DA INDÚSTRIA E DOS SEUS SERVIÇOS DE APOIO TECNOLÓGICO NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL COM INCLUSÃO SOCIAL**

- Helder Ribeiro – Consultor

Palestra: TOPOLOGIAS DE INFRA-ESTRUTURA: NOVOS PARADIGMAS DE CIDADES.

- Reinaldo Sampaio – FIEB

Palestra: A INDÚSTRIA DA BAHIA

Moderador: Antônio Carlos Matias – SICM

## 9 de julho

Tema: **O PAPEL DOS SERVIÇOS PÚBLICOS, DOS SOCIAIS E DAQUELES LIGADOS AO TURISMO NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL COM INCLUSÃO SOCIAL**

• Profa. Anita Kon – *PUC-SP*

Palestra: SERVIÇOS PÚBLICOS: IMPACTOS NA CAPACITAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA, REDUÇÃO DE DISPARIDADE E ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL

• Paulo Henrique de Almeida – *Secult*

Moderador: Prof. Dr. Hamilton Ferreira – *UFBA*

## 10 de julho

Tema: **GESTÃO PÚBLICA: POLÍTICAS PARA OS NEGÓCIOS E OS SUBESPAÇOS METROPOLITANOS E O ARRANJO INSTITUCIONAL PARA ENFRENTAR AS DESIGUALDADES SOCIAIS E TERRITORIAIS**

• Zezéu Ribeiro – *Ex. Presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara dos Deputados.*

• Francisco Bastos – *F. Bastos Consultoria*

• Clímaco Dias – *UFBA*

Moderador: Prof. Dr. Paulo Fábio – *UFBA*



## 4.2 Transcrição das Apresentações

### **O Futuro da Indústria e dos seus Serviços de Apoio Tecnológico no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social**

08.jul/08

- Características de investimentos no setor industrial para responder a um novo papel da região de Salvador no panorama mundial e que, ao mesmo tempo, ofereça maior número de empregos diretos e indiretos;
- Possibilidades de dispersão interna à metrópole das atividades com baixíssimo comprometimento ambiental do setor industrial, ou a ela direta ou indiretamente relacionadas, como forma de reduzir os custos e tempo de deslocamento da mão-de-obra regional;
- Critérios mais importantes para traçar uma nova estratégia de desenvolvimento industrial para a metrópole e sua região;
- Os serviços ligados à produção, a distribuição, em escala nacional, continental e mundial, com ênfase nas tecnologias de informação e conhecimento, com capacidade de se instalar em Salvador e reforçar o papel dessa região nas articulações entre os fluxos internos ao Sudeste, Centro Oeste e Nordeste do Brasil e as importações e exportações brasileiras;
- Os elementos de infra-estrutura e equipamentos estruturantes relacionados com a atração dos serviços, como o sistema multimodal de transportes, vias portos, aeroportos, centros de distribuição etc e a infra-estrutura urbana/metropolitana qualificada para a instalação de novos serviços.



## EXPOSITOR 1

# O Futuro da Indústria e dos seus Serviços de Apoio Tecnológico no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social

## Topologias de Infra-estrutura: Novos Paradigmas de Cidades

### Hélder Ribeiro

Boa tarde. Bom, a nossa participação aqui é para trazer algumas provocações e algumas discussões sobre a questão do formato, ou o novo formato, a essa altura, que estão assumindo, e ao mesmo tempo o que isso significa em termos de rebatimento nas cidades. A gente entende que na formação, ou na morfologia da cidade, ou no modo como o meio urbano se estrutura, existe uma contribuição muito grande de como, também, um certo padrão tecnológico favoreceu a formação de um certo padrão de forma da infra-estrutura, do modo como a infra-estrutura se rebate no espaço e como ela constrói, a partir desse rebatimento, o próprio desenho econômico das cidades. O que nós procuramos trabalhar é que, por exemplo, se uma cidade for formada em função de uma ferrovia, de uma estação ferroviária, de uma intermodalidade ferroviária, ela assume, em certa medida, um desenho dessa infra-estrutura, e acaba existindo uma similaridade entre cidades que foram construídas em função desses elementos. Ou se uma cidade se estabelece a partir de uma intermodalidade hidroviária. Muitas cidades do litoral da Bahia, como, por exemplo, Valença, surgiram da intermodalidade hidroviária com o entreposto de mulas, de uso de animais, para terminar de levar a carga até a interiorização. Então, são cidades que acabam se estruturando, obtendo formatos em função desses aspectos.

Os dois pontos relevantes que a gente tem condição de trabalhar nesse momento, quanto ao que muda em termos de infra-estrutura, e o rebatimento dessas mudanças na construção das cidades, a gente vai trabalhar em termos de dois temas: a desverticalização, o processo de quebra das estruturas verticais da infra-estrutura, e as novas topologias de rede. Bem, eu gosto sempre de utilizar um pouco o raciocínio que a gente tem aqui nesse slide para perceber o que significa, não num determinismo, como se nós pudéssemos dizer que um certo modo de disponibilidade, um certo padrão técnico pudesse construir um modelo, de uma forma determinista, de um certo formato de transporte ou energia, e por aí o formato urbano, mas é um pouco a discussão de até que ponto esses paradigmas técnicos existentes contribuíram para certos traços ou certos

modos de se desenvolver a parte técnica a partir da energia e do transporte.

A gente tem ali uma escala, que pode ser vista no eixo que vai da energia solar até a energia nuclear. Em certa medida a gente tem aqui uma escala que passa pela energia eólica, energia de base animal e humana, biomassa, carvão mineral, os derivados pesados e leves de petróleo, os derivados medianos, a energia hidráulica e a energia nuclear. Em certa medida, esse tipo de disponibilidade de recursos, ou a forma de aproveitar esses recursos, construiu um certo modelo em termos de transporte e energia ao longo da história, ou seja, o progresso técnico na possibilidade de aproveitamento desses elementos que estão aqui é que, em certa medida, construiu determinados modelos de formato de transporte ou formato na área de energia. Tomando uma abordagem histórica, mais especificamente a condição de Salvador, por exemplo, que nasce no período das Grandes Navegações e a partir daí está presente em alguns momentos de ciclos posteriores, a gente vai perceber o seguinte: aqui a gente teria uma espécie de escala do tempo. No período das Grandes Navegações, quando Salvador nasceu, predominava o aproveitamento da energia eólica nos transportes – o transporte náutico era um transporte de base eólica; você tinha uma presença muito grande do transporte e do elemento motriz animal e do elemento motriz homem. O homem era um elemento motriz na formação da atividade econômica, na formação da atividade industrial, na formação de todos os requisitos de base. E a presença da biomassa, especialmente através do carvão e da lenha como elementos de aquecimento. Essa matriz aqui foi a matriz que impulsionou o que seria o período expansionista das Grandes Navegações, construiu estruturas logísticas litorâneas, predominantemente, começou a construir esses processos de internalização, muito baseado no transporte animal e em base humana, e construiu o primeiro formato urbano, ou de estruturação urbana, no Brasil, no qual Salvador é a expressão mais

eloqüente. Quer dizer, está localizada num porto natural, numa grande baía, é uma cidade que nasce como cidade portuária, uma cidade de suporte portuário, e é o exemplo mais clássico de uma cidade com essas características que surgem em torno de um porto. E Salvador começa, a partir daí, a ter uma importância nesse contexto muito grande, até, podemos dizer, a Revolução Tecnológica que vai ocorrer mais à frente. Mesmo no ciclo posterior, da revolução Industrial, Salvador tivesse uma importância relativa maior que tem hoje em termos de importância relativa no mundo. Se a gente olha todas as grandes excursões, ou as grandes expedições, a gente percebe a presença de Salvador como um entreposto logístico. Quer dizer, Salvador teve uma importância dentro desse processo, na construção desse primeiro desenho, especialmente no ciclo das Grandes Navegações e na Revolução Industrial. E, posteriormente, na Revolução Tecnológica, a gente vai ver como foi esse papel.

Alguns pontos interessantes quando a gente pega essa escala, é que somente com a Revolução Industrial a gente começa a ter um uso de recursos. Até aqui nós usávamos fundamentalmente recursos renováveis. A partir da Revolução Industrial nós passamos a utilizar carvão mineral, e derivados pesados e leves de petróleo. Então, nesse momento, a civilização começa a ter um maior ritmo de utilização de recursos e, por conseguinte, maior ritmo de apropriação de resultados – podemos dizer assim – em cima da inserção do carvão mineral. Aí a gente fala em termos de desenho, Salvador chegou, num momento posterior, a ter uma área de gaseificação de carvão, perto do Jequitiaia, onde hoje é uma área chamada Gasômetro. Não sei se os senhores conhecem, mas alguns devem ter lido sobre a história de Salvador. Esse gasômetro já é uma participação de Salvador nesse ciclo da Revolução Industrial, em que um grande empório portuário, energético, acontecia, justamente naquela área que hoje nós chamamos de Jequitiaia. Ali acontecia o porto, a intermodalidade para outros meios

de transporte, acontecia ali a conexão de Salvador com o Recôncavo, a conexão de Salvador com a Baía de Todos os Santos e ali se construía, também, a parte de transformação energética mais importante na presença do carvão mineral, especialmente no final do século XIX.

A Revolução Tecnológica trouxe, como principais adventos, a inserção do petróleo, do motor de combustão, e a inserção da energia elétrica. E esses dois aspectos foram extremamente importantes para a construção da lógica de Salvador. Quer dizer, a energia hidráulica disponível em Paulo Afonso foi o principal elemento de atração e consolidação do parque industrial mais novo em torno de Salvador. Assim como, no mesmo ciclo, uma certa presença da nossa bacia de petróleo aqui, também ajudou a desenhar o que seria a outra parte do sistema industrial. Eu não diria que o Pólo Petroquímico foi atraído pelo petróleo existente na Bahia, não foi exatamente isso, porque o Pólo Petroquímico sempre viveu, em parte, de energia importada. Mas, em certa medida, a gente pode dizer que toda a economia da década de 1970 na Bahia foi fortemente consolidada em torno da grande disponibilidade de energia hidráulica presente nessa região. Eu salto aqui a fase dos empórios. Eu acho que existe uma contribuição ainda numa fase pós-Revolução Industrial, com certa importância para a Bahia, mas não chegou a ser um “desenhador”. A Região Metropolitana de Salvador começou a ter uma grande revolução, efetivamente, com o advento da energia hidráulica, associada ao ciclo do petróleo, que começa a mudar fundamentalmente a região. Aí, por uma coincidência, o Centro Energético Administrativo do Jequitiaia volta a ser a mesma área do Gasômetro e, em certa medida, a parte de disposição energética também se associa ali, e por uma coincidência maior ainda, a área que a Coelba depois vem assumir como a base de distribuição o próprio Gasômetro. Então, aquele pequeno empório ali existente, sempre teve uma importância muito grande na construção da energia, ou da produção

histórica da energia. Mas o principal ponto que eu queria concluir a partir daqui, é que esse esforço, o esforço tecnológico, que sempre ocorreu, foi no sentido de ampliar a possibilidade de uso desses energéticos, e colocá-los à disposição. E esse conjunto de energéticos aqui, tipo energia nuclear ou a própria energia eólica, todo o esforço foi desconcentrar pra utilizar. E nesse conjunto de energéticos aqui, é o concentrar para utilizar, que efetivamente, com a Revolução Digital, houve um grande ganho de controlabilidade. Ou seja, a possibilidade energética mais importante se refere à disponibilidade tecnológica e no que se refere à possibilidade de uso de recursos naturais que a Revolução Digital trouxe, foi a possibilidade de controlar. De transformar, a custos razoáveis, recursos que estavam extremamente concentrados em recursos utilizáveis. E o que quer dizer isso? É que, efetivamente, a gente tem um certo protocolo de uso. Quer dizer, nós temos motores a combustão e nós temos que fazer esforços, protocolos de uso, porque eu não posso usar diretamente a energia nuclear no nosso motor a combustão. Vocês vêem um desafio enorme pós-aumento do preço do petróleo, agora, com essa grande escalada do preço do petróleo, todo o esforço de se colocar energia elétrica nos carros. Mas há ainda um problema associado a armazenamento. Essas grandes mudanças em termos de ciclos, como, por exemplo, a entrada dos metrô, só foi possível depois que os trens tornaram-se elétricos. Porque não se tinha condição de ter trens urbanos, mesmo não-subterrâneos, ainda mais subterrâneos, baseados em tecnologia do vapor ou baseado nos derivados do petróleo. Então, em certa medida, o advento desses padrões tecnológicos foi rompendo certos paradigmas em termos de possibilidade. Por exemplo, o advento do motor a combustão trouxe o veículo individual, e esse veículo individual acabou desenhando as cidades. O advento da eletricidade trouxe, como eu falei, o metrô. Por exemplo: não existe possibilidade de aviões elétricos e carvão; eles não sairiam do chão. Então, trouxe

o transporte aéreo. Em certa medida, o que eu quero chamar atenção até esse ponto aqui é que esses adventos, de certas rupturas ou de certos paradigmas tecnológicos que vêm do progresso técnico, foram construindo certos formatos de cidade e foram construindo novos modos, rebatendo formatos uns sobre os outros. Salvador não tem ainda uma rede de metrô, Salvador é uma cidade rodoviária. E por essa condição, conceito da cidade, ela passa a ter um padrão fortemente calcado no modal rodoviário como referência de cidade. O que a diferencia de outras cidades, do mesmo porte, que tiveram mais cedo o advento de uma rede de metrô.

O que eu quero dizer com isso é o seguinte: nós temos três tipos básicos de topologia e sistemas de infra-estrutura que acabam construindo ou possibilitando a construção de certos desenhos de ocupação econômica. Um primeiro tipo, nós chamamos de isocustos concêntricos. O que quer dizer isso? Significa que a economicidade está associada a centros de transformação. Por exemplo, no caso da eletricidade. Quando você faz uma conversão de um rebaixamento, de uma tensão, de transporte e energia para distribuição, você faz através de uma subestação, e a partir dali as distribuições são feitas de forma radial. Ainda que você tenha, por exemplo, uma propriedade rural e nela passe uma linha de 230 kV, não seria econômico fazer uma energização da sua propriedade a partir dessa linha. O que quer dizer que ao longo das linhas de eletricidade não se formam elementos econômicos. Só se formam elementos econômicos de base na energia elétrica a partir de centros de transformação. Então, você tem sempre essas grandes linhas de transporte associadas a centros de transformação ou centros de mudança de padrão elétrico. É muito semelhante ao fenômeno da telefonia fixa. Todo o paradigma da telefonia fixa era baseado em ligações urbanas e interurbanas. Até pouco tempo se discutia se as ligações para Camaçari, para o Pólo, seriam interurbanas ou urbanas. Esse conceito é muito ligado a essa perspectiva

de uma divisão muito bem estabelecida entre o que se chamaria transporte, varejo, centro local e o que se chamaria longa distância. As ferrovias têm características muito semelhantes quanto a isso. Ao redor das estações não há muita possibilidade de intermodalidade ao longo da ferrovia, coisa que acontece na rodovia. Não adianta que o trem passe na sua propriedade se você não tem uma estação. Você não pode colocar uma pequena carga ou retirar uma pequena carga de um trem; isso não é econômico. Então, a carga desse tipo de transporte, como o transporte aéreo, ele constrói esse conceito de centralidades. A gente vai ver que muitas cidades, no interior da Bahia, por exemplo, a gente encontra algumas cidades que foram construídas em torno de uma estação ferroviária. E depois você tem uma explicação de uma decadência da cidade junto com a decadência do modal ferroviário. Essas cidades têm esse tipo de conceito, quer dizer, elas formam certos níveis de economia dos transportes e à medida que se distancia da estação a economicidade de acesso àquele transporte, de baixíssimo, custo vai caindo. Mas não adianta a ferrovia passar. Essa área é sem importância porque ela não tem uma estação, não tem uma área de intermodalidade.

Outro tipo de topologia e que tem presença, foi uma grande opção no Brasil, é essa topologia aqui, principalmente no que se refere a transporte. É a topologia do transporte rodoviário, é a topologia em que você tem isocustos paralelos. Qual a grande vantagem do transporte rodoviário no desbravamento, por exemplo, do País? Foi colocado que com um caminhão você sai pela estrada vicinal e atende uma certa área, atende uma certa faixa, e não fica subordinado à necessidade de construir estações, de construir pontos estacionais. Então, hoje, Salvador, se a gente olhar o desenho da avenida Paralela, por exemplo, nossas avenidas de vale, elas têm um conceito fortemente calcado nesse conceito aqui. À medida que você se afasta dessas troncais, ou desses troncos, as eco-



nomicidades vão caindo. À medida que você se aproxima dessas troncais, as economicidades vão crescendo, a valorização vai crescendo, as possibilidades de concentração e de resposta econômica também. Então, nós temos a presença, hoje, de um tronco como a avenida Paralela; no entorno dela, à medida que você se distancia, você vai perdendo a valorização, e ao longo dela você vai construindo valorizações em termos de ocupação do espaço. Outros efeitos como, por exemplo, em termos de adensamento, em termos de energia elétrica, são completamente engolidos por esse processo aqui, porque o nível de adensamento já é tão grande, dessas bolinhas aqui da energia elétrica, que não tem muito sentido, dentro da Região Metropolitana, você falar que está em tal bairro e ali tem um atendimento bem melhor do que em outro. Porque a densidade dessas bolinhas dentro de uma região urbana já se torna tão importante que acaba criando uma verdadeira zona ou hub na parte de energia elétrica. O gás canalizado tem características muito semelhantes. Quando ele entra, em termos de energia, numa certa região, constrói esse tipo de configuração. À medida que você se afasta das troncais, é menos valorizado. À medida que se aproxima das troncais, é mais valorizado. Uma característica bem interessante nisso, em relação à energia elétrica, é que, efetivamente, o transporte do gás natural cria faixas econômicas de valorização, e o transporte de energia elétrica não cria faixas. Um exemplo: a energia elétrica atravessa todo o Raso da Catarina, em grandes troncos. E esse fato, isoladamente, não gerou e nem vai gerar qualquer tipo de mudança importante na economia da região, apesar de três troncos de 500kV atravessarem essa região. Vamos receber um gasoduto do Sul. Vem pelo Espírito Santo e atravessa toda a região sul do cacau, toda essa região de Teixeira de Freitas vai ser atravessada por ele. Ao longo desse gasoduto, uma série de economias vai ser criada em função desse empreendimento. Porque a possibilidade de retirada de

gás desse gasoduto tem um custo, está sobre pressão, mas comparada, ela não chega a construir essas isolinhas concêntricas. Ela forma praticamente uma isolinha paralela, e isso cria uma faixa com um eixo de desenvolvimento. Eu posso falar, ao longo de um gasoduto, de um eixo de desenvolvimento, mas não posso falar, ao longo de uma linha elétrica, de um eixo de desenvolvimento. No que se refere à construção de Salvador, a entrada do gás natural já começou a apresentar os primeiros sinais em termos de... Por exemplo, não sei se vocês sabem que existe uma usina termoeletrica no Iguatemi. Não sei se vocês já perceberam isso. Ali existe uma usina termoeletrica, naquela área perto do estacionamento, que é uma área já com influência da presença do gasoduto nesse trecho. E assim em outros, onde hospitais ou coisas que o valham vão começar coisas semelhantes em termos de consumo de energia. Consumo de frigorificos e consumo de refrigeração vão utilizar-se dessa possibilidade ou desse veio de possibilidades associadas ao gás natural.

O terceiro grupo em termos de topologia são os isocustos zonais ou do tipo hub. Que quer dizer isso? Esse é o formato, nós podemos dizer assim, mais novo, ou mais recente, em termos de configuração da infraestrutura, e da possibilidade da infra-estrutura construir o desenho do espaço. E esse efeito é justamente aquele que faz com que você faça uma ligação pelo Skype, de qualquer lugar, e tenha exatamente o mesmo custo da sua assinatura base. O que isso quer dizer? É que a comunicação digital, o transporte por contêiner, a geração distribuída de energia e as redes de metrô constroem um conglomerado de pontos de valorização, que vão se superpondo e formando verdadeiras zonais de custo. Quer dizer, na verdade você não tem um custo por distância, você tem um custo por inserção naquela zona. Um exemplo: as cidades que têm uma rede de metrô extremamente desenvolvida acabam formando multicentros nas cidades em função

dessas estações de metrô. Porque aquilo ali gera um grande fluxo e ao mesmo tempo gera um grande espaço de acessibilidade em termos de transporte. A pessoa sempre raciocina que estando naquela estação estaria a vinte minutos do lugar mais extremo, do outro lado, onde tem outra estação. Isso cria uma condição de isocustos entre essas zonais, ou seja: eu estar próximo da estação A e você estar próximo da estação B, é muito melhor do que eu estar próximo dele, que não está próximo de estação nenhuma, apesar de nós estarmos a vinte quilômetros de distância, porque eu estou próximo de uma estação, estou próximo de um hub. O mesmo acontece com os portos, associados a contêineres. Se eu estou próximo de um porto contêineiro e você está próximo de porto contêineiro, nosso frete é muito baixo. Mas se eu me afastar quinhentos quilômetros de um porto contêineiro, o frete assume valores astronômicos, porque eu me afastei de um ponto hub. Essa condição de proximidade do ponto hub cria um conjunto de áreas que têm um custo semelhante pela densidade, pela robustez daquele hub. Seria aquela coisa: é mais fácil colocar um produto em Rotterdam do que colocar esse produto em Luiz Eduardo Magalhães. Porque em Rotterdam eu consigo colocar meu contêiner, eu tenho linhas, tenho um tronco, uma troncal de grande porte. É mais fácil me comunicar com alguém na China, pela Internet, do que me comunicar com alguém na fazenda, porque apesar da distância física ser menor, você não tem naquela fazenda a disponibilidade de um tronco robusto. Bem, o que isso implica para a gente? Salvador talvez tenha construído uma dimensão como essa, tenha um desenho urbano como esse, mas, efetivamente, Salvador não tem ainda uma integração com essas características. O nosso crescimento, por exemplo, em contêineres, a entrada de um gasoduto de grande porte, que pode facilitar uma série de elementos de geração distribuída, se nosso metrô ficar pronto, atende. Nós podemos, com esse conjunto de elementos, começar a ser uma cidade candidata

a um desenho que se aproxima de um desenho com essas características.

Mas tem alguns aspectos que nos colocam numa certa armadilha. A primeira dessas armadilhas é a seguinte: hoje em dia se confunde muito atração do serviço físico de logística com a atração de uma cadeia de logística em termos econômicos. O que a gente entende é que, hoje, energia e transporte estão fortemente desverticalizados. Eu estava comentando sobre isso com um aluno e perguntei o que era um serviço desverticalizado. Ele respondeu que só pode ser horizontalizar, porque tudo que a gente desverticaliza, horizontaliza. De fato, a desverticalização, esse neologismo, a ruptura da cadeia em vários pedacinhos, e aproveitando com isso grandes escalas, grandes vocacionais, uma abertura. É um evento extremamente importante para a compreensão dessas cadeias. O que eu quero dizer com isso? Hoje eu consigo ter uma estrutura física de movimentação de contêineres em Salvador, e controlá-la de São Paulo. Eu consigo ter um conjunto de multiplanos industriais na Região Metropolitana de Salvador, como hoje nós temos, mas ter toda a base comercial, toda a base de inteligência, mercadológica, todo o processo de venda fora de Salvador. Por quê? Porque como vimos na transparência anterior, o hub São Paulo é um hub mais robusto em termos de comunicação digital. Ainda que se tenha conquistado a condição de hub na área de contêineres, eu não conquistei essa posição em termos de comunicação digital, não consegui isso em termos de um conjunto de outras infra-estruturas ou de entreposto comercial que eu teria, por exemplo, no centro ou no eixo São Paulo–Rio. Então, muitas vezes a gente vê todo um esforço governamental, por exemplo, em trazer uma cadeia física logística para uma certa área, mas tem que trazer para o nosso porto. Mas para que isso tenha os chamados efeitos de transbordamento, é muito importante avaliar como funciona a desverticalização nesses segmentos. Quer dizer, onde está cada

elo. Um exemplo: a telefonia do Brasil. Minas Gerais capturou grande parte do chamado núcleo inteligente dos sistemas de telecomunicações – das antigas Telebahia e Teleminas – dentro desse contexto da nova corporação. Nós temos nossas bases físicas, nossos sistemas telefônicos aqui, funcionando, mas os call centers, os sistemas comerciais, a parte de desenvolvimento tecnológico para bases comerciais, em grande parte, Belo Horizonte capturou esse tipo de serviço. Eu posso ter aqui uma grande infra-estrutura logística, ou de base logística, e, efetivamente, toda a inteligência de decisões não acontecer dentro dessa área. E esse processo é motivado fundamentalmente por alguns processos de ordem regulatória. Eu quero dizer que o sistema telefônico assim foi desenhado não estritamente pelo interesse de mercado, mas que eu posso ou não colocar enquanto papel do Estado. Vocês que estão relacionados de alguma forma às políticas públicas, quando vão desenhar, por exemplo, um processo de concessão de uma estrutura logística, de concessão de uma estrutura de energia, de uma estrada, vocês podem desenhar favorecendo os chamados elos robustos, geradores de excedentes locais, para que aconteçam naquele local. Ou vocês podem desenhar para que só esteja aqui uma base física; e todo processo decisório, ou mais rico em termos de prestação de serviços, de resposta em prestação de serviços, aconteça em outras áreas, especialmente os aspectos relacionados aos ativos de comercialização. Porque, efetivamente, estes podem acontecer em qualquer lugar do planeta. Eu posso criar uma bolsa e vender energia, ou vender recursos, em qualquer lugar do planeta hoje, porque o custo de comunicação, o custo de transação numa perspectiva global pode sair mais barato que o custo local de transações, com aquele mesmo efeito.

Aqui é só uma idéia de como acontece a desverticalização típica: o consumidor final, as distribuidoras, as empresas de transmissão/transporte, geradores/produtores,

importadores. Isso aí é um setor de energia ou um setor de transporte típico.

Normalmente as desverticalizações inserem entre o usuário final e a fase do varejo, digamos assim, o trader. Este operador logístico é o revendedor de energia no mercado secundário. É um conjunto de mercados virtuais que surgem operando sobre as bases físicas. Então, quando você vê alguém adquirir no atacado um certo tronco de comunicações e está revendendo este tronco no mercado. Ele é uma figura que está aqui. O chamado comercializador livre de energia está nesse grupo aqui. O operador logístico atua em cima de um conjunto de ativos físicos de outros, e ele opera nessa área. Se eu não consigo atrair para efeito locacional este tipo de elemento, que cuida do trade, eu tenho muito pouco poder em termos de resposta, de trazer para aquela locação, para aquele elemento locacional, as respostas nesse processo, em termos econômicos, sociais e outros tipos de impactos. Porque, efetivamente, a lógica, a forma de desenho, a forma de expansão está deslocada de sua área.

Outro aspecto interessante na lógica das cidades – e aí aquela questão do Iguatemi é um caso emblemático – é o conceito multi-utility. Quer dizer, a visão da infra-estrutura econômica sempre foi uma visão muito setorial. A gente tem uma visão de que existe a companhia telefônica, existe a companhia de gás, a de energia elétrica, cada uma com certa especialização. E em certa medida, esse desenho construiu estruturas verticais muito fortes. O Brasil foi muito bom, muito competente na construção dessas estruturas: a estrutura do petróleo, da energia elétrica, da telefonia. Nós tivemos uma competência enorme para a construção dessas estruturas verticais. E eu diria que Salvador e Região Metropolitana se beneficiaram sobremaneira dessas estruturas. A Petrobras, sem dúvida, ancorou a vinda do Pólo e a Chesf foi extremamente importante como investimento nacional na construção do elemento locacional de porte para a Região Metropolitana. Mas hoje a gente está começando a ter outra

configuração em termos de utility. E ela vem orientada pela demanda. Quando eu falo da questão do Iguatemi, é porque ele não lê as suas demandas de forma separada. E se ele não percebe que consegue uma resposta a contento das demandas separadamente, ele começa a empacotar sua demanda, alguém vem e empacota a demanda. Em certa medida, o que aconteceu no Iguatemi, como exemplo na direção multi-utility, é que eles começaram a enxergar que a barra onde consumiam, eles consumiam refrigeração, iluminação, aquecimento de alimentos, elementos de prédios inteligentes – como segurança, monitoramento –, e que todas essas coisas precisavam de confiabilidade, tinham certa sazonalidade ao longo do dia, e eles começaram a perceber isso como um jogo de necessidades. E um empreendedor enxergou nessas necessidades a possibilidade de venda do pacote, mais amplo do que aquelas especialidades. E aí ele entra com trader e forma uma estrutura em que aquele elemento urbano, que desenha todo aquele espaço urbano, adquire isso como um pacote. Ele não adquire energia elétrica, ele adquire refrigeração. Ele não adquire gás, ele adquire calor. Ele adquire segurança, ele não adquire câmeras e serviços de segurança. Então, nesse tipo de conceito, você poderia chegar numa área como aquela da Igreja Universal, que é outro ícone naquela região e oferecer o mesmo tipo de pacote. Isso reconstrói e reconfigura. Antes da entrada dessa usina, aquela região estava em completo estrangulamento em termos elétricos e em termos de comunicação. Ali já era um caos. E foi isso, inclusive, que motivou. Houve um apagão no dia 23 de dezembro, uma tarde antes do Natal, o Iguatemi ficou sem energia elétrica. A partir desse dia eles tomaram a decisão de passar para um sistema multi-utility. O que eu quero dizer com isso? Que isso tem uma importância muito grande na construção de novos pólos ou de novas estruturas dentro do espaço urbano. Porque isso libera da possibilidade de se fechar externamente essa equação das utilities, de suporte à cidade.

Então, quando você fala assim: “Eu tenho um aeroporto, e meu aeroporto poderia se transformar num grande pólo”. Ali se forma um pólo em escala em termos de necessidades. Hoje a gente fala: “Eu posso construir aeroportos industriais. Eu uso elementos logísticos e conluo uma base industrial. Disso eu posso criar um multi-utility. E com isso eu descolo das possibilidades de existência ou não da chamada estrutura urbana tradicional e construo uma espécie de empreendimento multi-utility associado àquele próprio empório industrial. Então, esse elemento aqui rompe, em certa medida, ele retorna àquela questão que eu falei para vocês, dos sistemas em hub, porque isso cria novos hubs, cria novas centralidades em termos de cidades. Isso constrói novos modelos em termos de desenhos de cidades. O efeito de um shopping como o Iguatemi naquele entorno ali é enorme. Aí atualmente você fala: “Este efeito está se esgotando porque eles bateram no limite da energia elétrica”. Aí o próprio sistema constrói um sistema multi-utility e rompe essa possibilidade. O que a gente chamaria de efeitos negativos das aglomerações, de desvantagens das economias nas aglomerações... Esse elemento multi-utility parte da demanda e constrói a infra-estrutura, num papel que seria, tradicionalmente, um papel público, e garante certa autonomia nesse aspecto.

Bem, e por fim, quais são os desafios que a gente tem enquanto está pensando em termos de incentivos, programas econômicos, programas de desenvolvimento? As cidades são muito discutidas em termos compensatórios. E pouco discutidas em termos de estruturas econômicas, especialmente as metrópoles. Há uma tendência de se discutir as cidades enquanto solução de problemas, e não se discute muito as cidades em termos de estratégias econômicas ou de possibilidades econômicas. Eu assisto aí algumas proposições para Salvador e nunca vi nenhuma síntese, da parte de nenhum candidato nessas últimas eleições, que dissesse um certo partido para Salvador em termos econômicos.

As discussões são um conjunto de problemas, uma constelação de problemas e uma solução para cada problema. Mas em nenhum momento eu enxerguei alguém dizer: “Eu tenho um partido econômico para Salvador. Salvador não tem uma imagem econômica. Salvador será, daqui a vinte anos, uma cidade com essa característica, será uma cidade de serviços”. Não. É sempre um conjunto de diagnósticos e poucos prognósticos sobre as possibilidades da cidade. Quando eu falo nessa questão de infra-estrutura, eu quero provocar um pouco vocês, na perspectiva de que infra-estrutura não é um problema, dá suporte à economia. A infra-estrutura tem certa capacidade autônoma de criar economias. E eu posso, através dessa capacidade autônoma, como já foi feito aqui, criar novas economias, novas possibilidades, a partir de um desenho que eu penso em termos de infra-estrutura. O modo como algum de vocês pode construir uma concessão pode construir uma certa economia para a cidade e desconstruir essa economia para a cidade. O modo como alguém pensa como colocar uma infra-estrutura para esportes na cidade, por exemplo, construir uma vila olímpica, pode construir ou desconstruir a cidade. Um metrô, construído de um modo ou de outro, pode construir ou desconstruir uma cidade.

Bom, e quais são esses desafios? O primeiro desafio é a articulação com as cadeias produtivas. Hoje eu acho que existe um espaço para as chamadas indústrias de base logística. Não adianta a gente atrair para o nosso porto um determinado tipo de fluxo de carga se a gente não tem nada para fazer com esse fluxo de carga em termos de transbordamento. É um passarinho numa linha de 230kV. Ele senta numa linha de alta tensão, aquela energia enorme passa pelas patinhas dele e ele ignora o que está acontecendo. Então, não adianta você trazer para cá uma grande base de serviços logísticos e não conseguir transbordar essa base em termos de resposta econômica de entorno. E construir essa resposta eco-

nômica de entorno não é um problema espontâneo. Você tem que no desenho desse processo pensar como seria esse transbordamento.

Serviços multi-utility. Essa é a dimensão que vem da demanda. É aproveitar empreendimentos como o exemplo do Iguatemi. Você aproveita um grande shopping e faz um retrodesenvolvimento. Você pensa: “Já que eu criei uma grande demanda, através de um shopping de Salvador, vou criar agora uma grande oferta de energia e de outros fatores associados a esse shopping”. Com isso eu estou usando uma grande demanda num processo de retrodesenvolvimento, a partir dessa demanda. Ao contrário de partir daquela idéia de deixar a coisa estrangular e depois o recurso público vem e de alguma forma socorre ou compensa. Por que não aproveitar o empreendimento âncora de demanda para a partir daí construir uma estrutura? Como foi, por exemplo, a estrutura da Copene, hoje Braskem, no que se refere a recursos energéticos no Pólo Petroquímico. Na época do racionamento, essa estrutura que dava suporte à área industrial vendia energia para a área residencial na época que faltou energia no sistema público. Foi a estrutura privada que cedeu.

Outro aspecto é a possibilidade que essas novas topologias têm de retorno da indústria urbana. Quer dizer, aquele preconceito que se tinha, que indústria tinha que ficar longe das pessoas, que indústria tem que ficar confinada em distritos industriais, esse conceito de confinamento das indústrias não tem o menor sentido diante dessas possibilidades tecnológicas que você tem hoje em termos de infra-estrutura e desenho desverticalizados das indústrias. As indústrias também se desverticalizam, jogam tudo dentro do contêiner e você tem indústrias que podem conviver plenamente na área urbana. Se você quer ter um terminal contêiner na região do Comércio, tem que pensar em

indústrias que possam usar em parte esse terminal contêiner que se quer colocar na zona do Comércio.

Formatos de concessão. Outro aspecto é a condição monosssetorial dos formatos de concessão. Os portos, se forem de rios nacionais, são do governo federal. O gás é do governo estadual. E quando você vai tentar montar uma estrutura dessa, que usa algumas utilidades... Precisa construir, por exemplo, um porto industrial, um porto com indústrias, você entra num processo extremamente complexo que vai de encontro às culturas monosssetoriais de construção de um marco regulatório para aquele processo como um todo. E aí a gente começa a ter problemas com uma rede de elementos regulatórios, inclusive com algumas confusões sobre de quem é a terra, de quem é o espaço... Quando se fizeram os primeiros pedágios, existiu uma confusão enorme acerca de quem era o direito, por exemplo, sobre as propagandas, sobre a passagem de outras linhas de adutoras pelas rodovias. Tinha aí um problema, pois quem recebia a concessão da rodovia se achava no direito de cobrar de quem passava uma adutora pela

margem da rodovia. Isso foi um problema de ordem regulatória.

E também, na mesma perspectivada confusão multissetorial, quer dizer, a estagnidade setorial, tem uma certa estagnidade dos poderes, do poder concernente. Quem concede o quê? Isso é de que esfera do poder de conceder? Então, o que a gente tem, efetivamente, é que para desenhar um desenvolvimento de cidade, ou um desenvolvimento urbano, ou do espaço regional, pensando infra-estrutura, eu acho que a gente tem que pensar muito naquele terceiro modelo, o de isocustos, que eu cheguei a citar. Acho que a gente tem que pensar menos em centro/periferia, um pouco mais em criação de pontes de safena para irrigar certas musculaturas urbanas que estão fragilizadas. Devem-se criar certos canais para irrigar essas áreas, e não imaginar que são guetos periféricos e precisam ser compensados pela condição periférica em que se estabeleceram quase eternamente.

Bem, esses são pontos mais de provocação. Em alguns momentos eu acho que a gente voou mais em alguns pontos, mas a idéia foi mesmo provocar para pensar de outro modo essa questão.

## EXPOSITOR 2

# O Futuro da Indústria e dos seus Serviços de Apoio Tecnológico no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social

## A Indústria da Bahia

### Reinaldo Sampaio - FIEB

Boa tarde. A Federação das Indústrias se sente profundamente honrada em participar deste encontro. Digamos que é uma iniciativa do maior significado e extremamente oportuna. E se cria um pólo de reflexão, um ambiente de reflexão para discutir os destinos e os desafios que a Bahia tem. Até porque nós temos um retrato histórico do cumprimento de um ciclo, e acho que temos um desafio pela frente que é a retomada do novo ciclo de desenvolvimento do estado. Quero agradecer particularmente à SEI pelo convite, ao Dr. Matias e também ao companheiro Hélder aqui nessa exposição.

Também vou seguir um pouco meu roteiro. A abordagem que eu pretendo fazer aqui tem duas partes. A primeira é uma rápida abordagem – provavelmente para muitos será algo absolutamente conhecido –, que é dar o espelho do perfil industrial do estado da Bahia, da sua configuração, de como a indústria tem representação, tem contexto na economia do Estado. Naturalmente, tanto em função da sua representatividade quanto da sua formação, ela abre um espectro de grandes oportunidades e, ao mesmo tempo, também significou alguns estrangulamentos para novas etapas que não foram desencadeadas a partir de um certo momento. Na segunda parte da exposição, não se preocupem, também será sucinta e objetiva, será sobre as demandas que o sistema indústria entende como alguns pontos fundamentais para a retomada de um novo ciclo de desenvolvimento industrial.

Traçando um espelho da economia do estado da Bahia, nós observamos que o produto industrial representa hoje 32,2% do PIB e dentro do sistema FIEB, uma entidade que tem por papel a representação política e institucional do setor. E observamos que a indústria de transformação, no contexto do segmento industrial, é o mais dinâmico, com 16,9%. Ou seja, 50% do PIB industrial estão representados pela indústria de transformação.

Nesses últimos anos, acompanhando a realidade da economia brasileira, houve um aumento da inserção internacional da economia baiana. Os fatores são vários, e já conhecidos de todos. Isso permitiu que a corrente

de comércio nos últimos oito anos tivesse um crescimento de 321%. A Bahia saltou de três bilhões de dólares em 1999 para 12 bilhões e alguma coisa em 2007. Aproximadamente 57% das exportações do Nordeste são representadas pela economia baiana, e 46% das importações. A Bahia detém hoje 4,6% das exportações e 4,5% das importações brasileiras.

Esse é o quadro da evolução da corrente de comércio, com o valor das importações e exportações. O ano de 1999 é referência por conta mudança da política cambial. E aí merece um comentário: nós levamos o período de 1994 a 1998 com uma política de câmbio fixo sobrevalorizada, que resultou em graves conseqüências para a economia brasileira. Um aumento da dívida externa de 186 bilhões de dólares nesse período por conta dos déficits em transações correntes, em decorrência, exatamente, da perda da competitividade, por conta de um câmbio sobrevalorizado. Ingressamos na época do câmbio flutuante, em que esperávamos com isso superar completamente as deficiências de um câmbio pré-fixado, sobrevalorizado. Mas por virtudes e também por outras visões de política econômica, não escapamos de um novo ciclo de sobrevalorização cambial, que começa dar sinais de grandes conseqüências também para a economia brasileira. As importações brasileiras, nos últimos doze meses, cresceram 46%, e as exportações cresceram 13%. A balança comercial mostra uma curva declinante acen-tuadíssima e o valor de transações correntes já evidencia também uma tendência para o campo negativo. O que aumenta os desafios da economia nacional. No caso da Bahia, nós vemos aí que o valor da transformação industrial representa 52% do VTI do Nordeste. Esse é um dado interessante, e nós vamos ver as repercussões em função do modelo industrial do estado. E ao mesmo tempo em que nós temos 52% do PIB industrial do estado, nós temos um contingente de força de trabalho empregado no segmento industrial inferior ao Ceará, que re-

presenta um quinto da economia da Bahia em termos de PIB.

Essa é uma visualização estatística do PIB do estado em relação ao PIB industrial e da sua evolução nos últimos anos, em relação aos demais estados. E quando observamos a relação de mão-de-obra ocupada, nós constatamos que o estado do Ceará detém, hoje, um contingente superior ao do estado da Bahia, assim como ao contingente de Pernambuco, por conta da matriz industrial. E no caso da Bahia, tem uma questão histórica; a Bahia teve o mérito de ser o estado pioneiro no Brasil em sistema de planejamento econômico. Por conta disso logrou um desenvolvimento industrial significativo. Em 1920, o PIB industrial da Bahia representava 2,8% do PIB industrial do Brasil. Em 1940, nós representávamos apenas 1,3% do PIB industrial do Brasil. Isso por conta de um processo de industrialização em outras regiões, principalmente no Sul e Centro-Sul, e na Bahia havia uma estagnação absoluta àquela época. Ao ponto da agricultura, em 1950, empregar 75% da força de trabalho do estado e representar 85% do PIB da Bahia. E aí eu quero fazer uma referência a essa questão de um ambiente político-institucional, portanto ideológico, de uma política desenvolvimentista que permitiu, à época, pensar um planejamento de longo prazo, evidentemente influenciado, e muito, por uma lógica e uma compreensão do desenvolvimento econômico de então, baseados em pólos industriais concentradores de núcleos empresariais, estruturas verticalizadas, baseadas em empresas de grande porte, com elevada relação de capital-trabalho. Isto moldou o perfil da indústria na Bahia. Isto foi uma virtude para o desenvolvimento econômico do estado, mas também, de certa maneira, esses segmentos econômicos detiveram a força política de vocalizar demandas do Estado para atender às suas necessidades, desviando, ao longo desses anos, esforços para o desenvolvimento de uma matriz industrial baseada em pequenas e médias empresas que poderiam ter, com a formação de um PIB muito menor



que este que está assegurado ao estado, ter duplicado, ou mais que duplicado, o contingente da força de trabalho empregado na indústria. Nós não podemos nos esquecer que a Bahia, dos estados do Nordeste, é o que tem a maior população. E a indústria, apesar da sua grande magnitude em termos de riqueza produzida, não emprega contingente equivalente ao que emprega o Ceará. Este é um grande desafio, e acho que parte dessas discussões que estão sendo travadas aqui neste fórum, e que terão continuidade, é que encontraram novos caminhos de processos industriais, mas que sejam lastreados também numa matriz de pequena e média indústria, com alta tecnificação, com alto nível de desenvolvimento competitivo. E isto nós podemos observar pelo quadro na matriz exportadora. Nos Estados Unidos, as pequenas e médias empresas, evidentemente pequenas e médias empresas para os padrões da economia americana, representam 57% das exportações. Na Itália, 53%. Na Índia, 35%. No Brasil, 8,4%. Na Bahia, 6%. Eu acho que aí reside um repensar para desencadear mecanismos estruturantes para o desenvolvimento dessas indústrias, podendo até, a partir da existência desses pólos industriais, a irradiação dessas grandes matrizes industriais para a geração de indústrias, para a seqüência, para a verticalização e, evidentemente, uma coisa que foi chamada a atenção aqui pelo Dr. Hélder, de que é preciso também... E este foi um problema que estagnou nas indústrias, no desenvolvimento industrial do estado. Esses pólos industriais, embora tenham uma capacidade enorme de criar economicidades e externalidades positivas, concentrar infra-estrutura num só local, criar complexos industriais verticalizados etc., e com isso melhorar e muito a eficiência da alocação de recursos, não tem a flexibilidade dos novos modelos de desenvolvimento industrial do mundo. Se você pega o período a partir da década de 1980, com o desenvolvimento das novas tecnologias, das tecnologias de informação, dessa descentralização e fluidez do sistema produtivo, essas estruturas muito

rígidas e de grande porte não tem essa flexibilidade. Nós precisamos, então, tendo em vista essas novas modalidades industriais, poder criar tanto através de APLs, que é uma possibilidade, embora tenhamos sérias dificuldades nesse caminho também, por conta de alguns aspectos que nós abordaremos mais adiante, quanto através de esforços chamados centros radiais, a partir de projetos de grande porte, bases produtoras locais. Nós temos sentido muita dificuldade de criar, no entorno de grandes projetos estruturantes até da economia do estado, uma rede de fornecedores locais pela ausência de uma base industrial, de pequeno e médio porte, qualificada para atender projetos de grande porte de alta tecnologia.

Essa é a distribuição tanto do PIB industrial quanto da mão-de-obra empregada. E nós vimos exatamente essa extraordinária relação capital-trabalho nos setores que são determinantes, digamos assim, na formação do PIB industrial do estado, ou seja, seis segmentos industriais respondem por 82% do PIB industrial; e dez empresas na Bahia respondem por 67% do PIB industrial do estado. Então, isso dá uma dimensão do desafio que temos para uma desconcentração espacial e setorial da atividade produtiva. Nós observamos que 82% do PIB industrial absorvem aproximadamente 36% da força de trabalho.

E os demais setores, mais ou menos dezesseis segmentos, porque tem mais de dezesseis, já que esse item "outros" tem uma diversidade de outras atividades industriais, respondem por apenas 18% do PIB e empregam 64% da força de trabalho. Então, eu insisto que a perspectiva de uma inclusão social, que é tema deste debate, que é tema deste fórum – desenvolvimento com inclusão social – não pode afastar-se da perspectiva de uma base produtiva lastreada pela pequena e média empresa, com alto nível de tecnificação, com capacidade permanente de criação e inovação, para garantir a modernidade da atividade industrial contemporânea, a chamada elasticidade competitiva. Os desafios surgem e a indústria responde

com capacidade permanente de inovação.

Aqui é apenas uma figuração estatística dessa mesma correlação entre força de trabalho e PIB setorial. Nós observamos que os segmentos mais tradicionais, e não necessariamente atrasados tecnologicamente, mas por uma característica da atividade econômica, mesmo quando não são geradores de riqueza industrial, são geradores de grande contingente de força de trabalho ocupada.

Essa é uma distribuição dos nossos distritos industriais. Evidentemente que a Região Metropolitana congrega a grande base industrial do estado. Nesses outros pontos nós observamos que se disseminam sempre indústrias ligadas ao setor de alimentos, bebidas, calçados, têxteis, que são atividades mais tradicionais, mineração de não-metal... Uma configuração que pode ser alterada, deve ser alterada a breve tempo com a entrada de empreendimentos mineiros de grande porte, minas industriais de grande porte, que têm um horizonte a partir de 2010 para sua entrada em operação. Isso não só eleva a participação do setor, da indústria extrativa mineral na formação do PIB industrial do estado, mas também altera de maneira ponderada a participação da atividade industrial do ponto de vista espacial.

Aqui é a grande concentração, e acho que esse segundo quadro parece ser a área de preocupação, também objeto deste encontro. Quer dizer, o que pode ser criado nesse ambiente para que haja uma intensificação do processo de desenvolvimento econômico – e isso nos diz respeito como atores da indústria –, de forma a disseminar a atividade industrial nesse contexto territorial?

Nós temos aqui apenas uma relação dessas estruturas industriais, regionalmente. Podemos observar que quando saímos do eixo de Camaçari, CIA e Feira de Santana, por causa do centro industrial de Feira, em todas as demais regiões nós temos sempre alimentos, bebidas, curtume, madeira. Acho que, também, os efeitos de investimentos de infra-estrutura de extrema repercussão, que são a Ferrovia Oeste-Leste e o Porto Sul,

deverão alterar profundamente essa configuração, porque nós não fazemos indústrias simplesmente por gostarmos de fazê-las naquelas áreas. É preciso que haja condições fundamentais. Eu me recorro que há alguns anos, quando Pernambuco construía o Porto de Suape, já estava com suas obras relativamente avançadas, havia um ambiente extremamente crítico, pelo fato de uma economia que não tinha capacidade de usar aquele porto, estar construindo para a ociosidade. E esta é uma crítica que nós vemos em diversos ambientes. É uma forma de percepção de que a logística é um elemento indutor do processo de desenvolvimento. E hoje nós temos, queiramos ou não, com ciúmes ou não, perdido oportunidades para Pernambuco por estar oferecendo uma logística portuária de muito melhor qualificação. Então, este é um desafio urgente da Bahia. Se nós queremos novas atividades produtivas, que precisam, nessa modernidade dos tempos atuais, integração, logística com o mundo, nós temos que ter infra-estrutura logística disponível, moderna, de alto nível de eficiência, porque isso é o atrativo. Eu acho que essa política de compensações fiscais tem funcionado no Brasil por falta de políticas objetivas e fundamentais. Creio que não interessa a nenhum estado brasileiro trazer as indústrias para não receber as contribuições dos seus tributos. Não é este o caminho que provoca o desenvolvimento. Mas se oferecermos uma logística de melhor qualificação, as indústrias virão, porque elas precisam disso. E a logística não só no plano físico, como o Dr. Hélder fez referência. Não é só o porto enquanto estrutura física, infra-estrutural, mas também uma tecnologia da informação associada, para dar instantaneidade aos atos comerciais, operacionais e de gestão produtiva. Então, eu acho que esse é o desafio que tem o Estado.

Apenas como referência também – os fatos emblemáticos já foram colocados –, a matriz industrial da Bahia é a mais complexa e sofisticada das regiões Norte e Nordeste. Nós temos limitações, mas nós temos essas potencialidades. Temos que saber como usar

a favor do desenvolvimento esses pontos relevantes se importantes para a economia do estado. O Complexo Petroquímico de Camaçari é o maior da América Latina, e a Refinaria Landulfo Alves é a segunda maior do País. Quer dizer, é preciso tirar partido dessas questões.

Os investimentos previstos, em curso. Tem esses investimentos da Petrobras, que somam quase seis bilhões e meio de dólares: quatro bilhões já em operação e cerca de dois bilhões e meio previstos para desde 2007 até 2011.

Estão previstos também, só como referência, mas as grandes repercussões estão nos segmentos que já concentram a grande carga de representatividade da geração de riqueza industrial no estado: a Ford, a Veracel, a Bahia Pulp, que deve quase triplicar sua produção de celulose. Outros investimentos ali, alguns já ocorreram. Essa apresentação está inspirada num documento que a FIEB elaborou e encaminhou ao governo do Estado como sendo as propostas da Federação das Indústrias do Estado da Bahia para uma política de desenvolvimento industrial para o período 2007-2010.

Aqui fala de dois projetos de mineração. O da BML, de Caetité, e o da Paili Mineração, uma empresa chinesa. São investimentos para operar algo em torno, estima-se, de 20 a 30 toneladas de minério de ferro ao ano. O que colocaria a Bahia no cenário como um elemento importante, determinante, como um grande produtor de minério de ferro do Brasil e do mundo, naturalmente, pela escala de produção. E isto terá repercussão, poderá ter repercussão em municípios do interior do estado.

E aqui vêm as propostas. Vou procurar ser o mais rápido possível nessas observações. Nós pensamos na questão da política industrial em vários subsegmentos. Primeiro com a visão de mercado local. Quando nós falamos em governamental, falamos de política de compras públicas tanto de governo como de empresas como Petrobras e outras empresas que atuam no estado, e que podem criar uma

rede de interação com esses fornecedores, estimulando o desenvolvimento endógeno do estado. Essa é uma visão que a indústria defende.

O estímulo ao desenvolvimento, também, de atividades mão-de-obra intensivas, e aí a FIEB lastreia-se pelo segmento industrial de pequena e média empresa.

Projetos de habitação popular. Porque a indústria da construção civil representa hoje 8% do PIB industrial do estado.

Desconcentração da economia industrial. Evidentemente é preciso que essa atividade se desconcentre em relação ao que é hoje, com essa configuração muito presa à Região Metropolitana, e basicamente a Camaçari, CIA e Simões Filho. É preciso que isso se internalize, e não se fará isso sem infraestrutura logística adequada. Nós temos um Semi-Árido com enormes potencialidades. Eu peço para dar um pequeno exemplo aqui. Eu visitei na Catalunha, numa região do interior da Catalunha, chamada Priorato. E o Priorato é uma região que lembra um pouco o Semi-Árido nordestino. Uma região agreste, com um passado muito pobre e com uma atividade presa a uma produção de vinho muito rústica, rudimentar, que só eles mesmos eram capazes de beber. Mas aquele vinho era uma cultura daquele povo. E era um atraso. Enfim, o Priorato era uma região muito pobre. E contaram com o apoio da Comunidade Européia, que fez um esforço de compreensão de quais as características antropológicas, naquela região, capazes de justificar um esforço produtivo e de aprimoramento daquela sociedade para produzir alguma coisa que lhe fosse familiar e própria daquele território. E esses esforços precisavam, evidentemente, de enorme concentração e de alianças institucionais, um arco de alianças institucionais, mobilização, treinamento, capacitação e estímulo ao empreendedorismo. Hoje, o Priorato produz os melhores vinhos, de grande poder de guarda. Os vinhos de guarda, de alto nível de concentração são produzidos exatamente no Priorato, colocando Gijon em segundo plano em termos de vinhos encorpados e de

grande categoria. Por quê? Porque houve a percepção das potencialidades regionais e ali se investiu de maneira concentrada. É uma coisa que nós podemos, também, pensar em relação ao Semi-Árido. Existem enormes potencialidades no Semi-Árido, e não é apenas a agricultura familiar que vai promover o desenvolvimento e a inclusão social de maneira, digamos assim, transformadora nessa realidade regional.

Apoio às micro, pequenas e médias empresas: política de inovação tecnológica, desenvolvimento do empreendedorismo e estímulo ao associativismo. A pequena e média empresa que atua de maneira independente, precisa desenvolver essa cultura. Não é uma coisa simples entre nós, nós não temos tradição nisto, mas é preciso desenvolver.

Internacionalização das empresas industriais. Esse é um esforço também permanente. Existem entidades, a exemplo do Promo, que tem feito esforços, já de longos anos, nesse sentido, mas enfrentam exatamente o mesmo problema: as grandes empresas não precisam deste estímulo. Elas têm vô próprio, estratégias isoladas e independentes. Então, precisa criar uma base industrial local para fazer essa inserção operacional. E apoiar ações estratégicas dos setores de grande potencial exportador.

Meio ambiente. Aqui é um pouco de proposição e de reclamo. Não tenho dúvida de que nós não podemos negligenciar as questões ambientais. Este é o desafio, e qualquer pessoa minimamente esclarecida tem a percepção de que há um grande risco a resolver. Mas, evidentemente, isso precisa ser construído de maneira proativa, de maneira propositiva. O 'não', as dificuldades, a inércia ou o impedimento não traz nenhuma proteção ao meio ambiente. Porque o atraso econômico, o atraso social tem sido, historicamente, um elemento muito mais predador do meio ambiente do que, necessariamente, o desenvolvimento. Podemos falar no desenvolvimento predador e no desenvolvimento não-predador, mas é impossível falar de uma miséria não-predadora. A miséria é preda-

dora porque ela vai às fontes mais primárias de sobrevivência. E passa pela queima da vegetação e morte da fauna, porque é uma questão de luta pela sobrevivência, utilizando os métodos mais primários. E na medida em que a população aumenta nesse sentido, o desafio é promover o desenvolvimento preservando o meio ambiente. Mas é preciso desburocratizar, ter agilidade nas decisões, ter uma visão proativa. Não necessariamente aquilo que remanesce na produção industrial precisa ser previamente definida como resíduo industrial. Eu costumo dizer que resíduo industrial é incompetência ou por não ter uma ação criativa, proativa para o aproveitamento daquilo que remanesceu num certo processo produtivo, ou um atraso tecnológico que não permite transformar bens que não são interessantes naquele momento para o comércio aplicado na atividade capitalista, mas que poderiam, por outros métodos tecnológicos, ser recuperados e ganhar valor de uso para a sociedade. Então, eu prefiro chamar os resíduos das indústrias de estoques remanescentes. Porque quando você tem esta idéia de estoque remanescente, você tem uma ação para com isto de resolver de maneira produtiva, de interesse social, aquilo que remanesceu no processo produtivo. E não encontrar um lugar para depositar como sendo um lixo industrial. Isso muda o comportamento das pessoas.

Comércio exterior. Eu coordeno o Conselho de Comércio Exterior da Federação das Indústrias e temos feito um esforço de agregar, de criar um arco de alianças institucional para apoiar as iniciativas exportadoras e identificar novos negócios com capacidade de exportação. Então, precisa de integração logística, para, como nós já havíamos comentado, facilitar os negócios de exportação, mas ainda temos uma pesada carga burocrática. Hoje eu fiquei muito satisfeito em ver que o Banco do Brasil deu um salto qualitativo. Há poucos anos nós tínhamos severas críticas ao Banco do Brasil porque ele estava tecnologicamente muito atrás dos bancos privados em termos de processamento de informações

etc. Pois hoje o Banco do Brasil é o primeiro banco no Brasil, seguramente na América Latina e, segundo o próprio Banco – e aí eu repito o ufanismo dos próprios representantes –, o primeiro do mundo. Porque lá fora eles não têm essa necessidade que nós temos aqui de criar para o sistema plenamente digital toda uma operação de câmbio. Desde a contratação até a cotação, sem nenhuma interferência dos funcionários do Banco. O sujeito faz tudo on line. Ele acessa e pode fazer operações de até um milhão de dólares de ACC a ACE, negocia a taxa de câmbio, formaliza a operação através de assinatura digital e encaminha, de maneira digital, toda a documentação pertinente e conclui uma operação em qualquer parte do País, de maneira remota, sem precisar conversar com o funcionário do Banco. Então, está na linha dessas demandas, e isto é um processo de inovação. Precisamos expandir essas modernizações para outros aspectos, para todo o sistema produtivo.

Programa de internacionalização de APLs. Aí nós temos outros desafios. Nós temos uma base empresarial naquelas áreas que foram identificadas como APLs. Nós temos umas fragilidades empresariais, temos que reconhecer isso. De que maneira nós podemos ajudar a superar essas limitações. E é perfeitamente possível. Eu sou, profissionalmente, um homem egresso das Organizações Odebrecht. Tive o privilégio de ter toda a minha formação empresarial orientada pelo Dr. Norberto Odebrecht e pelo líder da minha empresa, Dr. Paulo Queiroz, que tem a mesma visão empresarial. Mas eu digo o seguinte, tem uma experiência no Extremo Sul da Bahia, uma experiência com os produtores de palmito e produtores de tilápia. É uma estrutura produtiva da maior simplicidade. Mas esse povo tem sido aculturado de uma tecnologia empresarial e de que eles não tem saída sem uma visão e um espírito associativista. E hoje as operações no Extremo Sul da Bahia, com esses produtores e exportadores, através do Banco do Brasil, já alcançou meio bilhão de dólares. Então, isto é um negócio que precisa

ser compreendido. Se nós quisermos fazer este espectro simples empresarial evoluir, é preciso um esforço de concentração, uma articulação extremamente consistente do ponto de vista institucional, porque foi esta articulação institucional nos idos de 1950 e 1960 que logrou levar a Bahia ao patamar de desenvolvimento industrial, para a época, extraordinário em termos de implantação de novas bases produtivas, principalmente para a economia agrária, e com espírito local. Eu me recordo de uns trabalhos de Dr. Rômulo Almeida, por quem eu tenho uma admiração extraordinária, acho que foi um dos grandes brasileiros, a quem nós devíamos render homenagens sempre, é a minha visão pessoal, nos quais ele dizia que a Bahia dos anos 1950 era a terra do 'já teve'. Quer dizer, era o estado de espírito que reinava aqui. Essa coisa foi superada porque construiu-se um arco de alianças consistente, ideologicamente coerente, capaz de direcionar os esforços e as energias produtivas, criativas e políticas do estado para objetivos bem definidos. E se nós conseguirmos agora, e eu acho que essa é uma iniciativa fundamental como princípio desse processo, construir esse arco de alianças, que parece ser o caminho indispensável para lograr êxito nesses propósitos de desenvolvimento econômico com inclusão social.

Eu acho que com isso estamos terminando. Ainda tem a parte de infra-estrutura. Essa é também uma visão nossa. É preciso resolver a questão do setor habitacional, as parcerias público-privadas, ao que parece, que não foi um caminho muito desenvolvido, mas tem outras possibilidades de realização para superarmos algumas dificuldades. Parece que agora em setembro sai, enfim, a concessão da BR 324 e da BR 116.

Em relação ao Programa de Qualidade das Obras Públicas, nós propomos uma coordenação executiva composta por representantes do governo, FIEB, Sebrae e outros segmentos da sociedade. Acho que essa articulação institucional é fundamental.

Verticalização de cadeia produtiva tanto na construção como em outras atividades.

Incentivar o aporte de inovações tecnológicas. Aí o desafio não é só o desenvolvimento tecnológico da empresa. A economia do conhecimento é fruto de um ser humano capacitado, treinado, proativo, inovador, criativo e, além disso, dotado de uma enorme capacidade humanística. Este ser humano, com estas qualificações, é que é a essência da produção de riqueza. A indústria moderna é a que tem estas pessoas pensando o moderno, pensando a inovação. Então, criar novas formas de capacitação do conhecimento humano, de estimular criatividade, de estimular formação de novos cientistas, de pesquisadores, de integração com a Academia, mas não com a visão apenas da pesquisa pura, mas da pesquisa aplicável, que vai se transformar em benefícios à sociedade. Acho que esse é outro desafio e um caminho importante.

A qualificação técnica, profissional e gerencial dos trabalhadores da construção e dos demais setores produtivos da indústria.

Nós procuramos manter a fidelidade àquilo que foi encaminhado ao governo do Estado no início do ano passado. Essa questão do gargalo ferroviário... Tem vinte anos que pretendemos resolver o gargalo ferroviário de São Félix-Cachoeira. É um país que leva vinte anos para resolver um gargalo ferroviário, não é possível. Porque eu vi o Porto de Xangai, que foi construído em três anos e meio, o porto de águas profundas, e para que esse porto funcione foi preciso construir uma ponte de 32,5 km de extensão, uma ponte marítima, que é a maior do mundo. E este porto que levou três anos e meio para ser construído movimentou, em 2006, seis milhões de contêineres. Esses números representam uma vez e meia o que o Brasil movimentou em contêineres, somando todos os portos brasileiros, no mesmo ano. Então nós não podemos estranhar a China crescer a 9% e nós não crescermos a 9%. Nós levamos vinte anos para resolver um gargalo ferroviário. Evidentemente nós não podemos descartar o modelo político da China, em que essas decisões são tomadas sem

discussões, sem as ações que a sociedade entende devidas, justas na democracia, como discutir e questionar. Mas vinte anos é um pouco demais!

A requalificação das nossas BRs, pela importância que elas tiveram no eixo de integração com a Região Metropolitana.

Outro aspecto que eu chamo a atenção: o Plano Diretor Portuário. Este é um ponto que eu falo que é também emblemático dessa nossa realidade. Este Plano Diretor Portuário foi pensado com uma modernidade, com uma originalidade a partir daqui da Bahia. Ele nasceu com a seguinte concepção: não poderia ser uma obra técnica, feita no âmbito do governo, por um conjunto de técnicos que ficam baseados em Brasília, e tinham uma concepção do que era bom para a Bahia, discutiam com a Companhia das Docas e depois diziam: "Este é o Plano Diretor Portuário". Isso nunca funcionou, por isso mesmo nunca tivemos um Plano Portuário implantado em nenhum lugar do Brasil. Nós tínhamos projetos portuários implantados, mas um Plano Diretor de longo prazo, nunca. Todos se tornavam obsoletos com um ano de vida. Qual foi a proposta? Vamos construir um Plano Diretor Portuário com uma aliança multiinstitucional: governo federal, governo estadual, Companhia das Docas, Federação das Indústrias, Federação da Agricultura, Sindicato dos Operadores Portuários, as indústrias do Pólo Petroquímico – pelo peso e pela importância específica que têm no porto de Aratu – e o Sindicato dos Trabalhadores Portuários. Então, nos parecia uma matriz altamente representativa, que podia canalizar todas as demandas. Nós já estamos com três vezes o tempo previsto para concluir o Plano, por sistemática interrupção, por mudança de comando na Companhia das Docas, em função de mudanças no comando de Ministério e na coordenação, em virtude de questões de fluxo financeiro, para pagar a indústria de engenharia. E perdeu-se um pouco a energia em torno desse Plano Diretor. Então eu pergunto: como é que se quer a modernidade portuária, e com

horizonte de longo prazo, se não temos Plano Diretor, nem mesmo a idéia do que seria o zoneamento costeiro da Bahia para preservar as áreas que deveriam, no futuro, guardar essa segurança para as atividades econômicas e evitar que houvesse conflito de interesses com atividades outras, incompatíveis com a atividade portuária? Nós não temos sido capazes de concentrar as energias, possíveis e necessárias, para tornar o Plano Diretor Portuário uma realidade concreta. Então, o desafio que temos para essa tarefa ainda maior, com certeza vai exigir muito mais esforços. E o risco aí é dizer: "Vamos esquecer esse Plano e começar outro plano". Eu vou perguntar aos responsáveis por isso: "O que faremos com o dinheiro público gasto e com a nossa energia que foi dedicada? Vamos também jogar no lixo?". Não faz sentido.

Garantir o fluxo financeiro para as obras do metrô de Salvador. E eu diria até mais: não só para as obras do metrô, mas para estendê-lo, porque um metrô de seis quilômetros, vamos convir, não é um metrô. Nós tivemos a oportunidade de vir de Pequim, onde já tem 200 quilômetros de metrô e eles

pretendem, até 2015, duplicar a rede da cidade, para 400 quilômetros.

Recuperação, ampliação e conservação permanente da malha rodoviária estadual, que é uma coisa que me parece já estar em curso faz algum tempo, grande parte já realizada.

A questão do petróleo e gás natural. Essa importação de bens com o chamado PAC da indústria, que foi lançado recentemente pelo conjunto de medidas que são estimuladoras do desenvolvimento industrial. Embora não abranja todos os nossos desejos como industriais. Mas a vida não é feita apenas de atender plenamente o que se sonha. Mas houve avanços consideráveis, desonerações importantes, que estimulam o desenvolvimento produtivo.

Só para encerrar, em todos os projetos relevantes, o sistema FIEB tem procurado estar presente, sempre levando a sua contribuição, sua percepção, com o objetivo de apoiar a melhoria da competitividade e responsabilidade social em prol do desenvolvimento sustentável do estado da Bahia. Essa é a missão da nossa instituição. Muito obrigado.

Vamos recomeçar nossa Rodada de Discussão. Vamos nos concentrar um pouco mais no tema da Região Metropolitana de Salvador. Nós temos aqui, como tema, Integração global com inclusão social. Dentro deste tema, e analisando o futuro da indústria e os serviços de apoio tecnológico no desenvolvimento regional com inclusão social, nós temos cinco pontos e podemos utilizá-los como guia nas nossas discussões.

Eu queria comentar um pouco as apresentações e deixar mais espaço para a gente discutir com os expositores e, principalmente, abrir espaço para as perguntas. Na apresentação de Hélder ficou evidente o desenvolvimento em volta de uma infra-estrutura que é implantada. A cidade que estabelece a partir de uma infra-estrutura. Na apresentação de Reinaldo, ele colocou no final uma série de propostas. E a exemplo do que a Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração fez com o Cofic, uma série de seminários, e ao final foi elaborada a Carta do Pólo Industrial da cidade de Camaçari. Esta Carta é um resumo de tudo que foi discutido e é um inventário de medidas que devem ser tomadas e pontos que devem ser estudados com calma. Essa sua proposta, Reinaldo, enseja algo semelhante. Eu acho que podemos iniciar uma segunda fase que é tratar cada um desses pontos com a devida atenção. Com relação aos cinco pontos que estão colocados em relação ao nosso tema, o primeiro ponto induz a seguinte pergunta: quais os investimentos que poderiam ser atraídos para Salvador e região no panorama mundial, gerando empregos diretos e indiretos? Então, eu refiz a pergunta. Discutindo essas características de investimentos no setor industrial voltados para a Região Metropolitana, vem essa discussão sobre pólo industrial e distrito industrial. Nós, enquanto secretaria de desenvolvimento, não abandonamos esse modelo de distrito nem de pólo. Primeiro porque, como indutor do desenvolvimento, o governo do Estado tem como mecanismo de indução do desenvolvimento os incentivos fiscais, de infra-estrutura e financeiros. Os incentivos fiscais nós encaramos como instrumentos temporários. A gente não vai lançar mão de incentivos fiscais a vida toda. Independentemente de vir uma reforma tributária, é plano nosso colocar um fim, uma data de corte nessa concessão de incentivos. Nós temos um problema: somente um setor tem data de corte única para todas as empresas incentivadas, que é o setor de informática. Então, está lá: 2019 para todo mundo. Nos outros setores, nós temos dado datas distintas para cada empresa, dependendo de quando cada uma delas recebeu o incentivo. A gente precisa encontrar uma fórmula para fazer aí o que nós chamamos de "pouso suave". É a transição suave, sem afetar a produtividade do setor. Porque vai terminando o incentivo de uma e ela fica sem competitividade para disputar mercado com aquelas que ainda têm incentivos ainda válidos. É preciso encontrar uma forma



de combinar os incentivos de todo mundo numa data de corte única. Então, isso é um desafio para a gente. Mas isso é em função da maneira como os programas de incentivo foram criados.

Quando o Estado dá o benefício de infra-estrutura, ele não tem como ficar direcionando obras de infra-estrutura em locais distintos dependendo de cada projeto que vai se instalar. É por isso que se faz o distrito industrial. Reserva-se uma área, o Estado faz toda a infra-estrutura, tem a vantagem do licenciamento coletivo, estamos trabalhando nesse sentido, para que o distrito industrial já tenha, automaticamente, a licença de localização de uma indústria então de distrito industrial. Então, não tem por que discutir se pode ou não pode colocar indústria ali. De forma que facilita o investimento do Estado e depois a transferência, de forma incentivada, a preço incentivado, a preço às vezes simbólico, se o projeto for de interesse especial do Estado. Todos os nossos distritos têm tabelas de preços diferenciadas para os lotes que são oferecidos. Estamos aumentando a quantidade de distritos. Reinaldo mostrou na transparência dele dez distritos, mas hoje nós já temos quatorze. Então já tem um novo, que tem a vocação para a indústria moveleira, em Teixeira de Freitas. Tem um outro sendo feito em Caetité. E não me recordo agora os outros que não estão citados na transparência de Reinaldo. De forma que nós vamos continuar fazendo distritos, pelos motivos que já citei.

Os investimentos que deverão ser destinados, digamos assim, para as cidades: vamos tirar agora dos pólos. Nos pólos nós temos uma série de políticas para atração de investimentos. Você entrando na Região Metropolitana, temos o Pólo Industrial de Camaçari, temos o Centro Industrial de Aratu, que tem duas partes, o CIA Norte e o CIA Sul. O CIA Norte tem uma vocação para indústria pesada. O CIA Sul para indústrias leves. Essa colocação de que com tecnologia podem conviver área urbana e indústria, é relativa. Não temos como colocar uma in-

dústria química dentro de uma cidade. Então, realmente, os distritos têm função, sim, e vão continuar a ter. As indústrias químicas, hoje, têm escalas cada vez maiores. Nosso Pólo foi feito trinta anos atrás, a escala daquela época era uma. O Pólo foi feito dimensionado para uma escala de produção que era adequada para aquela época. Hoje, o nosso Pólo não tem mais a mesma escala que têm os novos pólos que são construídos no mundo todo. Então, as novas indústrias químicas têm uma escala de produção muito maior, e é por isso mesmo que nós temos o gargalo do nosso Pólo, em função da escala de produção das nossas plantas. Além, claro, da questão tecnológica, dos reatores das empresas que nós temos hoje com relação aos reatores das indústrias que se implantam mundo afora.

Eu queria concentrar a discussão na parte urbana. Eu listei aqui alguns pontos que considero importantes dentro da nossa visão. Então, nós temos essa visão muito clara: as indústrias grandes e as indústrias que não têm condições de conviver com a área urbana, realmente têm que ser destinadas para distritos especializados. Mas existe uma série de investimentos que podem, sim, conviver com a área urbana. Nós consideramos, principalmente, aqueles que são intensivos em capital intelectual. Nós estamos buscando para Salvador laboratórios, indústrias de vacinas e todas aquelas indústrias que estão voltadas para a biotecnologia. Essas empresas podem, sim, conviver perfeitamente em área urbana. As empresas de tecnologia da informação e comunicação e os chamados data centers. Nós estamos buscando um grande data center para Salvador. Seria uma empresa com uma infra-estrutura grande, mas adequada para ser um nó nessa cadeia de comunicação que existe no mundo todo. Qual o grande diferencial de Salvador para esse tipo de empreendimento? Em primeiro lugar, porque nós temos universidades, centros de pesquisa, cursos de pós-graduação. Como eu disse, é capital intelectual que importa aí, não o capital financeiro. São empregos para pessoas altamente

qualificadas. E essas pessoas são exigentes, daí as demais características. A cidade, para receber esse tipo de empreendimento, tem que ter recursos muito bons de suporte à vida. Então, ela tem que ter uma boa estrutura de saúde etc. Essas pessoas querem ter um bom nível de vida, não vão para qualquer lugar. Além de uma boa infra-estrutura de uma forma geral, boas habitações e lazer. Nós consideramos que Salvador tem isso como diferencial para a gente poder atrair um laboratório internacional importante, empresas de tecnologia. Esse é o segmento que nós estamos enfocando para Salvador. Agora, empresas intensivas em mão-de-obra também são necessárias, porque não são apenas empregos para pessoas altamente qualificadas que nós precisamos criar. Precisamos criar empregos também para as massas. Numa cidade como Salvador, isso é que é difícil. Daí é que vem a importância do empreendedorismo, da pequena e da micro-empresa. Então, nós devemos fomentar o surgimento dessas empresas, que vão montar pequenas indústrias e se instalar em função da demanda, e outras, prestadoras de serviços, que vão se instalar em função das demandas urbana e industrial. A indústria da construção civil é uma grande empregadora dessas massas numa metrópole. E como o tema aqui inclui essa questão da inclusão social, nós tínhamos discutido até um pouco antes do seminário, como nós temos um contra-senso. A Petrobras tem o Prominp, que é um programa do governo federal de formação de mão-de-obra para a indústria do petróleo. Existe um recurso federal e existem 112 mil vagas, 112 mil profissionais tem que ser formados para trabalhar na indústria de petróleo. O Prominp não consegue preencher mais que 50% das vagas, porque os candidatos não passam no exame de admissão. Eu acho que tem mais problemas aí, deve ter problema de divulgação. Porque não é possível! Como é que nós temos um número enorme de desempregados numa metrópole dessa e depois se depara com um dado desse. Já foram dois ciclos de formação e não se con-

seguiu preencher mais do que 50% da vagas. E vão ter o quarto ciclo agora, este ano. Tão logo nós tomamos conhecimento disso, a gente vai ter que intervir nesse processo e acompanhar esse preenchimento de vagas. Por outro lado, o secretário de Indústria e Comércio de Camaçari me disse que a cidade não consegue encontrar pessoal para a construção civil. Não tem pedreiros. Então, nós temos um vazio aí: onde estão esses desempregados? Quem são esses desempregados? Ele disse que o pessoal está tão desqualificado que nem para a construção civil serve. A Petrobras diz que o pessoal é desqualificado. Com relação aos serviços, nós temos como exemplo a ótica. A ótica é um comércio, um serviço, é um ponto de venda. Mas por trás da ótica tem indústria. Ela é fabricada ali, praticamente, localmente. Então, são essas indústrias que são apropriadas para instalação na área urbana.

Com relação a serviços, nós temos uma série de oportunidades, que estão relacionadas com logística e toda essa questão portuária, já que nós temos a nossa estrutura portuária dentro da Região Metropolitana.

Nós temos a Baía de Todos os Santos, que é um local privilegiado por dois motivos: primeiro porque tem realmente águas profundas, o que é um local adequado para instalação de indústria naval e para operação portuária; e em segundo pela beleza do Recôncavo. Aí há uma oportunidade para a indústria náutica. A construção de embarcações de passeio, de turismo. Então, de novo esse conceito de pólo. Por uma questão de dotar um local de infra-estrutura uma única vez, é o nosso plano selecionar uma área e fazer toda a infra-estrutura, inclusive com carreira que possa ser utilizada em condomínio, uma só para todo mundo, para que cada empresa não tenha de fazer sua carreira de lançamento de barco. Nós estamos planejando fazer isso na Baía de Aratu. E vem agora a indústria naval, em função das grandes descobertas, das recentes descobertas da Petrobras. A Petrobras vai demandar plataformas e embarcações. Isso é uma oportunidade

importante para a Região Metropolitana. Nós estamos identificando uma área apropriada na foz do rio Paraguaçu, na região de Maragogipe. Estamos trabalhando no planejamento para instalação de indústria naval.

E tem outras indústrias que são pequenas. Aí vem a indústria têxtil, de confecção, e

tudo aquilo que é relacionado a design. Todos aqueles produtos que têm uma sofisticação, que têm como diferencial o design.

Esses são os tipos de indústria que eu elenquei, que podem se instalar perfeitamente na área urbana. E aí eu coloco esse tema para os dois expositores.

## Outras Considerações dos Expositores

Hélder Ribeiro

*Gostaria de comentar sobre essa questão das pequenas, médias e grandes empresas e a perspectiva urbana. Eu acho que quando nós fazemos abordagens morfológicas, as abordagens em que eu concedo o financiamento se você tiver um porte menor do que isso, seja em que setor for. Ou eu concedo o financiamento se você apresentar um número de empregados por capital investido de 'tanto'. Toda vez que a gente faz esse tipo de política, acaba não tendo nenhum resultado. Toda vez que nós temos abordagens mais orgânicas, em que nós concebemos um certo projeto e a partir dele... Um exemplo, como foi citado aí por Matias, um projeto na área de design. Eu entendo que a Bahia pode ter uma boa resposta porque a Bahia tem uma presença do turista de forma importante e um índice de compras do turista muito baixo. E que as boas experiências de sistemas de origem e design, no Brasil, estão associadas a áreas turísticas. Por isso que existem os móveis de Gramado, o chocolate de Gramado. E Gramado nem tem madeira, necessariamente, como tradição escrita, podemos dizer assim. Tem uma certa tradição da própria formação da cidade, mas não seria isso o motivante dos móveis de Gramado, nem tampouco poderia falar do chocolate de Gramado como referência para a cidade, mas eles conseguiram construir, efetivamente, em torno do turismo, um conceito de design, de imagem, de origem, e construíram um empório de pequenas empresas, associadas organicamente à marca Gramado, aos eventos de Gramado, à estrutura turística da cidade. E aí a gente percebe respostas mais efetivas nesse aspecto.*

*Um aspecto que eu acho que a gente deve passar a discutir é o multi-ponto. Como essas empresas que nós entendemos que podem estar no meio urbano poderiam estar articuladas em torno do sistema de gestão de distritos urbanos industriais. O que eu chamo de distrito urbano industrial não é uma área contígua que foi desapropriada para o uso industrial, e sim uma área que tem uma gestão na perspectiva industrial. É como se eu dissesse que tem o distrito industrial da cidade baixa. E que ele vai ser gerido por uma estrutura compartilhada entre o Estado, gerido como um cluster, como uma APL. Mas vai ser gerido dentro de uma estrutura viva que ali está, sem necessariamente eu transformar aquele distrito numa área que eu tenho que confinar aquelas indústrias, ainda que no meio urbano. Então, eu acredito que seria oportuno a gente começar a pensar que ao lado dos distritos... Eu acho que os distritos especializados têm espaço, que são vitoriosos na Bahia. A gente não pode dizer que não tenham tido êxito. E não se pode deixar de pensar na integração da indústria química, que foi um grande trunfo da possibilidade de a gente passar por esse ciclo da década de 1990, sobreviver ao ciclo de desenvolvimento, à famosa integração. Se nós fôssemos indústrias químicas*

esparsas, que não pudéssemos ser integradas fisicamente, a gente teria sucumbido na década de 1990; no processo de ajuste nós teríamos sido destruídos. Foi a contigüidade física que deu essa possibilidade. Mas nós temos que pensar como fazer o sistema de gestão de distritos industriais, como amparar os distritos industriais dentro da área urbana sem necessariamente criar ambientes contínuos. Porque uma indústria, hoje, por exemplo, de confecção, é uma indústria que se dispersa no meio urbano, através de fábricas, através de sistemas extremamente complexos de inserção, inclusive vocacional. Se eu trago essa indústria, por exemplo, ela tem a parte doméstica, acontece de uma forma extremamente complexa... se eu tentar fazer isso para um certo distrito contíguo, eu vou forçar o transporte, vou estabelecer uma gama de custos que necessariamente essa indústria, espontaneamente, não teria. Então, um aspecto que eu acho que a gente pode começar a construir, e a idéia dos clusters traz essa dimensão, é a gente começar a construir sistemas de organização e gestão, compartilhada entre o setor privado e o setor público, no sentido de dinamizar essas indústrias urbanas dentro de distritos de gestão, não necessariamente distritos espaciais ou distritos especializados, mas distritos de gestão. Acho que a gente tem de pensar um pouco nessa direção, para começar a sair um pouco dessa perspectiva, que muitas vezes surge, de dever criar o incentivo e a gente faz aqueles focos. Que eu acho que são importantes, mas acabam não tendo uma resposta, especialmente numa área, como alguns colocam aqui – e eu acho que isso existe –, de pobreza de tecido empresarial. Esta pobreza a gente percebe lá nas instituições. Eu fui à Federação das Indústrias e a gente percebia as dificuldades para mandar alguém para Hannover. Você tinha quinhentos representantes em Santa Catarina, e a nossa amostra, que era o próprio universo, era de dois possíveis industriais em condições de ir para Hannover, que é um espaço para empresas médias, de pequeno porte, com alguma possibilidade

de internacionalização. Quando nós saímos contando, tínhamos dois endereços e duas pessoas para mandar para Hannover. Então eu acho que é esse ciclo, e a gente tem de começar a “bater”.

A prioridade é definida pela demanda. Na verdade, tudo é prioritário. O investimento em infra-estrutura tem que ocorrer em todas as áreas. Inclusive estamos atrasados, mais em umas, menos em outras. Energia é uma que reage logo, porque ninguém fica sem energia. Agora, tem aquela que é silenciosa, como a educação. Nós estamos defasados demais com relação à educação. Haja vista aquilo que eu coloquei, que há vagas para a preparação de mão-de-obra, que existem vagas na construção civil e não tem pessoas para preencher essas vagas. Então algo está errado aí. Significa que estamos atrasadíssimos com relação à infra-estrutura educacional básica. Mas o que é feito primeiro é aquilo que é demandado primeiro. Até que você percebe que está tendo prejuízo para poder reagir. No caso específico dos transportes, nós estamos também muito atrasados. Mas estamos atrasados se a gente olhar para o futuro. Se nós olharmos o presente a gente percebe que está a plena capacidade portuária e em termos de rodovia. Nós estamos a plena capacidade dentro da cidade, já passou, todo mundo percebe, com os engarrafamentos. Para citar o exemplo da questão portuária. A Bahia, hoje, tem capacidade de carga de dez milhões de toneladas por ano, mais ou menos, estou arredondando. Três em Salvador, seis em Aratu e um milhão em Ilhéus. Eu abro aqui um parêntese para concordar com Reinaldo sobre a importância do Plano Diretor Portuário. A sua preocupação é justamente essa: como resolver esses gargalos e se preocupar, ao mesmo tempo, com os gargalos que a solução vai gerar. Nós temos um problema de porto e vamos resolver o problema de porto. E que impacto isso vai gerar? Então, nós temos um gargalo fortíssimo nos portos e precisamos aumentar nossa capacidade portuária. E vai aumentar como? Chega lá

e aumenta, e pronto, sem nenhum estudo prévio? É preciso ser feito um Plano Diretor. É preciso estabelecer com antecedência o que pode e onde pode ser feito. E quais são as áreas que realmente você tem de classificar como as intocáveis, aquelas fixas, que você tem de preservar, realmente. De forma que se nós olharmos o futuro, a nossa capacidade portuária tem que ser multiplicada por oito. E é por isso que nós estamos projetando o Porto Sul, em Ilhéus. Porque a Baía de Todos os Santos não suporta o que nós temos de carga futura para embarcar. Existe uma gritaria enorme devido à praia que foi escolhida para fazer o Porto Sul, mas a Bahia, infelizmente, não tem praia feia. Ela tem praias bonitas na costa inteira. Então, a gente tem que decidir pela profundidade do local e pela menor distância entre as cargas principais. Foi por isso que foi escolhida Ilhéus. Tem outros fatores técnicos envolvidos, mas em resumo, grosso modo, podemos dizer que é por aí. E a prioridade está sendo definida em função da demanda. Hoje existe uma demanda para 2010 de embarque de 25 milhões de toneladas, e nós só temos dez milhões de capacidade. Vai fazer o quê? Multiplicar por duas vezes e meia o Complexo de Aratu? Não tem nem lugar. Então tem que ser feito um porto novo.

Gostaria de distinguir o que eu quis dizer com o modelo ou formato das cidades, que é completamente diferente do ritmo de crescimento das cidades. Eu não disse que o que causa o crescimento das cidades é a infra-estrutura. Mas eu disse que o modelo como a cidade cresce em parte depende, e sofre grande efeito, de como é a infra-estrutura nessa cidade. Então, quando eu me refiro a isso eu quero dizer que se você tem uma cidade com, por exemplo, um grande sistema ferroviário, de suporte, suburbano, a cidade se germina em torno das estações ferroviárias suburbanas. O caso do Rio, por exemplo, é bem emblemático na área de Nilópolis, nas cidades todas que estão na zona norte do Rio. Elas se articulam em torno daquele

desenho ferroviário. E você tem a aglomeração comercial e a aglomeração industrial em função daquelas estações ali da região da Central, da região da Leopoldina. Mas isso não quer dizer que foi a infra-estrutura que atraiu aquela população para o Rio. Existem outras gêneses para esse processo. Mas ela se desenhou naquele molde, criou aquele processo de agregação zona sul, zona norte, todo em função de um processo como a infra-estrutura se desenhou para aquela cidade. Da mesma forma, Salvador, numa condição de península, numa condição quase insular, criou também um certo conceito em torno do miolo, em termos da constituição de uma forma de transporte que também ajudou a desenhar a cidade do modo como ela se estrutura. O que nós estamos discutindo, aqui, na verdade, o que nós estamos propondo nessa discussão, é até que ponto – quando eu estou pensando o futuro, e começo a levantar as tais demandas – eu não estou simplesmente numa perspectiva meramente tendenciosa, fazendo crescer uma coisa porque ela é assim, então eu tenho que fazer com que ela cresça desse modo. Quando eu poderia ter projetos de ruptura desse processo. Eu me recordo muito bem, na década de 1970, quando foi feito o Plano Diretor do CIA, também na mesma época foi concebido esse conceito das avenidas de vale em Salvador, o uso dessas avenidas de vale. A realização desse processo, de alguma forma foi concomitante com o outro. E eu me recordo bem de uma certa antecipação de infra-estrutura que surgiu nessa época. Eu me recordo que na avenida Mário Leal Ferreira estava sendo construído o chamado vale do Bonocô, que parecia ligar nada a lugar nenhum. Mas ele se configura, posteriormente, como um grande eixo, um grande tronco, que desenhou a cidade daquele modo. Se tivesse sido feito um tronco ferroviário naquilo ali, você teria outro desenho de cidade, você teria outro modelo de cidade, outro conceito de cidade. O que nós estamos colocando aqui é que nós temos que discutir, ao mesmo tempo, soluções para a demanda, mas temos também que pensar

*que projetos constituem novas demandas no futuro. Porque o estado da Bahia cresceu sobremaneira, e como eu disse a você, antecipou suas soluções e a partir daí criou novas possibilidades e novas fronteiras. E áreas de fronteira crescem assim. Nós não podemos imaginar que área de fronteira vai crescer estreitamente, aguardando o surgimento de demandas. Nós temos que desenhar, no caso do Porto Sul... Eu acho que ele tem uma dimensão de atendimento e demanda, mas ele tem uma dimensão de construção, de*

*ofertar uma infra-estrutura que redesenhe o estado. Uma ferrovia como essa rompe completamente o desenho que o estado tem hoje, que é de eixos, fundamentalmente de eixos norte-sul. Nós não temos nenhum eixo leste-oeste de articulação do estado importante. O eixo da Estrada do Feijão não é um eixo de carregamento que se esperava que se teria, então nós temos essa possibilidade da infra-estrutura para desenhar o futuro. Isso em áreas de fronteira é fundamental. A gente não pode deixar isso fora de pauta.*

## **Reinaldo Sampaio - FIEB**

*Eu quero fazer só um pequeno reparo, talvez pela forma como eu fiz uma alusão aos pólos industriais. Eu fiz uma ponderação. Há uma afirmação extremamente positiva. O que eu falei foi o seguinte: os pólos foram modelo para um determinado momento do desenvolvimento econômico, e quando mudou essa dinâmica industrial, eles, pelas suas características – não necessariamente os distritos industriais, mas pólos, integrados, verticalizados, estruturados em grandes empresas, especializados – não tiveram a flexibilidade, a agilidade, a fluidez dos modelos contemporâneos de indústria. Eles não são passíveis de negação. Mas é preciso construir esses outros estágios do processo industrial, que é um pouco do que foi colocado aqui como desafio. Até usando um pouco seu exemplo com relação à Baía de Todos os Santos, eu resgato a questão do Plano Diretor Portuário. O Plano Diretor Portuário não tem como pretensão apenas discutir a infra-estrutura dos portos chamados organizados, dos portos públicos, nem apenas de delinear áreas possíveis para novos portos que atendam ao desenvolvimento futuro da economia. Ele é desenvolvido para pensar, em toda a abrangência, a influência da questão*

*aquaviária, inclusive portos. Nessa questão de serviços, por exemplo, nós observamos que a Baía de Todos os Santos tem uma riqueza natural absolutamente paradisíaca. Todos os estrangeiros que aqui chegam se maravilham com a beleza das nossas ilhas, por exemplo. Mas nós não temos as atividades de serviços de uma indústria náutica, ou serviços de uma indústria de turismo náutico ou de esporte náutico. Que poderia ser contemplada e desenvolvida no pensar de um Plano Diretor Portuário, porque é preciso que essas atividades se desenvolvam sem conflitar com o porto comercial. Ao contrário, deve criar interações e não incompatibilidades, por conta, nessa chamada indústria do turismo se desenvolver nesses ambientes. Porque ali se faz, por exemplo, uma culinária que nenhum chef de cozinha francês poderá superar. Porque a mulher ou o homem que nasceu na ilha e faz aquela comida com mariscos e peixes desde a infância, ganhou uma especialização que ninguém o supera em termos de qualidade. Mas ele não tem nenhuma infra-estrutura para atender um consumidor um pouco mais exigente. Se você qualifica essas estruturas sem ir além da sua capacidade de administração, mas dota essas estruturas de uma*

capacidade de atender de maneira adequada, você pode criar mecanismos de interação entre o lazer náutico e uma indústria de serviços, que desenvolveria também o turismo regional. E acho que isso teria também uma repercussão positiva.

Outro aspecto que eu vejo também na Bahia, pelo seu espírito artístico, por essa tradição de uma sociedade e de uma formação muito particular do ponto de vista cultural, a tal ponto da Bahia, praticamente, não ter ficado permeável, digamos assim, à interferência de criações artísticas de fora, porque ela foi capaz de produzir internamente valores culturais que há quem não goste tanto, mas a maioria gosta, e por isso ela se desenvolveu tanto. Mas nós poderíamos também desenvolver uma indústria de audiovisuais, por exemplo. A Bahia tem uma vocação para essa questão artística. A questão do design, também. Porque pelo que me consta, Salvador é uma cidade com 35 mil hectares, se não me engano, e tem 14% de sua área possível de ser ocupada ainda disponível para construção. As demais são áreas de proteção ambiental etc. Então, nós não temos grandes espaços para alocar atividades produtivas, além de atividades imobiliárias, habitacionais etc.

Uma outra questão que eu acho também da maior relevância, é que nós temos uma cidade marcada por uma configuração muito ruim do ponto de vista da arquitetura e da ocupação urbana. Então, urbanizar nossas favelas significaria também uma ocupação de grandes contingentes de força de trabalho, porque a atividade da construção civil tem esse perfil de humanização da cidade, que é outra questão fundamental. E ao fazer isso, você prepara a cidade para absorver outros investimentos que não fazem em cidades desqualificadas do ponto de vista social e cultural. Então, eu acho que são ações que poderiam ser visualizadas também no esforço de desenvolvimento local.

Sem dúvida, desenvolvimento econômico sem correspondência social não é desenvol-

vimento louvável nem apreciável. E desenvolvimento social não é apenas o acesso à riqueza material. Há uma outra ordem, uma outra amplitude de riqueza; moral, espiritual, cultural.; isso é que forma o desenvolvimento humano. E eu procurei dizer na minha exposição que é o ser humano educado, criativo, proativo, treinado, capacitado e com elevada capacidade humanística que é a essência da produção das riquezas. É uma observação que, digamos assim, tem unanimidade, provavelmente, de entender dessa forma, e que, necessariamente, não se traduz neste ente produtor de riqueza sendo o beneficiário desse processo produtivo. Evidente que as desigualdades sociais brasileiras têm várias origens: Então, do ponto de vista estritamente político, as desigualdades nos estágios de desenvolvimento histórico das civilizações é sempre fruto da correlação de forças entre as classes sociais, entre os segmentos que se conflitam no plano político. E a sociedade brasileira, nas diversas vezes em que esse processo cumulativo de capacidade reivindicativa dos desvalidos, dos excluídos aumentou e alcançou uma possibilidade de reivindicar reparos nessas desigualdades, aí nós tivemos a ditadura. A ditadura foi uma resposta ao avanço dos desiguais na busca pela igualdade. Passada a ditadura e recomeçada a democracia, nós temos que recomeçar o esforço da busca de um desenvolvimento menos desigual. Eu acho que esse é um esforço da sociedade na sua inteireza, não é do governo, nem de uma instituição ou outra, mas do conjunto da sociedade. Ela é quem vai dizer qual o desenvolvimento que lhe convém, que lhe interessa. E para isso ela tem que ser organizada politicamente para exigir uma forma de desenvolvimento adequada.

Acho que o Brasil deveria – e aí eu olho o Brasil na sua plenitude – atentar para o domínio desses conhecimentos, os quais poderão colocar as nações, no futuro, como protagonistas e não como coadjuvantes desses processos históricos. E dentro dessas ciências, eu acho que a genética e a biotecnolo-



logias deveriam ser focos de intenso esforço institucional, e acho que nesse contexto o governo do Estado está atento, pelo menos no seu programa, às atividades ligadas à biotecnologia e às tecnologias da informação, mas eu ainda acho que as biotecnologias e a ciência genética vão transformar a tecnologia da informação em tecnologia banal, no futuro. Eu advogo, e sei que vou dizer uma heresia para os tempos atuais, ou se não tão atuais, pelo menos de um passado recente, que o Brasil deveria criar a Biobras. Uma empresa do porte da Petrobras para ser capaz de explorar de maneira racional, soberanamente, com os olhos no futuro, o potencial da biodiversidade brasileira, que é absolutamente extraordinário, e se nós não fizermos isso nós não só ficaremos a reboque desses conhecimentos transformadores do futuro, como teremos a soberania nacional sobre o espaço amazônico sob um risco muito grande. Espaço este que reúne mais de 20% da biodiversidade do planeta. E aqui, quando nós olhamos a biodiversidade, nós podemos olhar também para a Bahia. Os cerrados são um espaço de riqueza de biomas, que não são ainda bem conhecidos nem compreendidos. E acho que se nós nos desenvolvêssemos também nesses campos... Aí não precisa de grandes espaços territoriais, é tecnologia de inteligência, sociedade do conhecimento. E aí retorna à formação de inteligências, de capacitação, de alta tecnificação humana para realizar conquistas nesse caminho.

A falta de um porto em proximidade de um pólo industrial como o Pólo de Celulose, no sul da Bahia, fez com que essas empresas escoassem sua produção toda pelo porto do estado do Espírito Santo. Mas se tivesse uma condição logística adequada seria pela Bahia o escoamento. E isso significa um conjunto de atividades de serviços. Porque o porto não é só um lugar que o navio chega e sai. É um lugar que demanda, gera um conjunto de serviços diretos e indiretos para a atividade econômica. Então, o porto seria um indutor

de investimentos. O porto está chegando muito tarde até, em relação ao que seria um planejamento no longo prazo.


Construir o Porto de Suape era mais adequado, socialmente mais justo do que fazer uma outra coisa em prol daquela sociedade, que apesar de ter o Porto é uma sociedade desigual, violenta etc.?. Aí nós temos, primeiro, uma questão histórica mais ampla. O Nordeste é a única região do Brasil em que o contingente populacional representa 28% da população brasileira e a riqueza regional, 13% da brasileira. Nenhuma região do Brasil tem tamanho descompasso entre população relativa e riqueza relativa. O Nordeste é uma região desigual por um fator histórico que promoveu uma baixa capacidade sistêmica e, por consequência, uma baixa capacidade produtiva. Então, essas desigualdades não guardam relação com o porto. O porto vai ajudar, provavelmente, a reduzir parte dessa desigualdade, na medida em que induzir o processo de desenvolvimento industrial, gerar emprego e capacidade de demanda e, enfim, tem esse efeito multiplicador. E dou um exemplo do que é um investimento apenas social e um investimento produtivo. Vou usar aqui um exemplo, não é nenhuma crítica, é uma observação, um fato. O estado de Alagoas tem na atividade da cana-de-açúcar a sua principal atividade geradora de emprego. Essa força de trabalho, em Alagoas, significa uma geração de renda anual da ordem de 75 milhões de reais. O Programa Fome Zero aloca na economia de Alagoas, por ano, 300 milhões de reais. Quatro vezes o que a principal atividade econômica da região gera de renda para a economia local. Então, nós poderíamos dizer que o Fome Zero é a solução para Alagoas. Porque, para vocês terem uma idéia, o comércio de Alagoas cresceu 19% a atividade econômica do estado, induzido pelo Fome Zero. Agora, se nós não criarmos os mecanismos indutores de um desenvolvimento continuado, sustentado, você não tira essa população do Fome Zero, e ele não é a solução para o futuro do País.

Então, o Porto de Suape entra, nesse

*aspecto, como indutor do processo de desenvolvimento sustentável, assim como o Porto Sul. E a Ferrovia Oeste-Leste.*

*O Porto Sul é um local físico, que deverá ser objeto de um processo, creio, de licitação, ou de licenciamento, para que o investidor privado ali realize a atividade portuária,*

*com investimentos privados, risco privado, para atender a atividade econômica. Porque os Estados, o Estado brasileiro, praticamente na sua inteireza, perdeu a capacidade de fazer investimentos próprios nessa questão da infra-estrutura na magnitude que nós precisamos.*



## **O Papel dos Serviços Públicos, dos Sociais e Daqueles Ligados ao Turismo no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social**

09.jul/08

- O papel dos serviços públicos e dos serviços sociais para o bem-estar da população, para a oferta e capacitação de mão-de-obra, para a redução das desigualdades na metrópole e como elementos estruturadores do espaço;
- Identificação da necessidade de novos serviços estruturantes para a atração de novos fluxos de visitantes, com capacidade de elevar a oferta de emprego e oportunidades de negócios, elevar investimentos em infra-estrutura e preservar as potencialidades turísticas da metrópole e de seus arredores;
- Qualificação dos serviços turísticos existentes e fundamentais para o desenvolvimento dessas atividades na região, incluindo capacitação de pessoal;
- Laços estratégicos entre os investimentos no setor de serviços e a organização dos subespaços urbano/metropolitano, em suas associações com os elementos de infra-estrutura.
- Traços principais para a formulação de uma política pública, com recorte espacial, voltada para a atração de novos serviços, com capacidade de elevar a oferta de emprego e atrair novos investimentos em outros setores da economia metropolitana: é possível, por exemplo, pensar em estimular áreas com tendências a baixo dinamismo (Recôncavo) com a instalação de serviços na área de educação?

## EXPOSITOR 1

# O Papel dos Serviços Públicos, dos Sociais e Daqueles Ligados ao Turismo no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social

## Serviços Públicos: Impactos na Capacitação de Mão-de-obra, Redução de Disparidade e Estruturação Espacial

**Anita Kon**

Eu tenho muita satisfação em estar aqui com vocês, porque a área de serviços é a área do meu interesse e eu gosto sempre de falar sobre isso nas minhas pesquisas sobre esses assuntos. Ninguém entende mais que vocês sobre a Bahia, sobre Salvador. Mas eu vou tentar colocar algumas questões que eu tenho observado a respeito de metrópoles e de serviços, e depois nós vamos debater até que ponto se aplicam a Salvador. O tema da minha palestra é Serviços públicos: impactos na capacitação de mão-de-obra, redução de disparidades e estruturação espacial.

E o objetivo da exposição, especificamente, é tentar debater sobre o papel dos serviços públicos para esses quesitos: bem-estar da população, oferta e capacitação de mão-de-obra, redução das desigualdades na metrópole e como elementos estruturadores do espaço. Eu botei aqui na estrutura de apresentação para falar um pouquinho sobre o papel dessas atividades de serviços, em geral, na atualidade. Porque não dá para você visualizar serviços públicos, ou serviços em geral sem ter bem claro o conceito do que é na atualidade essa demanda de serviços. Serviços públicos estão diretamente ligados com a dinâmica de serviços. Então, vou falar um pouco sobre o papel das atividades de serviço em geral no mundo, e no Brasil. Depois, as funções dos serviços públicos, modernamente, que vem mudando através do tempo. E umas propostas de estratégia sobre produção e provisão de serviços públicos para a gente ter o que debater.

A primeira coisa que precisa ser destacada quando se fala sobre o papel das atividades de serviços na atualidade é que está havendo uma reformulação dos conceitos sobre serviços de uma forma geral. Tradicionalmente, os serviços são complementares à indústria e a outras atividades. E à medida que a indústria se desenvolveu, o serviço se desenvolveu paralelamente. Mas em todas as transformações mundiais que eu vou falar daqui a pouco, coloca-se um novo ponto de vista sobre serviços. As pessoas estão percebendo que serviços não são apenas complementares às outras atividades, às atividades de indústria, de agricultura e aos próprios serviços. Mas eles têm, cada vez mais, um papel indutor de

desenvolvimento, ou seja, eles estimulam o desenvolvimento. Algumas atividades não conseguiriam se realizar, se desenvolver, não fosse esse estímulo dos serviços. Então, os serviços públicos estão ligados intimamente com essa nova visão de que os serviços têm um papel fundamental no desenvolvimento social e econômico. E o papel dos serviços públicos nessa forma impulsionadora do desenvolvimento é muito específico. Esse novo conceito tem que estimular uma nova visão, também, sobre o papel dos serviços públicos. Como falei, existe um novo papel indutor no desenvolvimento econômico, principalmente estimulado pelo progresso tecnológico. Porque o progresso tecnológico impulsionou uma visão diferenciada do que seria a formação de capital, que eu vou falar posteriormente.

O que está sendo muito discutido na atualidade é o capital enquanto formação financeira e do produto físico, e o chamado capital social. Isso é o que eu vou falar com mais detalhes aqui, dessa nova forma de se visualizar capital, ou seja, como aplicação de investimento em uma atividade, uma idéia, alguma ação ou atuação que vai ter um retorno no futuro. Nesse sentido, o capital social pode ser abstrato também, além de físico.

Então, ficou estabelecido nas discussões mundiais etc. que o papel dos serviços é um papel de pré-requisito para o desenvolvimento e não apenas o resultado de um produto final que foi estimulado pelas indústrias e outros setores. Essa foi a visão que apareceu desde os anos de 1980, 1990, com uma série de reformulações tecnológicas e de método de produção. Vocês todos têm na cabeça o fordismo, todas essas transformações mundiais, sobretudo na globalização, a gente está cansado de discutir. Esses tipos de eventos, na área de serviços, especificamente, ocasionaram um aumento, uma intensificação muito grande das atividades internacionais. Os serviços passaram a ser internacionais. Porque, anteriormente, os serviços, teoricamente, eram vistos como non-tradable, que é um termo técnico. A minha idéia, observando

o que está se passando, é que os serviços são muito tradable. Uma parte dos serviços, evidentemente, não é comercializável internacionalmente. Mas essa característica de serviços tradable cada vez mais se mostra e exige da parte do setor público um olhar diferente. Então, todas essas questões sobre o uso crescente da tecnologia, a reorganização das firmas em nível mundial, com a internacionalização, com a globalização, a terceirização, a separação do processo produtivo em etapas, o que acabou gerando produtos mundiais. Não é o produto de um país, não é um produto de um local. Existem produtos em que cada parte dele é produzida numa região diferente do mundo. E para gerir tudo isso, podemos imaginar a infra-estrutura de serviços no mundo, como ela deve ser ampliada e, mais do que ampliada, ela precisa ter as especificidades adequadas a esse tipo de característica de produto mundial, de reorganização de firmas, de terceirização. Então, a gente observa uma integração muito crescente entre a indústria manufatureira e a de serviços, a ponto de em alguns momentos, em alguns produtos, não dar para distinguir se aquele setor é mais intensivo em indústria manufatureira ou de serviços. Porque nesse caso a indústria de serviços adquire uma característica de formação industrial. Eu costumo, perguntar aos meus alunos, para dar um exemplo, se o programa que eles compram, o software do computador, é um produto industrial ou de serviços. Tem toda uma discussão sobre isso. Software pode ser um produto de serviços ou pode ser um disquete que se compra, um manufaturado, onde vai ser colocado, quando for valorizado o produto interno bruto. São questões que eu estou dando como exemplo para a gente avaliar a conotação diferenciada de serviços da atualidade. E essa diferenciação entre setores, o que é manufatureiro, o que é de serviços, muitas vezes fica difícil de realizar. Muitos trabalhos rotineiros estão sendo substituídos pelas mudanças tecnológicas, essa coisa que a gente já sabe. E todas essas questões exigiram uma mudança no papel

da intervenção governamental. Então, o planejamento governamental tem que ter uma visão diferenciada sobre o conceito de estímulo que ele deve dar às empresas do setor privado, às suas próprias empresas e à população em geral.

Toda essa reestruturação de serviços teve vários impactos. Através da mudança governamental, às vezes, vocês que trabalham na Secretaria de Planejamento devem ter estudado essas questões: como lidar com alguns aspectos de coalizão de empresas, que não eram tão costumeiros anteriormente. Ou com os acordos de cooperação, as alianças estratégicas ou com essa concorrência na qualidade, que é uma concorrência que vem através de um sistema interligado, as cadeias produtivas e toda uma rede global, mundial. Todos esses novos fenômenos, essas novas ligações entre os setores exigem todo um aparato e, principalmente, um enfoque diferenciado no papel do setor público, dos serviços públicos. E não é um enfoque dirigido especificamente ou diretamente para aqueles objetivos que eu coloquei, de bem-estar, de qualificação da mão-de-obra, que são objetivos sociais. Mas para que esses objetivos sociais sejam atingidos, eles têm que receber da parte do governo uma assistência a toda essa infraestrutura econômica que eu estou expondo para vocês. Não sei se ficou claro. Quer dizer, no meu conceito, a função dos serviços voltada para o social não é isolada da função econômica. O atendimento da função econômica do governo esta associado diretamente à consecução dessa medida social. Então, se eu vou tratar dos objetivos do bem-estar social, da qualificação da mão-de-obra e outras coisas, a parte fundamental de toda essa relação econômica do serviço público com outras empresas e com o mercado, ela funciona complementarmente à parte social. A gente vai ver o que eu quero dizer daqui a pouco.

Então, falando especificamente dessa função dos serviços públicos, que são a circulação do fluxo de pessoas, de formações financeiras etc., a distribuição de produtos

e a provisão e produção de produtos, a regulação. Tudo isso está associado à construção daquilo que eu falei para vocês que é o capital social. Esse é o ponto pelo qual eu queria prioritariamente estar aqui. O que é que seria essa capital social? Para início de conversa, eu posso dizer para vocês que aqueles organismos internacionais de fomento como o Banco Mundial, a própria ONU, através do PNUD, o BIRD, eles têm lastreado a dotação de apoio para atrair países como o nosso, em nível federal, estadual e local. Muito baseado no impacto, na formação de capital social que aquele apoio vai propiciar. Então, já existe em nível internacional, e por parte dessas instituições de fomento a idéia de que capital social de um país é elemento fundamental para apoiar o desenvolvimento. Os países mais avançados já têm uma estruturação do capital social. Se alguém não estiver familiarizado com esse termo, a gente pode definir como um conjunto, vamos dizer, de instituições, de relações intersetoriais, um conjunto de normas que são construídas que se falam em redes de interrelações para facilitar a ação coletiva. Facilitar essas redes produtivas, que eu falei anteriormente. E também para instituir uma rede de informações que possibilite essas conexões. Então, o capital social seria uma infra-estrutura, baseada principalmente em serviço. Onde o papel do governo é essencial, o papel de serviços públicos. São redes de apoio a atividades zonais, informais dentro da sociedade que facilitem essas criações de atividades, facilitem o bem-estar e a produtividade. Essa rede de instituições forma recursos que a sociedade em determinado local vai ter. Recursos sócio-estruturais, que formam uma estrutura que funciona como se fosse um ativo de capital para o indivíduo e para as pessoas. Um ativo de capital no sentido de que aquele capital incorporado nas pessoas, ou na relação com outras pessoas, vai trazer um retorno superior ao que traria se o capital não existisse, se aquela infra-estrutura social não existisse. Vai trazer maiores retornos ao investimento em capital físico e humano. Vai possibilitar

que os capitais, físico e humano, tragam maiores retornos. E dessa forma, como eu já disse anteriormente, o capital social pode ter uma forma abstrata. Uma conotação de uma possibilidade de acesso a informações ou conotação de uma rede de apoio a novas idéias que surjam. Enfim, o capital social tem vários tipos de materialização, ou várias formas de materialização. Mas sempre nesse sentido de que é uma rede que vai traduzir, ou possibilitar um maior retorno aos investimentos públicos e privados. Capital social pode ser capital produzido, e a produção pode ser do setor público ou do setor privado. Como uma série desses serviços disponibilizados pelo capital social ligado diretamente à rede pública ou à rede privada, para não ficar muito na abstração do que seria o capital social, a gente pode imaginar uma rede de instituições de pesquisa, planejamento, educação, treinamento, comercialização, conhecimento sobre aspectos legais, coordenação entre etapas do trabalho entre vários agentes, favorecimento de apoio à produção formal e informal, distribuição e consumo de formas associativas de produção. Então, uma rede que permita um apoio técnico à produção, aos vínculos entre produtores e consumidores, dirigentes e funcionários, e entre as redes de assessoria. Aí vocês já podem imaginar a importância dos serviços públicos na formação desse capital social, do estímulo dessa infra-estrutura de capital social. Do estímulo à pesquisa, ao planejamento, às redes de comunicação. Porque, basicamente, a maior parte dos setores envolvidos nessa formação de capital social são setores de serviços. E muitos de serviços públicos.

Do ponto de vista de política pública como um todo, esse capital social também está a favor da estruturação do espaço. A preocupação de vocês, aqui, é discutir a estruturação do espaço de Salvador, evidentemente, da metrópole. E está indiretamente objetiva a diminuição de desigualdades espaciais, inclusão de mão-de-obra e bem-estar da população. Então, se vocês entenderem o que eu estou querendo dizer, essa minha es-

trutura de trabalho aqui, os aspectos sociais do planejamento do papel do serviço público estão ligados com toda essa rede de apoio, que vai servir tanto a empresas privadas... Aí entra também o papel econômico desse capital social, de estimular o retorno econômico da produção etc. por órgãos ou organismos específicos, ou departamentos específicos. E o resultado tem efeitos, tem impactos na diminuição de desigualdades, na incorporação de mão-de-obra, no bem-estar da população. As duas coisas estão intimamente ligadas.

A importação das políticas públicas econômicas e sociais é o foco da afirmação desse capital social. Ou seja, planejar para resultados sociais sozinho, de uma forma isolada. Ou planejar para resultados econômicos de uma forma isolada não leva a resultados favoráveis para o desenvolvimento. Sempre acabam havendo conflitos entre as políticas econômicas e sociais. Então, a política adequada para serviços públicos, ou idealizada, se isso é possível, seria uma política em que a aplicação das políticas econômicas e sociais fosse completa, total, e atuando em várias interfaces. Nessa integração há várias formas de relacionamento, várias formas de intercâmbio, por exemplo, dos agentes institucionais com a comunidade e com as organizações privadas. Agentes públicos, organizações privadas ou agentes cívicos, políticos, integrados com a comunidade. Isso é uma forma. Isso é uma forma de integração, um aspecto da integração de política pública social e econômica. Depois, uma outra forma de interface, de intercâmbio, envolve quatro sistemas completos: a própria administração estatal; o mercado; partidos políticos, o peso político dentro da tomada de decisão; e o peso das comunidades populacionais. Uma formação de capital social supõe essa integração entre esses quatro sistemas referenciados, conflitantes, cada um com seus interesses específicos: administração estatal, mercado, partidos políticos e comunidades populacionais. A própria formação do capital, a formação de capital social, deve contar com instituições que vão amenizar esses conflitos. As formas

de aplicação em sua realidade vocês podem, nas suas cabeças imaginar, uma coisa a ser pensada especificamente para cada local, de acordo com as necessidades do local. Mas a idéia é essa integração, como papel do serviço público na atualidade. Depois, sem dúvida, a integração entre as esferas administrativas públicas: federal, estadual, municipal, local. Esse tipo de integração, na atualidade, principalmente em países em desenvolvimento como o nosso, se faz através de parcerias da área pública com área privada e sem fins lucrativos – isso já está sendo debatido aqui no Brasil. É a única forma de conseguir dar conta da falta de recursos não só financeiros, mas de conhecimento. Muitas vezes uma única área de conhecimento não dispõe de experiência, de conhecimento para realizar determinado tipo de função ou atividade. A parceria, às vezes, supre essa dificuldade.

A gente já falou sobre a relação direta entre essas instituições, esses serviços públicos com a área de serviços em geral.

Qual seria a idéia, a estratégia global para desenvolver o capital social? Por exemplo, o estímulo a investimentos micro, meso e macroeconômicos na capacidade de organização através das instituições. Ou seja, facilitar uma rede de interações, de trocas, de formação, de relacionamentos para dirigir interesses comuns, diminuindo conflitos. Estimular a área de análise e discussão, que é o que vocês estão fazendo aqui, hoje. O planejamento é uma parte importantíssima do capital social, que é o que eu estou tentando colocar. Que é fomentar essa análise sobre o desenvolvimento do país e as formas de solucionar certos problemas e conflitos, locais, experienciados especificamente por vocês, em Salvador. Isso através de redes de centros de pesquisas acadêmicas. Então, a difusão e a discussão dessas novas mentalidades, sobre o que seria a formação de uma infra-estrutura social, sobre os problemas existentes desse ponto de vista de interação entre as várias esferas, os vários níveis de governo. E as análises sobre esse tipo de questão fazem parte da construção do capital social. Quer dizer,

formar uma estrutura que possibilite essa análise e essa discussão. Isso é importante. Depois, uma rede de criação de programas que estimulem relações informais. No País, o setor informal é muito significativo, tanto em relação ao trabalho por conta própria como empresas informais. Esse setor entra em alguns espaços deixados pelo setor formal. Mas o tipo de organização, principalmente informal, de baixa renda, que não exige muito investimento em capital, e serve de “remédio” para o desemprego, digamos assim, muitas vezes, oferece um amplo espaço para a entrada dos serviços públicos no sentido de formar essa rede de capital social com o objetivo de facilitar a integração. Seja com atividades informais, que do ponto de vista dessa relação não deveriam existir, então a gente não vai considerar, mas efetivamente existem, seja com essa interrelação entre as atividades formais e informais. Muitas atividades informais estão diretamente ligadas ao setor formal.

Parte essencial do desenvolvimento do capital social, e que é um dos objetivos que colocados aqui no meu trabalho é propiciar a qualificação do trabalhador ou da população. Mas dentro dessa visão de interrelação de redes produtivas e dentro de especificidades locais, no meu entender essa qualificação deve ser adaptada aos requisitos locais, chamados de “vocalização local”, além de se adaptar aos novos requisitos mundiais que eu andei falando por aí, os setores que têm uma tecnologia avançada na área de microeletrônica, telecomunicações. Então, isso que eu estou propondo, a qualificação nesse sentido, através dos serviços públicos e de estímulos do serviço público junto ao setor privado, deve ser uma qualificação básica, dentro do aparato educacional formal do local, mas também uma educação, um treinamento adicional, dirigido especificamente a adaptar as populações às condições locais de produção. Bom, já é difícil aqui no nosso país educação formal, tradicional, básica, o que dizer então sobre um treinamento específico para “vocalizações locais”. E as vantagens competitivas



locais. Mas pelo menos do ponto de vista teórico podemos estudar esta questão, estudar como colocar em prática. Muitas vezes a solução é fácil, está em nossas mãos e a gente não consegue perceber. Na semana passada a gente estava discutindo num seminário a lei do jovem aprendiz. Não sei se vocês já ouviram falar na lei, que obriga as empresas médias e grandes a contratar jovens de 14 a 24 anos, pagando salário mínimo e com carteira assinada. E dar um aprendizado na empresa e possibilitando a eles freqüentarem a escola normal, e, além disso, dando uma qualificação profissional específica, que em geral é oferecida pelo sistema "S" (Senai, Senac etc.). É uma lei que existe, é uma obrigatoriedade das empresas. Existem determinadas vantagens para a empresa aderir a essa lei, além de ser uma obrigatoriedade. Então, nessa discussão, nós fizemos uma avaliação de quanto é atendida essa lei. Ela se destina a jovens que necessitam de uma qualificação específica. E nas análises que nós fizemos a gente verificou que existem diferenças regionais significativas, mas em torno de 10% das empresas atendem a essa lei. E o que é que eu estou querendo dizer com este exemplo? Que já existe toda uma legislação, todo um instrumento legal etc., mas não existe uma instituição que vai trabalhar para acompanhar o cumprimento da lei, controlar, exercer qualquer sanção sobre isso. E é uma lei para qualificação de jovens que estão no mercado de trabalho muitas vezes desempregados. Porque tem jovens de 15, 16 anos estão no mercado de trabalho, estão procurando emprego e não acham, porque não têm qualificação. O papel do serviço público para levar adiante algumas questões de qualificação, como nesse exemplo específico, é formar instituições que acompanhem essa lei, controlem, estimulem, porque já está tudo ali, na mão. Formação de capital é isso, é propiciar essa execução, esse andamento dos processos já existentes, das organizações já existentes, e a criação de novos estímulos locais específicos. Programas que ajam nesse

sentido, dando o apoio extra preciso para que dê certo aquele tipo de investimento.

Um aspecto que eu acho essencial nos serviços públicos na atualidade é a formação da infra-estrutura de informação. Informação é o quesito primordial tanto a nível primário, para a população, quanto na esfera pública. Porque a informação é muita na atualidade. E aquele que conseguir maior volume de informações... Informação só não diz nada. Tem que transformar em conhecimento a informação, aplicar, selecionar, filtrar tanta informação. E transformar, na prática, aquela informação para usar diariamente na consecução de uma tarefa, conseguir emprego, para qualquer tipo de atividade. Então, quem tem o maior volume de informação sai na frente. E junto a uma camada da população sem condição de muito acesso a esse tipo de informação – por isso eu estou falando que é papel do serviço público –, é essencial a presença de instituições que informem a população para ela estar em condições, no nível mais adequado, de resolução dos seus próprios problemas. Toda uma infra-estrutura de informação. Trabalhando com as pesquisas de mercado, produtores de informação, processadores, distribuidores de informação, que têm o caráter de ensino, bibliotecas e outras mídias, e toda uma infra-estrutura de manutenção, reparação, telecomunicação etc. Eu acho fundamental esse papel da informação, principalmente para a classe menos privilegiada, que não tem acesso, sozinha, à informação para concorrer com aqueles que têm essa possibilidade. Eu acho que é uma função ligada à formação de bem-estar e à estrutura de capital social que eu falei anteriormente.

Do ponto de vista de organização regional – vocês também estão preocupados com isso –, tudo que a gente chama de economia regional, criação de economias de aglomeração. É um termo técnico que os que trabalham com análise regional utilizam. Seria a formação de uma série de serviços aglomerados que vão trazer produção, consumo, empresas para um determinado local; que

vão trazer economias para aqueles que utilizam esses serviços, por estar tudo aglomerado, tudo naquele local. Então, essa formação de economia de aglomeração, para cada local específico tem uma conotação diferente. Pode ser uma infra-estrutura viária, pode ser uma infra-estrutura de serviços bancários, de escolas. Parece que um dos aspectos que vocês iam discutir é se em algumas regiões mais afastadas, a implantação de faculdades iria atrair desenvolvimento. Isso faz parte de economia de aglomeração. Essa criação de economias de aglomeração, através de serviços específicos, reforça tudo isso que eu estou falando sobre a infra-estrutura do capital social. E influencia padrões de localização. Então, instituir escolas ou universidades num local que ainda não é desenvolvido, a depender do caso específico, da condição, é uma medida de formar economias de aglomeração e de incentivar o desenvolvimento local. Que pode até ocasionar a realocação de pessoas para uma região que antes era abandonada. Isso faz parte, também, da estruturação do capital social, através de serviços urbanos também de governo.

Eu não sei se ficou clara a mensagem que eu quis trazer aqui para vocês, sobre a nova forma de observar o papel dos serviços públicos, não só com aquele atendimento tradicional, aquela visão de oferecer, prover serviços de saúde, serviços de ensino etc. A função dos serviços públicos vai muito além de, simplesmente, oferecer esses serviços materiais. É também pensar sobre essa

estruturação do capital social de fornecer essa rede que propicia as interrelações setoriais, de várias esferas de governo e privada etc. Evidentemente que eu estou falando em termos teóricos, e que pensar as necessidades locais é diferente. Isso são sugestões para que se pense a realidade local. E a idéia é que não pode ter uma falta de integração entre os serviços ligados à atividade de estímulo da economia, ou regulação etc. e separadamente das atividades sociais. É a consecução de um êxito que vai redundar em bem-estar social e vice-versa. Essa é a idéia de se pensar conjuntamente.

Aqui eu achei os números da lei do jovem aprendiz na Bahia, aquele exemplo que eu dei. A Bahia cumpre 5% do potencial de contratações de jovens de 15 a 24 anos que as empresas têm obrigatoriedade. Do que elas necessitam, têm obrigatoriedade de contratar apenas 5% a cumprir. Quer dizer, aí já tem um campo enorme de atividades para a qualificação dos jovens, para a inclusão do jovem no emprego, mas falta um acompanhamento, uma cobrança. Ou seja, uma rede de interrelações entre o que existe no papel e o que vai acontecer na realidade. Então, planejamento, como a gente sabe, é a continuidade, não é o papel, o plano, mas sim a implementação do plano, é isso que eu quero dizer, aquela implementação: colocar em ação, controlar e dirigir etc. nesse sentido, a atividade de serviços, hoje, tem que ser vista como integradora e formadora de capital social.

## EXPOSITOR 2

# O Papel dos Serviços Públicos, dos Sociais e Daqueles Ligados ao Turismo no Desenvolvimento Regional com Inclusão Social

## Paulo Henrique

Boa tarde a todos. Bom, eu vou começar do geral para chegar ao mais particular possível nessa discussão. E começar do geral é lembrar a vocês que nós estamos indo para uma economia pós-industrial, mesmo na Bahia.

Nós iremos para uma sociedade pós-industrial sem passar pela industrialização no sentido estrito porque a Bahia jamais será São Paulo, como Camaçari jamais será o ABC. A Ford que está aí é a Ford mais avançada tecnologicamente e organizacionalmente do mundo. Essa planta de Camaçari não emprega os quarenta mil operários da planta da Volkswagen do ABC dos anos 1950. Ela trabalha com terceirização, sistemistas, como vocês sabem. Então, não é o fato da Ford ter chegado agora na Bahia que vai me impedir de dizer que nós estamos indo para uma economia pós-industrial, porque essa planta da Ford é a evidência maior disso. A questão é que dizer isso não significa grande coisa. Porque pós-industrial não significa nada. Imaginem se nós estivéssemos em um evento na Europa, em 1808, e eu estivesse dizendo: "Olhem, pessoal, nós estamos indo para uma sociedade pós-agrária". Alguém ia dizer: "Sim, e o que é que significa isso?". Os termos têm aparecido, as tentativas de nomear essa nova economia, essa nova sociedade. Alguns falam de economia do conhecimento, outros falam de sociedade de redes, de sociedade de serviços. Mais recentemente aparece um termo que é capitalismo cognitivo, porque tem essa coisa do conhecimento, do cognitivo, mas tem essa coisa de lembrar que continuamos no capitalismo. Mais adiante, certamente, daqui a uma década, duas, três ou quatro, as próximas gerações saberão como denominar essa economia, essa sociedade para a qual a gente está indo. O que a gente tem, além de algumas tentativas de denominação, é essa coisa de alguns elementos que a gente vai percebendo, e estão aí algumas questões pontuais se tornando claras.

Eu vou fazer uma lista aqui, rapidinho, sem hierarquia, só para chamar atenção para os movimentos. A primeira coisa que eu destaco sempre, na faculdade, é essa coisa de que a gente vai para uma economia de produção e consumo de valor intangível, imaterial. É uma economia onde a cesta de bens é cada vez mais uma cesta de serviços. E o que é bem, é cada vez mais, em termos de valor, bem intangível. Quando eu digo isso, evidentemente falo do ponto de vista do economista, eu estou pensando

em valor. O que eu estou falando é que a roupa, enquanto roupa, vai pesar menos no seu orçamento do que pesou no passado e do que pesa hoje. E aquela roupa vai ter um valor que vai estar identificado, amarrado, por exemplo, à marca, ao design, ao trabalho do estilista incorporado, e não ao tecido propriamente dito. A mesma coisa com os alimentos etc. Quem é classe média, hoje, no Brasil ou no mundo, já percebe claramente como o peso é crescente da educação, dos planos de saúde, dos aluguéis, das despesas com lazer e turismo. Então, primeiro essa coisa do deslocamento do valor para o intangível. Nós só consumíamos um bem intangível, que era a energia elétrica, e continuamos consumindo. E hoje, com a digitalização, a gente consome uma quantidade gigantesca de produtos intangíveis: música, software etc.

O outro evento, paralelo a esse é que também o capital e os ativos em geral tendem a ser cada vez mais intangíveis. As empresas têm valor por causa das marcas que elas administram, por causa do capital humano que elas conseguem comportar, em virtude do capital social no qual estão inseridas, em virtude das externalidades das quais se beneficiam etc. Essa separação antiga que a gente fazia entre capital produtivo e fictício é cada vez mais fictícia, porque todo capital, nesse sentido, vai sendo cada vez mais fictício, intangível. O grande exemplo que a gente teve recentemente disso foi o da venda da Varig. Como é que alguém conseguiu vender a Varig e alguém comprou a Varig? A Varig, naquele momento ali, não valia absolutamente nada. Ela tinha um passivo gigantesco. Aí alguém disse assim: "Não, mas comprou pela marca". Nem a marca! No momento em que a Varig foi vendida até a marca já não valia grande coisa. O valor da Varig naquele momento era o cartão Smile. A clientela da Varig é que foi vendida ali. Agora reparem a sutileza: a clientela da Varig é o programa de milhagem. E o programa de milhagem era um passivo. Então, a Varig foi vendida por um não-valor, por um valor negativo. Por um valor do passivo dela. Esse é o mundo no qual a gente

vive. Então, é tudo fictício nesse sentido, tudo intangível. E para lá nós vamos.

O terceiro aspecto, que é o foco do seminário também, é essa coisa da terciarização da economia. Uma economia cada vez mais de serviços, no sentido de que os serviços têm um peso crescente na economia. Mas é uma economia também de sevicilização. Então, de um lado a terciarização, o setor terciário vai ficando cada vez mais importante, os serviços vão ficando cada vez mais importantes, mas por outro lado, tudo passa a ser serviço. A indústria se seviciliza, a agricultura se seviciliza. Porque o que é o trabalho agrícola hoje senão comprar serviços para produzir, e depois utilizar serviços para vender. Você não vende mais o adubo, você vende serviços de adubação. Você precisa da logística, do marketing etc. para conseguir tirar o valor da agricultura.

Empresas como a IBM, que já foi de fabricação de bens, de hardware, rapidamente se transformou em produção de serviços. Ou cheguem mais perto, entrem no site da White-Martins daqui do Pólo e vejam como ela está se desdobrando rapidamente numa empresa de venda de serviços de solda, gestão hospitalar, de lavagem de roupa industrial etc. Então, a indústria vai se transformando também. Além disso, é uma economia de produção em redes, de produção e acumulação flexível, de terceirização, que é um termo péssimo que a gente usa para traduzir. É uma economia toda fragmentada. Eu dei aula outro dia para um empresário num curso de especialização e tive como aluno um empresário, soteropolitano, cuja ocupação é construir shopping centers. "Qual o seu negócio? Eu construo shopping centers. Quantos empregados há na sua empresa? Dois. A minha secretária e o meu office boy". Todo o resto são cadeias de terceirização. Ele e sua empresa de uma secretária e um office boy. Profissão: construtor de shopping centers. Então, é a economia toda assim. O outro lado disso é a flexibilização do trabalho. Nesse capitalismo cognitivo, o antigo pacto fordista do "você trabalham bem, duro, a produzi-

vidade aumenta, os lucros são distribuídos e tem um estado de providência” é quebrado. Nós temos uma clivagem aí. Pessoas que ganham bem, trabalham sessenta horas por semana, e pessoas que não têm estabilidade nenhuma, ganham muito mal. E não é nem o caso mais – eu estou reestudando o trabalho informal em Salvador – de falar de informalidade. O conceito de informalidade já não está dando conta. Por quê? Porque o emprego já é informal. No sentido de que ele é precário, de que não dá mais estabilidade, paga mal. Quem chega a Salvador e a outras metrópoles brasileiras vê hoje uma coisa que já aconteceu na Europa e continua acontecendo nos Estados Unidos: o emprego aumenta, o trabalho formal aumenta, mas o salário diminui. O salário diminui e diminui também todos os direitos, a estabilidade etc. Então, no trabalho cognitivo a diferença de tempo de trabalho e tempo de não-trabalho vai para o espaço quando você percebe que está trabalhando no chuveiro, no banheiro, de manhã, de tarde, à noite, no domingo, no sábado etc. Essa é a realidade desse sistema. É uma economia com centralidade no conhecimento e na inovação. É uma economia, eu estava falando ontem, de customização, de microsegmentação de mercados, com consequências sérias para a forma de produzir. Deixa de ser uma economia baseada unicamente na escala para ser uma economia também de variedade e de escopo, como dizem os economistas. É uma economia de financeirização crescente. A gente acha que não, que isso é só uma fase, mas eu acredito ser uma economia de financeirização crescente. As finanças tomam um papel central também, junto delas as transferências. Há uma subordinação do processo de acumulação do capital ao interesse do acionista, com consequências sérias, como a gente está vendo nessa crise financeira que nós vivemos hoje. É uma economia, nessa transição pelo menos, de crise dos direitos de propriedade intelectual. Isso é evidente na área que eu estou trabalhando atualmente, que é economia da cultura, mas em outras áreas também. As novas tecnolo-

gias estão explodindo os sistemas de direito, que se tenta manter na marra, com a intervenção da Polícia Federal e coisas parecidas. É uma economia de externalidades. Tudo é externalidade. E é por isso que a cultura ganha centralidade também, a questão do meio ambiente ganha centralidade. É uma economia, evidentemente, de globalização, de localização, a importância do local. Uma economia de importância maior do trabalho vivo em relação ao trabalho morto. Isso é difícil também para nossas duas últimas gerações conseguirem captar.

Como é que a Microsoft trabalha? A Microsoft tem de 72 mil a 90 mil funcionários, trabalhadores cognitivos na sua esmagadora maioria, quase todos. Além disso, ela tem uma rede de grupos, espalhada pelo mundo todo, ligada pela rede, que se associam à produção. O que dá mais umas poucas centenas de milhares de pessoas. Que recebem a versão “beta” dos programas, instalam nos seus computadores e interagem com a Microsoft, com algumas poucas vantagens, para ajudar a Microsoft produzir. E fora desse segundo círculo, ela tem todos vocês, inclusive eu. Vocês repararam que dos dois últimos programas da Microsoft para cá, toda vez que aparece um bug, um probleminha, aparece uma caixinha pedindo para enviar essa mensagem, o registro do erro. Ela às vezes dá um retorno, às vezes não dá retorno nenhum. Toda vez que você faz essa operação está ajudando a Microsoft a aperfeiçoar o seu software. Então, ela tem um terceiro círculo de produção que são milhões, centenas de milhões de usuários do planeta todo. Logo, a Microsoft não trabalha com capital morto nenhum, ou praticamente nenhum. Ela trabalha com capital vivo, com capital humano e social, isso é o ativo dela. É essa a outra economia.

E, finalmente, nessa minha lista, para eu passar para o concreto, é uma economia de transferências. Eu tenho me batido bastante com isso. A ONU fez um estudo em 2000 no qual 30% da renda na cidade de Santos são de transferências. Outro dia me explicaram

por que. Porque Santos tem um monte de aposentados, porque por conta da modernização do porto houve muita aposentadoria precoce do pessoal que trabalhava lá. Mas, em Salvador, essa mesma pesquisa registrava 17% em 2000. Isso é quase dez anos atrás. Antes do Bolsa Família e de uma série de intervenções nessa direção. Dezessete por cento da renda de Salvador eram originadas de transferências. Normalmente, isso veio a ser associado, nos últimos anos, às cidades pobres do Nordeste, do Semi-Árido do Nordeste, que alguém chamou de economias sem produção. Uma injustiça com as cidades do Nordeste, mesmo com essas do Semi-Árido. Mas a idéia era de que essas pobres e miseráveis cidades do Semi-Árido do Nordeste viviam basicamente de duas coisas: da aposentadoria e do Bolsa Família e programas correlatos. Em termos relativos, a questão pode ser até essa. Mas se a gente pensar em termos absolutos, a massa dessas transferências é muito mais importante para uma metrópole como Salvador, São Paulo ou Santos do que para Xique-Xique, percebeu? O que eu estou chamando a atenção é que as transferências na nova economia são importantes não apenas para os municípios do Semi-Árido do Nordeste, mas, sobretudo, para as grandes cidades e metrópoles. Sobretudo se a gente entender as transferências em sentido lato. Não é uma transferência simplesmente o Bolsa Família ou a aposentadoria, mas, por exemplo, o custeio de uma universidade federal. Porque aí a gente vai perceber que em Salvador isso significa 600 milhões de reais injetados anualmente, sobretudo sob a forma de salários. Ou seja, um poder de efeito multiplicador enorme sobre a economia. Bom, alguém pode dizer: "Isso é o atraso". Falso, isso é o futuro. Quanto mais a gente avançar no século XXI, mais próximos estaremos da Suécia, espero. Ou da Dinamarca. Portanto, maior é o papel das transferências no novo estado de previdência compatível com essa economia que venha a surgir.

Vamos para o concreto agora. Eu também uso essa categoria, serviços sociais, a

literatura consagra, mas é preciso que se abra discussão – vamos fazer isso aqui, hoje, talvez – para não contrapor serviços sociais com os ditos produtivos. As classificações originadas nos anos 1950 e que a gente usa ainda, tendem a fazer esse tipo de separação entre serviços produtivos, serviços de consumo pessoal, serviços sociais. Nessa nova economia, na economia do século XXI, não há porque você não considerar a saúde como um serviço produtivo, essa é a idéia. A saúde é tão produtiva quanto a logística, talvez mais.

O maior setor da economia norte-americana e um dos maiores setores da economia européia é o setor de saúde. Não só porque ele gera renda, emprego e exportações, mas também porque tem toda uma cadeia de serviços e uma cadeia industrial por trás dele, que ele arrasta. A locomotiva aí não é a Bayer não, é o serviço de saúde na ponta. A Bayer vem a reboque. O serviço aí é que é o indutor. Por que a demanda de serviços em saúde cresce? Por várias razões, e a principal não tem nada a ver com o Pólo Petroquímico de Camaçari. A principal razão pela qual os serviços de saúde crescem é que a população está envelhecendo. Logo, consome mais serviços de saúde pagos pelo Estado ou pagos pelo próprio bolso. E aí eu volto à questão das transferências. Olhem o papel das transferências. Diz um conhecido, um economista francês – ele radicaliza um pouco, mas eu vou com ele –, que "nós estamos indo de uma economia onde o trabalho sustenta a transferência para uma economia onde as transferências sustentam o trabalho". É o SUS que gera o trabalho, e não o trabalho que gera o SUS. Essa é a lógica. A base disso, em última instância, é a produtividade do trabalho gigantesca, acumulada aí e que precisa ser distribuída. Mas essa é outra discussão. Voltando ao ponto, por que Vitória da Conquista, de repente, sai no ranking recente como uma das dez cidades mais dinâmicas do País? Vitória da Conquista é uma cidade que tem uma estratégia bem definida há mais de dez anos: não ter como

prioridade a criação de indústrias, decidiu crescer pelos serviços. E aí apostou em dois setores: saúde e educação superior, porque um se desenvolveu espontaneamente. Então, se transformou em uma cidade universitária, que tem hoje 12 mil estudantes universitários numa população 300 mil habitantes. Dos quais seis mil são estudantes que vêm de outras regiões, inclusive do norte de Minas Gerais. E que desempenham em Vitória da Conquista o mesmo papel que os estudantes desempenham em Ouro Preto, Campinas, Lavras, Viçosa etc. Esse é o negócio de Vitória da Conquista: eles exportam serviços de educação superior. Outra coisa que ela definiu foi o papel de centro de serviços de saúde. Começar pela saúde básica, depois desenvolver a de maior complexidade e exportar serviços de saúde. Junto a isso há uma logística rodoviária privilegiada. E como cidade de uma região cafeeira, se consolidou também como pólo de comércio. É uma cidade para onde as pessoas viajam para comprar e onde funciona a logística e o comércio cafeeiro da região. Conquista não vive do café. Conquista vive do negócio da logística em torno do café. Mas essa não é a atividade principal. A atividade principal são serviços de educação e saúde. Isso é claro e cristalino para a população, para a prefeitura. Para quem quiser ver, Vitória da Conquista é o grande exemplo baiano de uma estratégia alternativa. O que Vitória da Conquista não terá na escala necessária são os serviços empresariais ou o que o IBGE chama de serviços prestados a empresas. Sobretudo não terá aquele núcleo básico, o núcleo B, que são os serviços intensivos em conhecimento, incluindo os serviços produtores de tecnologias industriais básicas. Na reconcentração do terciário no Brasil, isso tende a ficar em São Paulo. Alguma coisa ficará nas metrópoles regionais, e Salvador pode se beneficiar dessa coisa relativa. As economias de aglomeração também funcionam com os serviços, e principalmente com esse tipo de serviço. É sonho competir com São Paulo, isso não existe. Nós temos um país monocêntrico nesse sentido, mais parecido

com a França do que com os Estados Unidos. Mas Salvador é metrópole regional e produz serviços de marketing, logística, engenharia, informática etc. Grandes empreendedores e empresas nessas áreas têm sua origem na Bahia, para provar esse potencial. Até pouco tempo atrás, não sei se é realidade ainda, a principal empresa exportadora de serviços do Brasil era a Odebrecht, uma empresa de origem baiana. Na área de marketing e propaganda, por exemplo, Nizan Guanaes e Duda Mendonça bastam para provar o potencial. Então, uma cidade como Salvador, além dessa coisa dos serviços sociais de Vitória da Conquista, teria que pensar no desenvolvimento de serviços empresariais e, notadamente, desses intensivos em conhecimento. Além, evidentemente, do turismo. Do turismo de eventos e negócios, sobretudo, é o que eu tenho insistido. É isso que a gente está fazendo aqui, neste exato momento. Ou pelo menos usando equipamento para isso. Essa economia móvel é uma economia em que as pessoas viajam, e isso explica o gargalo dos aeroportos e a crise que a gente está vivendo no transporte aéreo. Quando o telefone foi inventado, em Nova Iorque, disseram que telefone ia diminuir a necessidade de reuniões. Imaginem!!! Hoje nós temos clareza que o telefone serve para marcar a reunião. Alguém também disse logo depois do aparecimento do e-mail, da Internet, que ela ia eliminar a necessidade de reunião. Muito pelo contrário. De novo a gente usa a Internet para se comunicar mais e para marcar a reunião. Essa é uma economia onde as pessoas trabalham também um outro lado da exploração do trabalho do capitalismo cognitivo. É o fato de que o trabalho é nômade, não sei se vocês já repararam isso. Nos dois sentidos. Primeiro porque a imigração e a emigração crescem loucamente em outras direções. Agora basicamente sul-norte. Mas é uma nova vaga de migração comparada àquela que a gente conheceu no Brasil, que estamos comemorando cem anos agora, da imigração japonesa, italiana etc. Mas ao mesmo tempo, aquelas pessoas que são supostamente fixas,

que estão lá, não migraram, viajam o tempo todo. Depois, você chega num avião hoje e só vê os laptops sendo abertos, mesmo na alta estação. Daí a importância fundamental de uma nova infra-estrutura. Mas voltando ao ponto – eu estou começando a fechar já –, turismo de eventos e negócios, e associado a ele, entretenimento e cultura. Outro dia eu ouvi uma estatística, Henrique, eu não sei se é verdadeira, eu acredito que sim, que São Paulo realiza por dia a mesma quantidade de eventos que Salvador realiza por ano. Uma coisa de 150 ou 200 eventos. É um exagero, mas a ordem de grandeza é por aí. Se você quiser realizar dois eventos grandes, hoje, em Salvador, você vai ter dificuldade. Salvador não tem infra-estrutura para absorver um evento só com cinco mil participantes. Você já tem uma enorme dificuldade para operar um só evento com cinco mil participantes. E o único lugar que pode abrigar isso, parcialmente, é o Centro de Convenções. Se você tiver dois eventos nessa escala, já não dá. No início do governo Wagner se discutiu a atração do Fórum Social Mundial para cá, aquele de Porto Alegre, mas como estava chegando o verão, foi desconversado. Não tem condições de ter o Verão, o Carnaval e o Fórum Social Mundial ao mesmo tempo em Salvador, porque não tem infra-estrutura. Se eu quiser definir uma prioridade para Salvador no campo do turismo é essa. É claro que isso combinado com o turismo cultural, porque eventos e negócios é cultura.

Fechando. Os serviços são importantes porque eles são a infra-estrutura. Então, a atração de indústrias, na medida em que a guerra fiscal se esgota, vai ficar dependendo disso. A decisão da Toyota de não vir para cá, e da GM também, está muito amarrada a isso. E já que os incentivos fiscais são os mesmos, melhor ir para o Paraná ou para São Paulo. Porque há possibilidade de mercado e possibilidade dessa infra-estrutura de serviço. Os serviços são exportadores. E os serviços têm um papel fundamental, que é a transferência de tecnologia. Ainda que o grosso da tecnologia hardware seja desenvolvido

na indústria, é a empresa de consultoria de informática que faz a transferência, são as empresas de serviços. Mais uma razão para prestigiar esses serviços intensivos de conhecimento.

O último ponto. Como é que você materializa uma política concreta para desenvolver isso? A experiência internacional e a literatura internacional não recomendam a política de incentivos fiscais. Ainda que no Brasil ela tenha sido aplicada com sucesso, até um determinado momento, na atração de empresas de logística e de armazenagem. Mas os atacadistas, hoje, são prestadores de serviços logísticos. Mas ali foi uma jogada do ICMS que foi feita, aproveitando as brechas da legislação, e que levou Recife, Brasília e Goiânia a concentrarem bastante essas empresas. A Bahia se atrasou; quando foi atrás, já tinha perdido o bonde. Mas isso é uma exceção. As vantagens fiscais que podem ser dadas aos serviços no Brasil: IPTU, IPIV e mesmo o ISS, são pequenas em relação às vantagens fiscais de imposto de renda e ICMS que podem ser oferecidas. As prefeituras podem oferecer... Agora a legislação até proíbe a diminuição do ISS para abaixo dos 2%, enfim, não é por aí. Além disso, é uma estratégia arriscada, porque os custos de saída das empresas de serviços são bem mais baixos, em geral, que os custos de saída das empresas industriais. Todo mundo aqui tem clareza que o Pólo Petroquímico de Camaçari só não foi embora ainda, porque os custos de saída seriam gigantescos, de abandonar aquilo ali. Mas uma empresa de serviços, que trabalha com capital humano, basicamente, e telemática, ela não tem problema. Ela é mais móvel do que uma fábrica de sapato. E as fábricas de sapato, a gente sabe, são indústrias-circo, como diria Milton Santos. E, finalmente, essas empresas são extremamente dependentes da economia de aglomeração, e mesmo de fatores como status e imagem, intangíveis. Então, não é pelo incentivo fiscal. Ainda assim, se vocês forem estudar a legislação de incentivos fiscais a serviços na Bahia, é uma tristeza. Eu estudei a de Camaçari, recente-



mente. Camaçari é Salvador no espelho. A economia de Salvador é de 90% de ocupação em serviços, 90% do PIB em serviços. A de Camaçari é 90% do PIB industrial, numa proporção gigantesca de trabalho operário. A realidade é que Camaçari não tem um restaurante aberto depois das dez da noite, não tem um hotel decente, uma faculdade decente. Não tem nada, só tem fábrica. Todo mundo pega o carro e em uma hora está em Salvador. Dorme em Salvador e vai trabalhar lá. Agora é que há alguma fixação de operário, não de executivo, em Camaçari, porque os contratos feitos com a Ford e com as novas fábricas colocaram essa exigência: a contratação de mão-de-obra residente em Camaçari, porque senão nem classe operária Camaçari teria, só teria mesmo as fábricas. Pois bem, a legislação de incentivo fiscal de Camaçari diz o seguinte: tem incentivo fiscal toda empresa de serviço que ocupar bastante gente. Mas aí o que é que Camaçari atrai? Empresa de limpeza, de vigilância. Inclusive porque quanto mais você emprega, mais incentiva a você ter. Percebeu? Então, tem aquela mão-de-obra, de primeiro grau, no máximo segundo grau completo, que é atraída para se instalar em Camaçari. Agora, se você pegar a legislação de Campinas, São José dos Campos e outras cidades do Centro-Sul, o setor de serviços que é privilegiado na política de incentivo, é o intensivo de conhecimento, evidentemente. Você dá incentivo a uma empresa de engenharia, é isso que se trata de atrair. Um texto que eu fiz tentou fazer um apanhado das políticas praticadas, de estímulo, na Europa, para tentar desenhar alguma coisa para a Bahia. A primeira coisa que eu tenho insistido com os governantes, na prefeitura e no governo estadual, mas sem sucesso, é realizar um cadastramento. A gente não tem a menor idéia das empresas de serviços que existem em Salvador. Não temos idéia disso. Elas estão aí, nos prédios de escritório, mas ninguém tem isso, porque até a prefeitura não tem esse controle. A prefeitura não faz um levantamento do ISS por setor, não tem essa informação. A gente

tem algumas associações. De construção civil e engenharia, tem uma associação, mas fora isso é a desorganização total. A primeira coisa é cadastrar para poder reunir e ouvir para definir políticas. A indústria tem a Federação de Indústrias do Estado da Bahia, que, se não encampar os serviços, vai desaparecer; ela sabe disso, já começaram a se preocupar. O comércio tem o Clube de Diretores Lojistas, a Associação Comercial, mas serviço não tem uma organização. Só assim você pode definir políticas específicas. A outra coisa é fazer essa intermediação empresarial que o SIMM já tenta fazer aqui com algum sucesso, mas com problemas sérios na mão-de-obra. Toda cidade européia preocupada com isso tem o seu portal de oferta e demanda de serviço, para reduzir os custos de transação. Você precisa de um determinado serviço, você vai lá.

O investimento em capacitação. A capacitação específica para esse serviço e a capacitação genérica numa economia de servicilização crescente é ensinar a prestar serviço. Isso parece maluquice, não é? Vocês já conhecem o Instituto de Hospitalidade, não conhecem? Qual é o objetivo do Instituto de Hospitalidade, uma organização ligada à Odebrecht? É difundir a cultura – olha o capital social aí – da hospitalidade. Agora, isso na Bahia não parece uma piada? A Bahia não é, supostamente, a terra da hospitalidade, da baianidade, não sei o quê? O Instituto de Hospitalidade foi montado primeiro aqui. Porque se tratava de difundir essa cultura, investimento em capital social, no sentido que a gente estava falando. O investimento em marketing público. Aí eu estou insistindo porque Salvador faz marketing turístico. É preciso ir além disso. Você tem que ter campanhas do tipo: “Venha fazer faculdade em Salvador”. Quando eu fui fazer a pós-graduação na Unicamp, há milhões de anos atrás, eu fui atraído por uma matéria paga que saiu na Veja. Era a capa da Veja: a vida intelectual e cultural em Campinas. Era uma mentira. Não tinha vida intelectual e cultural nenhuma. Minha alegria era chegar sexta-feira e ir

para São Paulo. Mas eu fui atraído por isso. Tomei a decisão de ir fazer pós-graduação em Campinas porque era uma cidade que tem a Unicamp e tem uma vida cultural intensa. Não tem nada. Mas o marketing funcionou. Você também foi atraída pela vida cultural? Incentivo às exportações, que é papel da política. Infra-estrutura no sentido amplo. Aí, o fundamental, como diz o ministro Gil, é “bandalargar” a cidade. O aeroporto é fundamental, a mobilidade e acessibilidade, as deseconomias de aglomeração já estão presentes na cidade. A resolução da questão urbanística, que é o novo centro da business street da cidade. Os serviços tendem a se concentrar também nas cidades, os serviços empresariais. Nós não temos mais o centro velho, o centro histórico. Os serviços se deslocaram para a região do Iguatemi, Itaigara, Tancredo Neves e Paralela, indo na direção

do aeroporto. Só que isso está absolutamente congestionado. Essa questão é decisiva. Porque você vai conseguir atrair empresas de serviço grandes para Salvador para colocar onde? Nesse centro aí? Não tem como. É melhor ficar em São Paulo. A velocidade vai ser a mesma. Então, esse é um problema. O aeroporto está sendo ampliado, porque rapidamente ele ficou pequeno de novo. Mas a questão central é “bandalargar” a cidade. E, finalmente, a questão da tecnologia, que vem a ser gestão e informática. Aí, nesse caso que eu estou falando, a gente rascunha um primeiro esboço do que poderia ser uma política concreta para as prefeituras e os governos estaduais pensarem no desenvolvimento dos serviços. É claro que para serviços específicos, saúde e educação, as políticas são específicas. Mas essa é outra discussão. Muito obrigado.

Temos um conjunto enorme de questões para discutir aqui. O mais comum quando você tem o microfone é se deixar encantar e começar a falar quando você é apenas o moderador. Eu vou fazer o seguinte: vou colocar duas questões para iniciar o debate. Vocês é que serão os atores da nossa discussão.

O primeiro tópico das duas apresentações – com injustiça a ambos, porque não foi exatamente nessa ordem – é uma tentativa de categorizar o que é o capitalismo hoje. Então, tivemos o capitalismo industrial, financeiro, e agora temos agora o capitalismo cognitivo, foi o que Paulo apresentou, ou disse concordar, ou disse que existe no debate. A primeira coisa então é: será que é isto? O que é isto, em termos de uma discussão com alto nível de abstração? E assim foi colocado. Assim também foi colocado pela professora quando discutiu qual é o papel das novas readequações às cadeias produtivas, produzidas pelas empresas internacionais, os resultados disso nos mercados. O primeiro ponto foi: o que é que está acontecendo? De maneira que nós possamos nos posicionar com relação a isto que está acontecendo lá fora ou em alguns lugares aqui dentro. A postura é mais ou menos a seguinte, como era nos anos 1960: se o mundo é industrial, o nacional-desenvolvimentismo é evitar o mundo industrial e fazer as políticas para chegar até lá.

Então, se o mundo hoje, nos países avançados, é de prestação de serviços e a indústria foi transferida para a China e outros lugares, o nosso objetivo é padrão de vida de alta qualidade, e vamos repetir a sociedade de serviços que nós encontramos no mundo avançado. A minha questão é: a sociedade de serviços que se encontra no mundo avançado está no mundo avançado. Nós não podemos imitar esse padrão pelo simples fato de que não nos cabe aplicar esse padrão, nós não temos força para imitar esse padrão. Nós temos força para fazer uma transição da pobreza para a pobreza com transferência de renda, que é o que está acontecendo. Numa sociedade onde você tem, num hospital lá no Pará, a morte de 200 crianças na UTI neonatal, está faltando tudo. Um país onde o lugar na fila do SUS é uma mercadoria! Então, você está com sérios problemas. Portanto, o nível de categorização mais geral sobre que capitalismo é, é uma discussão importante, uma discussão relevante. Mas na nossa discussão, na discussão aqui, eu gostaria de discutir com vocês é que tipo de capitalismo nós temos e da maneira que nós precisamos de políticas públicas efetivas para fazer uma transição entre a pobreza extrema e a pobreza remediada, este foi o ponto. Tanto pode ser assim que no debate que nós temos aqui, no título da discussão tem aqui: o papel do serviço público, dos sociais e daqueles ligados ao turismo e ao desenvolvimento regional com inclusão social. Mas vamos

fazer neste nível menos abstrato de percepção a seguinte questão: é inclusão de quem com o quê? Eu imagino que seja mais ou menos o seguinte: trata-se de incluir os pobres em outro lugar. O outro lugar que eu concebo é o mercado. Portanto trata-se de mercantilizá-lo dando transferência de renda para que ele participe do mercado ou prestando serviço público da maneira que ele não precise ir direto ao mercado, mas mercantilizá-lo, incluí-lo na sociedade de mercado. É disso que nós estamos falando. Então, em vez de ir para a categorização mais geral da sociedade em que nós vivemos, pensar a sociedade que nós vivemos a partir de mazelas que são evidentes. A prestação de serviço público no Brasil está com dificuldade de ser efetuada porque a violência no lugar onde ela tem que ser efetuada impede que o médico vá para o posto de saúde. Isso não é sociedade civil, não é nada. Isso é barbárie da Rosa de Luxemburgo. É socialismo ou barbárie. Nós estamos enfrentando uma fragmentação de Estado, com dificuldade de fazer política pública porque política pública pura e simplesmente não chega ao usuário. Porque não tem nenhum médico nem sistema de incen-

tivo que ultrapasse violência, morte, bala, assaltos diários. Um posto de saúde que parece uma prisão. Médicos ameaçados. Então, me parece que nós estamos com problemas gravíssimos. Uma das questões que me chamou a atenção, entre outras, na apresentação da senhora, foi o seguinte: quando a senhora falou de aglomeração, de capital social, o que me pareceu mais evidente é que não se tratava apenas de inclusão no mercado, mas inclusão num certo tipo de mercado, num mercado em que há algum nível de cooperação, de generosidade entre os participantes para o mercado funcionar. É nesse sentido que instituições, como regras de padrão, de comportamento e cognição, se encontram. Eu imagino que a senhora está se referindo a isso. E quando a senhora coloca isso, o que se torna latente para mim, em termos de inclusão social, é que a política que a senhora defende, no final das contas, é uma política de ressocialização dos indivíduos. Trata-se disso. Num mundo individualista, fragmentado e podre, ressocializar é um modo mínimo de incluí-los no mercado. Pode ser que seja isso. O que é que vocês acham?

# Outras Considerações dos Expositores

Anita Kon

*Então, uma coisa é a gente conversar, debater, teorizar etc. a re-socialização. E eu estou sugerindo mesmo isso. Incluir o quê? Incluir algumas pessoas no mercado; incluir algumas organizações no mundo; incluir o Brasil no mundo. Essa é a idéia teórica. Agora, todos nós estamos acostumados a conviver o que se passa no dia-a-dia dos serviços públicos. Nossa função aqui é tentar modificar essa situação. É tentar debater, discutir e ver se existe solução, qual seria a solução, qual seria o caminho. Porque capitalismo a gente já tem todas as lições, e ele é vigente no mundo todo e aqui, nós estamos incluídos no mundo. Ele tem suas forças, suas pressões etc. Nos países mais avançados, evidentemente, ele tem maior possibilidade de conviver com isso. Nós não queremos imitar outros países, mais avançados. A idéia não é imitar. A idéia é tentar que essa pressão que vem deles não seja desfavorável a nós. Quer dizer, a inclusão no mundo global, no capitalismo global, é uma defesa para a gente não ir para trás. É uma defesa, para diminuirmos essa desigualdade. Nós estamos teorizando soluções e a gente viu que existe a questão da saúde, a questão da educação. E aí a agente pode falar que seria essencial a educação básica e depois uma qualificação específica etc. Mas na verdade não é assim que se passa na realidade. Mas nem por isso a gente tem que deixar de raciocinar sobre e tentar sugerir alguma coisa. A minha idéia é a mesma, isso é re-socialização. E tentar a inclusão social, mas a inclusão econômica também, do Brasil no mundo, das pessoas no Brasil. Todas as pessoas que não são incluídas no Brasil serem incluídas. Tem toda uma classe que não tem condições de participar nem do capitalismo, nem de nada, no Brasil e no mundo. Então, solução imediata, apontar elementos focais etc. só com estudos, como alguns exemplos que foram citados aqui: cadeias produtivas etc. Por exemplo, eu participei uma vez de debates para o planejamento de uma nova Sudene. Houve todo um estudo sobre planejamento na nova Sudene e o resultado foi até muito bom, um planejamento muito bem estruturado, eu gostei muito do resultado, baseado em cadeias produtivas e outras medidas. O planejamento não teve condição de ser colocado em prática. Um planejamento muito bem amarrado, estruturado, mas está na gaveta. Qual é a solução para isso? Que forças, que pressões a gente tem para pôr em prática, para implementar? Um fato curioso nesse planejamento que falava de cadeias produtivas e Sudene, Nordeste, especificamente as cadeias produtivas aproveitam um a ação local. Então, tinha uma região, pobre, cuja vocação era a caprinocultura. A idéia era fazer uma cadeia produtiva aproveitando essa cultura local. Porque se aproveita tudo da cabra, é uma coisa simples, que não deve ser custosa etc. São soluções locais. Cada local exige uma solução específica. Agora,*

*o grande problema é esse, você ficar no debate, no plano, nas idéias, na abstração e não conseguir colocar, implementar na realidade todo o plano.*

*discussão é sobre a concentração do investimento em economia de aglomeração ou desconcentração do investimento para provocar desenvolvimento em outros pólos. Isso já vem desde o Milton Friedman, lembrem do Milton? Que ganhou o prêmio Nobel em mil novecentos e setenta e pouco. Ele dizia que o país é pobre porque é pobre. Isso significa que se o país não atuar politicamente, investindo num fator de atração de desenvolvimento, vai cada vez mais se distanciando em termos de desenvolvimento. Qual é a questão? Quando você joga seus investimentos e sua política pública na aglomeração, o retorno é mais rápido, porque você já tem economias formadas e tem um maior poder de contato com outras regiões, outros Estados do mundo. Então o retorno ao investimento público tem um aspecto mais rápido do que se você investir, por exemplo, num porto para desenvolver uma nova região, que vai ter o tempo de maturidade daquele investimento, até aquilo fazer efeito multiplicador naquela região. É um palpite que existe sempre em planejamento. Você vai investir em determinado aparato, que te dá um retorno mais rápido, ou existe necessidade social de você esperar aquele momento, em que o retorno social num outro local comece a trazer o retorno desejado? Muitas vezes você não pode esperar o amadurecimento do investimento e das economias que vão resultar da multiplicação de atividades etc. no local que necessita. Novamente eu estou colocando a questão como a resposta específica. Tem que ser muito bem estudada. O que, em determinado momento da conjuntura, do País, ou de Salvador, é a necessidade maior: investimento para gerar outros tipos de efeitos multiplicadores ou investir no desenvolvimento social dessas regiões mesmo sabendo que aquilo vai ter um retorno*

*num prazo mais longo. Nós temos essa possibilidade de esperar? Tem que estudar caso a caso. Essa é a minha opinião.*

*O problema é de gestão. Concordo também que quando você tem capital mais diretamente ligado à gestão, funciona melhor. Mas me lembrei de uma época em que eu dava aula de Planejamento Socioeconômico na FUB. Há toda uma teoria. Teoria do planejamento para fazer isso, para fazer aquilo. E depois eu dava uma tarefa para os alunos, de irem às secretarias do Estado para fazer uma pesquisa. Nós arrumamos a autorização para eles irem. Antes nós discutimos um planejamento daquele modelo lá, bem amarradinho etc. Os alunos tinham que ir em grupos nas diversas secretarias. Acho que eram dez: de Cultura, Financeira, de Saúde, Educação etc. Tinham que ir para comparar, vamos dizer, a teoria e a prática. No fundo era isso que eu queria. Então, eles foram, fizeram todas as pesquisas lá e me deram os relatórios, que foram discutidos em classe. E para a minha surpresa, apenas na Secretaria de Educação eles conseguiram informações, dos servidores que estavam trabalhando lá, sobre o planejamento. Porque nas demais secretarias, as pessoas não sabiam o que era o planejamento da sua própria secretaria. Isso em São Paulo. Não sabiam por que estavam exercendo aquela atividade, qual era o propósito, qual era o objetivo, qual era o fim. Não conseguiram explicar nada. O planejamento ficou com o grupo que planejou e não foi passado para a pessoa que ia exercer aquela atividade exigida pelo planejamento, implementá-la. É uma questão gerencial, organizacional, e é uma questão de informação, que eu estava enfatizando. Passar a informação a todos os níveis, para saber o que está se passando no mundo. Essa história de conflito entre esferas de gestão governamental é uma coisa... Tem várias correntes fazendo a mesma coisa. Uma duplicidade, uma triplici-*

*dade, desperdiçando recursos. Existem cadastros. Como é que a gente pode saber... Você mencionou uma coisa que me lembrou os cadastros. Os registros! O mínimo que você precisa ter é um registro, que é uma base de*

*informações para você planejar e colocar aquilo em atividade. Então, acho que precisa ser muito trabalhado nesse sentido, é a aplicação das políticas públicas ligadas à informação. Informação em todos os níveis.*

## **Paulo Henrique**

*Não dá para competir com a China, porque isso ia exigir que nós baixássemos nosso salário mínimo, uma coisa difícil de fazer, pois já está bem baixinho. E a segunda e que precisaria que instituíssemos um regime de partido único ou alguma coisa parecida. Para te aquele crescimento que nós não queremos, de 10% ao ano, e com um passivo ambiental que está sendo constituído aí e já está batendo. Então, longe de querer imitar a China. Isto dito, eu descarto a alternativa de atração de indústrias a qualquer custo. Nesse movimento que você tem razão, que é a redefinição da divisão internacional do trabalho, mas no sentido do norte ficar com os serviços sofisticados, superiores, a produção de conhecimento etc. e nós ficarmos com as fábulas. Além disso, é preciso pensar que a própria atração de indústrias, se ela não se baseia em um salário de fome e no incentivo fiscal, que é o caso das indústrias calçadistas atraídas para o Nordeste... Eu estive agora no ABC, na universidade federal do ABC, fica em Santo André. Eu conhecia Campinas, mas não tinha conhecido o ABC. Para quem vai a primeira vez é uma experiência chocante, ver o que é a destruição do meio ambiente. E olhe que aquilo ali está bem mais "maneiro" do que anos atrás. Depois de passar por essa primeira experiência chocante, que foi respirar o ar de Santo André e ver a paisagem*

*cinzenta da cidade, eu fui dar uma palestra na nova universidade federal do ABC, que é uma antiga reivindicação da classe operária do ABC. Uma palestra que foi dada para os operários, estudantes e professores. Mas era considerada uma grande vitória, porque o grande sonho do operário, também no ABC, é abandonar a fábrica. Porque a fábrica não é um bom lugar para trabalhar. Então, o sonho dos caras era ter uma universidade federal pública para colocar os filhos, para os filhos não terem que ir trabalhar nas fábricas. Este é o sonho da classe operária no ABC. A universidade é vertical. E nem precisa dizer: nada de Campus. O negócio é um prédio, no meio de algumas fábricas, escritórios, avenidas, poluição total. Aí vem a questão do planejamento. Aí eu conheço o reitor. Grande figura, grande não-sei-o-quê. E pergunto: "A universidade vai fazer curso do quê? Que curso vai ter nessa universidade?". "De engenharia química, de engenharia mecânica, engenharia metalúrgica...". Eu tomei um susto! Se a universidade é o resultado da desindustrialização, de todo esse processo de terceirização também lá, na periferia imediata de São Paulo, como é que eles estão fazendo curso para isso? Mas aí é a distância entre o mundo real e a elite que faz o planejamento, e isso "pega". E você tem duas coisas aí: primeiro os caras estão*

deslocados no sentido. Santo André também está indo para a economia pós-industrial e teria que se preparar para isso. Por outro lado, no chão de fábrica das 200 maiores empresas industriais do País hoje, um terço da mão-de-obra tem nível superior completo. Hoje. Logo, logo... Eu sempre faço essa experiência em sala de aula na UFBA. Eu dou aula de economia dos serviços, aí começa o semestre e no primeiro dia de aula eu pergunto: "Quem tem pai operário, levante o braço". Hoje eu não pergunto, porque ninguém é. Por outro lado essa é a realidade também. A fábrica – o que ficar dela –, a indústria sem fábrica, é lugar de engenheiro. E aí eu volto ao meu ponto. Eu concordo com a tese de muitos, hoje, da esquerda hoje, e eu sou uma pessoa da esquerda, que tem três grandes maneiras, que são: primeiro, a renda mínima universal, que na França tem vários nomes, no Brasil tem vários nomes, e o principal nome aqui é Bolsa Família. Isso tem que evoluir, tem que ser política de Estado. O Estado tem que garantir a renda mínima para todo mundo. Não é o salário mínimo não, é a renda mínima básica mesmo. Segundo, o acesso aos meios de produção. É claro que no século XXI isso não significa acesso a terra. Terra não é um meio de produção do século XXI. Isso significa acesso ao conhecimento, que vem a ser educação, tecnologia, inclusão digital. Então, banda larga para todos, universidade para todos. Isso é garantir acesso aos meios de produção para todos. E terceiro, passaporte universal. Que na Europa significa abertura do mercado europeu para transferência de mão-de-obra, sem problema, e para a gente significa abrir nosso mercado de trabalho aos Argentinos e vice-versa, numa primeira instância da construção de um processo lento. Porque a única forma de concorrer com a mobilidade perfeita do capital que a gente tem hoje, e da localização, é garantir a mobilidade do trabalho. Passaporte universal com diplomas universais. wEntão, esse mesmo movimento que vai propor a unificação dos diplomas universitários, tem que ocorrer aqui também.

Acho que o comércio internacional de saúde não deva ser regulado pela Organização Internacional do Comércio. Evidente, a saúde não é uma mercadoria qualquer. Tem que ser regulada pela Organização Mundial de Saúde. Agora, que tem, tem. E vai ter mais ainda. Em Cuba, tem a Cubanacan, é uma estatal que faz turismo, inclusive turismo e saúde. Então, tem Cubanacan Turismo e Saúde. É uma subsidiária da Cubanacan empresa estatal. Cujo negócio é exportação de serviços de turismo e saúde. Aquela coisa que se faz em Fortaleza, do português vir fazer tratamento dentário, aqui em Salvador também. Inclusive, aqui em Salvador tem um grupo de empresários da área que está desenvolvendo um projeto grande nessa área de turismo e saúde, evidentemente que para o mercado exterior. Agora, com esse câmbio aí não sei se funcionou. Mais adiante, quando o câmbio voltar para a realidade, quem sabe. O faturamento de Cuba com serviços de saúde é de 25 milhões de dólares, uma mixaria, mas crescendo. Cuba só não está vendendo mais serviços de saúde para o mercado americano por causa do bloqueio. Imaginem que o dia em que o bloqueio acabar, qual é a segunda língua mais falada em Miami, se não for a primeira? Espanhol. Preços dos serviços de saúde em Cuba e na Flórida? Os de Cuba são menores. Qualidade dos serviços de saúde cubanos? Indiscutíveis, reconhecidos internacionalmente. Distância de Miami para Havana de avião? Minutos. Onde é que os americanos vão tratar a saúde? Em Cuba. Então, aquele faturamento ali de milhões de dólares, vai virar rapidinho de bilhões de dólares. Não tenho a menor dúvida em relação a isso. Nem os cubanos. Por isso que eles querem o fim do bloqueio.


Nós estamos colados com a política geral nacional, nós temos uma estratégia socioeconômica, que é jogar a economia de baixo para cima a partir da intervenção social e construir as estruturas que estão faltando". Perfeito. Um dos projetos imediatos seria



da Ferrovia Leste-Oeste. Agora, eu acho que a gente tem que pensar a infra-estrutura em termos de século XXI. Isso significa, para mim, três coisas (e aí eu faço a política do desenquadramento da Ferrovia Leste-Oeste no PAC): a infra-estrutura são os serviços. Numa economia fragmentada a infra-estrutura são os serviços. Esse é o problema, por exemplo, do grande plano de logística de transporte do Estado. Chama-se Programa Estadual de Logística de Transporte – PELT. O PELT só tem o esqueleto. A carne, que são os atores que farão a logística... É assim: portoseco ali, ferrovia ali, rodovia ali... E os atores? E a carne? Nós não temos um planejamento para atração, para o desenvolvimento dos atores, só temos a coisa da infra-estrutura. O risco é grande de dar certo e é grande de dar errado. De você ter estradas que levam o nada a lugar nenhum. A segunda coisa. Como eu estava dizendo, infra-estrutura tem que ser entendida como banda larga também. Você não pode falar de infra-estrutura hoje sem falar de tecnologia de informação e comunicação. Isso é mais importante do que qualquer ferrovia. Essa é a tese. E não é uma coisa cara. Por exemplo, a prefeitura

de Vitória colocou como objetivo estratégico “bandalargar” a cidade. O objetivo é ter internet sem fio gratuita em toda a cidade de Vitória. Isso é uma loucura! E em terceiro, nós não estamos numa economia baseada só em escala. Nós estamos numa economia baseada em variedade de escopo. Eu não posso fazer um projeto de Ferrovia Leste-Oeste, vinculado a exportação de minério de ferro. Isso é brincadeira. Isso é uma coisa que se fazia há 50 anos atrás. Porque a Ferrovia Leste-Oeste só se justifica e viabiliza se ela for, digamos assim, multiuso. Ela tem que transportar passageiros e transportar produção agrícola do Oeste. E ela tem que ser uma ferrovia de importação, para utilizar os portos de Salvador como portos de importação para vender mercadoria importada em Brasília e Goiânia. Essa é a idéia. Então, as últimas vezes que eu ouvi falar da Leste-Oeste – me corrija se eu estiver errado –, ela estava vinculada à produção de ferro em Caetité. Não pode ser por aí. Ela tem que ser pensada colada na rede multimodal com um investimento multiuso. Agora, tem que pensar nos atores.





## **Gestão Pública: Políticas para os Negócios e os Subespaços Metropolitanos e o Arranjo Institucional para Enfrentar as Desigualdades Sociais e Territoriais**

10.jul/08

- Os princípios para tratamentos dos sub espaços urbano/metropolitanos para enfrentar as desigualdades sociais e territoriais e estimular os negócios – Elevar acessibilidade? Reduzir guetos? Integrar atividades e espaços? Preservar ambientes com potencialidades futuras? Vender para competir? Competir e concentrar? Capacitar agentes do desenvolvimento para pensar o futuro?
- Prioridades para tratamento dos problemas metropolitanos e seus grandes sub espaços municipais e conurbados – centros e sub centros de comércio e de serviços, demandas do setor imobiliário, vias estruturantes, transportes, uso e ocupação do solo, área da borda metropolitana, bairros pobres, bairros ricos e fechados, etc;
- Cinco projetos prioritários e seus espaços estruturantes para a metrópole;
- Novos conceitos e arranjos institucionais para a gestão pública, com vistas a promover a inserção internacional, reduzir as desigualdades sociais metropolitanas, melhorar o diálogo com a sociedade, compartilhar ações com outros municípios conurbados e com outras instâncias de governo;
- As novas demandas por informação e conhecimento e o papel das instituições públicas no incentivo à capacitação das pessoas em pensar o desenvolvimento regional com redução das desigualdades sociais.



## EXPOSITOR 1

# Gestão Pública: Políticas para os Negócios e os Subespaços Metropolitanos e o Arranjo Institucional para Enfrentar as Desigualdades Sociais e Territoriais

## Clímaco Dias

Boa tarde a todos. Eu gostaria de agradecer o convite. Acho que encontros como esse são muito importantes. Acho que a nossa cidade, por incrível que pareça, carece muito desse tipo de discussão. É o tipo de discussão que em determinado momento eu e algumas pessoas nos sentíamos pregadores de deserto, e hoje eu acho que isso vem modificando substancialmente. O entendimento de uma cidade que não é só uma cidade, que é uma região. E entender a natureza dessa região. Essa é uma questão importante.

Eu gostaria de dedicar um tempo para a gente fazer uma abordagem um pouco conceitual. Eu sou acadêmico e é um pouco obrigação a gente fazer uma abordagem conceitual antes de a gente entrar na questão específica de Salvador. Há uma teorização – da qual participam geógrafos, sociólogos, historiadores, economistas – que coloca as cidades desempenhando hoje um papel central nas dinâmicas mundiais. Há 40, 50 anos atrás – eu falo isso até me reportando à Geografia, ciência com a qual eu trabalho –, alguns geógrafos chegaram a dizer que as metrópoles iriam explodir. E vários demógrafos disseram isso também. Alguns economistas falavam. Mas o problema é que depois todo mundo desaparece. Hoje não tem nem a quem cobrar, se a gente quisesse fazer a cobrança. As metrópoles iriam explodir simplesmente por um crescimento populacional acelerado e um aprofundamento das suas desigualdades. Quer dizer, a metrópole não só não explodiu como hoje é o principal centro de gestão do capital. Eu não vou falar sempre em gestão de capital porque eu vou estar com linguagem de economista. Então, eu vou falar com linguagem de geógrafo, dizendo que é o centro do meio técnico, científico e informacional. Mas aí tem um outro equívoco, que já é um equívoco do presente, quando coloca essa conceitualização e generaliza de Tóquio a Belém do Pará. Aí é o problema. É o problema porque aí vêm conceitos que são mais fetiches e reificações do que conceitos. Cidade global, por exemplo. A cidade global... Na verdade, hoje você teria o mito da cidade global. Por quê? Porque o global só se realiza no lugar. Londres, antes de ser global, é um lugar. Em Londres a pessoa vai comprar pão na padaria. Pode não ser igual à nossa, mas é padaria. Vai à banca de revistas, vai à livraria, vai a um museu. Onde a pessoa tem vizinhos, tem conhecidos, namora. É um lugar. É um lugar eivado de fluxos globais. Eivado

de fluxos que o lugar emite e articulado em redes globais, mas é um lugar. Milton Santos diz: “O mundo só se realiza nos lugares”. Então, a cidade global passa a ser um mito, e um mito que prejudica, muitas vezes, a leitura que a gente faz desses espaços. Aí a gente já vai descendo para o nível Salvador. Os grandes debates que a gente travou foram sobre quais são as metrópoles dentro da geografia – e até fora da geografia também –, quais são as metrópoles nacionais. Ora, Salvador é uma metrópole nacional. Recife é uma metrópole nacional também. Agora, a questão está em quais são os níveis. São Paulo é uma nacional, Rio de Janeiro é uma metrópole nacional, como Salvador. Mas são níveis diferenciados de papéis e funções desempenhados por essas metrópoles. E é por isso que a gente precisa de melhores diagnósticos. Por incrível que pareça, a gente precisa de melhores diagnósticos. Porque a gente foi contaminado, de certa forma, na leitura das metrópoles, por uma leitura generalizante, que não explica as cidades nas suas especificidades. Recife e Salvador se parecem, a gente pode fazer uma leitura parecida. Mas Recife tem uma leitura própria e Salvador tem também uma leitura própria. São problemas que, a gente sentando numa rodada desta para discutir, a gente não pode trazer Recife para Salvador, nem Londres, Rio de Janeiro, nem Belo Horizonte. Nenhuma dessas metrópoles. Essa é uma questão.

Quando eu critico o Plano Diretor de Salvador, falo que ele tem problemas de diagnóstico. Eu falei um dia desses num encontro na Escola de Arquitetura, em que se estava levantando o processo de avaliação dos planos diretores. O Observatório das Cidades, com vários grupos. As pessoas me respondem dizendo que para a elaboração do primeiro Plano Diretor de Salvador, nunca tivemos diagnósticos tão aprofundados. E o que eu falo é verdade e a resposta dessas pessoas também é verdade. Por quê? Porque se imagina que uma cidade é a soma dos seus subespaços. Vou começar a dizer os problemas principais do

diagnóstico. Ou seja, se imagina que Salvador é uma soma de bairros. Não é. Uma cidade é muito mais do que uma soma de bairros. Uma cidade é muito mais do que uma soma de temáticas. Ou seja, eu junto transportes, saúde, educação, habitação, segurança, junto tudo isso, boto num caldeirão, mexo com a colher de pau comprada na feira do Nordeste de Amaralina, e eu tenho um diagnóstico da cidade. Não é verdade. Eu começo pelo fim, eu vou começar pelo fim. Os problemas que a gente está vendo aí de violência, da guerra de quadrilhas na cidade de Salvador, eu jogo esta questão na disputa pelo centro. O crime disputa centro, os pobres disputam centro, o capital disputa centro. Classes, grupos e toda diversidade social disputa o centro. O centro de Salvador se expandiu, na década de 1960, 1970. A cidade parecia que ia ser policêntrica. Mas não. Salvador teve uma expansão da sua centralidade. Quando eu falo centralidade, eu estou falando que todo lugar é um centro. Verdade. Agora, o centro adensado de Salvador é algo que está na faixa do Iguatemi ao centro histórico. O centro histórico que eu estou falando não é Pelourinho não, é Comércio, Avenida Sete, Carlos Gomes, o centro tradicional. Vamos convencionar chamar de centro tradicional. Esse centro tradicional se articula com esse chamado centro do Iguatemi e, a cada dia, ele se adensa em contraposição à fragilidade da Metropolitana. Se eu tivesse que fazer uma afirmativa para animar o debate de daqui a pouco, eu diria que Salvador é uma cidade, hoje, sem Região. O princípio é esse: discutir a fragilidade da Região Metropolitana de Salvador. Então, vamos decantando essa fragilidade. São Francisco do Conde. Uma cidade estagnada de população, com uma arrecadação obscena – na contrapartida do território e nos níveis de intervenção da resolução pública que oferece. Não tem lugar para comprar um sapato um tênis simples. Então, 180 milhões de arrecadação, população estagnada. Madre de Deus. Uma população estagnada de 17 mil pessoas. Estagnada desde a sua fundação. Há um estímulo da

prefeitura para quem nasceu em Madre de Deus voltar para lá, não sei se ainda existe. Era voltar para lá e receber uma espécie de bônus para habitar a cidade. Ou seja, recebia um bônus para habitar a cidade. Nenhuma possibilidade de esse recurso... Só para vocês terem uma idéia, mais ou menos per capita, Madre de Deus tem uma arrecadação per capita de quatro mil trezentos e cinqüenta e cinco reais, e Salvador tem trezentos e noventa e dois reais. E São Francisco do Conde tem cinco mil trezentos e noventa e cinco. Dados de 2004. A mesma questão em relação a Candeias e Simões Filho. São cidades que eu não chamaria nem de cidades dormitórios, porque o conceito de cidade dormitório é uma cidade que você tem pêndulo diário. Hoje você tem metrópolis no Brasil, cidades que a gente chamaria bolsões de pobreza. É muito mais adequado, porque cidades dormitórios... Se a pessoa não tem emprego, estruturalmente, como é dormitório? Ela dorme e fica lá. Não é só dormitório, ela dorme e passa o dia lá. Não tem o pêndulo. Então, essa idéia da cidade dormitório não se aplica. Todo aquele lado é um lado, como eu diria... esquecido. É um lado de grande concentração de pobreza. Prefeituras com boas ou excelentes arrecadações e nenhum dinamismo. Nem econômico nem em diminuição de desigualdades, nenhum programa social expressivo, nenhuma modificação substancial das condições de pobreza, miséria e carências sociais existentes.

Vamos ao dinâmico. Quando eu digo isso, as pessoas pensam: "Ôba, agora vai começar a coisa boa!". Mas não é bem assim. Na Metropolitana de Salvador, só para vocês terem uma idéia, uma das questões fundamentais é o fato do peso que Salvador exerce, exerceu no passado e exerce atualmente. Só para a gente dar uma idéia, em termos populacionais, em 1980, Salvador representava 85% da população da sua Região Metropolitana. Hoje, sem contar 2007, porque não houve contagem em 2007 em Salvador e não teve contagem em Camaçari. Então eu não vou misturar quem teve contagem com quem

teve estimativa. Aí fica uma coisa meio esquisita. Então ainda vamos trabalhar com 2000: Salvador representa 80,87% da população da sua Metropolitana, 81%. Eu só estou pegando a questão da população. E aí parece que a opção do setor público – aí tem uma questão – é continuar com isso. Por quê? Porque mesmo nos lugares mais dinâmicos, centralidades adensadas, que possa se dizer que Salvador está sendo uma cidade policêntrica, sustentável, que não vai precisar que os habitantes que se localizem em Sauípe – porque eu estou chamando de Metropolitana até Sauípe – precisem se deslocar para ir até as lojas Americanas. Porque eu estou citando as lojas Americanas? Não é nenhuma propaganda, é por uma questão emblemática. Ou seja, ela preferiu se instalar no Aeroclub, um tanto quanto decadente, do que passar da linha do aeroporto. Parece que pouca gente quer passar da linha do aeroporto. E há uma volta, e eu diria volta porque se Salvador é hoje até Sauípe, nós podemos dizer que a gente está passando, hoje, por um processo de adensamento de centro bem maior até do que no passado. A construção do Salvador Shopping, a construção de um shopping no Retiro, de outro na Paralela, é emblemática, é simbólica dessa situação. Então, Salvador vai ser uma cidade que vai até Sauípe, mas todo mundo vai precisar se deslocar... Até garotos, de automóvel, para paquerar. Onde é que eles podem fazer isso depois da linha do aeroporto? Há poucos lugares. Os espaços privados de uso público e os espaços da classe média, que são os shoppings, não estão caminhando na direção dos municípios dinâmicos. São 57 linhas de ônibus mantidas pela prefeitura de Camaçari, diariamente, para o povo acessar a centralidade. São 57 linhas de ônibus que se movimentam diariamente, com exceção dos sábados, quando são três linhas. É uma cidade, uma Região Metropolitana em que... se a principal cidade em termos de população, Camaçari, precisa de 57 ônibus diários para Salvador... Se a gente for discutir uma coisa ambígua, inclusive, academicamente, que é sustentabilidade.

Eu não gosto muito disso não. Mas se a gente for discutir sustentabilidade em Salvador, a gente já podia dizer: é insustentável. Uma cidade que recebe, da segunda maior cidade da Metropolitana, 57 ônibus bancados pelo poder público é algo absurdo, é cruel. Cruel também é a questão das receitas e Salvador. Por quê? Porque o modelo... Eu não vou nem dizer que o modelo foi equivocado. Eu não gosto muito de atacar o passado não. Porque o passado não tem como se defender, e aí vão dizer que estou atacando a ausência... Não. O resultado do modelo é um resultado perverso para a cidade de Salvador. E algumas pessoas tentaram salvar essa situação dizendo que o turismo resolveria. Tem algumas pessoas que falam de serviços e eu critico. Muitas vezes falam de serviços como se terciário avançado fosse a mesma coisa que o terciário primitivo. Não tem sentido, tem que se começar a fazer uma leitura de cidade, de país subdesenvolvido em que não é a mesma discussão do terciário avançado francês, alemão, até espanhol e o terciário primitivo nosso. Milton Santos chamou de terciário primitivo. Milton Santos chamou a atenção do terciário em Salvador no início da década de 1950. E hoje a gente tem pessoas falando de terciário como se terciário fosse a mesma coisa em todo e qualquer lugar do mundo.

A gente também analisou o crescimento de Salvador na década de 1990, dizendo assim... Todo mundo, até eu já escrevi alguma coisa, eu me penitencio, dizendo assim: as metrópoles desaceleraram. Esta é uma afirmativa correta, mas se ela parar por aí ela é absolutamente enganosa. No geral, as metrópoles desaceleraram, a população desacelerou. Agora, o Nordeste de Amaralina explodiu. O Engenho Velho de Brotas explodiu. O Nordeste de Amaralina, hoje, se os dados que a prefeitura fornece no SIMM estão corretos, o Nordeste de Amaralina é a área mais adensada do Brasil. Densidade bruta. Densidade bruta a gente sabe o que significa: ausência de espaço público. Ausência de espaço público porque ali é uma grande massa de diferentes segmentos: po-

bre, criminosos, classe média empobrecida, em busca de centralidade. O Engenho Velho de Brotas, outro escândalo. O escândalo da década de 1990: o Curuzu e o Pero Vaz. Todos com densidades brutas obscenas. Aí já vem a questão dos projetos. Hoje, um projeto para a cidade, um projeto para a Metropolitana tem que levar em consideração essas altas concentrações. Não vou dizer o que tem que fazer nessas concentrações porque eu seria leviano. É preciso envolver as populações dessas concentrações, buscando alternativas, e alternativas nos vários sentidos: transporte, educação, saúde, lazer. Por exemplo, a Liberdade não tem uma área pública expressiva de lazer. Eu creio, e aí é pista, eu não tenho pesquisa nisso, que muitas das questões que a gente está passando agora, de recrudescimento de violência, tem a ver com esses adensamentos de meados da década de 1990 e agora o início dessa década. É uma pista, mas eu não posso fazer uma relação imediata nesse sentido.

Outra coisa que também é um mito... Por isso que eu acho que a Região Metropolitana de Salvador não se desenvolve e nem se desenvolveu da forma como os técnicos e os acadêmicos esperavam. Tanto que nós somos a terceira cidade do Brasil em população, mas apenas a sexta metropolitana. Uma coisa não bate com a outra. E nós fizemos, agora na pesquisa que a gente está concluindo... Dos dez colégios melhor classificados no Enade, um ou dois apenas pensam em se dirigir para o Litoral Norte. É um dado bom. Por que é um dado bom? É um dado bom porque a classe média "fez que foi, mas não foi". Ela fez que foi para o Litoral Norte, mas não foi. E o capital sabe disso. A questão principal não é apenas terrenos. A questão central não é apenas ambiental. Porque algumas pessoas podem fazer o contraponto e dizer que não está se localizando no Litoral Norte por conta dos impasses ambientais, ou as licenças ambientais. Eu não creio nisso. Não posso afirmar de forma peremptória, mas entendo que não seja isso. Eu acho que o mais conveniente é entender essa questão pelo



fato de ter uma baixa densidade de classe média para se adensar a esses centros como seria o conveniente.

Falei na renda, na arrecadação de Salvador, que é uma questão um tanto quanto sem solução, e um dos projetos que me cobraram nessa palestra é ver como resolve a questão da renda. Estão discutindo no Congresso Nacional a questão dos royalties. Aqui eu vou fazer a coisa mais polêmica porque já estou no fechamento. Acho que a questão é ter a Região Metropolitana – e a minha defesa é essa, não tenho nenhuma dúvida, não só para Salvador como para várias outras regiões – como ente federativo. Aí ficam gritando que é impossível. Não existe nada absolutamente impossível. A proposta da Região Metropolitana como ente federativo é até para dizer... Porque algumas pessoas podem chegar e dizer: “Mas professor, e os

consórcios?”. Ótimo, você está me lembrando dos consórcios. São rotundos fracassos. Fora consórcio de lixo, alguma coisa em termos de saúde no Rio Grande do Sul, eu desconheço alguma coisa em que consórcio tenha dado certo. A não ser que queiram revitalizar os consórcios agora sob nova égide, com uma nova maquiagem, e eles possam até dar certo. Mas se alguém quiser me apresentar experiências exitosas de consórcio nas Metropolitanas do Brasil – não é para Salvador não, é do Brasil –, eu gostaria de ouvir essa pessoa com muita atenção. Agora, sem falácias, por favor. Porque se vier com falácias, eu tenho argumentos. Então, esse é um outro projeto, uma outra questão. Porque eu não vejo futuro para Salvador dentro da atual distribuição metropolitana. Eu não vejo um futuro de arrecadação satisfatório para Salvador.

## EXPOSITOR 2

# Gestão Pública: Políticas para os Negócios e os Subespaços Metropolitanos e o Arranjo Institucional para Enfrentar as Desigualdades Sociais e Territoriais

## Francisco Bastos

Boa tarde. É com satisfação que estamos aqui, tentando dar alguma contribuição para este tema Gestão Pública: Política para os negócios e os subespaços metropolitanos e o arranjo institucional para enfrentar as desigualdades sociais e territoriais. Eu vou me concentrar num tópico que eu resumiria com uma palavra, que é a questão da renovação urbana. Eu vi a exposição do professor, onde ele mostrou um cenário geral da situação da grande metrópole que hoje constitui a região em que nós vivemos. Eu vou me concentrar no primeiro item dessa discussão que seriam sugestões para o tratamento dos subespaços urbanos para enfrentar as desigualdades sociais e territoriais. Eu vejo que, realmente, a grande atividade que poderia se desenvolver seria a implementação de um planejamento e de um processo de renovação urbana. Eu digo isso porque, hoje, institucionalizado, existe um instrumental... E aí eu falo um pouco também com a visão de advogado. Existe todo um instrumental jurídico que eu percebo que não é utilizado da forma como ele foi idealizado. Nós temos, do ponto de vista institucional, uma regra básica que estabelece a função social da cidade. Ao mesmo tempo, o Estatuto das Cidades veio e trouxe, e incorporou no sistema jurídico brasileiro, uma série de institutos jurídicos que são plenamente manejáveis, e até já se têm algumas experiências nesse sentido que permitem o processo de renovação urbana. Nós ouvimos falar aqui que temos bairros em Salvador que são extremamente adensados. Alguns deles com problemas maiores porque as pessoas que neles residem nem têm regularizada a situação fundiária das áreas que ocupam. Isso faz, por outro lado, que haja uma precariedade de oferta de serviços públicos, uma precariedade nas opções de lazer, um processo de desordem urbana que de certa forma facilita a violência urbana. E o que a gente percebe é que não há uma política clara, concreta, decisiva, pensada no sentido de promover esse processo de renovação urbana. A cidade de Salvador – e é aí que eu conheço um pouco mais – tem uma característica extremamente interessante: 90% das habitações uniresidenciais eram irregulares. Esse é um dado de uns cinco a seis anos, eu não estou me recordando a fonte agora. É como se Salvador fosse uma grande invasão. Você tem processos em que a prefeitura, eventualmente, vem concedendo título de uso e de posse, ou de cessão de uso. Essa cessão de uso acaba servindo de base para um comércio

informal, onde não há efetiva transferência da propriedade, ou seja, com os ônus e os benefícios que isso gera para o município. Temos uma situação de absoluta irregularidade e não se vê nenhum projeto nesse sentido.

Eu vou dar aqui para vocês alguns exemplos de instrumentos que hoje já estão disponibilizados e que podem permitir esse processo. Do ponto de vista de regularização fundiária, desde 1986 que a legislação municipal institucionalizou um programa chamado de Transferência do Direito de Construir. Esse Programa, hoje, tem uma perspectiva, eu diria, até mais interessante, e que poderia vir a permitir, ou criar condições para um processo desses em face desse crescimento acelerado que nós estamos percebendo neste momento no mercado imobiliário. Então, este é um instrumento que pode muito bem servir para a regularização de áreas urbanas, na medida em que o proprietário de áreas invadidas pode transferir para o poder público e pegar a capacidade construtiva desse bem e levar para um outro terreno.

Ao mesmo tempo, você tem outros institutos como, por exemplo, a desapropriação, ou o usucapião urbano. Eu não conheço, aqui, nenhuma experiência, nenhum caso em que o poder público tenha se concentrado em auxiliar as comunidades que ocupam áreas que estejam sendo invadidas. E aí prestando assessoramento jurídico, usando os mecanismos que a lei permite para que seja promovida a regularização fundiária desses espaços urbanos.

O terceiro instrumento que pode também ser utilizado nesse sentido é o adensamento. Nós sabemos que a maioria dessas áreas é... E aí eu volto um pouquinho à observação que foi feita, que tem lugares como Liberdade, Pero Vaz, trechos de Itapuã, Engenho Velho de Brotas, em que você tem um adensamento extremo, onde não existe uma área de lazer, onde o Estado poderia, através de um programa de adensamento, utilizando um pouco de verticalização

dessas unidades, propiciar uma renovação e uma ampliação desses espaços. É óbvio que quando nós falamos dessa questão nós encontramos as dificuldades naturais do estado e do município do ponto de vista da disponibilidade de recursos. Porque Salvador tem, como nós todos conhecemos, um problema sério de geração de emprego e renda. Aí já é um problema sério, que está acima disso. Salvador é uma cidade que não tem projetos. A gente não sabe. Tem a questão do turismo, tem a questão do comércio. Eu até diria que estou vendo grande expectativa uma iniciativa que o governo do Estado está adotando no sentido da implantação de parques tecnológicos. Ou seja, na criação de um local que serviria para empresas especializadas em tecnologia, para desenvolver pesquisas. Que eu acho que é alentadora. Eu diria até que com isso, na medida em que introduz a cidade de Salvador nesse ambiente tecnológico, nós possamos ter uma reversão dessa situação. Mas voltando à questão da renovação urbana, eu vejo também uma outra situação, em que o Estado – quando eu falo Estado, eu falo em sentido amplo, porém mais próximo do município – foi muito descuidado na preservação de áreas nas quais ele pudesse desenvolver soluções para seus problemas. E ao mesmo tempo, não se vê nas áreas remanescentes uma estratégia política no sentido de induzir, ou propiciar, ou de alguma forma organizar esse espaço, que é pequeno, hoje, na cidade de Salvador, para acolher essas necessidades.

Além disso, existe uma outra situação. A prefeitura, como todos têm conhecimento, não toma conta do patrimônio imobiliário que ela detém. Eu vou dar um exemplo aqui. Muitos dos empreendimentos imobiliários que são feitos por força da lei do parcelamento do solo, necessariamente têm que ter áreas doadas ao município. Essas áreas se destinam, basicamente, à implantação de escolas, equipamentos públicos e equipamentos comunitários. Eu tenho conhecimento de áreas que foram doadas ao município

há décadas e às quais não foi atribuída nenhuma função social. Essas áreas estão aí, muitas delas ocupadas indevidamente, e elas poderiam servir como lastro para a captação de recursos objetivando ajudar nesse processo de renovação urbana.

Então, o que é que eu resolveria nessa exposição? Há todo um instrumental que pode servir a esse processo de renovação urbana. Há a necessidade do governo, principalmente o municipal, de se posicionar no sentido de montar um estoque de terras a partir da propriedade de terras que já possuem e que estão por aí disponibilizadas sem um tratamento adequado. Há, hoje, todo um instrumental que permite um processo de renovação urbana no sentido de fazer com que nessas áreas que são extremamente adensadas, e que estão afastadas

disso que se chamou agora há pouco de centralidade, sejam criados espaços para que esses confortos, essas necessidades de lazer, de trabalho, de comércio, de serviços fiquem mais próximas. Mas é preciso que haja, efetivamente, uma disposição política do governo de implantar, de planejar, de pôr em prática um plano de renovação. O que nós vemos aqui em Salvador é cada vez mais o crescimento de habitações subnormais. O Estado não se antecipa, por conta de uma indefinição política; não se preocupa com a preservação dos espaços públicos que já detém, pois existem muitas áreas públicas que estão abandonadas; não tem projetos em relação às áreas não ocupadas pelo Estado. E com tudo isso toda essa situação fica cada vez mais agravada.

## EXPOSITOR 3

# Gestão Pública: Políticas para os Negócios e os Subespaços Metropolitanos e o Arranjo Institucional para Enfrentar as Desigualdades Sociais e Territoriais

## Zezéu Ribeiro

Boa tarde. É muito bom estar aqui. Eu acho a iniciativa da SEI, muito bem-vinda para a gente fazer uma reflexão coletiva sobre essas questões. Retomei um trabalho feito na legislatura passada, de uma subcomissão de Ordenamento do Território e Região Metropolitana. Estamos tentando retomar isso. Da vez passada, a gente conseguiu tomar duas iniciativas importantes. Uma foi o seminário sobre regiões metropolitanas, que eu acho que a gente entregou isso, deve ter nas bibliotecas das universidades, na geografia, na economia, na arquitetura, no curso de urbanismo da Uneb, a gente distribuiu. E fizemos um outro, que aqui também faz referência, sobre a questão metropolitana nos países federativos. Trouxemos experiências da América Latina, dos Estados Unidos, Canadá, discutindo esse embrólio da questão metropolitana, que não é nacional, é mundial. Com o agravante, no Brasil, de nós termos o município como unidade federativa. O único país do mundo em que município é ente federativo é o Brasil. A Raquel Rolnik disse que tem duas coisas que só existem no Brasil: a jacobina e o município como ente federativo. Quem descobriu que só tem jacobina no Brasil foi Monteiro Lobato. E isso foi fruto de toda uma onda municipalista que nós vivemos, porque havia um esvaziamento efetivo dos municípios. Quer dizer, isso é um processo histórico e isto se consagra na Constituição de 1988. E sem dar, depois, a infra-estrutura, a capacidade de gestão, e com essas distorções a que você se referiu aqui no âmbito fiscal. Nós também tentamos fazer este debate no plano federal, que não está no âmbito da reforma tributária, mas que é da partilha, da compensação financeira chamada de royalty, para os municípios produtores de energia, principalmente, mas com outras vinculações. E que os recursos não são usados para minimizar os efeitos nefastos dessas explorações. Por exemplo, no São Francisco, nós vamos fazer um PAC de revitalização no São Francisco, então vincula que os recursos dos royalties em relação à geração de energia elétrica sejam aplicados na manutenção do rio. Porque não é possível que isso vá para um caixa único, que você ganhe pela compensação disso e não faça nada pelo rio, por exemplo. Então, essa é uma discussão de uma profundidade maior.

No âmbito da Comissão, além dessas duas promoções, o que nós trabalhamos nesse período que a gente está lá? Além dos consórcios públicos a lei é de meados de 2005, foi regulamentada em 2007. O que

you had before, the previous experiences, they are not from public consortia, they are from private consortia. You did not have this figure of public consortium. The way it is constituted, it almost assures itself as a fourth federative unit. Because it has its own budget, it has management, it can engage. It was a huge fight, because the Constitution does not provide for this and we succeeded. It was a huge fight with the Fazenda, but we succeeded in doubling. A well-formulated consortium, which can be generic, for everything, or can be specific, for determined areas. And I think that where people had more success was in the South, and more particularly in the area of health. That other, like the people here in Bahia, the consortium was a private consortium. This one is a public consortium, with another condition, with a greater capacity for intervention and with the disengagement of municipal, state or federal powers that configure parts of this consortium. We are still fighting. We could not conclude the question of land parceling and regularization. And here I wanted to take advantage to establish a dialogue with my friend Chico Bastos, when he refers to the instruments available, for example. I think that we have, in fact, many instruments available. There is no management over these instruments, it is not used. There is a lack in public administration, particularly in Salvador, in other places people manage to advance. But I did not like the example that you put of transcon (Transferência do Direito de Construir) used to be used in areas of occupation led to a devaluation of it here, to a pulverization, a generalization of it, and even to an inflation of transcon. It is a non-binding of something that can be used with transcon, too. Transcon would be for you to use it basically and prioritarily in areas of natural landscape, historical patrimony etc. You would have the right to build, you would not use it, a lot

more in these areas, and you would use it in an area where it would be allowed to be denser than that established in legislation. And it was used generically, in any place. Then, it brought contradictions in the scope of the city.

But besides the parceling of land and regularization of land, I think that it advances, significantly, in this process of management, of subspaces in urban areas. Both in the area of regularization of land, in the sense of you reducing social and economic effects etc. about this process of exclusion inherent to patrimonialist society that we built in Brazil, like in the process of parceling of land, which advances in the sense of democratization of public spaces. And here people find, too, in this process of this law, a big obstacle in the market of real estate, particularly in the defense of closed lots and condominiums in urban areas. They end up generating non-city, that is, promoting in the local context the space of exclusion, the space of non-city. These fights we are having in the scope of the Commission, and I wanted, here, almost to make a statement of accounts. In this sense people also work a lot on the question of directors' plans. And in the area of directors' plans people did not manage to advance. I think that the only example that people have in Brazil closer to this, at the level of Metropolitan Director, is Recife, with a lot more or less in this sense. São Paulo managed, in the past, to advance a little in this, but not anymore. I think that, currently, some work done in this sense is done in Pernambuco.

What people lived in Brazil in this process of urbanization starting from the decade of 1950, that generates metropolitan regions? That which the Western world, with the Industrial Revolution, took 200 years to do, we did it in Latin America, in Brazil in particular, in less than 50 years. With the lack of public policies, that led to the

uma concentração nas cidades sem ter nem tempo para implementação de infra-estrutura, dessa coisa toda. E que levou também a um reparcelamento das cidades. As cidades da Região Metropolitana de Salvador, com a exceção de Camaçari, todas as outras eram Salvador. Então, é um resultado de subdivisão da própria Salvador. Candeias também era Salvador, mais antiga, mas era Salvador. As outras todas, com certeza absoluta. Todas elas são desmembramento de Salvador. Também têm uma influência de definição política e de ocupação de território. Alguma delas tendo em vista o próprio processo de acumulação fiscal. Quer dizer, Madre de Deus surge exatamente nesse sentido. Não era nenhum projeto de cidade nem reivindicação de uma população local por sua afirmação ou coisa que o valha. Foi a formação de um nicho econômico para alguma família, algum segmento social para poder ter a renda e a arrecadação do processo da Petrobras ali. As regiões metropolitanas surgem também no processo da ditadura no Brasil. Onde você tinha uma concentração social, uma concentração econômica e também territorial. E surge de forma autocrática, determinante. Na Região Metropolitana de Salvador, todos os municípios, sem exceção, eram área de segurança nacional. Em outros lugares não aconteceu isso. Aqui, onde a máscara da personalização do poder era muito mais efetiva, todos os municípios se tornaram área de segurança nacional. Então, os municípios da Região Metropolitana, e toda a política das regiões metropolitanas, muitas vezes com dinheiro, com a questão do saneamento do Planasa (Plano Nacional de Saneamento)... Depois passa por esvaziamento político. Esvaziamento político sempre teve. Aqui se chegou a retirar o município de Salvador do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana, que era o um Conselho Deliberativo da Conder, porque o prefeito virou oposição ao governador. Então, mudou-se o regimento do Conselho para que não houvesse oposição dentro do Conselho. E se tirou desse processo a cidade mãe da

Região Metropolitana. Isso é para a gente compreender esse processo histórico e como ele se desenvolve.

Na questão metropolitana você tem um conflito concreto, maior, da gestão do território, da gestão do solo urbano e dos serviços públicos. Aí os consórcios podem ser um instrumento importante para trabalhar essa questão. Podem ser específicos, genéricos, podem ter consórcios diferenciados e um mesmo município participando de consórcios distintos. Tudo isso eu acho que é uma experiência para nós alimentarmos. E não tem uma regra geral dizendo que em todos os municípios vai ter o mesmo modelo de consórcio ou coisa que o valha; todas as regiões metropolitanas ou que quer que seja. Mas eu acho que esse é um caminho importante para a gente tratar e enfrentar isso. Mas a região metropolitana tem que ser encarada, além dos seus problemas internos – de transporte, de saneamento, de saúde, de articulação... E muitas dessas políticas hoje se constituem como sistemas nacionais, com estruturas federativas e com representação e partilhamento nas diversas instâncias de poder – federal, nos estados e nos municípios. Mas você tem que olhar essas regiões metropolitanas também dentro de uma política nacional de ocupação de território. Nós temos a PNOT – Política Nacional de Ordenamento Territorial. E vendo essa política como corte inter-regional também. Como essa política nacional se dá num espaço territorial, num espaço regional. Como é que a gente trabalha a rede de cidade, a compatibilidade entre cidades nesse processo, a interação entre essas cidades, essas regiões, e particularmente, a questão do Nordeste. E aí a gente vê que modelo de desenvolvimento se constituía no Brasil. A gente vê uma experiência nacional do neoliberalismo, que era o Estado mínimo e uma política do Brasil de costas para o Brasil. E qual era essa política? Era a política da redução do aparelho do Estado, de concentração da riqueza, e com um discurso bonito de concentrar o bolo para depois distribuir. Então, dizia-se assim: “É necessá-

rio investir onde você já tem infra-estrutura implantada, porque com mais rapidez você multiplica esse processo e produz a riqueza necessária para o crescimento, para depois, então, você partilhar isso com a sociedade". Diziam que era preciso crescer o bolo para depois dividir. E diziam que o Brasil cresceria em cima de cinco eixos de desenvolvimento, que eram os corredores de exportação. E que à época eu dizia: "Os cinco eixos são três: Paraná-Tietê". Porque 70% dos recursos iam para este corredor específico, e que era a concentração paulistana do desenvolvimento nacional. E nisso se abandona o resto do País. Hoje, nós vivemos as conseqüências disso. E alguns desses projetos, que eram matriz daquele, que são projetos de longa maturação, de 10, 12, 15 anos, muitos deles estão sendo levados a termo: ferrovia Norte-Sul, os corredores de exportação como um todo estão aí, consagrados. Mas está se buscando inverter esse processo num processo que faça o crescimento distribuindo riqueza, sem fazer nenhum proselitismo político aqui em relação a essa questão. Mas há participação cada vez maior das classes menos favorecidas na riqueza que é produzida. Mas eu acho que um exemplo para marcar essa discussão aqui, que eu queria levantar, é o processo de descentralização e interiorização do ensino tecnológico superior. Eu não quero discutir aqui educação, nem o significado transformador que isso pode ter. Eu quero discutir aqui o processo de interiorização e descentralização do ensino tecnológico universitário na ocupação do território brasileiro. Na implicação que vai ter em quase 300 municípios do Brasil você ter um instituto federal de educação tecnológica, um campus universitário de uma universidade, sendo sede ou sendo campus avançado dessa universidade, onde você tenha quatro, seis cursos, 80, 100, 120 professores. Mais 60, 80 técnicos administrativos e 1.500, 2.000 estudantes, sendo 30% da cidade, da região mais próxima, e 70% de fora. Que vão namorar, casar, fazer filho. Exigir escola, saúde, transporte, lazer, cultura. Imaginem a implicação que

isso vai ter no processo de interiorização e crescimento do Brasil. E modificação concreta da realidade de ocupação do território. Se a gente quiser pegar um exemplo mínimo dessa coisa, um grão de areia, basta ver o que foi o resultado do Projeto Rondon na interiorização de determinadas profissões no Brasil. Com aqueles recursos. Imaginem isso com uma política geral de ocupação do território.

Então, é esse o quadro geral onde você tem Salvador com esses dados que Clímaco colocou aqui. Salvador é a única das nove regiões metropolitanas do Brasil que não tem uma cidade que tenha segundo turno. Todas as outras têm cidades que tem segundo turno. É o despovoamento de sua região metropolitana que leva Salvador a ser a terceira cidade do País – alguns dizem isso com orgulho –, mas é a sexta Região Metropolitana. Porque a sua região metropolitana é despovoada. Eu não estou fazendo com isso nenhum discurso de valor, se isso é bom ou se é ruim. E você tem com essa característica também: não tem cidade dormitório. Porque a população que mora lá é marginalizada. O que mora em Salvador, que não é marginalizado, não tem os serviços nessas cidades, vem morar em Salvador. Salvador é que assume... Não é uma cidade dormitório, claro, eu não vou dizer uma bobagem dessas, mas as pessoas que trabalham em Simões Filho, em Lauro de Freitas, Candeias, Camaçari, moram em Salvador. O fluxo é outro. E com essa disparidade fiscal. Diferentemente de outras regiões metropolitanas, onde dentre as cidades da periferia poucas têm a pujança das nossas, e a maioria se caracteriza como cidade dormitório, com um fluxo enorme nesse sentido.

E aí eu queria trabalhar um pouco como é que eu vejo, dentro disso, a situação da cidade de Salvador. Para que a gente possa fazer uma especulação, aqui, nesse sentido. Salvador tem uma característica única, que é a cidade da Bahia. Que é a cidade da Baía de Todos os Santos. Que nasceu por causa da Baía de Todos os Santos. Que foi o maior porto do hemisfério sul por mais de duzentos



anos. Que perde essa condição com o navio a vapor. Mas enquanto eram as caravelas, era aqui que se fazia o comércio para as Índias. Que se reabastecia, comercializava e se trabalhava aqui. E tem, na Baía de Todos os Santos, uma especificidade enorme, um potencial enorme. Diz que Salvador deixou de ser Recôncavo e virou “reconvexo”. E se trabalhou toda uma economia, aquela coisa do Litoral Norte, e abandonou... Maria Brandão falou da burrice da elite baiana, que deixou o subúrbio ferroviário se deteriorar, não ocupou aquilo ali como uma reserva de crescimento, pela beleza, pela especificidade e pujança que tem aquela região. E assim, não só o subúrbio ferroviário, mas toda a Baía de Todos os Santos. Que tem um potencial enorme, então, para ser trabalhado. Isso tem que ser olhado de uma outra forma, não-excludente. Como é que nós vamos fazer uma ocupação não-excludente? Acho que uma vertente grande para Salvador é um olhar novo sobre a Baía de Todos os Santos. Não só no aspecto da habitação, do turismo, da vivência, do crescimento. A gente tem que ter um cuidado muito grande ao olhar isso para não criar uns nichos com um favelão do lado. E com o potencial enorme que a Baía de Todos os Santos hoje se apresenta para criar uma economia de porte, que é a questão do crescimento da Petrobras, dessa coisa do pré-sal, da possibilidade, da implicação disso em termos de crescimento da indústria naval na fabricação de navios, de plataformas, dessa coisa toda. Porque cabe à Baía de Todos os Santos, pelas suas características geográficas, naturais, a colocação de estaleiros e de recuperação de toda a indústria metal-mecânica e naval, com um potencial enorme, com rebatimento enorme sobre a cidade de Salvador. Se nós tivermos a capacidade de tomar a frente num processo desses, acho que aí tem uma economia de porte, ampla, pujante, que é concentradora de capital, mas não só isso. Uma economia que tem capacidade de horizontalizar muitas de suas atividades para a gente trabalhar na Baía de Todos os Santos. Agora, tem que compatibilizar o uso

da Baía de Todos os Santos, desses estaleiros, com outros usos e a gente vai preservá-la. Esse me parece um desafio importante para a gente pôr na mesa: como é que a Região Metropolitana se referencia na Baía de Todos os Santos.. Quando eu era vereador, vivenciei aqui o secretário de Planejamento dizer que Salvador não precisava do porto. E também tinha gente na Conder com a mesma visão na época. Visando a discussão da revitalização do Comércio eles descartavam, publicamente, à época. Mas, assim, que não tinha interesse de Salvador pelo porto. E quando a gente já estava com todo o processo de especialização do Porto de Salvador como um porto de contêiner etc., e que eu acho que é uma economia importantíssima para a cidade de Salvador. Então, como é que a gente diversifica isso? Como é que a gente tem um porto que é especializado e como a gente trabalha isso? E como é que a gente determina e influencia a cumplicidade de Salvador nessa questão da Baía de Todos os Santos, de outros portos e, também, da indústria naval? Eu acho que essa é uma vertente importante a gente trabalhar.

A outra, que me parece também importante, é uma que Paulo Henrique se referiu aqui, em relação a serviços e à cultura. Quer dizer, o que nós temos de potencial, ou de diversidade, a pluralidade que tem a cidade de Salvador para nós trabalharmos a questão da cultura como uma economia importante para o desenvolvimento da cidade. E na sua pluralidade e na diversidade, e não sob a pasteurização que a gente vê muitas vezes a influência das políticas públicas fazerem. Eu acho que está se buscando alterar isso, mas essa é outra economia bastante importante na cidade de Salvador. Se a gente trabalha essas duas como provocação aí... Mas tem muitas outras coisas para a gente... No roteiro me pediram para levantar cinco pontos prioritários. Eu queria levantar esses dois em relação a essas questões, para que a gente possa fazer o debate com todos os companheiros da mesa. Espero que a gente consiga construir, nesse processo agora

da campanha eleitoral, com todos os candidatos, um aprofundamento de que cidade nós queremos e como a gente pode interferir, conhecer bem as nossas debilidades, aprofundar as nossas potencialidades e identificar um projeto de Salvador. A gente vive há muito tempo sem essa identidade. Eu acho que aí fica sob medida para os interesses mais mesquinhos de um processo desses. Terminou com todos os estudos, com todas as variáveis. E a gente sabe que os trabalhos que foram feitos até para inserir no Plano Diretor, ele pegou e submeteu a uma determinada economia que impôs a sua revitalização e tirou todo o eixo das questões positivas que se tinha e centralizou no atendimento espe-

cífico de um segmento imobiliário, na coisa da verticalização da orla, na perda de debate público sobre a cidade como um todo e numa mesquinhez de um debate a serviço de um segmento, em detrimento da população e em detrimento de uma apropriação a maior do que aquilo tinha para a cidade. Mas a esperança não morre e a gente acredita noutras transformações.

Então vou falar uma coisa aqui que é do início, que é uma frase do poeta e cineasta José Humberto a qual eu recorro com frequência. Num filmezinho, num curta, num ensaio que ele fez nos anos 1980, ele diz assim: "A província vai virar metrópole, e a metrópole, periferia".

Ouvimos os três expositores e faz parte do script aqui que eu faça uma tentativa de ressaltar os pontos colocados, que me parecem pontos capazes de render numa conversa. É basicamente isso que eu tentarei fazer aqui usando uns 10 a 15 minutos. Eu aliei cinco desses pontos. Não são cinco sugestões, mas são cinco pontos do que eu pude entender aqui, e tentar articular às falas. Primeiro essa idéia de Clímaco, os diagnósticos de Clímaco da existência de... A interpretação de determinados fenômenos de adensamento como a disputa pelo centro. Isso seriam evidências... Fala o geógrafo, dizendo isso. E me lembro de uma leitura recente que fiz, e de uma participação que tive em um seminário, ainda na semana passada, daquele grupo do Observatório das Metrôpoles, do qual o CRH faz parte. Vocês estão se debatendo... Imagino que estejam lá por áreas onde eu não ando. Porque me chamou logo a atenção, quando você fez esse diagnóstico, com uma coisa que eu vi há uma semana atrás, que dá conta da possibilidade de pegar Salvador e enxergar nela, sociologicamente, três cidades. Apartando a cidade histórica – os bairros e a cidade histórica – desse vetor que você junta com o histórico, que é o Iguatemi, separando isso, encarando isso como coisas distintas, diversas e com dinâmicas diferentes. A ponto da dinâmica do histórico ser a dinâmica da decantada da década de 1980 e 1990: retração. E essa cidade do capital e do consumo das classes médias, que estaria no eixo Iguatemi–Orla. Assim como a cidade precária, a cidade pobre. Essas duas, urbanas. A ponto de se confundirem e se reproduzirem em alguns municípios da Região Metropolitana. Como é que esta idéia de conurbação e de expansão de duas das três cidades pode ou não se conciliar com aquilo que você fala de disputa pelo centro. Este é um ponto.

Segundo ponto. Essa questão trazida por Chico Bastos sobre a questão da renovação urbana. Talvez fosse interessante explorá-la aqui, se usar o tempo aqui para tentar se chegar, efetivamente, ao que é isto, o conceito disto, do que estamos falando, especificamente. E fazendo uma conexão também com a questão da disputa pelo centro, me pareceu, Chico, o seguinte: que a proposta de renovação urbana supõe, deixa implícita a idéia de aceitação da disputa pelo centro como algo que está sendo apontado, que o mercado urbano e a vida urbana estão indicando, que há disputa pelo centro e caberia ao poder público, identificando este movimento, identificando esta tendência, preparar-se para intervir na cidade para viabilizar esta vontade, vamos dizer assim. Ou seja, o papel do poder público, de alguma maneira, seria o papel de viabilizar, olhar as pendências, tomando as iniciativas, mas no sentido de dizer: “Bom, isso não é algo a ser revertido. A disputa pelo centro é algo que tem que ser incorporado”. Pareceu-me que a intervenção de Clímaco, principalmente quando se

queixa de eles estarem querendo que tudo continue a mesma coisa, é por imaginar que esse processo de disputa pelo centro precisa ser desestimulada. Foi o que eu entendi. Então, eu gostaria de ver esta discussão aqui, este é o segundo ponto.

O terceiro ponto. Zezéu se encarregou de iniciar essa questão quando lembrou o modo como o direito de construir foi utilizado empiricamente nas condições... Eu me lembro muito das discussões, no início dos anos 1990. A questão que eu tenho para colocar sobre isso é a seguinte: aparece aí, quando lembramos esses episódios, uma questão, uma janela que não foi ventilada aqui, por nenhum dos três, mas que me vem à cabeça quando Clímaco, por exemplo, dá ênfase àquela questão do poder. Lembro-me que na constituinte estadual – isso tem vinte anos – a Conder andou envolvida – isso foi no tempo de Milton Oliveira – numa tentativa de bolar uma proposta do que seria isto. Deve ter vinte anos ou mais esta discussão. Como considerar isto a partir, principalmente, ou exclusivamente, da necessidade de gestão que foi identificada... Porque geralmente são as necessidades de gestão que são o modo para isso. Mas, como encaixar nisso aí o problema do poder político? Ou se a questão do poder político é um elemento que tem que ser encaixado posteriormente. Ou se ele é algo que precisa ser um elemento constituinte da proposta. Porque não se pode imaginar você construir uma proposta dessa e depois ficar sem saber o que fazer com a questão do poder político. Este é o terceiro ponto.

O quarto ponto tem a ver com o calibre da intervenção do poder público que se quer. Eu tenho que... Eu ouvi, casualmente, uma fala do hoje radialista, antes prefeito, Mário Kertész no seu programa, outro dia, uma fala que eu acho que não teria nada a opor, uma vírgula a acrescentar, reclamando das intervenções pretendidas no bairro da barra. Nós não vamos discutir aqui calçadas, quando na verdade estava se discutindo que tipo de intervenção, vamos dizer assim, de calibre maior o poder público é desafiado a fazer,

compreendendo aquele bairro não como uma propriedade ou uma extensão dos seus moradores, mas como algo que pertence à cidade. Eu sou morador da Barra, inclusive. E que se diga que em muitas reivindicações dos moradores da Barra não está o desejo de dotar a Barra das características condominiais presentes em outros lugares de moradia da classe média. Como reage o poder público diante disso, vis-à-vis o problema que está aqui no roteiro, dos chamados arranjos institucionais. Quer dizer, esta expressão “arranjos institucionais”, que nos remete à questão de regras, muito mais do que à questão de organizações propriamente, mas às regras, e cerca o poder público num conjunto de procedimentos, de códigos de conduta. Em que medida estes códigos de conduta, vamos dizer, politicamente corretos, que devem levar à formação dos tais arranjos institucionais, podem ou não evitar picotamento de demandas do tipo comunidade tal se organiza de tal maneira, tem seus próprios representantes ali, faz tais e tais pedidos, e o poder público é uma espécie de organizador daquelas demandas, num sentido muito pluralista, em que essas demandas da cidade vão se tornando a cidade. Vai andando, vai andando sem você sentir, de alguma maneira, uma orientação forte do poder público. Como é que se concilia a idéia de intervenção do poder público, de planejamento, de orientação de políticas etc. com a necessidade de arranjos institucionais, que estão sempre a facilitar o picotamento das demandas, ou a apresentação das demandas, dos atores, dos agentes das representações particulares? Este é o quarto ponto.

E, finalmente, o último. Eu vou pegar um pouquinho do terceiro, me utilizando do mote da intervenção de Zezéu. Veja bem. Qual é a questão que eu estou querendo colocar aqui para vocês? Municipal ou metropolitano, os processos de gestão que estão aqui em discussão envolvem ou envolverão elites políticas cuja formação e reprodução se dão em escala estadual e cada vez mais determinadas pelo elemento nacional. Todo

mundo que se debruça hoje para estudar isto se impressiona com o grau acelerado de padronização que os formatos de competição política estão assumindo nos vários estados brasileiros. E a redução drástica dos espaços, nos planos estadual e municipal, para as formulações de caráter mais específico. Exemplos disso: a volta do fenômeno da simbiose, que havia lá no tempo do governo Médici. A volta do esquema da simbiose, em que a estruturação das secretarias de Estado nos níveis subnacionais, estados e municípios, começam a copiar a estrutura administrativa do governo federal. E não apenas do ponto de vista da gestão, mas também do ponto de vista da proposição das alianças políticas. A ponto de começar a circular como argumentação corrente de que é lógico que um partido ao assumir o ministério tal, ali também tenha a sua Secretaria no estado, coerentemente, e assim por diante. Certos processos de demandas já muito adiantados no território das políticas sociais – saúde, educação, agora segurança, com o Pronaci –, para darem soluções e respostas rápidas, é preciso o Estado nacional assumir que, ao

mesmo tempo em que descentraliza a gestão, os recursos etc., cada vez mais as suas políticas estão sendo formatadas de uma maneira cada vez mais rígida no plano federal. Não estou emitindo juízo de valor. Estou apenas querendo saber como vocês consideram este ponto. O que é que significa pensar gestão de Região Metropolitana no contexto, ou seja, no ambiente institucional mais geral, para ir além da idéia de arranjos institucionais, onde as regras estão cada vez mais sendo definidas no plano federal? Como se a domesticação da Federação fosse o preço a ser pago pela deficiência das políticas públicas. É este o caminho, ou não?

São estes os cinco pontos para que a gente faça uma discussão. É claro, sem o prejuízo de muitos outros. É para abrir direto, não é, para o pessoal? Vocês vão me perdoar, mas eu não sabia o nome de todo mundo, e aí, quem quiser vai... E na hora que for falar, se identificar, por causa da gravação. São quatro e meia, acho que podemos ter ainda um bom tempo de discussão. Ou não. A mesa está querendo falar, então... Podemos fazer, não é? Vamos seguir a mesma ordem?

## Outras Considerações dos Expositores

Clímaco Dias

*Uma das questões que eu queria colocar é que como eu sou enfático, muitas vezes a minha ênfase atinge a totalidade. Então, em alguns pontos, depois eu tenho que retroceder. Eu concordo com Zezéu na questão do consórcio, mas não totalmente. Eu não retrocedo totalmente não. Eu critico na hora de criticar e elogio na hora de elogiar. Eu acho que o esforço do consórcio ser regido pelo direito público é louvável e merece ser destacado. Mas eu volto a colocar que a experiência de consórcio, pelo menos do que eu estou vendo até agora – não estou pesquisando exatamente o Brasil todo –, ainda não se anuncia como algo que vá vingar, por esses condicionantes que Paulo falou aqui. Condicionantes políticos que são impeditivos a esses consórcios. É só a gente olhar o Plano Diretor de Salvador para ver que ele não considerou nada disso na sua concepção. O Plano Diretor de Salvador tem pelo menos expressões importantes para a discussão da cidade que não são definidas. O que é ecossistema? Parece inocente, não é? Esse professor acha que todo conceito tem que ser definido, aquela discussão chata de Academia. O Plano Diretor de Salvador não definir o ecossistema significa dizer que quem derruba a Paralela pode dizer que aquilo ali não é um ecossistema. E quem aterra as nascentes da Paralela vai dizer... O plano Diretor não tem. O Plano Diretor de Salvador não tem uma vez a palavra “carnaval”. Alguma coisa está errada com todo mundo. Nós estamos andando em um caminho errado e alguma coisa está profundamente incorreta. É fácil. É só pegar o Plano Diretor e colocar “control L” ou “control F” e puxar a palavra “carnaval”, “localizar”. Não tem. Não tem a palavra “carnaval” em todo o Plano Diretor. Como é que o Plano Diretor não tem a palavra “carnaval”? Não é dizendo o que falou do carnaval, o que disse do carnaval. Não, isso aí já é outro assunto. Não tem a palavra “carnaval”. Quando eu falei da questão dos consórcios, está nessa direção. Outra questão, e aí entra um pouco da questão muito bem... Eu gostei muito da moderação de Paulo. Porque ele levanta coisas espinhosas, coisas que eu não vou ter respostas, para todas, mas importantes. Então, assim, uma das questões que eu coloco atualmente no debate territorial, é a gente fazer diagnósticos de que o mundo é cada dia mais multiescalar, e a gente não trabalhar com a multiescala. Todos os nossos diagnósticos dizem que o mundo é multiescalar. Ou seja, global, nacional, regional, local. Tudo atuando no local, no território. Agora, na hora da nossa ação, a gente escolhe um bairro, uma escala geométrica. O bairro tem uma escala geométrica. Não como escala geográfica, porque como escala geográfica ele não teria um contorno tão nítido. Como uma escala cartográfica, a gente escolhe um bairro. Qual é problema hoje, aí entra a questão, da imensa maioria dos planos diretores do Brasil? É você saber que o mundo acontece na multiescala e faz o mundo monoescalar:*

o bairro. E depois soma essa monoescala e acha que isso vai dar um plano diretor. Não dá. Nem aqui, nem em Porto Alegre, em Curitiba ou em lugar nenhum. Não vai dar em nada, porque é um pouco do que Zezéu estava falando: transcon sem territorializar. O que é transcon sem territorializar? Não existe transcon sem territorialização. Senão é um oportunismo da lei, é um oportunismo de grupos. O transcon você tem que dizer onde vai ser, e por que. E os problemas não são problema de bairros. São problemas em várias dimensões geométricas ou geográficas, e dimensões múltiplas. O turismo. Aí diz que é uma questão temática. O turismo tem uma territorialização em Salvador. Por que é uma questão temática? Transporte em plano diretor não é uma questão temática, não. É uma questão temática, mas com territorialização. Transporte: Onde? Como? Por quê? Em que lugar? Por que essa avenida é dessa largura? Por que tem ciclovia? Por que aqui tem calçada? Por que aqui tem que ter via exclusiva? Tudo isso é territorializado. E a gente consegue fazer um plano diretor que pega essas questões gerais, a população entra na discussão paroquial, porque o bairro vira uma discussão... Não estou dizendo que o bairro não é importante. O bairro é importante. Agora, o bairro vira uma discussão paroquial. Foi assim que foi feito o Plano Diretor: Quais são as necessidades do bairro? Aí o bairro entra naquela coisa que o Paulo acabou de falar: picotada. O picotamento de demandas. Claro, estimula. A democracia, que a gente acreditou na reforma agrária, vira um picotamento de demandas. Então, o povo diz assim: "Eu quero dois ônibus a mais no horário de seis horas". Ou seja, o poder público deixa de instrumentalizar a população no ensinamento e no estímulo do conhecimento da cidade. Por exemplo, a pessoa fala de dois ônibus a mais no seu bairro, mas não discute a Estação da Lapa. É brincadeira. Não existe uma discussão desse tipo. O ônibus vai para a Lapa, mas eu só discuto até ele sair do bairro. É alucinação, esquizofrenia, fazer um plano diretor nesse

sentido... Construir uma cidade... E pensar: ora, a gente vive a dizer que os transportes são cada dia mais metropolitanos, e a gente discute transporte em bairro.

Outra questão fundamental. Quando eu faço a proposição da Metropolitana como ente federativo, eu sei que ela é espinhosa e não pode ser negada... A Academia se permite chegar aqui e jogar a proposta desconhecendo o político. E o político existente. Eu sei que é uma proposta altamente complicada, mas a questão que deve se discutir no Brasil é a seguinte: Por que o município é uma entidade do "bem em si"? Por que o município é um "bem em si"? É a primeira discussão no Brasil. Porque criar município, tudo bem, mas fundir município, ninguém pensa. Por que a fusão de municípios nunca é algo bem-vindo? Nunca passa a ser algo possível? Por que é ruim, em si, uma fusão de municípios? Essa é a discussão. Para depois de fechar essa discussão no plano político... Por exemplo, os nossos políticos fecharem que o município foi Deus que mandou para a gente. Pronto. Aí eu me calo, vejo que não tem jeito mesmo. Os políticos podem dizer que o município pode existir, mas pode se discutir e será aceita a fusão de municípios. Começa por aí. A discussão do plano político começa por aí, caminhando para a questão da metropolitana como ente federativo. Essa é uma questão.

Quanto à questão das políticas nacionais. Veja bem, você coloca um ponto fundamental e de certa forma eu tenho a preocupação que você tem. Mas eu acho que as políticas federais influenciando da forma como estão influenciando hoje é mais positivo do que negativo. Por quê? Porque nós não temos instrumentos de fiscalização de uma democracia territorial plena municipal. E a prova disso – vamos à nossa Metropolitana – é que, independente de partido, a prefeitura de Salvador é muito mais vigiada, muito mais auditada do que a prefeituras da sua região metropolitana. É tanto que toda hora tem prefeito preso. O controle de um programa estritamente municipal é muito mais eficiente pelo federal, que

é onde existe a fiscalização desse município, do que por uma autonomia plena desses municípios. Eu não acho o modelo ideal, mas acho que traz coisas mais positivas do que negativas.

E por último, a questão da disputa pelo centro. Essa coisa das três cidades que você colocou que os colegas do Observatório trabalham, tem um aspecto mais metodológico, para você entender o geral. Porque o particular da cidade é muito mais complexo. Quando eu digo muito mais complexo, digo muito mais diferenciado. No Nordeste de Amaralina você tem casas de um mil reais e casas de sessenta mil. Eu estou falando do que a gente chama de subnormal. No subnormal a gente achou casa de mil e de sessenta e cinco mil. Qual é o problema? É que na intervenção concreta, homogeneizar quem tem uma casa de mil e quem tem uma casa de sessenta e cinco mil é um equívoco em termos de políticas públicas. Mil é uma coisa e sessenta e cinco mil é uma coisa bem diferente. Por exemplo, a gente encontra cerca elétrica na periferia de Salvador. Pobre botando cerca elétrica contra o pobre. Não é um condomínio fechado. Não estou falando de um condomínio fechado. Então, há diferenciações incríveis entre esses espaços, e essas diferenciações, atualmente, sobretudo com o aumento histórico dos custos de transporte na renda, essa disputa pelo centro passou a ser cada vez mais acirrada. Olha o que eu estou falando: eu estou falando do Nordeste de Amaralina, que tinha, em 1991, 43.189 habitantes por quilômetro quadrado, em 2000 passar a ter 53.425. E foi algo que a gente não viu, porque a gente passa muito veloz de carro por ali. A gente não entra muito. Talvez um ou outro aqui vá. Não estou dizendo todo mundo, mas estou dizendo a gente no geral. Estudiosos, técnicos, todo mundo. Então, essa disputa pelo centro vai se acirrar porque o capital continua a investir nesse centro, o capital se desloca muito timidamente. E se discute muito uma questão que é um eufemismo apenas: verticalização. Uma questão que causou até uma polêmica,

porque eu escrevi para a revista *Metrópole*. A questão é a seguinte: uma cidade horizontal em país pobre pode ser mais perversa que uma cidade vertical. Então, por exemplo, nós, acostumados com a cidade americana, jardim, a menininha correndo naquele jardim, a mãe correndo atrás, casas sem muros dividindo. Este quadro idílico não existe entre a gente. O que existe entre a gente são 57 ônibus de Camaçari buscando Lojas Americanas em Salvador. O que existe entre a gente é isso. Então, na verdade, cidade horizontal é a contramão do mundo. O mundo está fazendo restrições a automóveis, a gente não. Salvador é uma das raras cidades em que não se discute em nenhum lugar desses a restrição ao automóvel. Nem nos seminários acadêmicos. E é inegável que o mundo caminha nessa direção, de restrição a essa circulação de automóvel. Com nossa Metropolitana despovoada, ou com nossa centralidade em nó... O que é centralidade em nó? É o Bompreço, depois você vai de carro do Bompreço para a Insinuante, de lá para o Atacadão. Eu estou falando do que se localiza na estrada do Coco. Essa centralidade em nó é para a classe média que está lá. Ela faz tudo de carro, mas quando quer as Lojas Americanas, ela vem para cá, quando ela quer colégio vem para cá – Colégio Sartre, Anchieta, ISBA, Vieira, os colégios da classe média. Eu conheço gente que mora em Jauá e tem filhos no Vieira. Então, essa cidade é um barril de pólvora. Essa disputa pelo centro vai se acirrar porque o centro é redutor do tempo. Então, vai continuar muito mais no modelo que a nossa cidade está assumindo. O que eu proponho é diminuir isso aí. É uma questão fundamental. Ao contrário do que a prefeitura de Salvador aposta, ao contrário do que parte do Estado também aposta.

Salvador, na atual quadra, está comprometendo essa composição simbólica cultural. Porque é uma cultura de rua. Isso não combina com polícia trocando tiro com assaltante na rua, no Alto das Pombas, no



*Engenho Velho, em vários locais. Então, se esse quadro não se reverter, essa produção do simbólico de Salvador, ela tende a se modificar drasticamente. Porque uma das questões fundamentais nessa produção é a cultura de rua. Se a gente perder a cultura de rua e as pessoas se enfiarem dentro de casa, com medo, essa questão, para mim, está absolutamente comprometida. Esse é mais um cenário de negatividade do presente jogando para o futuro.*

*O bairro é uma lei de 1960 que nunca foi aplicada pela prefeitura e se a prefeitura fosse aplicar a lei de bairro de 1960 seria um desastre ainda maior. Então, o bairro existe, mas ele não é regionalizado por ninguém. Ele existe só na identidade, como pertencimento. Mas não como uma regionalização, como uma territorialidade. A prefeitura começa agora a discutir o bairro. Parece que vai sair porque nós temos na Bahia só Vitória da Conquista e Feira de Santana – de grandes cidades, dentro do padrão nosso – que têm uma classificação oficial de bairro assumida pelo IBGE. Quando eu estava falando de bairro aqui, eu estava falando de área de ponderação. O IBGE agrega alguns setores censitários, que são variáveis, e constrói essas áreas de ponderação, que dá mais ou menos, com algumas diferenças, o que são os nossos bairros. E a prefeitura, o pessoal lá da Seplan, sistematiza, a partir dessas áreas de ponderação, aproximando mais ou menos do bairro identitário. É tudo uma aproximação. Mas não tem problema falar que o Nordeste de Amaralina tem 53 mil habitantes por quilômetro quadrado. Não tem grandes diferenças.*

*O nível de educação influi, mas ele é territorial também. Um influenciando no outro, dialeticamente. Por exemplo: o nível de educação da Pituba. O nível de educação do Nordeste de Amaralina, que é vizinho à Pituba. Então, são territorialidades bastante diferenciadas, e que o território influi na pobreza e a pobreza e a educação influem no território. São as duas relações, dialeticamente. Não tem um só. Porque esse foi o defeito dos geógrafos, que diziam que o território influía sozinho. E*

*o defeito dos economistas, que dizem que os processos são desterritorializados. Que eles são independentes do território. Não. Foi um grande defeito que nós estamos corrigindo. Nós, geógrafos, e vocês, economistas. Corrigindo isso. A pobreza é territorializada, a riqueza é territorializada. Essa é uma questão fundamental.*

*Quando eu coloquei a questão da horizontalização, é porque ninguém vê problemas em cidades horizontais. Cada situação tem que ser analisada de forma específica. Eu não sou daqueles que ficam dizendo que o problema do Plano Diretor, é a verticalização da orla. Porque eu já disse, até em encontros, que qualquer acadêmico que fique a dizer que o problema do Plano Diretor de Salvador é a verticalização da orla, eu considero aquele movimento americano que dizia: “Não no meu quintal”. O lema dele era assim: “Tudo bem, você pode botar o que você quiser em qualquer lugar, mas não no meu quintal”. É classe média defendendo paisagem. Então, eu tenho a coragem de me considerar uma pessoa de esquerda e achar que as propostas para desadensar, só com verticalização. Eu não tenho um milagre. A não ser que alguém me apresente outra solução. Eu não estou dizendo verticalização de fazer arranha-céu em Nordeste de Amaralina. Não é isso. Mas a única forma de fazer isso é verticalizando. Agora, não é o Estado construir essa proposta no gabinete. É ir para o Nordeste de Amaralina.. De maneira nenhuma verticalizar de uma forma totalizante, nem horizontalizar também de uma maneira totalizante.*

*A questão também em Salvador, que a gente precisa colocar para a classe média, é que é nocivo e perverso o zoneamento exclusivamente residencial. Isso tem que ser banido de plano diretor. Banido. Aí entra aquela questão que você falou das escolas, do Caminho das Árvores não querer botar uma banca de jornal, e as madames vão comprar revista no Iguatemi, naquele lugar engarrafado. As madames do Caminho das Árvores compram pãozinho no Iguatemi. Essa cidade não pode se sustentar dessa forma. No*

*Itaigara, a mesma coisa. Por exemplo, você sai para comprar um pão cacetinho – falo a palavra regional – de automóvel. Numa região terrível, que precisa administrar o trânsito. Tem que acabar com isso. Tem que botar padaria no Caminho das Árvores. Tem que botar banca de revista no Caminho das Árvores. É isso que tem que fazer. Eu não estou dizendo que tem que verticalizar o Caminho das Árvores. Eles podem ficar com as casas deles lá. Mas eles não podem fazer da cidade... Tudo, um pãozinho de 50 gramas que ele quer, ele tem que sair de lá. Então, cada análise tem que ir nessa direção. Quanto à área de lazer, vem uma questão que Milton Santos coloca muito bem: o território usado. A gente tem que sair da perspectiva da área de lazer do território físico, da espacialidade física só. A espacialidade física é importante, mas o território usado é tão importante quanto ela. Olhe o exemplo do nosso Dique do Tororó. O nosso Dique do Tororó é uma cirurgia conservadora. Em uma cidade sem espaço para pobre se constrói um espaço classe média dentro do espaço dos pobres. É o exemplo clássico de concentração de tudo. Como? A gente fez pesquisa no Dique do Tororó, e a imensa maioria dos frequentadores do Dique do Tororó ganha abaixo dos três salários mínimos. A maioria não tem nem emprego, não tem renda. Aí alguém pode dizer: “Espera aí professor, a imensa maioria?”. Mas não tem o que fazer. Quem tem o que fazer no Dique do Tororó é a classe média. Que corre, que anda, paquera correndo, aquela coisa, tal. Que vai na Porteira, no Cheiro de Pizza. E o pobre que fica passeando lá se lambe durante dez minutos. E se ele ficar mais de dez minutos é porque é um monge. É uma pessoa reflexiva, é uma pessoa que está num estado de nirvana, porque não tem o que fazer. E é essa a concepção do espaço público que a nossa arquitetura e urbanismo sempre tiveram aqui nesta cidade. E isso precisa ser modificado. Senão não adianta plano diretor para fazer Diques do Tororó. Não adianta abertura de espaços públicos sem as mudanças na concepção. Quando eu*

*disse no seminário da CBTU que se puniu a população da Região Metropolitana. Por que o Metrô pegou só o lado dos ônibus metropolitanos. Somou o útil ao agradável. E hoje 700 mil pessoas tomam ônibus ao relento. A interrupção da Lapa, cinco anos? A interrupção daquele lado da Lapa que ocupou... Mais, não é? Há seis anos que as pessoas tomam ônibus numa cidade que tem anos que chove 2.500 milímetros. Quer dizer, é cruel essa concepção. Por exemplo, se essa concepção começa a mudar no plano do Estado, do aparelho do Estado, a gente já está em outra dimensão da cidade e na Metropolitana. Enquanto existir a Lapa do jeito que está, com a população metropolitana jogada, com os ônibus metropolitanos jogados daquele jeito, essa discussão da gente... Ela tem uma validade para consolidar propostas, consolidar alguma coisa, mas ela não vai ter a força de crença de que o Estado quer fazer uma outra intervenção. Essa é uma questão.*

*Claro, a qualidade de habitação, as áreas escolares, de educação, e de serviços... Aí eu defendo a melhor qualidade do mundo e acho que por questões pequenas é possível a gente fazer muitas modificações. Agora, qual é o agravo maior que eu vejo neste momento? O maior agravo que eu vejo neste momento é que a gente teve oportunidades de fazer coisas nesse nível que eu falei, e parece que o tempo está se esgotando. Porque daqui a pouco vai ter lugar que a gente não vai entrar, do jeito que as coisas estão caminhando. Áreas que a gente não vai poder entrar para planejar. Porque o crime não vai deixar. Hoje já tem essas áreas na cidade. Essa é uma questão fundamental.*

*A velocidade da mudança e a adaptação territorial. Vou fechar isso rapidinho. Eu acho que nunca nenhum território acompanha a velocidade da mudança do mundo. Nenhum vai conseguir acompanhar na sua gestão a velocidade de mudança do mundo. E que o lugar... Às vezes ser lento na mudança do mundo é até um elemento de ganho do mundo, da proteção do mundo. Porque é a afirmação desse lugar.*

*Aquilo que Milton Santos diz: “A força do lugar está nos homens lentos”. A força do lugar. Por que a força do lugar? Até para ele se destacar no mundo. Então, eu acho que,*

*necessariamente, o pensamento nosso não é acompanhar a velocidade das mudanças, é ter preparo para poder encarar essa velocidade. É isso aí.*

*Eu vou fazer uma consideração inicial sobre o PDDU. A gente tem ouvido muitas críticas a respeito do PDDU. Eu não conheço ninguém que seja favorável ao PDDU. Talvez apenas alguns elementos do governo, não sei. Realmente eu não conheço ninguém. Eu só ouço críticas. A visão que eu tenho do PDDU é apenas de um instrumento para estabelecimento de diretrizes, que no caso de Salvador recebeu característica de Lei de Uso de Solo. A rigor, Plano Diretor e Lei de Uso do Solo deveriam constar em instrumentos diferentes. Aqui em Salvador, o primeiro Plano Diretor, que foi feito há cerca de vinte e quatro anos, era dividido em Plano Diretor propriamente dito e tinha, concomitantemente, uma Lei de Uso do Solo, que estabelecia os parâmetros de utilização das propriedades imobiliárias. Eles eram separados. E tinha a Lei de Participação Popular na Gestão Pública. Então, você tinha três instrumentos, que por uma coincidência foram auditados no mesmo momento. Mas são três coisas absolutamente distintas. O segundo Plano Diretor – eu não estou falando desse atual, que é a renovação do anterior – inovou porque em vez dele conter os três instrumentos separados, ele fez uma fusão. E aí, o que é que aconteceu? A discussão não foi em cima das diretrizes, dos planos, do que se queria da cidade. A discussão acabou se concentrando do ponto de vista dos parâmetros urbanos e da Lei do Uso do Solo, um tanto pontuada pela questão da verticalização da orla, e pela não liberação, ou por uma idéia que se passou de que determinadas áreas não habitadas, como a Paralela, deveriam ser objeto de preservação. Dentro desse contexto, o que é que acontece? É preciso haver uma separação entre o que é lei urbanística e o que é o plano diretor propriamente dito. Sobre o Plano Diretor aí vigente, eu diria que nós deveríamos nos considerar felizes se 15% das diretrizes que nele estão fixadas fossem eventualmente cumpridas, efetivamente. Ocorre que este modelo de elaboração do plano diretor, o que nós acabamos de verificar... Ou seja, nós tivemos um plano diretor que foi editado há 24 anos e só agora ele foi ajustado, como se o município fosse uma coisa estática e não existissem transformações ao longo do tempo que justificassem sua mudança. Eu acho que não tem plano diretor bom nem plano diretor ruim. O que eu acho que nós precisamos criar é um sistema de planejamento permanente. Porque não é razoável se estabelecer prazos para a mudança, ou atualização, ou renovação do plano diretor e nós levarmos, aqui, quase vinte e tantos anos para fazer um novo, quando, a rigor, o que deveria existir é um processo de atualização permanente dele, porque as necessidades da cidade existem independentemente do plano que alguém venha a fazer. E mais do que isso. Eu, por curiosidade, conversei com três sujeitos a respeito do fato, se algum tinha lido o Plano Diretor de Salvador. Nenhum deles jamais leu o Plano Diretor. Nós não temos este hábito. Este plano que está aí vigente tem uma inovação. Ele tem um mecanismo, através do Conselho da Cidade, que vai ser*

formado por ONGs, entes do governo e por entidades, que vai acompanhar a execução deste Plano. Eu vejo aí uma evolução, porque este Conselho tem autoridade para chegar e dizer o seguinte: "Foi estabelecido como diretriz que vai se fazer um padrão de renovação urbana, que se vai fazer um processo de requalificação de áreas, ou um programa de desenvolvimento de emprego e renda". E ele tem, hoje, autonomia para cobrar. Ou seja, eu acho que este é um fato positivo. O que não significa dizer que do ponto de vista das idéias, nós ou qualquer pessoa, tenhamos que concordar. E aí, eventualmente, possa ser dito que aqui e ali não foi discutido tal ou qual tema. O que aconteceu na verdade é que passou a prevalecer a discussão sobre a questão do uso do solo. E isso acabou, vamos dizer assim, contaminando o Plano e impedindo que idéias e a discussão efetiva de diretrizes pudessem ser mais aprofundadas. Esta é a situação. Quer dizer, nós temos esta concepção, de fazer planos duradouros, quando na verdade minha visão é no sentido de que nós devíamos fazer planos sujeitos a mudanças. E poderia ser feito até por esse Conselho criado pelo Plano Diretor, que é formado pelo governo, pela iniciativa privada, pela sociedade organizada, que deveria contribuir e aprimorá-lo. Esta é uma questão.

Do ponto de vista dos parâmetros de uso do solo, a discussão também se perdeu devido a essa iniciativa de verticalização da orla. E aí, muitas pessoas, sem o conhecimento efetivo, passaram a achar que essa verticalização... Que é um fato repulsivo, porque o que Clímaco falou a respeito de verticalização é uma tendência natural. É óbvio que a questão da verticalização é em função da capacitação de infra-estrutura. Quanto a isto não há dúvida. Esse Plano diretor, bem ou mal, trouxe um modelo para ajustar essa questão da infra-estrutura, que é o fato do empresário só poder verticalizar se pagar à prefeitura um determinado valor, que vai para um fundo destinado a ordens e serviços urbanos. O que precisa ser feito é a fiscalização desses recursos, resultado da verticalização,

para que eles melhorem o sistema viário. É óbvio, nós sabemos, que o adensamento, o aumento da densidade residencial dessas regiões que passarão a ter o gabarito liberado, vai gerar incremento de tráfego, vai ter que haver intervenção nas ruas, é óbvio. Mas essa é uma tese que deverá e terá que ser cobrada. Existe uma equação no Plano Diretor. Por outro lado, fala-se muito que essa questão da verticalização da orla foi feita "no escuro". Até onde eu sei, não foi. Porque existem regras de afastamento tanto frontal como lateral. E a ocupação do prédio, Zezé sabe disso, a taxa de ocupação não ocupa a inteireza do terreno, ocupa apenas parte do terreno. Então, eu vejo essa discussão do Plano Diretor, todas as vezes, colocada como algo terrível. O que não significa dizer que eu próprio não tenha críticas em relação a determinadas colocações feitas.

No plano ambiental, que é uma outra questão, a liberação de determinada área porque está numa região de expansão natural da cidade, não significa que ela pode ser utilizada – o que a princípio poderia se entender a partir de uma observação feita pelo professor Clímaco fez – em cima das nascentes. Porque qualquer empreendimento que tiver de ser feito onde haja constatação de nascentes, há de se observar a regra que está estabelecida no plano federal, de afastamento de 50 metros. Os corpos d'água existentes nessas regiões, como a Paralela, que não sejam nascentes, sejam lagos, você tem de observar o afastamento que está no plano federal, de 30 metros. É preciso que a gente encare isso de outra forma. E que trabalhem para que tenhamos uma participação popular na gestão pública, prevista neste PDDU, eficiente e efetiva. Que é o que a gente nunca viu. Quer dizer, as ONGs têm que participar de forma ativa, sugerindo, propondo alterações, botando modificações, acompanhando, apropriando as coisas que são positivas e cobrando do governante, ele tem essa responsabilidade. Quem ler o PDDU vai ver. Eu fiquei surpreso com um dado, que é o seguinte: o Plano Diretor de

Salvador confere a um Conselho, no qual o governo não é majoritário, majoritárias são as entidades privadas, poderes para apresentar sugestões e fiscalizar a atuação do prefeito. Independentemente da atuação da Câmara de Vereadores. Esta é uma colocação que eu acho que é importante ser feita.

A segunda colocação que eu gostaria de fazer é a respeito do que seria a renovação do Plano. Eu acho que isso está muito a propósito, porque não é razoável o Estado não ter uma política para fazer com que as pessoas morem de forma mais digna. E nós sabemos que o processo de ocupação, principalmente das pessoas de baixa renda aqui em Salvador, foi um processo feito em cima de habitações espontâneas, invasões. E o município foi lá, depois, adaptando a situação, e levou a essa estrutura, uma área que não oferece lazer, não foram pensadas atividades voltadas para o trabalho. Você tem até dificuldade de acesso a essas pessoas porque o ônibus não chega perto da casa. É preciso que haja uma intervenção. E ao mesmo tempo, você percebe que pelo Estatuto das Cidades a todo um arsenal à disposição que ninguém usou, eu nunca vi. Não sei se Zezéu, com a experiência que tem, poderia falar se algum prefeito fez uma desapropriação urbanística. Se algum prefeito promoveu um consórcio imobiliário. Ou seja, identificou um dono de terreno que não estava dando função social, e aquele terreno poderia servir a pessoas de baixa renda, e ele foi lá e propôs uma parceria para a urbanização daquilo ali e destinação para determinadas pessoas. Eu nunca vi a prefeitura ter a iniciativa de auxiliar as pessoas de baixa renda que estão consolidadas há 500 anos, como no Nordeste de Amaralina, e que essas pessoas não têm o título. E que poderiam ter o título usando o usucapião urbano. Ao mesmo tempo, existe hoje, está estabelecido no PDDU – isso já tinha sido institucionalizado no Estatuto das Cidades –, as operações consorciadas. Onde em determinadas áreas em que haja valorização, o empresário constrói unidades de melhor qualidade e se paga com o valor do terreno.

Falei da questão do transcon, e aqui eu faria uma observação ao meu amigo Zezéu. A transferência do direito de construir, do jeito que está institucionalizada na lei federal, confere ao município o poder de estabelecer a forma através da qual ele deve ser institucionalizado. A transferência do direito de construir foi introduzida no município de Salvador em 1986, no governo de Mário Kertész. Nesta época, a transferência do direito de construir estava vinculada à elaboração de planos urbanísticos específicos. Você pegava uma determinada área e em cima dela você fazia uma transferência de direito de construir. Este modelo que foi estabelecido lá atrás acabou tomando outra conotação e virou o que se chama hoje, no próprio Estatuto das Cidades, de operação consorciada. Que é um instrumento também previsto no PDDU. A transferência do direito de construir, atualmente, não pode ser aplicada na orla. E está limitada... Ela pode ser aplicada em toda a cidade. É uma forma como outras cidades também admitiram este modelo. Só que você tem uma limitação. Porque a prefeitura estabeleceu que a operação consorciada não pode ultrapassar o que ela chamou de coeficiente de aproveitamento máximo. Ou seja, todo terreno tem um coeficiente básico, mas para ele alcançar o máximo ele tem que ter o transcon. Ou então, o proprietário do terreno vai à prefeitura e compra esse direito. Este patrimônio é também um instrumento que pode ser utilizado para esse processo de renovação urbana. O que eu acho, efetivamente, é que seja em função do Estatuto das Cidades, seja em função do Plano Diretor da cidade, este instrumental, para que se comece um processo de renovação... A utilização de bens inservíveis pelo município que... Eu estimaria aqui, para vocês terem uma idéia, com um pouco de experiência que eu tenho por advogar nessa área, que a prefeitura deve dispor de um patrimônio não inferior a 200 milhões de reais em terrenos. E estes terrenos foram objeto de doação por conta de efetivação de loteamentos urbanos. Vou dar um exemplo aqui.

O Alphaville, quando foi instituído, houve uma doação para implantação de uma área escolar... Que não é o caso do município fazer uma escola lá. É muito melhor fazer a escola num lugar em que os moradores não tenham a condição de renda que os de Alphaville tem. A prefeitura tem um terreno de 44 mil metros quadrados, que está lá há cinco anos. Por que não pega esses terrenos, põe em leilão e usa estes recursos, junto com esses instrumentos, e ajuda no processo de renovação urbana? Antigamente, a prefeitura, de uma forma descuidada, foi se desfazendo desse patrimônio. Mas ele ainda existe. E cumulativamente com esses instrumentos, pode-se começar esse processo de modificação da qualificação dessas habitações. Isso teria algumas vantagens. Você tem um programa que significa uma distribuição de renda indireta, cria emprego, pode tirar um pouco essa pressão das pessoas terem de sair desses locais porque não têm acesso a lazer, pois não teriam que sair de lá. A existência de infra-estrutura, conforto e a disponibilização de serviços é consequência da concentração de renda. Porque ninguém vai fazer um shopping em Jauá. Ninguém vai fazer uma escola tipo as de classe média de Salvador em Jauá porque não tem concentração de renda lá que permita implantar. Quer dizer, o pai que colocar o filho na melhor escola, quer comprar a melhor roupa. É natural que Salvador, onde há uma concentração de renda maior do que em Jauá ou Camaçari, atraia essas pessoas para cá. Isso é uma coisa absolutamente natural. O que nós precisamos fazer é levar desenvolvimento, geração de emprego e renda, para que em Camaçari possa ser feito um shopping idêntico ao de Salvador, aonde ele vem comprar. Já estamos falando aqui de uma questão de programa de desenvolvimento para essa região. Eu concordo, acho que não devia ter município não, que devia ser uma grande Região Metropolitana. Até porque, tem muitos conflitos. Você tem conflitos que vão... Eu também tenho uma experiênciinha nesse setor de transporte urbano. A briga entre os empresá-

rios de transporte metropolitano e os empresários de transporte urbano, com a falta de eficiência, com o desperdício, com o prejuízo... É uma coisa impressionante. Porque um anda na linha que o outro coloca passageiro. Se fosse um sistema único metropolitano, você não teria essa divergência. Eu estou dando um exemplo de um tema. E existem muitos outros em que há uma perda de energia, uma deseconomia em função dessa convivência de vários municípios colados um no outro sem que tenha uma efetiva integração. Eu não conheço essa questão dos consórcios, fiquei até curioso, vou tentar conhecer, mas eu não acredito. Eu acredito efetivamente é na junção. Porque os problemas são muito grandes. Esses que nós estamos falando hoje são apenas alguns dentre os vários que, eu sei, existem.

Então, só fechando a questão do transcon, Zezéu, o instrumento é interessante, é bom. A forma como ele foi institucionalizado pode receber críticas. Mas aí eu volto para aquela questão: a participação popular, prevista no Plano Diretor, pode ser um elemento indutor dos ajustes, ou das distorções que, eventualmente, tenha esse instituto, que é, efetivamente, um instituto útil. Ele está focado na questão de preservação paisagística e também na questão de regularização fundiária, que é uma coisa da maior importância. É importante que as pessoas morem em imóveis que elas sejam proprietárias. Por que não se eleva isso a uma prioridade? Você fazer com que as pessoas se tornem donas desse patrimônio, que elas já têm, e que isso entre no comércio, ou seja, que possa ser vendido, pague o imposto, o IPTU, porque muitas vezes não paga.

Quando eu falei em verticalização, eu estava especificamente dentro do raciocínio de renovação urbana em áreas de ocupação subnormal. Esta é a única forma que se tem de manter as pessoas no mesmo local. Se eu pegar, por exemplo, uma invasão aí, Malvinas. E se há uma pretensão de fazer uma renovação urbana para manter as pessoas

naquele local, como não há espaços livres, a única forma tem de fazer isso é mudar aquele modelo de ocupação uniresidencial por um modelo pluriresidencial, verticalizando. Evidentemente que há questões culturais. Eu acho que, por exemplo, implantar nas Malvinas, verticalizando, pondo prédios grandes com elevador, você vai ter dificuldades para fazer. Mas esta é a única forma que eu vejo de fazer uma intervenção em que sobre espaços para atender aquilo que a senhora estava falando: lazer, eventualmente gerar perspectiva de trabalho, ter um bom sistema de circulação. Eu imagino que seja uma recuperação desta área sem que as pessoas sejam realocadas. Aí, eu não vejo como isso possa ser feito senão usando a verticalização. Essa é a observação que eu queria fazer.

Uma outra observação que eu queria fazer é a seguinte: em relação aos instrumentos de política urbana, focados para o programa de renovação urbana e de regularização fundiária, eu efetivamente só conheço um que foi utilizado, que foi o transcon. A legislação atual, do ponto de vista da orla marítima, ela nem aumentou... Melhor nem dizer da orla marítima, mas o Plano Diretor reduziu as capacidades construtivas no plano geral. O incremento que ele permitiu é o incremento a partir do pagamento da outorga onerosa. Por exemplo, no caso da orla, o coeficiente era um, passou para dois.

Eu me concentrei num dos aspectos que aqui estavam, que é essa questão de reduzir as dificuldades, de reduzir essa questão de guetos, e trazer uma melhor qualidade de vida. A maioria dessas habitações é uniresidencial. Você pega um bairro como a Liberdade e alguns locais da Cidade Baixa, Uruguai, Itapuã, onde você não tem áreas disponíveis, a prefeitura não dispõe, e você não tem hoje nenhuma alternativa para requalificar essas habitações senão fazendo a verticalização. Porque não há espaço para isso. A questão relacionada às áreas institucionais inseridas em loteamentos e que estão disponibilizadas, a observação que eu fiz foi no sentido de

que não se está atribuindo, neste momento, uma finalidade social compatível com a necessidade daquele local. É óbvio que quando há uma operação de parcelamento de terra para a implantação de uma escola, ou equipamentos comunitários, a gente sabe que em função das demandas de momento, esses locais em relação às quais foram doadas áreas para a escola, elas estão sendo bem impedidas, infelizmente, pelo setor privado porque a gente não tem hoje um nível de escola pública compatível. A gente espera que isso venha a modificar. Mas a gente tem, neste momento, carências muito grandes de pessoas que moram mal, que moram em locais inacessíveis. E é necessário que se faça um esforço para que essa condição de vida das pessoas seja melhorada. É óbvio que se nós fôssemos ricos, se tivéssemos condições, o país poderia fazer uma reforma urbana, uma renovação urbana a partir dos seus próprios recursos. Mas nós sabemos que isto não existe. Há que se gerar esses recursos das poucas disponibilidades e dos instrumentos que nós temos. O que eu reclamo e que acho que nunca existiu, é uma política que faça com que esses instrumentos saiam do papel e ganhem vida. E se transformam naquilo que foi objeto da sua institucionalização. Eu volto a dizer: eu nunca vi, a não ser o transcom... Se nós pegarmos a lei do Estatuto das Cidades, você tem lá doze a quinze instrumentos de política urbana que podem ser usados. É claro que tem que usar de um pouco de paciência. É claro que tem que usar... Porque a lei federal estabelece a lei geral. Cabe aos municípios adequar às suas especificidades dentro do bom senso. E eu volto a dizer: eu não conheço a utilização desses instrumentos. Eu vejo aqui bairros inteiros que poderiam ter, que poderiam gerar inclusive uma distribuição de renda, a consolidação de uma propriedade na mão de determinadas pessoas, que o Estado poderia fazer uma mediação com advogados e requerer usucapião urbano. Mas eu nunca vi fazer. Ou seja, nós temos esses instrumentos, eles estão



*estabelecidos, institucionalizados e disponíveis há muitos anos, e não se usa. E o que é que a gente verifica: um aumento das habita-*

*ções subnormais, um incremento da violência e um desconforto que a gente percebe que essas pessoas passam.*

*Uma questão que eu quero abordar é essa dos planos diretores desses processos e da construção que foi feita nisso, e da repercussão dessa questão na gestão urbana. Os planos diretores entraram na Constituição quase como um freio de garantia de outros segmentos. Quer dizer, o uso social da propriedade, o usucapião, a gestão democrática, o acesso aos serviços, o direito à cidade etc. Só depois do plano diretor você pode usar os instrumentos para desapropriação, para essa coisa toda, retardando o processo. E tinha o trabalho de desenvolver os planos diretores. E como é que a gente enfrenta isso? Acho que tem planos diretores que evoluíram nesse sentido. Mas se não capacitaram as pessoas nos municípios e não se institui aí – isso foi dito também – um processo de planejamento e o plano diretor tem a dinâmica desse processo, vira novamente instrumento de estante. O plano diretor deveria perpassar as administrações. Aí a gente vê como as inversões passivas de investimento público muitas vezes entram em conflito com o plano diretor. O plano diretor está lá, eleito, mas na realidade ficava de fora. Então, a gente precisa observar isso. E nesses instrumentos todos do plano diretor, a gente termina minimizando uma questão que é fundamental, que é a apropriação privada dos espaços públicos das cidades. A cidade se faz coletivamente. É a partir da inversão de trabalho que você vai agregando valor a um terreno que, porventura, não valia nada. Mas você chega com a estrada, já agregou valor aí. Você chega com energia, com água, com transporte, com saneamento, com correio. Cada coisa que vai chegando ao terreno vai agregando valor. Isso tudo é feito coletivamente e apropriado individualmente. Essa é a grande contradição da cidade. É a mais valia urbana que é apropriada individualmente, construída coletivamente. Como é que você minimiza esse tipo de questão? E aí é o embate de construção da cidade que a gente quer fazer. Se a gente tem instrumentos para poder minimizar esse tipo de questão, enfrentando uma sociedade capitalista em que a gente vive, como é que você faz uma cidade menos desigual? Como é que você investe e reconhece, porque você tinha os planos diretores para a cidade normal e tem a cidade da explosão. Para todos os efeitos, se você não tiver um norte efetivo em relação a isso você vai continuar fazendo a cidade da exclusão. Junta o plano diretor e as políticas públicas para você fazer uso desses instrumentos. Francisco Bastos levantou alguns instrumentos interessantes. O que tem que presidir a ação desses instrumentos é, efetivamente, a incorporação dos excluídos nesse processo. Para fazer isso tem que ter apoio social, transparência, instrumentos de divulgação dos atos. Eu defendi uma vez que houvesse uns proclames para determinadas operações. Quando a gente vai casar o padre não faz sempre um proclame? Fulano de tal quer casar com sicrana... E você tem um tempo lá para contestar. Você podia fazer isso também na cidade, no momento de fazer determinadas alterações aí, porque você despatrimonializa muitas*

das vezes em que a gente vê necessidade. A última foi aquele supermercado no Costa Azul. Era para fazer o supermercado e foi feita a alteração na lei. Isso escondia qual era por esse tipo questão. Ou entre a primeira e a segunda rótula do aeroporto. Era para fazer aquele shopping center. Mas aí não aparece. Quer dizer, é muito mais correto dizer que há um empreendimento e se põe em discussão na sociedade como proclame uma coisa dessas, e um debate público para isso. Aí precisa ter por parte da administração vontade política de fazer isso. Acho que não há problema maior, a gente tem que saber enfrentar isso.

Agora eu queria voltar e fazer um gancho do que a gente está discutindo aqui com a questão metropolitana nas cidades e aí com as políticas públicas, a questão da nacionalização das políticas que você puxou aí. O que a sociedade brasileira fez como paradigma, a reforma sanitária, a Lei 80/80, que era o Sudes e virou SUS. Quer dizer, é você pactuar uma política pública que tem um caráter nacional e federativo, independentemente dessa questão de quem seja o governante. Você trabalha uma política que é nacional para isso, referenciada, tem por base o município, mas que a política geral é definida no plano nacional. Por uma lei que foi construída socialmente. É uma das boas leis. E com um resultado extraordinário. Antes da Lei 80/80, da reforma sanitária, para ser atendido num posto público de saúde, você chegava acidentado, e tinha que ser atendido com a carteira de trabalho. Era essa a realidade brasileira. Hoje você tem um sistema que é cada vez mais universalizado. Com as distorções e os problemas todos que existem. Esse modelo de um sistema nacional de uma política pública, que é o SUS, Sistema Único de Saúde, é que vem sendo paradigma para a implantação de diversos outros sistemas nacionais: o do saneamento, o da habitação, o da assistência social e agora o da segurança pública. Que é um caminho traçado na sociedade já de algum tempo, que vem se afirmando, agora com maior vitalidade. Mas respeitando as

diversidades dos locais. Parece-me ser esse um sistema interessante. Agora, se ele ficar no plano de centralização absoluta, e da falta de processo do embate social dentro disso, aí nós estamos roubados. Porque aí você vai cair também no picotamento. Mas como Clímaco, eu sou mais favorável a esse sistema. Porque isso independe, não foi invenção desse governo. É uma política que vem se afirmando. Mas você tem isso, que a representação política se dê em outro plano. E aí a gente vê uma desqualificação dessa questão política muito grande. E aí cabe a todos nós requalificar esse processo.

Os papéis nas metropolitanas não se dão no limite da cidade, a sua solução e de cada município. E aí, o desafio republicano e federativo é exatamente você repactuar isso, essas relações. Então, há uma briga enorme nos setores envolvidos em relação a essa questão da titularidade do saneamento. De quem é a titularidade e como foi partido esse serviço. Isso vem na lei de saneamento. A titularidade é municipal. Mas o serviço pode ser prestado por uma empresa pública ou por uma empresa privada. O que as empresas estaduais, que foram constituídas a partir do processo autoritário de concentração... Quando fizeram o Planasa, para você entrar nele, a lei obrigou, em quase todos os estados, a criação das empresas públicas, como tem a Embasa aqui, para você poder ter acesso aos recursos do Planasa. E isso foi feito à revelia dos municípios. O que caberia aqui? Quando a Lídice foi prefeita, ela tentou retomar isso naquele processo em que estabelece que a secretaria era de infra-estrutura e saneamento. O que é que caberia a titularidade do saneamento? Se a Embasa fosse fazer em Salvador, tinha que ser por um contrato de gestão. E por uma ordem de serviço. Não é a Embasa que diz como vai, para onde e como é que vai fazer. Ela pode ser a executora, a gestora do sistema, mas a titularidade é municipal. Então, tinha que ter um contrato de gestão, e a gestão realizada por ordem de serviço. Para fazer tal coleta prioritária em tal rua. Para chegar a tal lugar tem que ser maior,

*tal bacia é prioritária, vai fazer, tem recurso ou não, como é que faz etc. Isso que eu falei sobre saneamento tem que ver em relação a todos os outros temas. Essa é uma realidade concreta, que vem a partir de um embate. Não é que não possa ter poder metropolitano. Tem um caso de poder, que eu tenho conhecimento, que é provincial, na Espanha. Eles têm quatro instâncias de poder: o local, o provincial, o mais regional e o nacional. Quatro instâncias de poder. É o único caso que eu conheço. Com eleição, com representação e tudo mais. A gente tem que ver essa possibilidade, porque nesses processos de conurbação você tem ou a Região Metropolitana, ou o aglomerado, ou a rede, que são os elementos previstos na Constituição. Esse é o desafio. E estabelecer um espaço de integração que seja maior. Sem ter a necessidade... Eu acho que a gente tem que experimentar isso. Eu não vejo possibilidade de uma quarta instância de poder, como o poder metropolitano, em curto prazo. No processo de Salvador, por exemplo, enquanto cidade pólo de um processo desse, tem a generosidade de trabalhar a sua relação com as demais cidades que estão na Região Metropolitana. E construir, com essas outras cidades, novos paradigmas. Já que o crescimento de Salvador se dá com o crescimento dessas outras cidades, e não com processos de exclusão. Como é que a gente vai partilhar isso? Que tipo de instância você vai ter que construir para fazer esse enfrentamento? Se a gente cria horizontes na... Qual é a economia que sustenta esse conjunto de municípios? Como é que entram aí as relações do transporte? E o metrô, saindo como Companhia de Transportes de Salvador? Vamos ter que rever todo esse processo. E o trem regional, que não sai*

*de Salvador, praticamente, foi passado para a municipalização, e ficou aquele impasse, que era da CBTU, com a municipalização, mas não se teve uma visão metropolitana ainda em relação a isso. Agora, no Plano Nacional de Logística a gente vem e retoma essa questão como transporte de vizinhança. E a idéia de levar o trem de passageiro para Cachoeira e até Alagoinhas. Como é que vai ser a gestão disso aí? Qual é o instrumento que a gente vai ter pra administrar esse sistema de transporte que ultrapassa os limites municipais? Foi uma questão colocada na mesa para um futuro muito breve. E como é que isso se relaciona com outros processos das economias municipais. Vem a Via Portuária aí. A Via Portuária e a potencialização que vai ser feita em torno do Porto de Salvador são de atendimento local? E como é que se articula metropolitanamente e regionalmente? Então, são desafios que levam você pensar Salvador, pensando nela num processo de globalização. Se você tem uma logística aqui em Salvador que traga para cá... Eu acho que nisso o governo da Bahia acertou, no sentido de que com o novo porto nós vamos gerar uma nova concentração aqui em Salvador. E a Região Metropolitana de Salvador, em toda a Bahia, concentra 80% da circulação de riquezas. Então, você desconcentrar isso é importante. Mas tem um potencial de crescimento aqui enorme. Você tem a ferrovia, o porto, o aeroporto, que está sendo ampliado. E tudo isso é um potencial enorme para o crescimento que você tem que desenvolver. Então, os desafios são enormes. Quando eu levantei aqueles dois aspectos, da cultura e da Baía de Todos os Santos, eu acho que são alguns vetores, mas há muitos outros para a gente enfrentar.*