

## VITÓRIA DA CONQUISTA EM CONTRASTE: a “avenida da integração” e a luta de classes

SANTOS, Alexandre de Jesus Santos\*

José Rubens Mascarenhas de Almeida\*\*

Vitória da Conquista é uma cidade do interior da Bahia, com uma população em torno de trezentos e dezenove mil habitantes (est. IBGE, 2009), localizada na região Centro-Sul a, aproximadamente, quinhentos quilômetros de Salvador.

O *Arraial da Conquista* foi fundado pelo sertanista bandeirante e aventureiro João Gonçalves da Costa, em finais do Século XVIII (SOUSA, 2001. pp. 49-50), passando, em virtude da Lei Provincial N° 124, de 19 de Maio de 1840, à condição de município da *Imperial Vila da Vitória*, no entanto “[...] a instalação do município e a posse da primeira Câmara de Vereadores aconteceu em 9 de novembro de 1840” (AGUIAR, 1998. p. 8). Em 1° de Junho de 1891, logrou a condição de cidade, recebendo o nome de Conquista. Em decorrência da Lei Estadual N° 141, de Dezembro de 1943, o nome foi modificado para Vitória da Conquista. Daí para frente, toda a região que compreende o “Sertão da Ressaca<sup>1</sup>” têm o processo de povoamento e desenvolvimento vinculado à pecuária extensiva (SOUSA, 2001. p. 101). No caso de Vitória da Conquista, em finais da década de 1970 se implantou, em meio a outras atividades de menor monta, a indústria cafeeira, dinamizando a economia regional. No final da década de 1980, a economia conquistense passa a ser diretamente vinculada ao comércio, principalmente o varejista, passando a ocupar lugar de destaque no cenário econômico regional (AGENDA 21 , 2004. p. 18).

É nessa cidade que, no tempo presente, se acentua uma estrutura social profundamente díspar. Entendendo o espaço urbano como socialmente constituído a partir de elementos que compõem e norteiam a conduta do homem no mundo contemporâneo, como todas as esferas das relações que aí se desenrolam, constitui um domínio altamente conflituoso “[...] é um reflexo da sociedade. Assim, o espaço da cidade capitalista é fortemente dividido em áreas residências segregadas, refletindo a complexa estrutura social em classes [...]” (CORRÊA,

---

\*Graduando do curso de Licenciatura em História pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia e membro do Grupo de Estudos de Ideologia e Lutas de Classes, do Museu Pedagógico/UESB.

\*\*Doutor em Ciências Sociais pela PUCSP; docente da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia; pesquisador do Museu Pedagógico/UESB e do Núcleo de Estudos de Ideologia e Lutas Sociais – PUCSP.

<sup>1</sup> Segundo Medeiros era o termo utilizado na geografia popular “[...] aplicado às terras existentes entre os rios Pardo e das Contas [...]” (MEDEIROS apud. SOUSA, 2001. p 19).

1995. p. 8). Se a sociedade capitalista é desigual e as cidades são formadas socialmente, o espaço urbano construído a partir dessas complexas relações também é desigual, refletindo a própria sociedade. Compreender o processo de formação do espaço urbano e a ocupação territorial como um procedimento de especulação dos “espaços vazios” que compõem as cidades, ajuda a entender como se dá o artifício de “[...] extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia [...]” (SANTOS, 1996 p. 106). Conhecer esse processo é fundamental para entender – juntamente com os elementos históricos e sociológicos – a atual cristalização das classes sociais em Vitória da Conquista.

O processo de desenvolvimento histórico desta cidade, sobretudo a partir do séc. XVIII, trouxe consigo o desenvolvimento de relações sociais inerentes às suas contradições internas primeiramente do sistema colonial, onde a estrutura social estava alicerçada num contraste étnico-social e, posteriormente, com a implantação do sistema capitalista, onde a estrutura da sociedade assenta-se sob a posição dos indivíduos no sistema produtivo (proprietários dos meios de produção e da força de trabalho). A diferença entre as classes sociais nesse espaço, evidenciada pela posse dos meios de produção, sejam eles industriais, fundiários ou financeiros, cristalizou-se numa divisão sociogeográfica a partir da construção da BR-116, que, literalmente, divide o município ao meio. Nesse sentido, uma vez que as contradições de classes ainda não foram superadas, a história desta cidade constitui-se, também, na história da luta de classes que se desenvolveu nesse espaço geo-econômico e político, dando razão a Marx e Engels (2007b. p. 45) quando afirmaram que a “história de todas as sociedades que existiram até hoje é a história da luta de classes”.

Após a construção dessa rodovia, que de modo recente foi ideológica e informalmente rebatizada sob o nome de “Avenida de Integração”, as classes sociais ficaram repartidas de modo representativo das relações mais gerais da sociedade: uma de cada lado da Avenida. Assim, do lado Leste da cidade, tendo como ponto de referência a BR-116, localiza-se bairros onde existe uma maior concentração da classe burguesa, coexistindo, também, alguns bairros periféricos e pobres; do lado Oeste, ao contrário, as pessoas que ali residem compõem, majoritariamente, a classe trabalhadora. Essa separação social é sedimentada por uma barreira geográfica urbana real. É nessa conjuntura histórica que pretendemos entender as relações sociais sob a égide da luta de classes em Vitória da Conquista.

Durante muito tempo, desde a constituição histórica da cidade, já que a fundação da mesma se deu em uma sociedade escravista, a segregação social aqui espelhada foi se conformando com distinção entre as classes que compõem a sociedade conquistense, fato que

se cristalizou na construção da BR-116, a Rio – Bahia. A BR em questão é uma importante rodovia que corta o Brasil de Norte a Sul. Ela começa no Ceará e termina no Rio Grande do Sul. Na Região de Vitória da Conquista, ela começou a ser construída por volta da década de 1940, o que proporcionou tanto o crescimento populacional, vinculado a imigração (AGENDA 21, 2004. p. 8), promovendo uma rápida urbanização, quanto o desenvolvimento econômico do município.

Historicamente, a Av. Presidente Dutra<sup>2</sup> se constituiu num importante eixo de escoamento de mercadorias diversas, cortando a Bahia de norte a sul. Vitória da Conquista foi beneficiada – do ponto de vista do desenvolvimento socioeconômico – por ser talhada ao meio por uma rodovia de importante relevância comercial. Juntamente com o gado, mais recentemente o café e o comércio, a BR-116 contribuiu significativamente, como via de transporte, para o desenvolvimento do município em questão e da região.

O crescimento do município se deu, assim, no entorno da BR-116, porém, trouxe consigo as contradições internas do sistema capitalista. Esse processo acaba por suscitar questões incômodas que precisam ser investigadas, com vistas ao desnudamento da segregação social cristalizada na “Avenida da Integração”: a) de que forma se deu esse processo historicamente? b) como entender a “Avenida da Integração” em uma conjuntura de luta de classes e segregação social? c) qual o papel ideológico que tal nomenclatura e seu conteúdo discursivo implicam?

O processo de renomeação da Rio - Bahia se deu a partir de sua reforma, que começou a realizar-se no segundo semestre de 2004<sup>3</sup> sob o pretexto de urbanizar e mudar o cenário paisagístico da cidade no espaço percorrido pela rodovia. O contexto em que se deu tal reforma é muito interessante. Muitos anos de convivência com uma sucateada rodovia federal entrecortando o Município discutiu-se porque a Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista – PMVC, não providenciava a reforma da mesma, uma vez que a BR encontrava-se na zona urbana e os problemas sociais que trazia era uma questão de ordem coletiva. A Prefeitura jogava a responsabilidade para União, que de fato é quem responde jurisdicionalmente pela Rodovia. Essa situação se arrastou durante muito tempo até que, no ano de 2004, na gestão do então prefeito José Raimundo Fontes, a obra começou a ser realizada. Coincidentemente, as

---

<sup>2</sup> A BR 116, na Região de Vitória da Conquista, é conhecida por Av. Presidente Dutra, apesar de oficialmente (segundo o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT), na Bahia, ela não ser assim nomeada.

<sup>3</sup> A obra de reforma da BR-116 foi iniciada pelo então prefeito e candidato a reeleição, José Raimundo Fontes, durante o processo eleitoral municipal, motivo pelo qual o candidato de oposição moveu contra Fontes um processo no TRE-BA. José Raimundo Fontes foi reeleito, mas em 2006 o prefeito foi cassado pelo TRE-BA. Recorrendo da decisão no TSE, em 2008 foi absolvido conforme consta no processo RESPE\_Nº 28007 – RECURSO ESPECIAL ELEITORAL UF: BA.

obras duraram quatro anos, sendo concluída somente em 2008, novamente no período eleitoral.

O nome, “Avenida de Integração<sup>4</sup>”, escolhido para essa rodovia, não por acaso denota contradição para qualquer observador atento. Uma observação mais cauta permite melhor compreender o termo em seu contexto. Denominar a Rio – Bahia de “Avenida da Integração” implica reconhecer a existência, de fato, de segregação em algum aspecto que precisa ser reparada. Assim, o substantivo próprio denuncia a condição. Outro aspecto relevante é que, do ponto de vista prático, a integração não acontece, ou seja, as relações entre as partes permanecem agora da mesma forma que eram antes da reforma, porém com um agravante: o reconhecimento por parte do poder público, que a segregação social é real, explicitada no substantivo próprio que nomeia a avenida.

A contradição imanente entre a denominação e a condição, no entanto, tem uma finalidade ideológica clara: a de fazer com que os indivíduos vinculados aos segmentos desfavorecidos, assentados do lado segregado da cidade – o Oeste – sintam-se integrados, como se isso – o nome em si – mudasse a situação de contradição social. Recorrendo a Marx e Engels, quando afirmavam que “não é a idéia que determina a realidade, mas a realidade que determina a idéia” (MARX & ENGELS. 2007a, p. 52), entendemos, nesse sentido, que uma idéia de inclusão não pode mudar uma realidade de segregação explicitada na cristalização sociogeográfica do fenômeno Rio – Bahia quando recorta a cidade de Vitória da Conquista.

Apesar de, oficialmente, o nome da BR não ter sofrido nenhuma modificação, a ideia foi internalizada de tal modo que os veículos oficiais de comunicação publicizam as informações correlatas ao tema utilizando a nomenclatura informal dada pela PMVC. Em discurso proferido na Câmara Municipal de Vereadores de Vitória da Conquista, em 2007, pelo então vereador Ataíde Macedo, a notícia foi inserida no Boletim Semanal publicado pela Assessoria de Comunicação da Câmara – ASCOM, disponível na internet, da seguinte forma:

**Municipalização da Avenida Integração** - Macedo afirmou que a Comissão de Obras vai se reunir com a secretária municipal Márcia Pinheiro, na tarde desta quarta-feira (30,) para discutir a municipalização da **Avenida Integração**. “A Polícia Rodoviária Federal se declarou impossibilitada de continuar monitorando a **Avenida Integração** por não dispor de equipamento e efetivo necessário”, disse o parlamentar (ASCOM , 2007).

---

<sup>4</sup> Essa rodovia é de responsabilidade da União – DNIT. Dentro da normalidade jurídica, para que ocorresse a renomeação da via pública, seria necessário que seu trecho urbano fosse municipalizado. Isto ainda não aconteceu, porém os conquistenses já internalizaram o nome proposto. *Vide* Leis N° 10.233/01 e 6.682/79.

No site oficial da Prefeitura o fato se repete sistematicamente:

*Avenida da Integração.* A revitalização da Rio - Bahia, no trecho que corta a zona urbana de Vitória da Conquista, é uma das maiores obras de infra-estrutura urbana realizada na cidade, nos últimos anos. São 4,5 km de extensão, em um projeto que liga as zonas leste e oeste da cidade, promovendo a integração entre esses dois eixos. (...) Para garantir a realização desta obra, que contou com recursos federais, o Município contou com o empenho pessoal de Jaques Wagner que, até 2006, era ministro das Relações institucionais do Governo Lula. (...) A nova Avenida da Integração foi remodelada: novas faixas de trânsito; sinalização horizontal e vertical; faixas elevadas para pedestres com semáforos nos principais cruzamentos; canteiros centrais e intercessões com tratamento paisagístico; estacionamento lateral ao longo de toda a avenida e iluminação especial. A obra tem valorizado a área e facilitado o acesso tanto de motoristas quanto de pedestres (SECON - PMVC , 2008).

Essas informações mostram como a idéia foi internalizada e sistematicamente construída com um fim determinado. Na fala do então vereador Ataíde Macedo, sobre a municipalização da BR-116, a rodovia aparece como “Avenida Integração”, quando deveria constar como BR-116, uma vez que, pelo processo normativo a modificação do nome deveria ser antecedida pela municipalização, já que existe um impedimento legal, segundo a lei 6.682/79, em modificar ou nomear uma rodovia federal.

Políticas outras implementadas no município – especificamente no caso da habitação popular – precisam ser analisadas com mais afinco, pois ratificam essa condição, promovendo a periferação da população trabalhadora, principalmente o “exercito de reserva de mão-de-obra”<sup>5</sup>, das áreas centrais da cidade, fixando-a nas áreas afastadas da alta burguesia local.

O crescimento do mercado informal, evidenciado *a priori* nos países periféricos, mas já observado também nos países de capitalismo desenvolvido, como observam ALVES & ALMEIDA (2009)<sup>6</sup>, pode ser facilmente verificado em Conquista. Esse mercado revela três aspectos interessantes: o primeiro é o processo de precarização do trabalho que se dá em larga escala nos países “subdesenvolvidos” e recentemente tem aumentado nos desenvolvidos (ALVES & ALMEIDA, 2009. p. 240); o segundo é a exploração do trabalho, controlado através de um “exercito industrial de reserva” cada vez maior, com o objetivo de acumular capitais com um custo de mão-de-obra cada vez menor (idem); o terceiro é, particularmente, interessante para fins deste trabalho, que consiste na expulsão da classe trabalhadora – cuja parte do contingente passa a compor o exército de reserva – dos centros urbanos, muitas

---

<sup>5</sup> Expressão utilizada por Marx para designar a massa de trabalhadores desempregados.

<sup>6</sup> ALVES, Ana Elizabeth Santos & ALMEIDA, José Rubens Mascarenhas de. Trabalho informal em tempos “globalizacionistas”. HISTEDBR, Campinas, n. Especial, p. 238-250, mai. 2009. Disponível em [http://www.histedbr.fae.unicamp.br/revista/edicoes/33esp/art15\\_33esp.pdf](http://www.histedbr.fae.unicamp.br/revista/edicoes/33esp/art15_33esp.pdf). Acessado em 02/09/2009.

vezes, por meio do chamado Programa de Habitação Popular. Assim, a habitação popular é um dos fatores que contribuem para a segregação sociogeográfica e a periferização da seguinte forma:

Os grupos sociais excluídos têm como possibilidades de moradia os densamente ocupados cortiços localizados próximos ao centro da cidade – velhas residências que no passado foram habitadas pela elite e que se acham degradadas e subdivididas –, a casa produzida pelo sistema de autoconstrução em loteamentos periféricos, os conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado, via de regra também distantes do centro, e a favela (CORRÊA, 1995. pp. 29-30).

Dados disponíveis da Secretaria de Serviços Públicos fornecem o perfil completo das pessoas dependentes do mercado informal para garantirem a sua sobrevivência e de suas famílias, assim como das beneficiadas com os conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado. O cruzamento desses dados, no caso da habitação popular, pode revelar, de forma precisa e concreta, a relação moradia e vinculação trabalhista. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE dispõe de dados que mostram a renda *per capita* por bairro, permitindo comparar o perfil dos bairros a partir de sua localização geográfica em torno da BR-116, em Vitória da Conquista. Já o rastreamento da classe privilegiada da sociedade, a burguesia, pode ser feito a partir de dados conseguidos na Câmara dos Dirigentes Lojistas de Vitória da Conquista – CDL/VC. Dados outros disponíveis na Secretaria de Finanças mostram em que região da cidade está localizada os agentes sociais mais favorecidos da sociedade conquistense.

Assim, a pesquisa aqui, embora em estágio embrionário, aponta elementos a serem investigados que podem levar à comprovação da seguinte hipótese: existe uma segregação socioespacial em Vitória da Conquista, cristalizada na BR-116, dividindo geográfica e socialmente o município. Elementos como a constituição histórica da cidade; a construção da Rodovia; a localização geográfica da classe trabalhadora e da burguesia; as condições de vida de ambos os lados da “Avenida da Integração”; a relação capital X trabalho; o projeto de habitação popular. O próximo passo é chegar-se aos dados.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

—. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Martin Claret, 2007b.

AGENDA 21, A Conquista do Futuro: **diretrizes de ação para o desenvolvimento sustentável**. Afonso Silvestre (organizador). Vitória da Conquista: Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, 2004.

AGUIAR, Itamar Pereira de. **Religiões afro-brasileiras em Vitória da Conquista...** 1998. Trabalho apresentado na VIII Jornadas Sobre Alternativas Religiosas na América Latina, São Paulo, 1998.

ALVES, Ana Elizabeth Santos & ALMEIDA, José Rubens Mascarenhas de. **Trabalho informal em tempos “globalizacionistas”**. HISTEDBR, Campinas, n. Especial, p. 238-250, mai. 2009.

ASCOM. **Boletim da Sessão Ordinária: Terça-Feira 29 de Maio de 2007**. Vitória da Conquista: 2009. Disponível em <http://www.camaravc.com.br/news.php?news=692>. Acesso em: 11 Junho de 2009.

CIDADES, IBGE. **Informações Estatísticas**. Vitória da Conquista: 2007. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: 02 de Junho de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3ª Edição. São Paulo: Ática, 1995.

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL. Lei nº 6.682 de 27 de Agosto de 1979. **Dispõe sobre a denominação de vias e estações terminais do Plano Nacional de Viação, e dá outras providências**. Brasília, DF, 27 de Ago. de 1979. P. 25649 -25650.

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL. Lei nº 10.233 de 5 de Agosto de 2001. **Dispõe sobre a reestruturação dos transportes Aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências**. Brasília, DF, 5 de Ago. de 2001.

DNIT. **Nomes das Rodovias Federais – Bahia**. Vitória da Conquista: 2007. Disponível em [http://www.dnit.gov.br/menu/servicos/pnv/rf\\_5](http://www.dnit.gov.br/menu/servicos/pnv/rf_5). Acesso em: 11 de Junho de 2009.

ELEITORAL, Superior Tribunal. **Acompanhamento Processual e PUSH – Tribunal Superior Eleitoral**. Vitória da Conquista: 2008. Disponível em <http://www.tse.gov.br/sadJudSadpPush/ExibirPartesProcessoJud.do>. Acesso em: 11 de Junho de 2009.

ELEITORAL, Tribunal Regional. **TRE Cassa Prefeito de Vitória da Conquista**. Vitória da Conquista: 2006. Disponível em <http://www.tre-ba.gov.br/default/noticias/detalhenoticia.do;jsessionid=CFE73C98F63...> Acesso em: 11 de Junho de 2009.

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Martin Claret, 2007a.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. Ed. 3°. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SECON – PMVC. **Governador Jaques Wagner Inaugura Av. Olivia Flores Nesta Sexta, 5**. Vitória da Conquista: 2008. Disponível em <http://www.pmvc.ba.gov.br/v1/pmvc.php?pg=noticia&id=840>. Acesso em: 11 de Junho de 2009.

SOUSA, Maria Aparecida Silva de. **A Conquista do Sertão da Ressaca: povoamento e posse da terra no interior da Bahia**. Vitória da Conquista: EDIUESB, 2001.