

A formação do Centro de Vitória da Conquista - Ba

Eixo Temático: GT 2: Economia Internacional, Economia Brasileira, regional e baiana

Ronan Soares dos Santos¹

Resumo: O estudo sobre a centralidade urbana e o Centro das cidades revela as relações existentes entre a estruturação do espaço urbano e o processo histórico de urbanização e industrialização. A partir dessa perspectiva, esse artigo que tem como objetivo identificar o período e analisar as circunstâncias econômicas e históricas em que começou a se formar o Centro da cidade de Vitória da Conquista. Para isso, o artigo parte de um estudo teórico sobre as noções de centralidade e centro de cidades bem como de seus fundamentos econômicos. Também, e por meio de relatos e documentos históricos e dados secundários obtidos junto a Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista (PMVC) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), investiga-se o período de formação e consolidação do Centro de Vitória da Conquista. Concluiu-se que o processo de formação do Centro de Vitória da Conquista teve seu início na década de 1940, período em que a cidade começa a se urbanizar, resultado da sua inserção na nova etapa que vivia a economia brasileira iniciada em 1930.

Palavras-Chaves: Centro da cidade, centralidade, Vitória da Conquista.

Introdução

A cidade de Vitória da Conquista tem suas origens em meados do século XVIII e estão relacionadas ao esforço da administração colonial portuguesa em estabelecer comunicação entre a zona litorânea e o sertão, resultando no que Maia (2017) chama de cidade Boca do Sertão.

Em 1840 o arraial denominado de Imperial Vila da Conquista foi elevado a condição de freguesia e finalmente em 1891 a condição de cidade sob a designação de Conquista IBGE (1958), tornando conhecida, fundamentalmente, como centro pecuário até a década de 1940, (IBGE,1969).

Entretanto, é só a partir da década de 1940 que se pode falar em urbanização de Vitória da Conquista e conseqüentemente em transformação do espaço urbano e formação do Centro da cidade. Pois foi a partir de então que a cidade se insere no contexto econômico nacional transforma-se em entreposto comercial graças a implantação de rodovias que passam a cortar a cidade, (SOARES,2014).

Essas transformações vivenciadas por Vitória da Conquista, suas relações com o processo de urbanização, industrialização, os avanços tecnológicos, os meios de transportes,

¹ Doutor em Planejamento Territorial pela Universidade de Barcelona, Professor Titula da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (DCSA-UESB), E-mail: ronan.soares@uesb.edu.br.

as localidades comerciais e das moradias e as influências dos contextos econômicos e políticos mais amplos, são estudados por diversas áreas de conhecimentos das mais diversas orientações teóricas e políticas.

No entanto, apesar dos temas da centralidade, formação dos Centros das cidades, organização intra-urbana e novas centralidades urbanas, já serem assuntos há muito estudados e consolidados na Economia Urbana, as pesquisas e publicações sobre tais assuntos foram concentradas e desenvolvidas, historicamente, tendo como objeto de estudo as áreas urbanas metropolitanas, inclusive no Brasil.

Deste modo e com o intuito de amenizar a carência de estudos sobre formação de área central em cidades médias é que propusermos estudar sobre o processo de origem e formação do Centro da cidade de Vitória da Conquista.

Sendo assim, esse artigo tem como propósito analisar o processo de origem e formação do Centro da cidade de Vitória da Conquista. Para tanto, o artigo está dividido em quatro partes, além dessa introdução e da conclusão, temos a seção em que, a partir das leituras realizadas, trataremos do processo da centralização que resulta na formação da Área Central nas cidades, no entanto, sem a pretensão de elaborar uma síntese ou mesmo uma revisão sobre o assunto.

Na terceira seção, por meio de estudos históricos, dados secundários e fotos antigas, trataremos do espaço-tempo da produção da área central de Vitória da Conquista, ou seja, o Centro da cidade. O recorte temporal é dado pela proposta de periodização, sendo o período entre 1940-1960, o foco deste artigo.

O processo de centralização e a formação do Centro econômico

A ideia de centralidade remete-nos a noção de distância, custos e tempo gasto em deslocamentos dos homens. Desta forma, a distância estar associada a custos, quer para as pessoas, quer para as empresas. Assim, vencer uma distância que separa dois pontos no espaço requer tempo, recurso e esforço.

Logo, espera-se que os custos serão, em regra, maiores quanto mais afastados forem os pontos. Tais custos manifestam-se de maneiras distantes como custos de deslocamento de produtos, de pessoas, de informação e de comunicação, entre outros.

É a partir da necessidade de deslocamentos indesejáveis, no entanto obrigatórios, que começa a surgir o centro da cidade. Portanto, o centro surgiu, como pontua Villaça (2001, p.238):

(...) nenhuma área é ou não é centro; como fruto de um processo - movimento- *trona-se* centro. No social, nada é; tudo torna-se ou deixa de ser. Nenhuma área é (ou não é) centro; torna-se ou deixa de ser centro. (Grifo no original)

Assim o Centro começa a se desenvolver ou certa área da cidade começa a transformar-se em Centro devido a aversão dos consumidores e empresas de percorrem distâncias, ou seja, na busca dos agentes econômicos pela minimização de custos.

Os centros, ou áreas centrais, começam a surgir com a industrialização e a economia de mercado, por meio do comércio atacadista, depósitos, serviços e indústria que foram evoluindo e expandindo (CORREA, 1997). Portanto, o Centro é onde concentra-se as principais atividades comerciais, de prestação de serviços, gestão privada e pública e terminais de transporte.

O Centro passa a ser o ponto de referência na cidade que polariza as atividades econômicas desempenhando papel fundamental na convergência e divergência de fluxos de pessoas, produtos e dinheiro. Como consequência, a área central passa ser a mais valorizada, ou seja, o preço do solo e dos imóveis elevam-se decorrente das vantagens locais.

Localizam-se na Área Central aquelas [atividades] que são capazes de transformar custos locais elevados e ampla acessibilidade em lucros maximizados: são as atividades voltadas para um amplo mercado, nacional, regional ou abrangendo toda a cidade. As outras atividades, que não requerem nem suporta uma localização central, localizavam-se fora da Área Central. O seu aparecimento se deve assim as demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se em fator crucial na competição capitalista. A Área Central é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir (CORRÊA, 2003, p. 40).

Partindo desses pressupostos deduz-se que o espaço intra-urbano se organiza por meio do desenvolvimento de centros e é neles que se localizam as atividades econômicas cujos consumidores vão além da população residente, essa ideia é a base da teoria de Crisaller.

O geógrafo alemão Walter Chistaller, em 1933, lança o livro “Os lugares centrais no sul da Alemanha”, a tese central era que qualquer empreendimento busca, normalmente, localizar-se no centro geográfico do seu mercado consumidor, em razão do princípio da centralidade geográfica. As empresas que buscam oferecer à mesma população, ainda que sejam bens diferentes, têm interesse em se aglomerar num mesmo sítio. Assim, as empresas

que tenham a mesma área de mercado irão aglomerar-se no mesmo local, formando um determinado lugar central (SILVA,2004).

A teoria de Christaller é uma das teorias espaciais mais bem elaboradas e tem sido muito utilizada para a concepção de inúmeras políticas de planejamento regional. Também, devido à importância dispensada a localização das atividades de serviços e ao comércio varejista, tem servido de suporte para estudos intra-urbanos com fim de explicar a organização espacial das atividades econômicas dentro das cidades.

Para explicar os arranjos espaciais, Christaller baseia-se em dois conceitos: o *limiar* (o volume mínimo de demanda que asseguraria a produção de determinado bem ou serviço) e *alcance* de um bem (a distância máxima que a população dispersa estaria disposta a viajar objetivando consumir aquele bem) (Ribeiro, Santos e Carballo-Cruz, 2009). Em se tratando de produtos ou serviços de consumo final é, normalmente, o consumidor que assume ou internaliza os custos de transporte envolvidos nos deslocamentos que realiza para abastecer-se, isso determina e fixa um limite bem definido para as possíveis áreas de mercado.

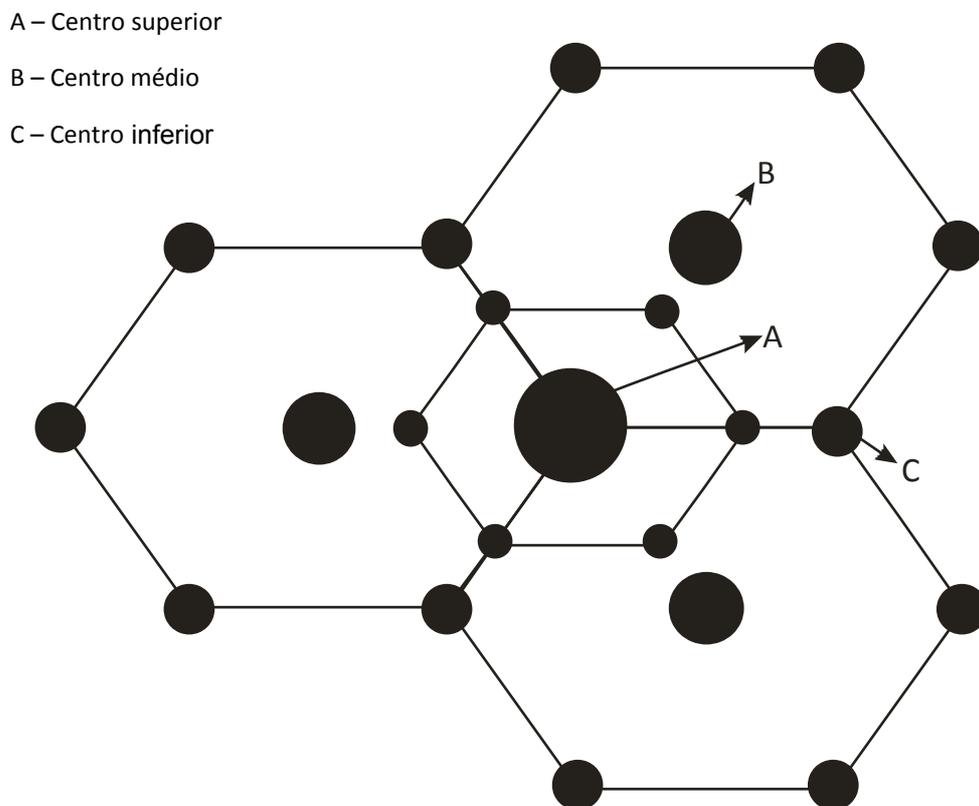
Deste modo, Christaller considera que os produtos podem ser hierarquizados de acordo com a sua importância. Os serviços e bens que terão uma posição mais elevada na hierarquia são aqueles que apresentam menor velocidade ou ritmo de repetição do consumo e maior alcance, e vice-versa. Caso o consumo seja frequente as empresas tendem a localizar-se próximo dos consumidores, formando regiões complementares aos lugares centrais, com reduzida dimensão (RIBEIRO, SANTOS E CARBALLO-CRUZ, 2009).

Outra contribuição de relevância de Christaller apontado por Alves (2009) é que, desde quando a produção de bens e serviços é realizada em lugares centrais, a importância dos lugares será tão maior quanto maior for a importância dos bens e serviços por eles ofertados. Assim, existe uma relação direta entre a importância dos lugares centrais e a relevância dos produtos e serviços por eles disponibilizados. Desta forma, conforme a Figura 01, os centros são hierarquizados em superior, médio e inferior, de acordo com os bens e serviços que produzem.

Uma questão que merece destaque é que um lugar central de ordem superior está em condições de ofertar não apenas os produtos que lhes correspondem à hierarquia dos bens e serviços, mas também, os outros bens que são oferecidos por todos os centros de ordem inferior. A população que se desloca até os centros de ordem superior aproveita para adquirir não apenas os produtos de consumo menos frequente, de maior hierarquia, de maior alcance,

consume também os de maior frequência ou de ordem inferior, minimizando, assim, o esforço, o custo e o tempo de deslocamento.

Figura 01 – Centro de nível superior, médio e inferior.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ainda segundo Silva (2004) e Pires et al (2018) um bem ou serviço superior caracteriza-se, resumidamente, por apresentar:

- economias de escala importantes, com o mínimo de mercado ou de produção situando-se em expressivo patamar;
- consumo pouco frequente, representando um produto cujo custo de transporte é significativo em relação à renda do consumidor;

- custos de transporte baixos, o custo será tanto mais baixo quanto menor seja a necessidade de deslocamento frequente de consumidor;

- vontade do consumidor de se deslocar por grandes distâncias para adquirir o produto desejado, desde quando tenha condições financeiras para fazê-lo.

Para Ribeiro, Santos e Carballo-Cruz (2009) o trabalho de Crisaller mostra limitações quando analisados nos contextos urbanos modernos. Primeiro, a acessibilidade aos pontos comerciais medida em distância ou tempo não leva em consideração o nível de obstrução da via de acesso a loja, segurança, facilidade em estacionar, oferta de transporte público ou conforto no percurso.

Em segundo lugar, as empresas comerciais não são homogêneas, pois para serem competitivas as empresas procuram diferenciação, apresentando propostas comerciais inéditas. Por fim, o custo de deslocamento do consumidor não é sempre fato determinante na escolha por uma loja, pois outros fatos subjetivos como fidelidade a marca, sensibilidade a campanhas publicitárias e procura por novidades, podem interferirem na decisão.

No entanto, a relação da teoria de Crisaller com os Centros das cidades é devido ao fato de ser o Centro o ponto mais almejado por boa parte das atividades econômicas e a área para a qual as habitantes da cidade vão adquirir os serviços e produtos que necessitam e também trabalhar. O Centro passa a ser o ponto de referência da cidade polarizando atividades econômicas, principalmente financeiras e comerciais.

Deste modo, o centro desempenha um papel fundamental que é o de promover as transações e operações de distribuição. Por isso, quanto mais uma economia se desenvolve, terceiriza e urbaniza, mais os Centros das cidades desempenham um papel chave (POLESE, 1998; PIRES *ATEL*, 2018).

Um outro aspecto ou atributo do Centro da cidade, que prevaleceu por décadas, é que a área central foi o local de moradia das classes de alta renda. O prestígio de morar no centro era bastante presente até poucos anos nas grandes cidades brasileiras e em Vitória da Conquista (SOARES, 2014).

Ocorria que as classes de alta renda moravam no centro pois representava poder, a própria ideia de centro estar associada à ideia de poder, além de facilitar a comunicação, transporte e segurança.

A formação do Centro de Vitória da Conquista

As décadas de 1940 e 1950 foram um marco no processo de urbanização no Brasil o que provocou crescimento vertiginoso nas cidades e profundas mudanças intra-urbanas nas mesmas (MAIA 2017b).

Em Vitória da Conquista não foi diferente, a década de 1940 trouxe mudanças significativas: o município que até então se chamava Conquista, passou a ser denominado de Vitória da Conquista. Porém, não foi no nome a mudança mais significativa, a década de 1940 é palco do surgimento de uma nova realidade socioeconômica (MEDEIROS, 1977). É a partir da segunda metade do século XX que Vitória da Conquista experimentou notável surto de progresso e significativas transformações sociais.

Essas mudanças foram descritas em artigos de jornais da época da seguinte forma:

É inegável o surto de progresso por que está passando a nossa cidade. (...) A par de erros e velharias sem remédios, sentimos aqui um ritmo novo de vida. Poucas ou nenhuma cidades do interior baiano cresceram tanto em tão pouco, como Conquista. A guerra, agente de males para todos, teve aqui, para nós, esse lado bom, que de nenhum modo a justifica. (...) Devido em grande parte à guerra, o surto de progresso, por que passa Conquista, acentuar-se-á com a paz, através do trabalho esclarecido de seus habitantes, apoiados pela Prefeitura, a quem toca, neste particular, a posição de vanguardeira, se não quiser trair a confiança do povo. (Jornal "A Conquista, edição de 2 de julho de 1944).

Ainda sobre essa transformação, Públio de Castro (1944, p.2), em um artigo do jornal da cidade, escreve entusiasmado sobre o progresso da cidade:

A Conquista de ontem é a cidade que conheci há cinco anos. Cidade parecida com todas as outras sertanejas. Suas casas de fisionomias arquitetônicas moldada no velho estilo colonial de frente muito grande, tinham geralmente uma porta ao centro comandando, ao que parece uma formação de janelas. Uma praça enorme, diferente de todas as praças que conheci era a característica de Conquista, cidade sem jardins e sem flores. Conquista era assim uma cidade apática e sonolenta. (...) As casas comerciais da Conquista desse tempo eram modestas e simples. Não havia, por aquela época, bares modernos.

O autor prossegue para descrever a metamorfose ocorrida no período:

Um fatalismo - a rodovia -, porém, que talvez preside as causas e os acontecimentos, de modo violento e tumultuário como um vulcão, despertou essa cidade sonolenta para transformá-la, hoje, a cidade mais próspera do interior da Bahia. Para ela veio um ginásio que lhe trouxe vida nova e nova mentalidade. Foram assim surgindo, nas meias tintas desse amanhecer da cidade, suas grandes inovações. Apareceu seu primeiro bar - o moderno Salão Azul -, modificou o aspecto da Praça da Piedade, o sorriso

do seu primeiro jardim que, embora pequeno e modesto, deu graça, vida e movimento aquela praça. Uma após outra foram surgindo as novidades. Vieram as primeiras casas comerciais dignas desse nome. E com elas as vitrines, as exposições noturnas, o aspecto de conforto para o trabalho de sedução para os olhos e um provocar para os desejos. A praça feia, esburacada, enorme e irregular sofreu a presa renovadora da modernidade. Foi resolvida para ter aspecto geométrico. Nela transformada, apareceram habitações nobres, elegantes e modernas. Para coroar toda essa transformação, está na extremidade dessa praça o elegante, luxuoso e moderníssimo Cine Lux que, para nós de Conquista, é motivo de orgulho e também para os nossos olhos motivo de atração, conforto e deslumbramento. A modernização da cidade não aí, circunscrita a essa praça. Estendeu-se pela cidade toda, dominou-a, envolveu-a e a cidade se espalha, cresce e surpreende. Seu Banco do Brasil com um movimento absoluto, o Banco Econômico, a Caixa Econômica, as Casas de Saúde, a Santa Casa de Misericórdia são etapas de sua caminhada. A Granja Cruzeiro do Sul, o Parque Teopompo de Almeida, são outros tantos marcos realizados que, como bandeiras de anunciação, chamam a cidade para eles, afim de que sejam envolvidos e absolvidos pela cidade que marcha no zumbido de seu trabalho e na ânsia de sua luta.

O depoimento descrito é de suma importância para pontuarmos o corte histórico na mudança econômica e urbana de Vitória da Conquista, o que justifica a longa citação.

Uma das explicações para esse acontecimento é que Vitória da Conquista inseriu-se na nova etapa que vivia a economia brasileira iniciada em 1930 e que foi impulsionada em decorrência da II Guerra Mundial. Com uma base econômica na pecuária, que teve grande valorização no pós-guerra, e o desenvolvimento de outras culturas a economia conquistense foi deveras beneficiada.

É nesse momento que o Brasil atravessa um novo estágio em sua evolução histórica, principalmente na área econômica, começando um período denominado de Substituição de Importação ou Nacional Desenvolvimentista (FURTADO,2007; PRADO JÚNIOR,2008).

Esse período fica caracterizado pela ruptura do poder agroexportador sendo substituído pelo poder burguês urbano. Inicia-se uma nova orientação econômica, a industrializante, pautada na constituição de uma sociedade urbana que passou a representar a modernidade nacional. A partir de então, passa-se sistematicamente a privilegiar o urbano em detrimento ao rural.

A construção de novas rodovias, pelo governo federal, era um esforço para integração das cidades e regiões, além de impulsionar o desenvolvimento do mercado interno. Antes da década de 1940, as regiões do Brasil se caracterizavam pelo que Prado Júnior (2004)

denominou de “ilha econômica-regional”, essa denominação se justificava porque o Brasil teve sua história precedente baseada na atividade agrário-exportadora.

Assim, cada “ilha” regional orientava-se em função de uma monocultura e os contatos e negociações eram realizados diretamente com o exterior, que era o mercado consumidor. Por isso, não havia relacionamento entre as regiões nacionais e as cidades mantinham uma relação quase autárquica com o restante do país. Essa estrutura, cuja base foi montada durante o período colonial, deveria ser quebrada, pois, para que o mercado consumidor interno se desenvolvesse era necessária a integração do território nacional.

É justamente nesse período que Vitória da Conquista começa a incorporar-se solidamente ao conjunto do território do Brasil. O marco que representa essa integração foi a construção da rodovia BR-116, também conhecida como Rio – Bahia, no início da década de 1940. Inserida no Plano de Integração Nacional, a BR-116 se tornaria o eixo principal de que ligava o Rio de Janeiro, então capital federal, ao nordeste do país.

Vitória da Conquista, que teve o perímetro urbano atravessado pela rodovia, foi favorecida via impulsão de sua economia tornando-se um centro intermediário de distribuição e circulação de mercadorias (MIRANDA e ALVES, 1999; SANTOS, 2014).

Além da BR – 116, mas no âmbito estadual e no mesmo período, foram construídas as rodovias Conquista-Itabuna/Ilhéus, BR – 415, Conquista-Brumado, BR – 407 e seu prolongamento até Bom Jesus da Lapa, BR – 430 (PASSOS, 1995). Assim as rodovias passaram a ser o referencial de desenvolvimento para a cidade, muitas de suas características econômicas estavam conectadas as mesmas, uma vez que a cidade se torna local de passagem, de fluxo constante de pessoas, bem como de produtos.

Foto 01 – Inauguração da Rodovia Conquista – Ilhéus, em 1940.



Fonte: www.tabernadahistoriavc.com.br.

É nesse período que começam a surgir as primeiras indústrias em Vitória da Conquista, como a de cerâmica, mas a indústria que ganha destaque é a de fabricação de calçados, selas e outros artefatos de couro que além de abastecerem o mercado local exportavam seus produtos para toda região (FERNANDES, 2010).

Mas, foi na segunda metade do século XX que Vitória da Conquista vivenciou um claro surto de progresso e grandes transformações sociais. A cidade passa a ser o mais rico e próspero centro urbano do sudoeste da Bahia, posição que até a década de 1930 era ocupada por Jequié (IBGE, 1958). Nesse período, o centro dinâmico da economia começa a deixar de ser agrário-rural para iniciar o urbano-comercial, com isso começa a surgir a burguesia urbana, desenvolvia-se os transportes, os serviços urbanos e o comércio varejista ao mesmo tempo que começa a decair o patriarcado rural, ou seja, Vitória da Conquista começa a se industrializar.

Essa industrialização não deve ser entendida em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais. Porém, em sua mais ampla significação, como processo social complexo, que tanto contém a formação de um mercado local, como o empenho de equipamentos do território para torná-lo integrado, como a ampliação do consumo em formas múltiplas, o que incentiva a vida de relações e ativa o próprio processo de urbanização (SANTOS, 1998).

Desta forma, é nesse período que se assiste a crescente transferência de muitas funções outrora desempenhada na casa para o comércio, para o Centro. Assim, finda-se o tempo em que o serviço ia até a residência, a partir de então o cliente vai à loja, as crianças à escola, o fiel à igreja, o paciente ao consultório. É nesse período que começa a seguir o Centro da cidade.

Os dados obtidos por meio do recenseamento realizado em 1954 pela Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista mostram a cidade em pleno processo de urbanização e de formação do Centro. O recenseamento apontou que existiam na cidade 05 (cinco) instituições de crédito, sendo elas: Banco do Brasil S/A, Banco da Bahia S/A, Banco Econômico da Bahia S/A, Instituto Central de Fomento Econômico da Bahia e a Caixa Econômica Federal.

Na Tabela 01 podemos visualizar a importância que Vitória da Conquista já apresentava no setor de transporte e circulação de pessoas e mercadorias.

Tabela 01 - Quantidade de veículos em Vitória da Conquista em 1954

Automóveis	291
Caminhões	471
Ônibus	17
Caminhonetes	135
Jeeps	163

Fonte: PMVC (1954)

O número expressivo de veículos e empresas de transportes, eram doze de cargas e cinco de passageiros, evidencia a importância da cidade como centro urbano comercial e de distribuição. Corroborando com essa conclusão está o expressivo número de postos de gasolina, oficinas para automóveis, bem como o significativo número de hotéis e pensões, conforme Tabela 02.

Tabela 02 - Quantidade de estabelecimentos comerciais (variados) em Vitória da Conquista em 1954

Hotéis e pensões	57
Oficinas automotivas	21
Posto de gasolina	19
Cinemas	3

Fonte: PMVC (1954)

A concretização da passagem de uma cidade predominantemente rural para uma sociedade eminentemente urbana é também evidenciada nas tabelas a seguir. As Tabelas 03 e 04 mostram como os costumes e práticas eminentemente urbanas começam a despontar em Vitória da Conquista.

Tabela 03 - Quantidade de profissionais autônomos em Vitória da Conquista em 1954

Médicos	25
Dentistas	11
Farmacêuticos	8
Advogado	9
Engenheiros	5
Agrônomos	3
Veterinários	1

Fonte: PMVC (1954)

A quantidade expressiva de profissionais liberais, cinemas, templos religiosos, agências bancárias, entre outros, nos permite afirmar que, já na década de 1950, Vitória da Conquista constituía um centro urbano relevante.

Tabela 04 - Quantidade de Instituições Diversas e Templos Religiosos em Vitória da Conquista em 1954

Instituições Diversas		Templos	
Associações de classes	5	Católicos	26
Clubes Sociais	2	Batistas	3
Clubes de Futebol	9	Adventistas	1
Lojas Maçônicas	2	Presbiteriano	1
Outras Associações	3	Centros Espíritas	5

Fonte: PMVC (1954)

Como os equipamentos públicos, unidades assistenciais e de saúde, equipamentos de lazer, escolas, igrejas, cinemas e principalmente os mais destacados estabelecimentos comerciais estavam concentrados no Centro da cidade, Vitória da Conquista (1976), as pessoas faziam da área central o local para manifestação da vida pública. Outro elemento importante para a dinâmica do Centro era a feira livre da cidade que acontecia as sextas-feiras e aos sábados (IBGE, 1958).

Desta forma, observa-se a consolidação de uma Área Central nas décadas de 1940 e 1950, profundamente caracterizada pelo impulso comercial. Essa área exercia, de fato, a centralidade intra-urbana, ou melhor, constituía-se o sítio para onde afluíam as pessoas a fim de trabalhar, divertir, exercer a crença, encontrar pessoas e consumir.

Essa característica de concentração comercial na Área Central, ou cidade monocêntrica, perdurou até os anos de 1990, PMVC (2019).

A década de 1940 também é ponto de inflexão no crescimento urbano da cidade. Devido ao crescimento econômico e a implantação da BR – 116, grande quantidade de

famílias da zona rural e de outras cidades vêm para Vitória da Conquista em busca de melhores oportunidades.

Nesse contexto, o Quadro 01 permite acompanhar a evolução da população de Vitória da Conquista e também do Estado da Bahia, entre os anos de 1940 e 1960. Pode-se observar que a população total do município cresceu 38,4% de 1940 a 1950, enquanto que a população do estado, no mesmo período, cresceu apenas 23,3%.

Quadro 01 – População por Situação de Domicílio e Grau de Urbanização (%) no Município de Vitória da Conquista e no Estado da Bahia, em 1940, 1950 e 1960.

	1940		1950		1960	
	Vitória da Conquista	Bahia	Vitória da Conquista	Bahia	Vitória da Conquista	Bahia
População total	33.554	3.918.082	46.456	4.834.575	80.113	5.990.605
População Urbana	8.644	937.541	19.463	1.250.507	48.712	2.083.716
População Rural	24.910	2.980.541	26.993	3.584.068	31.401	3.906.889
Grau de urbanização	25,7	23,9	41,6	25,87	60,7	34,78

Fonte: IBGE: 1950, 1956, (s/d)

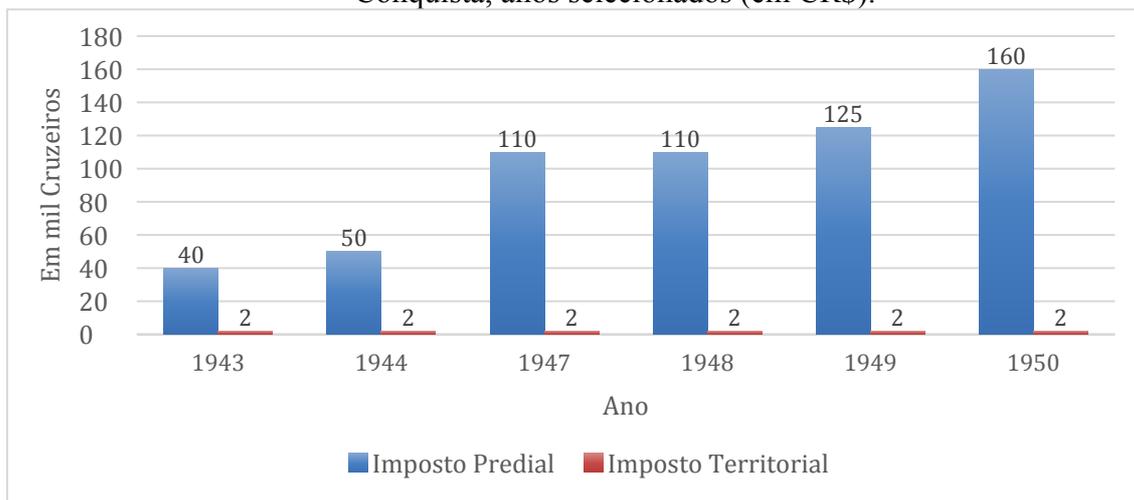
Além do mais, também, é possível observar que o crescimento mais significativo foi o da população urbana. Do ano de 1940, 8.644 habitantes, para o ano de 1950, 19.463 habitantes, houve o impressionante aumento de 125% da população urbana, o que elevou o grau de urbanização para 41,6% no ano de 1950, enquanto que no mesmo ano, o Estado da Bahia apresentava somente 25,87% da população vivendo nas cidades.

Entretanto, foi a partir de 1950 que a população, do município e da cidade, sofre incrementos mais substantivos. A população total cresce 72,4% passando de 46.465 em 1950, para 80.113 em 1960. Já a população urbana apresenta a incrível elevação de 150%, passando de 19.463 habitantes, em 1950, para 48.712 habitantes, em 1960. Esse crescimento fez com que Vitória da Conquista apresentasse, em 1960, um grau de urbanização de 60,7%. Isso evidencia a importância que as atividades urbanas adquirem no bojo da dinâmica econômica e social do município.

No entanto, para o Estado da Bahia é possível notar que a população total estadual não apresenta elevação tão significativa quanto a população de Vitória da Conquista. Entre os anos de 1950 e 1960, a população do estado aumentou apenas 24%, quase o mesmo da década de 1940. Quanto ao grau de urbanização, houve uma elevação de 25,87% para 34,78% no estado, número muito inferior comparado ao de Vitória da Conquista.

Outra informação que permite vislumbrar o crescimento urbano de Vitória da Conquista a partir dos de 1940 é o aumento da arrecadação do imposto predial incidente sobre os imóveis localizados na zona urbana, o atual Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU.

Gráfico 01 - Arrecadação dos impostos Territorial e Predial em Vitória da Conquista, anos selecionados (em CR\$).



Fonte: PMVC (s/d).

O Gráfico 01 mostra a evolução na arrecadação do imposto predial entre os anos de 1943 a 1950, foi um crescimento de 300%. Ao passo que o imposto territorial, que incidia sobre as propriedades não urbanas, manteve-se constante.

Com o aumento da população urbana a cidade começa a apresentar transformações importante no espaço urbano, principalmente no Centro da cidade. Surgindo para atender ao consumo e ser local de residência das famílias de alta renda o Centro foi onde se processou as mais significativas transformações.

Numa época em que não havia transporte público municipal, no país onde a produção de automóveis era incipiente e as vias públicas eram de péssima qualidade, o único meio de otimizar os deslocamentos era morar no Centro. Devido a isso, a proximidade ao Centro passa a ser muito importante para residências da classe de alta renda, o que fez o valor das áreas na proximidade aumentar.

Desta forma, no início da urbanização e da formação do espaço urbano de Vitória da Conquista, o Centro torna-se lugar de residência para a elite econômica local e, por causa disso, começa a se adequar para tal. Um dos mais importantes símbolos e que melhor

representou as intervenções do Poder Público, com forma de adequar o Centro da cidade para a classe hegemônica, foi a atual Praça Tancredo Neves.

Pelas Fotos a seguir é possível observar a evolução da atual Praça Tancredo Neves. As transformações da praça foram acompanhadas por modificações em todo o Centro da cidade, sempre no intuito de embelezar e tornar mais agradável o local de residência da elite econômica.

Foto 02 - Vista aérea da antiga Rua Grande em 1937, atuais praças Tancredo Neves e Barão do Rio Branco.



Fonte: Museu Regional de Vitória da Conquista.

Um dos primeiros relatos da morfologia do espaço urbano de Vitória da Conquista foi feito pelo Coronel Durval Vieira de Aguiar no livro “Descrições Práticas da Província da Bahia” de 1888. Nele o autor descrevia que a então vila estava edificada em terrenos acidentados ao pé da serra chamada de Periperi e que a única praça era “quadrilonga”, de ladeira e que tinha a Matriz no centro (MEDEIROS, 1977).

Um dos primeiros relatos da morfologia do espaço urbano de Vitória da Conquista foi feito pelo Coronel Durval Vieira de Aguiar no livro “Descrições Práticas da Província da Bahia” de 1888. Nele o autor descrevia que a então vila estava edificada em terrenos acidentados ao pé da serra chamada de Periperi e que a única praça era “quadrilonga”, de ladeira e que tinha a Matriz no centro (MEDEIROS, 1977).

Em outro relato, também citado por Medeiros (1977b), de Francisco Vicente Viana e José Carlos Ferreira do ano de 1893, os autores, destacam que a cidade estava edificada em terreno acidentado e que era formada por onze ruas e duas praças. Na praça maior, a “quadrilata”, chamada de Matriz, encontrava-se a igreja de Nossa Senhora da Vitória, Foto 02.

A cidade que até a década de 1940 era desarrumada, com ruas que se apresentavam sem nenhuma planta, começa a preocupar-se com sua estrutura física. Durante o mandato do prefeito Regis Pacheco, de 1937 a 1945, realizou-se as primeiras obras voltadas para o melhoramento urbano, como execução da planta cadastral da cidade, ajardinamento de praças e criação do código de postura (DANTAS, FONSECA e MEDEIROS, 1995).

Nesse período é que começa a renovação do Centro da cidade. Públio de Castro (1944) relata que a praça feia e irregular sofre a pressão renovadora da modernidade e que foi definido o seu novo aspecto geométrico. Ao redor da praça transformada, surgem habitações nobres, elegantes e modernas.

A dita renovação do centro completava-se com a alteração funcional. Até então o centro tinha uma função religiosa e cívica, após os anos de 1940 ele começa, gradualmente, a ser constituído por lojas, bancos, cinemas, hotéis e escritórios de profissionais liberais, assim passa a ser também o centro econômico da cidade.

Desse modo, o centro passa a ser não só um local cada vez mais utilizado pela elite econômica, para compras e serviços, mas também o principal lugar de seus empregos. Assim, residir no centro comercial era imprescindível para evitar deslocamentos (SOARES, 2014, p 97-98).

É notável que a década de 1940 seja um marco no desenvolvimento urbano de Vitória da Conquista (PÚBLIO DE CASTRO, 1944; MEDEIROS, 1977b; TANAJURA,

1992). Nesse período é que o Centro da cidade começa a sofrer inúmeras transformações urbanas que apagam de sua morfologia os traços ainda eventualmente persistentes da velha cidade provincial.

Foto 03 – Praça da República, anos 1940, antiga Rua Grande e Atual Praça Tancredo Neves.



Fonte: Museu Regional de Vitória da Conquista.

Até então a cidade não tinha ruas pavimentadas, o que só ocorreu após a década de 1940, segundo o IBGE (1958) em 1956 a cidade possuía 164 logradouros, dos quais 12 eram pavimentados e localizados no Centro.

Como podemos observar, comparando as Fotos 02, 03, 04 e 05, a cidade, ou melhor, o Centro ganha novas vestimentas com ares de modernidade mais harmônicos com o momento vivido pela cidade e com seus residentes.

Foto 04 – Praça da República, na década de 1950, antiga Rua Grande e atual Praça Tancredo Neves



Fonte: Museu Regional de Vitória da Conquista.

A Praça da República, que nos anos de 1960 foi popularmente denominado de Jardim das Borboletas, era o que melhor simbolizava a cidade moderna. Localizada no Núcleo Primaz da cidade e sendo local de residência da classe de alta renda, a praça foi alvo constante de intervenções do Poder Público.

Foto 05 - Praça da República, década de 1960, atual Praça Tancredo Neves.



Fonte: Museu Regional de Vitória da Conquista.

Conclusão

A formação dos centros das cidades, bem como a noção de centralidade urbana, está relacionada aos fundamentos econômicos da minimização dos custos de transportes e da economia de aglomeração. Esses fundamentos passaram a ser estudados e detectados com o desenvolvimento da economia de mercado, industrialização e sua consequente urbanização.

Sendo assim, o processo de formação dos centros das cidades só se inicia com a industrialização da economia. Industrialização que deve ser entendida como o processo de formação de um mercado local, de empenho para tornar o território integrado, ampliação do consumo em formas múltiplas, o que ativa e impulsiona o próprio processo de urbanização.

Por isso, é que só a partir da década de 1940 iniciou-se a formação do Centro da cidade de Vitória da Conquista. Período em que a cidade começa a industrializar-se em consequência da inserção da mesma na nova fase que se iniciou-se na economia brasileira a parte de 1930.

Um dos pilares para impulsionar a industrialização do Brasil foi o Plano de Integração Nacional. Desenvolvido para integrar o território nacional ele transformou Vitória da Conquista em um importante entreposto comercial, graças a construção da BR-116, eixo principal de que ligava o Rio de Janeiro, então capital federal, ao nordeste do país. E também

as rodovias Conquista-Itabuna/Ilhéus, BR – 415, Conquista-Brumado, BR – 407 e seu prolongamento até Bom Jesus da Lapa, BR – 430.

Desta forma, é iniciado o processo de urbanização da cidade e conseqüentemente a formação do seu Centro. Como o Centro, a princípio, foi o local de residência das famílias ricas, ele sofre várias interferências no intuito de embeleza-lo e moderniza-lo para ser símbolo de uma cidade moderna e condizente aos seus ilustres moradores.

Referências

ALVES, Manuel Brandão. A formação dos sistemas urbanos. In: COSTA, Jose Silva (Coord.) **Compêndio de economia regional**. Coimbra: APDR,2009. p. 111-145.

CORRÊA, Roberto Lobato. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2003.

DANTAS, Euclides; FONSECA, Humberto J.; MEDEIROS, Ruy H. **Esboços Biográficos**. Vitória da Conquista: UESB, 1995.

FERNANDES, Luis. *80 anos da primeira agência bancária em Vitória da Conquista: (10\03\1930 – 10\03\2010)*. Blog do Paulo Nunes, 2010. In: www.blogdopaulonunes.com/v3/2010/07/28. Acesso em 28\08\2021.

FURTADO, Celso, **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 34 ed. 2007.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 1940**. Rio de Janeiro, 1950 V.2.

_____. **Censo demográfico 1950**. Rio de Janeiro, 1956 V.1.

_____. **Censo demográfico 1960**. Rio de Janeiro. V.1, t.8 s/d.

_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro, 1958.

_____. **Vitória da Conquista – Bahia**. Coleção de Monografias N. 436. Rio de Janeiro, 1969.

MAIA, Doralice S. Cidades Bocas de Sertão: Sobre a origem e constituição do Núcleo Primaz e os primeiros indícios do processo de urbanização. In. MAIA, Doralice S., SILVA, William R., WHITACKER, Arthur M. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017

MAIA, Doralice S. A Constituição do centro das cidades Bocas de Sertão: do processo de centralização e de constituição da Área Central. In. MAIA, Doralice S., SILVA, William R., WHITACKER, Arthur M. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b.

MEDEIROS, Ruy. H de A. Aspecto Urbano de Conquista Através da História. **Fifo**, Vitória da Conquista, 11 outubro de 1977. Ensaios Conquistenses, p.7-9

_____. O Processo Histórico Conquistense – Traços Gerais. **Fifo – 9**. Vitória da Conquista, 9 de novembro de 1977b.

_____. **Conquista: Poder e Conflito nos anos 30 do Século XX**. Blog do Paulo Nunes, 2008. www.blogdopaulonunes.com/v2. Acesso em 13/05/2011.

MIRANDA, Edimê G.; ALVES, Virginia A. Vitória da Conquista: da Redemocratização (1945) às Sucessões Municipais de 1950 e 1954. In. AGUIAR, E. P. **Política: O poder em Disputa – Vitória da Conquista e Região**. Museu Regional de Vitória da Conquista/ UESB, 1999 (Série Memória Conquistense).

PASSOS, Sinval Almeida. **Vitória da Conquista, Cidade e Região**. Dissertação de Mestrado. Recife, UFP, 1995.

PIRES, Mônica M. *et al.* **Economia urbana e regional: território, cidade e desenvolvimento**. Ilhéus, BA: Editus, 2018.

POLÈSE, Mario. **Economia urbana e regional: lógica espacial das transformações econômicas**. Coimbra: APDR, 1998.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

_____. **Formação do Brasil Contemporâneo: colônia**. Rio de Janeiro: Brasiliense. 23 ed. 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITORIA DA CONQUISA. Secretaria de Infraestrutura Urbana. Relatório de Diagnostico Integrado e Cenários do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Tomo 8. Vitória da Conquista, 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITORIA DA CONQUISA. Caderno de Leis e Regulamentos. Vitória da Conquista, (s/d).

PÚBLIO DE CASTRO, Everardo. A Conquista de Ontem e a de Hoje. **Jornal A Conquista**. Edição de 16 de julho de 1944, p.2.

RIBEIRO, J. Cadima; SANTOS, J. Freitas; CARBALLO-CRUZ, Francisco. A localização dos serviços. In: COSTA, Jose Silva (Coord.) **Compêndio de economia regional**. Coimbra: APDR, 2009. p.69-80.

SANTOS, A. de Jesus. **Memoria, ideologia e lutas de classe em Vitoria da Conquista: a segregação socioespacial como manifestação das contradições sociais**. Dissertação de mestrado. Vitoria da Conquista, UESB, 2014.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1998.

SILVA, Jorge A. Santos. **Turismo, Crescimento e Desenvolvimento: Uma análise urbano-regional baseada em cluster**. Tese de Doutorado. São Paulo. USP - Curso de Doutorado em Ciências da Comunicação, 2004.

SOARES, Ronan. **A construção de Cidades no Brasil: Capital, poder público, população e a produção do espaço urbano em Vitoria da Conquista (1940-2010)**. Tese de Doutorado. Universidade de Barcelona, 2015.

TANAJURA, Mozart. **História de Conquista: Crônica de uma Cidade**. Vitória da Conquista, 1992.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FASPESP: Lincoln Institute, 2001.

VITÓRIA DA CONQUISA. **Código de Postura de 1954**. Prefeitura Municipal de Vitoria da Conquista, 1954.

VITÓRIA DA CONQUISA. **Lei nº 118**, de 22 de dezembro de 1976. Dispõe sobre o Plano Diretor de Vitória da Conquista, 1976.