



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS-UFAL

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES-ICHCA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA-PPGH

Valter Zaqueu Santos da Silva

"E Foi um deus nos acuda": Migrações, Urbanização e luta de Classes na terra de Lucas. 1977-1990.

Maceió-Al

2015



Valter Zaqueu Santos da Silva

"E Foi um deus nos acuda": Migrações, Urbanização e luta de Classes na terra de Lucas. 1977-1990.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Alagoas como requisito a obtenção do grau de mestre em História.

Orientadora Prof^a. Dr^a. Ana Paula Palamartchuk

Maceió-Al

2015

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico
Bibliotecário Responsável: Valter dos Santos Andrade

S586t Silva, Valter Zaqueu Santos da.
“E foi um deus nos acuda”: migrações, urbanização e luta de classes na terra de Lucas, 1977-1990 / Valter Zaqueu Santos da Silva. – 2015.
118 f. : il.

Orientadora: Ana Paula Palamartchuk.
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Alagoas.
Instituto de Ciências humanas, Comunicação e Artes. Programa de Pós-Graduação em História. Maceió, 2015.

Bibliografia: f. 115-117.
Anexos: f. 118.

1. Feira de Santana – Urbanização. 2. Feira de Santana - Industrialização.
3. Migrações. 4. Conflito social. 5. Trabalhadores. I. Título.

CDU: 981



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
 INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES
 PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Errata: Nº 10/2015

Aos trinta e hum dias do mês de agosto de dois mil e quinze, às 14:00 horas, nas dependências do Curso de História da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), reuniu-se a Banca Examinadora designada para arguir a Dissertação de Mestrado de Valter Zaquau Santos da Silva, sob o título "E foi um deus nos ajuda", migrações, urbanização e luta de classes na Terra de Lucas (1977-1990)", sendo a referida banca constituída pelos Professores Dr. Ana Paula Palamarichuk - UFAL (Orientadora), Dr. Osvaldo Batista Acioly Maciel - UFAL (Avaliador Interno), Dr. Marta da Silveira Luedemann - UFAL (Avaliador Externo).

Após a avaliação, a Banca deliberou pela:

- Aprovação
 Reprovação

Professor(a) Orientador(a): *Ana Paula Palamarichuk*

Avaliador(a) Interno(a): *Osvaldo Batista Acioly Maciel*

Avaliador(a) Externo(a): *Marta da S. Luedemann*

Maceió, 31 de agosto de 2015



UFAL - Universidade Federal de Alagoas, Instituto de Ciências Humanas, Comunicação e Artes, PPGH
 Av. Lourival Melo Alagoas, s/n, Cidade Universitária, Maceió-AL, CEP: 57072-970
 Telefone: (32) 3214-1340
 E-mail: ppgh@ufal.br

Didicatória

Ao meu povo! Izabel, Valdemar, Verônica, Izadora. Meu povo preto, que tanto luta todos os dias para que possamos conseguir nosso lugar ao sol.

L'âge d'or

Aprendi a esperar mas não tenho mais certeza
Agora que estou bem, tão pouca coisa me interessa
Contra minha própria vontade sou teimoso, sincero
E insisto em ter vontade própria

Se a sorte foi um dia alheia ao meu sustento
Não houve harmonia entre ação e pensamento

Qual é o teu nome? Qual é o teu signo?
Teu corpo é gostoso, teu rosto é bonito
Qual é o teu arcano? Tua pedra preciosa?
Acho tocante acreditares nisso

Já tentei muitas coisas, de heroína a Jesus
Tudo o que já fiz foi por vaidade
Jesus foi traído com um beijo
Davi teve um grande amigo
E não sei mais se é só questão de sorte

Eu vi uma serpente entrando no jardim
Vai ver que é de verdade dessa vez
Meu tornozelo coça, por causa de mosquito
Estou com os cabelos molhados, me sinto limpo

Não existe beleza na miséria
E não tem volta por aqui,
Vamos tentar outro caminho
Estamos em perigo, só que ainda não entendo
É que tudo faz sentido

E não sei mais se é só questão de sorte

Não sei mais, não sei mais, não sei mais...

Oh, oh

Lá vem os jovens gigantes de mármore

Trazendo anzóis na palma da mão

Não é belo todo e qualquer mistério?

O maior segredo é não haver mistério algum

AGRADECIMENTOS

Não sou só! Somos resultados das nossas experiências em sociedade. Algumas frases são tão profundas que talvez sejam maiores que os seres humanos, ou talvez não. Mas acredito que sou o que sou por ser com o meu povo, minha família, meus amigos e também os meus poucos desafetos. Sim, eu sou popular e muito humilde. Rsr

Devo agradecer inicialmente as pessoas cujo arrisquei minhas primeiras aventuras sociais, Izabel querida e o meu Lindão, meus progenitores, minhas bases. Fontes inesgotáveis de luz e calor, ou seja, donde retiro as minhas energias para poder seguir em frente. A minha mãe devo a fibra, a determinação, força e sabedoria. Marca singular dos que compartilham o seu sangue, maior de todas as heranças. Mãe sempre preocupada comigo, conhece minha natureza frágil e nunca se cansa de tentar me manter alerta para os males da vida. Ao meu pai devo a compreensão da linha tênue entre a força e a gentileza, meu pai gigante, infalível, que traz consigo uma luz pura e inigualável que só é possível encontrar em gente como ele, o menino.

Ainda sobre os primeiros, ou melhor, sobre as primeiras, devo agradecer a Jhuli a cigana e a madorina. Constituídas dos mesmos elementos que garantem a nossa família algo que só quem possui um núcleo, um porto, uma árvore gigantesca e vistosa que garante sombra a todos que nela buscam abrigo podem conhecer. Às minhas irmãs tudo, meus reflexos de força e sabedoria. Jhuli, livre, forte, destemida, perspicaz e com uma sensibilidade precisa ou melhor cirúrgica. Uma combinação que não poderia resultar em outra coisa se não numa fera, numa águia, na senhora dos céus. Madora, constituída da mais pura ousadia, filha de sua mãe, não lhe falta um gênio forte e perspicaz, ou seja, uma cobra. Ou talvez uma onça, depende apenas do objetivo. Lhe pertence Dora, os tesouros mais preciosos, o mundo é seu é dos jovens.

A frente, reservo um espaço para tratar de outro símbolo de força e determinação, nenu. Aquele que fomentou minha curiosidade e apontou caminhos que eu não era capaz de imaginar. Ainda estamos a caminho, meu irmão, mas chegaremos lá!

Sobre os irmãos que não são de sangue, agradeço a Matilha, Dai, Bruno, Digo e Manasses. Estivemos juntos em vários momentos, nos protegendo e apoiando, caminhando em rumos diferentes mas, sem nos distanciar. Os laços que possuímos não são frágeis a ponto de se dissolverem pela distância, e nem mesmo o tempo pôde se impor a nossa amizade. Arrisco dizer que somos também uma família e que somos como somos por sermos amigos. A vocês os meus sinceros agradecimentos, fraquejei, me senti só, as vezes perdido, mas vocês sempre apontavam o caminho de volta. Contem comigo também!

Tem também a galera que conheci na graduação, amigos bons, sinceros, que me ajudaram a chegar até aqui, Lineker, Bruno, Rodrigo, Pathy, Tami, Tami Assad, Camila, Luan, Rafael Dantas. Uma galera boa, sincera, que contraria o espírito contemporâneo que busca naturalizar o egoísmo e a maldade. Cada um dos citados acima, do seu jeito, contribuiu para a minha vitória. Lineker que sempre segue a diante, exemplo de perseverança e determinação. Bruno lutador, homem responsável que "se vira nos 30" para cumprir com suas obrigações para com Deus e sua família. Deveria ganhar o prêmio, cidadão exemplar. Rodrigo, Safado!! Some, não merece moral. Mas quando ele aparece dá bons conselhos e sabe ouvir como ninguém. Tamires Alves, querida. Eu faço resenha que só, né?! Mas gosto de tu, admiro sua sabedoria e paciência, mulher forte que luta todos os dias contra suas inúmeras doenças, tami um caso a ser estudado pela ciência, tem mais de 20 alergias. Pathy, cheia de sonhos, que trilha seu caminho da forma que quer, ninguém pode segurá-la, aproveita o dia e a noite, princesa da terra dos sacis. Temos uma história bem legal juntos, vivemos momentos especiais, nos tornamos grandes amigos e da nossa forma, cuidamos um do outro. A Pathy devo um agradecimento especial e também um pedido sincero de desculpas, não sou o sujeito mais fácil de lidar e em muitos momentos sei que te magoei. Agradeço a você pois, se não fosse por um conselho que tu me deu no último minuto eu não teria ido fazer a prova da seleção do mestrado. Obrigado, Fulor.

Luan, rabugento. Descobri nesse sujeito, que só vive doente, um grande amigo. Atencioso e preciso, sabe das coisas aquele ali. Amadurecemos juntos nos últimos dois anos. E ainda temos muita luta para fazer, vamos nessa, irmão! Tamires Assad, (TAMO), há dois anos era tão meiga e frágil, mas ela prometeu que se tornaria uma mulher forte e má. Ela conseguiu, aprendeu a falar palavrões, a dizer não, a contar piadas e até arranjou um namorado, André. Gente fina! Tami, também crescemos e

lutamos juntos nos últimos anos, vivemos muita coisa e você se tornou uma pessoa muito especial para mim, minha amiga do peito.

Camila, neguinha linda! Brigamos, curtimos, militamos, dançamos. Experiências infundáveis, íntimas, puras e leves como uma brisa. Experimentei tudo isso graças a você e seu jeito de levar a vida, aprendi a ser menos controlador contigo. Agradeço pela ciação que me fizeste mesmo que on-line no tempo de solidão e correria em Maceió, era sempre boa a sensação de estar de volta e ouvir sua voz rouca, ver seus olhos grandes, seus cachos negros e sua silhueta magrinha subindo e descendo similar as folhinhas quando são conduzidas pela brisa. A ti neguinha, muito obrigado. E vai desculpando todas as confusões e o mau humor. Rs

Agradecer a Ana Paula, pela paciência e dedicação nesta caminhada. Sei que não fui o melhor orientando do mundo e em muitos momentos te deixei angustiada, peço desculpas e agradeço a confiança e dedicação.

Gostaria ainda de mencionar Joãozinho, Andrei e Chin. Galera boa, pessoas sinceras que tem princípios e os defendem sem recuar, aprendo muito com vocês no dia a dia e também na luta. Gostaria de agradecer também a Rafael Lins, pelo apoio e conselhos anos atrás quando da primeira seleção que fiz e fui reprovado, naquele momento ele me fez entender, que a propaganda é pela prática, obrigado, cara! Agradeço a Tom (Professor Paranhos) pela dedicação e amizade, seus conselhos na escrita me ajudaram a chegar até aqui, Diego, grande orientador, exemplo de pessoa, que sabe chegar e sair. Agradeço também, irmão pela ajuda! Agradeço a Coelho, Larissa, Hugo, Seu Carlos, José Luiz, Rui, Izac, Aruã, Naiara, e a todos que constroem o LABELU, pessoas sem as quais eu não teria chegado até onde cheguei.

"É tudo nosso!"

Por fim, Agradeço a CAPES/FAPEAL, por financiar este pesquisador.

Ufa, é isso!

Resumo

Esta dissertação teve como objeto o processo de urbanização da cidade de Feira de Santana e as lutas da classe trabalhadora por melhores condições de vida, assim enfocamos os conflitos pelo serviço de transporte coletivo urbano entre 1977 e 1990. Observamos que as lutas pelo serviço de transporte não ocorreram dissociadas de outras lutas por moradia, pavimentação, saneamento, coleta de lixo, iluminação pública, água encanada e acesso a educação. Contradições advindas do processo de urbanização industrial que subalternizou os trabalhadores em âmbito local e nacional, veremos que este fenômeno intensificou a luta de classes na cidade e interferiu no sentido e nos projetos para a mesma. Durante a segunda metade do século XX, no Brasil, houve um intenso fluxo migratório sentido campo-cidade, na cidade esses sujeitos tiveram que adaptar-se a vida urbana e enfrentar problemas até então novos, ao passo que os eram agregados de forma subalterna ao meio urbano os trabalhadores também se movimentaram e resistiram, passando a exigir que suas necessidades também fizessem parte da ordem do dia. Por sua vez, a classe dominante insistiu em racionalizar o espaço da cidade e expulsar do centro urbano os trabalhadores e suas formas de socialização.

Palavras chave: Migrações, Feira de Santana, Urbanização Industrial, contradições urbanas e lutas.

Abstract

This dissertation had as its object the process of urbanization of the city of Feira de Santana and the struggles of the working class for better conditions of life, so we focused on conflicts over urban bus service between 1977 and 1990. We note that the struggles for shuttle service there were not dissociated from other struggles for housing, paving, sanitation, garbage collection, street lighting, piped water and access to education, contradictions arising from the industrial urbanization process that submitted local workers. This phenomenon has intensified the class struggle in the city and interfered in the projects and in the sense given to the city uses. During the second half of the twentieth century, in Brazil there was an intense migratory flow towards rural town, to get around town these workers had to adapt to urban life and face problems hitherto new, While workers were subordinate aggregate form the urban environment they too, resisted subordination and have demanded that their needs also to be part of the agenda, in turn, the ruling class insisted on streamlining the city space and drive downtown workers and their traditional forms of socialization .

Keywords: Migration, Feira de Santana, urbanization Industrial, urban contradictions and struggles.

Índice de Tabelas

Tabela 1- CONJUNTOS HABITACIONAIS CONSTRUÍDOS ATRAVÉS DA INOCOOP-BA EM FEIRA DE SANTANA NAS DÉCADAS DE 70,80 E 90.... 64

Tabela 2- CONJUNTOS HABITACIONAIS CONSTRUÍDOS PELA URBIS NAS DÉCADAS DE 60 A 80. 65

Tabela 3 Tabela 3. TOTAL DE CASAS CONSTRUÍDAS PELOS PROGRAMAS INOCOOP E URBIS NA REGIÃO NORTE DE FEIRA DE SANTANA. 1960-1990.... 66

Tabela 4. Relação das Empresas de Transporte coletivo urbano de Feira de Santana durante os anos de 1977 e 1990.84

Glossário de Siglas e Abreviaturas

Associação Feirense de Assistência Social (AFAS)

Associação Comercial de Feira de Santana (ACFS)

Associação das Indústrias Mecânicas, Metalúrgicas e de Material Elétrico de Feira de Santana (AIMMEFS)

Aliança Renovadora Nacional (ARENA)

Banco do Nordeste do Brasil (BNB)

Banco Nacional de Habitação (BNH)

Associação das Indústrias de Feira de Santana (AIFS)

Centro das Indústrias de Feira de Santana (CIFS)

Conselho Interministerial de Preços (CIP)

Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)

Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS)

Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP)

Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI).

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)

Plano Municipal de Habitação Popular (PLANOLAR)

Partido Social Democrático (PSD)

Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB)

Partido Democrático Social (PDS)

Superintencia de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)

Sistema Nacional de Habitação (SNH)

Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. (SERFHAU)

Secretária de Serviços Urbanos (SSU)

Serviço Municipal de Integração do Migrante (SIM)

União Democrática Nacional (UDN)

United States Agency for International Development (USAID)

Sumário

Introdução	14
CAPÍTULO 1: Capitalismo industrial, contradições sociais e urbanização.....	21
1.1. Indústria, campo e a cidade.	22
1.2. Estado e organização das cidades.	26
1.3. Projetos de urbanização e trabalhadores.	36
1.4. O MDB e as contradições urbanas	41
CAPÍTULO 2: Feira de Santana: Contradições urbanas e experiência popular...	49
2.1. Expansão Urbana e Popular.....	59
2.2. O déficit habitacional e a subalternização da classe trabalhadora.....	62
2.3. Os Programas habitacionais e a marginalização dos trabalhadores feirenses...	64
CAPÍTULO 3: “Transporte coletivo: um caso de polícia”	80
3.1. “A atuação do Estado e os conflitos urbanos”	80
3.2. “foi um Deus nos acuda”.	85
3.3. “patrão “morde”, prefeito “assopra”	98
Considerações Finais	111
Lista fontes	113
Referências.....	114

INTRODUÇÃO

Terra de Lucas, título popular que a cidade de Feira de Santana recebeu no século XIX devido à trajetória de um dos seus mais conhecidos filhos o escravo bandoleiro Lucas Evangelista dos Santos¹ ou simplesmente Lucas da Feira, é um título que remonta ao caráter popular, negro, trabalhador, resistente e sofrido de grande parte da população da cidade. Nestas terras homens livres, ex- escravos ou não, plantaram, colheram e foram a grande feira local comercializar. Em Feira de Santana se fazia negócio, naquela feira oportunidades existiam quando a seca assolava o campo e fazia do labor rural mais difícil que o de costume muitos abandonavam sua vida e rumavam à cidade, e por lá, os desterrados tinham q resistir e sobreviver, tal como o fez o negro Lucas e seu bando.

Na Feira de Santana da segunda metade do século XX, os trabalhadores tinham que conquistar na base da luta diária um lugar ao sol, era preciso lutar para ter emprego, casa, saúde, hospitais, escolas e transporte. Tal como o Lucas do século XIX, os trabalhadores feirenses tinham que usar da sabedoria para lidar com a classe dominante que também sabia tirar vantagem destes e de suas necessidades. Veremos então, estes homens e mulheres construir uma Feira de Santana nova, disputarem e arrancarem das mãos do Estado capitalista o direito a moradia, o acesso à água encanada, saneamento para às ruas e mesmo o direito a organização em associações.

Por outro lado, encontraremos o esforço da classe dominante local que exercitava diariamente o contraponto a Terra de Lucas, a idéia de uma Feira de Santana princesa, uma Princesa do Sertão. Nesta cidade princesa, o Estado se organizava em torno de um ordenamento do uso do espaço público, com planos e projetos voltados para a urbanização, uma urbanização que afastava do centro da cidade aqueles que mesmo antes de Lucas ocupavam as ruas com seus produtos e suas manifestações culturais. No lugar destes, a classe dominante buscava constituir uma CEASA, e para

¹A trajetória do Sujeito Lucas Evangelista dos Santos, que recuperou sua liberdade ao fugir dos seus senhores avançando sobre a estrutura escravocrata vigente, resistindo aos escravistas e impondo a estes sua autonomia, foi estudada pela pesquisadora Zélia de Jesus Lima em sua dissertação de mestrado intitulada: Lucas Evangelista: O Lucas da Feira. Estudo sobre a rebeldia escrava em Feira de Santana 1807-1849. Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em História da Universidade Federal da Bahia. 1990.

estes casas na periferia da cidade, lá aonde o Estado se manifesta na ausência de serviços básicos e a alternativa era a solidariedade e os saberes herdados do campo. Lutar e se organizar era como os "Filhos de Lucas" se faziam ouvir.

Esta dissertação se dedica a analisar as lutas pelo acesso ao serviço de transporte coletivo urbano em Feira de Santana entre 1977 e 1990, e foi motivada primeiramente pela experiência de vida do autor deste trabalho que cresceu tendo que enfrentar o serviço de transporte coletivo da cidade, muitas vezes precário. O segundo motivo que nos levou a escolher este tema de pesquisa se relaciona com as lutas travadas pelos movimentos sociais na cidade, lutas que nos anos 2000 contaram com o apoio do movimento estudantil secundário e universitário, nesta década, ano após ano, estudantes e trabalhadores foram às ruas da cidade, a fim de, conquistar melhores condições de oferta do transporte coletivo, as pautas reivindicadas eram redução do valor da passagem, fim dos atrasos, aumento da cota da meia passagem estudantil e melhores ônibus.

Motivado pela minha experiência como passageiro e como militante no movimento estudantil na luta pelo transporte, ao ingressar no ensino superior e me deparar com a necessidade de construir uma monografia como trabalho de conclusão de curso, optei por tentar entender os processos históricos que resultaram naquele cenário, assim desde a graduação, dediquei-me a esta pesquisa. Entretanto, o avanço e desenvolvimento do trabalho só ganhou corpo após o contato com o Laboratório de História e Memória das Lutas Sociais (LABELU), lá o contato com outros pesquisadores me permitiu perceber que uma pesquisa como resultado de esforços sociais não é uma produção individual, mas coletiva.

No LABELU as minhas hipóteses imaturas foram criticadas e puderam amadurecer, melhor dizendo, as minhas hipóteses imaturas tornaram-se hipóteses coletivas amadurecidas, numa mesa redonda onde pesquisadores em níveis diferentes de formação contribuíram. Desta forma a pergunta motivadora daquele trabalho de graduando, ou seja, como se organizou o serviço de transporte coletivo de Feira de Santana, foi trabalhada e amadurecida, e esta dissertação buscou responder a seguinte pergunta, como os grupos envolvidos no serviço de transporte coletivo local disputaram o modelo de oferta deste serviço? Durante esta pesquisa percebemos a existência de uma Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Feira de Santana

(AETCUFS) e encontramos nos jornais de circulação local a atuação desta associação na defesa dos seus associados.

Por outro lado, também notamos a atuação da classe trabalhadora feirense motivada pela insatisfação com a oferta do serviço, os trabalhadores usavam jornais, promoviam atos e abaixo assinados, a fim de pressionar a Prefeitura e as empresas de transporte e obter melhorias no serviço. Sobre a Prefeitura, veremos que ao longo do recorte estudado, as demandas da classe trabalhadora por muitas vezes foram utilizadas para garantir votos para o principal partido na cidade o Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), este que durante as décadas de 1970 e 1980 teve o maior número de prefeitos eleitos, seguido pelo Partido Democrático Social (PDS). Os principais nomes que estiveram no cargo de Prefeito no período foram Colbert Martins da Silva- PMDB e José Falcão da Silva –PDS.

A análise dos eventos ocorridos no recorte desta pesquisa nos levou a conclusão de que não seria possível explicá-los por si, portanto, precisamos recuar nossa análise para a década 1960 e observar o exercício da classe dominante local na tentativa de organizar um processo de urbanização industrial. Feira de Santana, como outras cidades médias do país, foi alvo de migração durante a segunda metade do século XX, naquele período as reformulações nas políticas do Estado que privilegiaram o capital industrial expulsaram do campo milhares de famílias. Na cidade esses trabalhadores tiveram que reconstruir suas vidas, em Feira, o grande número de pessoas perambulando pelas ruas em busca de oportunidades possibilitou organização de um Serviço Municipal de Integração do Migrante (SIM), resultado da articulação entre a Prefeitura junto com grupos religiosos e políticos. Neste espaço os migrantes eram acolhidos, preenchiam uma ficha de identificação e recebiam cursos profissionalizantes.

O conceito de desigual e combinado utilizado por Francisco de Oliveira² nos ajudou a compreender esse processo. Para nós, os fluxos migratórios foram algumas das consequências de um processo que promovia a mudança de mão de obra de um sistema para outro, do agro-mercantil para o urbano-industrial. Em Oliveira esse processo se deu não excluindo um modelo em detrimento do outro, mas sim, no Brasil, a industrialização se constituiu de uma combinação de elementos do modelo anterior

²OLIVEIRA, Francisco De. **A ECONOMIA BRASILEIRA**: crítica a razão dualista. 4. Ed. Petrópolis: Vozes, 1981.

combinados numa nova lógica a urbano-industrial. Veremos então que em diversos momentos a experiência dos trabalhadores vindos do campo seria um recurso de sobrevivência na cidade, ao mesmo tempo em que essa combinação de saberes poderia contribuir para o desenvolvimento do modelo industrial.

A disputa pela hegemonia no município pendeu para a fração industrial com o Golpe Militar em 1964. Após o Golpe, e a consequente deposição do Prefeito Francisco Pinto (PSD), o poder público local, ou seja, a Prefeitura e seus instrumentos de gestão, passaram a trabalhar em sintonia com o projeto urbano industrial. Assim em 1969, durante a gestão de João Durval Carneiro Prefeito da Aliança Renovadora Nacional (ARENA), a Prefeitura apresentou um Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), este plano demonstrava a intenção do governo local de modificar a cidade e suas redes de sociabilidade, a fim de, aproximar o município ao modelo de cidades industriais.

As mudanças empreendidas em sintonia com o modelo-urbano industrial , resultariam na concentração das principais atividades de produção no meio urbano, na redução drástica da participação do campo nestas atividades, na concentração da maioria da população do município na área urbana e em transformações nas formas de comercializar privilegiando os produtos industrializados e novas regras para ocupar o espaço. O SIM se inseriu nesse processo agregando os sujeitos que tiveram que enfrentar estas modificações, o órgão oferecia uma alternativa de inserção na cidade, que apensar de não ser a única, apresentava-se como a mais viável.

A urbanização feirense promoveu contradições e problemas que contribuíram para o cenário de tensão na cidade. Ausência de moradias combatidas por programas habitacionais que transformaram essa carência da classe trabalhadora em comércio, falta de empregos e uma mão de obra em abundância mas desqualificada, o que permitiria vinda para a cidade de um Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), ocupação desordenada do espaço da cidade, surgimento de bairros na periferia e problema ligados a essa periferização. Feira de Santana foi palco d'um processo de expansão periférica, esse processo apesar das tentativas de controle do Estado se deu de forma desordenada e acabou por subalternizar os trabalhadores que ali viviam. Estes por sua vez sentiram a necessidade de lutar e resistir, essas lutas se deram tanto de forma espontânea como por dentro de organizações e partidos.

Dessa forma dividimos nossa dissertação em três capítulos:

Capítulo um intitulado: *Capitalismo industrial, contradições sociais e urbanização*. Analisamos o processo de migrações campo-campo cidade, considerando as relações entre as frações industriais da classe dominante e o Estado. Neste capítulo consideramos a urbanização da cidade de Feira de Santana como um processo marcado pela luta de classes na cidade e apontamos algumas ações da classe dominante na tentativa de controlar esse processo.

Capítulo dois intitulado: *Feira de Santana: Contradições urbanas e experiência popular*. Tratamos da experiência da classe trabalhadora no ocupar a cidade, a construção de bairros periféricos e os problemas enfrentados pelos moradores desses locais. Por outro lado, analisamos a ação do Estado ao construir conjuntos habitacionais destinados aos que tinham renda mínima e o projeto PLANOLAR, que atuava fornecendo materiais de construção e terrenos aos que não possuíam renda fixa. Neste capítulo analisamos o sentido dado para o uso do espaço, as manobras de segregação do Estado e como o déficit habitacional se tornou uma ferramenta política nas mãos dos grupos políticos.

No capítulo três intitulado: *Transporte coletivo: um caso de polícia*. Abordamos as condições de oferta do serviço de transporte, considerando a organização do roteiro, o valor da passagem, condições dos veículos e os conflitos entre os funcionários das empresas e os passageiros. Nesta seção também abordamos as formas de reivindicação da população e as primeiras iniciativas de organização dos trabalhadores na cidade a fim de disputar outro modelo de serviço de transporte na cidade. Percebemos o avanço dos trabalhadores na luta e um ganho qualitativo dos mesmos no que tange a organização da classe na cidade. Veremos também ações dos empresários do setor na defesa de seus interesses e seu diálogo com a Prefeitura.

CAPÍTULO 1. Capitalismo industrial, contradições sociais e urbanização.

Durante a segunda metade do Século XX, Feira de Santana, cidade localizada a 110 km de Salvador capital da Bahia, vivenciou transformações relacionadas a forma de comercializar, trabalhar, morar e de se movimentar no espaço urbano. Estas transformações ocorriam na medida em que a densidade populacional do município aumentava, as mudanças que a cidade viveu eram em sua maioria de uma ordem completamente nova, um processo que apresentava problemas e contradições que exigiam dos habitantes alternativas e soluções. Com o aumento da densidade demográfica, fenômeno que a partir da década de 1960 tomou proporções inéditas, sobre esse processo o estudo de Nacelice Freitas sobre a urbanização e industrialização de Feira de Santana entre 1970 e 1996 nos informa que: entre 1960 e 1990 o município recebeu mais de 200 mil pessoas³. A urbe se deparou com problemas relacionados a déficit habitacional e ao desemprego, dificuldades que foram vivenciadas pelos moradores da cidade de formas diferentes.

As centenas de migrantes que chegavam ao município no período vinham de diversas cidades da região, e também de outros Estados. Em 1974 numa matéria publicada pelo jornal **A Tarde** que tratava da mendicância na cidade, aparecia a origem destes migrantes, eram pessoas de todo o nordeste, que rumavam para o Sul mas ao passarem por Feira muitas ficavam,

São pernambucanos, paraibanos, cearenses, sergipanos, alagoanos que deixam suas terras, obrigados pelas mais diferentes circunstâncias, sonhando com novos horizontes. O Sul é sempre o alvo a ser alcançado. Nem sempre porém a viagem pode ser concluída. A grande maioria fica sempre no meio do caminho. E Feira de Santana, como o maior centro de convergência de todo o interior baiano, quer pela sua localização geográfica quer pelo seu elevado índice de progresso e de desenvolvimento, passa a recebê-los, e com eles, enfrentar seus

³FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996**. Dissertação Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador 1998. P, 129.

problemas. É certo também que, muitos são baianos. Eles vêm do alto sertão onde a seca torna tudo mais difícil.⁴

A maioria destes sujeitos eram expropriados do campo fugindo da fome e dos problemas da vida rural, ao chegar em Feira de Santana os migrantes engrossavam as fileiras da classe trabalhadora feirense e tinham que enfrentar as dificuldades da vida urbana. Do outro lado, a classe dominante local disputava os rumos da cidade, empreendendo programas, projetos políticos e econômicos para a urbe. O crescimento contraditório do centro urbano se ilustrava nos problemas enfrentados pela população local, durante o recorte desta pesquisa, que vai de 1977 a 1990, observamos a experiência da população feirense na disputa pelo acesso à cidade e aos seus recursos.

Neste capítulo analisaremos o processo de crescimento e urbanização da cidade, considerando os sentidos dos programas promovidos pela Prefeitura a fim de racionalizar este processo.

1.1. Indústria, campo e a cidade.

O processo de migração no Brasil se intensificou a partir de 1940, segundo Claudino Luiz Menezes⁵, o crescimento das cidades na segunda metade do século XX no Brasil esteve ligado aos fluxos migratórios, ainda segundo o autor a ascensão de Getúlio Vargas ao poder e o processo de industrialização durante sua gestão possibilitou a entrada de capital estrangeiro no país, a modificação das relações de trabalho no campo, o crescimento dos latifúndios, a consequente expropriação das terras dos camponeses, a produção industrial de alimentos e a proletarianização do trabalhador do campo que promoveram a migração massiva de camponeses para a cidade, privilegiando o modelo estrangeiro de industrialização que era urbano.

Enquanto em 1940 a população rural representava 84% da população total do país, em 1960 ela declinou para 71,2%. As cidades de mais de 500 mil habitantes, que em 1940 abrangiam 7,7% do total da população do país, em 1960 passaram a abranger 16,2%. Eram os primeiros indícios da metropolização (desordenada e caótica) brasileira, que se consolidou nas décadas seguintes. No período que vai de 1960 a 1980, o Brasil realizou o fato extraordinário de inverter a distribuição espacial de sua população entre o meio rural e o urbano.

⁴Feira tem entidade de combate à mendicância. **A TARDE**. Sábado, 16 de março de 1974. Arquivo Público municipal de Feira de Santana.

⁵MENEZES, Claudino Luiz. **Emergência e evolução da política ambiental urbana no Brasil: do Estado Novo à Nova República**. P 71

Os 71,2% da população concentrada no meio rural, em 1960, declinaram para 58,9%, em 1970, e para 46,4% em 1980.⁶

A partir da década de 1960 a inversão populacional ganhou mais força, num processo que foi caracterizado pela migração massiva sentido campo-cidade e urbanização desordenada, elementos como: a industrialização do campo, secas, expropriação das terras camponesas e a imagem propagada das cidades como o lugar das oportunidades são alguns dos fatores que concorreram para o êxodo rural. Ao passo que as migrações ocorriam, no campo a agricultura era transformada em suas bases, o modelo industrial que avançava sobre o Brasil estimulava a integração entre agricultura e indústria levando a uma produção em larga escala, este projeto de industrialização do campo se sustentou a custo da expropriação de muitos pequenos agricultores e aqueles que não foram proletarizados no campo ou não se adaptaram a este processo foram obrigados a abandonar suas terras e se deslocar para as cidades "Calcula-se que, na década de 60, quase 13 milhões de pessoas saíram do campo para morar nas cidades; na década de 70, esse número ascendia a quase 16 milhões de migrantes."⁷

Sobre este processo, Francisco de Oliveira afirma que as migrações tiveram razões na reconfiguração do modo de produção no país. Passando do agroexportador para o urbano-industrial. De tal forma, era preciso expropriar o camponês para criar condições ao novo modelo de acumulação. Oliveira aponta que foi papel do Estado desestimular o setor agrário e permitir as reconfigurações da vida no campo, ou seja, expropriação das terras e proletarização do trabalhador rural sem lhes garantir amparo na legislação trabalhista, para ele, esse processo permitiu a produção em larga escala de alimentos, e sua revenda na cidade a menor preço. De acordo com o autor, isso resultou na,

Manutenção, ampliação e combinação do padrão "primitivo" com novas relações de produção no setor agropecuário [...], do ponto de vista das repercussões sobre os setores urbanos, provavelmente maior importância. Ela permitiu um extraordinário crescimento industrial e dos serviços, para o qual contribuiu de duas formas: em primeiro lugar, fornecendo os maciços contingentes populacionais que iriam formar o "exército de reserva" das cidades, permitindo uma redefinição das relações capital-trabalho, que ampliou as possibilidades da acumulação industrial, na forma já descrita. Em segundo lugar, fornecendo os excedentes alimentícios cujo preço era determinado pelo custo de reprodução da força de trabalho rural, combinou esse elemento com o próprio volume da oferta de força de

⁶Ibid.

⁷MARTINE, 1992. Apud MENEZES. P, 76.

trabalho urbana, para rebaixar o preço desta. Em outras palavras, o preço de oferta da força de trabalho urbana se compunha basicamente de dois elementos: custo da alimentação— determinado este pelo custo de reprodução da força de trabalho rural — e custo dos bens e serviços propriamente urbanos.⁸

Oliveira afirma que o padrão "primitivo" da agricultura não foi banido com a inserção da lógica industrial no processo de produção de alimentos, mas, que ocorreu uma combinação destes elementos. O modo agroindustrial brasileiro estava sintonizado com o urbano, não apenas pelo fato de transpor pessoal do campo para a cidade, mas sim, por permitir que o modelo urbano que se desenvolvia no Brasil fosse possível. O campo passou a fornecer alguns dos elementos necessários para a consolidação do modelo urbano-industrial, mão de obra em larga escala e contraditoriamente, as condições necessárias para a superexploração dessa mão de obra, pois, ao proletarizar os trabalhadores rurais, rebaixando o custo da produção, o capitalista atuando no campo repassava os seus produtos a menor preço e em grandes quantidades, o que rebaixava o custo de vida e puxava para baixo o valor do salário mínimo, ou seja, barateava o custo da reprodução da força de trabalho urbana.

A mão de obra fornecida pelo campo à cidade não foi aproveitada em sua totalidade, muitos trabalhadores ficaram desempregados. Apesar disto, não é possível concluir que os sujeitos que migraram para as cidades ficaram marginalizados, ou seja, fora do circuito produtivo, pelo contrário, os desempregados assumiram a condição de exército de reserva, ou seja, sujeitos disponíveis para o trabalho, mão de obra de reposição, que apesar de não estar empregados na produção urbana cumpriam a função de pressionar para baixo o valor da força de trabalho. Octávio Ianni⁹ ao estudar a industrialização e o desenvolvimento social no Brasil, afirmou que o fluxo migratório que o país viveu no século XX poderia ser lido como uma transferência de mão de obra de um sistema para outro, mas dentro de uma lógica maior de acumulação de capitais, assim, a questão demográfica que se apresenta como primeira característica desse processo é também reflexo de um fenômeno típico da acomodação modelo urbano industrial que se consolidava no país.

⁸OLIVEIRA, Francisco De. **A ECONOMIA BRASILEIRA: crítica a razão dualista**. 4. Ed. Petrópolis: Vozes, 1981.

⁹IANNI, Octavio. **Industrialização e desenvolvimento social no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963. P, 151/152

Esse processo de urbanização do Brasil se deu através de um processo "desigual e combinado", onde elementos do passado rural somados a traços do industrial moderno permitiram o surgimento do país urbano industrial. Para Oliveira, a urbanização brasileira se deu através da redução da participação do rural na produção urbana, este que não deveria desaparecer, mas submeter-se ao urbano que por sua vez se tornou o centro da produção nacional

O crescimento urbano é, portanto, a contrapartida da desruralização do produto, e, neste sentido, quanto menor a ponderação das atividades agrícolas no produto, tanto maior a taxa de urbanização. Portanto, em primeiro lugar, o incremento da urbanização no Brasil obedece à lei do decréscimo da participação da agricultura no produto total.¹⁰

Urbanizar as cidades foi condição *sine qua non* para o desenvolvimento da industrialização pós 1964, e esse exercício se deu ao sabor das contradições do novo modelo de acumulação. A violência desse processo se transfigura nos problemas urbanos e rurais, e algumas das soluções apresentadas para enfrentar esses problemas não impediram o processo de acumulação, outrossim, em alguns casos o facilitaram.

Ora, o processo de crescimento das cidades brasileiras — para falar apenas do nosso universo — não pode ser entendido senão dentro de um marco teórico onde as necessidades da acumulação impõem um crescimento dos serviços horizontalizado, cuja forma aparente é o caos das cidades. Aqui, uma vez mais é preciso não confundir "anarquia" com caos; o "anárquico" do crescimento urbano não é "caótico" em relação às necessidades da acumulação: mesmo uma certa fração da acumulação urbana, durante o longo período de liquidação da economia pré-anos 30, revela formas do que se poderia chamar, audazmente, de "acumulação primitiva".¹¹

Observar o processo de urbanização brasileira considerando o capitalismo industrial como determinante mesmo que em última instância, nos permite perceber o sentido defendido pela classe dominante brasileira para as cidades. O seu papel passou a ser o de centro promotor da acumulação de capitais, e seu crescimento se direcionava para a garantia da (re) produção da mais valia. Dessa forma, os sujeitos que migraram para os centros urbanos não abandonaram a condição de subalternizados, mas passaram a produzir mais valia sob a lógica do urbano.

Uma vez na cidade, os trabalhadores tiveram que lutar por sua sobrevivência, enfrentando problemas diferentes dos que vivenciaram outrora. O fazer-se urbano era

¹⁰OLIVEIRA. 1981. P, 28.

¹¹Idem, Ibidem.

um exercício contraditório e se dava em meio a tensões com os interesses dos diversos grupos existentes e em disputa. Ao passo que as cidades se transformavam a classe dominante disputava o sentido destas transformações a fim de garantir a dominação e a acumulação, ao passo que as cidades cresciam, crescia também a necessidade da classe dominante de exercer o controle sobre os centros urbanos.

A partir de 1964 com o golpe civil militar o Estado brasileiro passa a disputar o controle do crescimento das cidades, esse processo se deu através de secretarias, programas e projetos em âmbito federal, estadual e municipal.

1.2 Estado e organização das cidades

O Golpe Civil militar permitiu uma aceleração nas mudanças desejadas pela classe dominante brasileira, Sônia Regina de Mendonça e Virgínia Fontes¹² afirmam que com o Golpe, políticas que já estavam em curso desde 1955 foram aprimoradas e institucionalizadas a fim de privilegiar a indústria. Ao debater sobre o Golpe de 1964, Diego Corrêa¹³ afirmou que aquele foi um recurso que se direcionava para duas frentes, uma delas era a necessidade da classe dominante de conter o avanço dos movimentos sociais, que seriam uma resposta da classe trabalhadora a subalternização em curso no país. A outra frente atacada pelos golpistas foi o grupo populista, o Golpe viria para pôr fim ao bloco histórico populista.

O combate as organizações da classe trabalhadora era parte necessária à viabilização destas medidas assim, os sindicatos foram fechados, militantes assassinados, os movimentos sociais combatidos e partidos de esquerda foram ilegalizados. Em tempo, a classe trabalhadora foi arrojada permitindo a extração de somas maiores de mais valia. Em outra frente de atuação do governo, houve a exigência de que os governos dos municípios assumissem o controle do uso e ocupação do espaço, como também, que as prefeituras assumissem o controle sobre o crescimento das cidades. Assim, foram desenvolvidos programas e planos para dirigir o desenvolvimento das cidades, os Planos de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI)

¹²MENDONÇA, Sonia Regina de; FONTES, Virginia Maria. **Historia do Brasil recente, 1964-1980**. São Paulo: Ática, 1988.

¹³CORRÊA, Diego Carvalho. **O futuro do passado: uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971)** 2011. Dissertação (Mestrado em Historia) – Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em História. 2011.p ,48.

cumpriam a função de garantir que a gestão do espaço urbano estivesse sintonizada com a noção de desenvolvimento do regime.

Ao apresentar o PDLI, as cidades entravam em conformidade com as exigências do governo federal para a liberação de verbas, a confecção do PDLI era mais que o cumprimento de uma burocracia estatal, representava um recurso na disputa interna pelo rumo da urbanização e também significava uma tentativa de controle do governo militar sobre o sentido dado as urbanizações no Brasil a fora. Concordamos com Corrêa que afirmou que a exigência de planejamento em muitos casos não considerava as especificidades de cada local, e em muitos casos poderia gerar uma urbanização sintonizada nos sentidos, mas desproporcional no alcance das necessidades de cada região.

Com o Golpe de 1964 o cenário político mudou na cidade, o Prefeito eleito democraticamente, o advogado Francisco José Pinto (Chico Pinto) - PSD foi deposto. E em seu lugar Joselito Amorim da UDN assumiu a prefeitura como prefeito biônico, com isso a disputa entre os dois principais partidos atuando na cidade, UDN e PSD, pende para a UDN. Nas eleições seguintes, João Durval Carneiro, candidato pela Aliança Renovadora Nacional (ARENA), foi eleito e em seu mandato a industrialização ganhou fôlego, o comércio foi disciplinado, os feirantes passaram a ser mais fiscalizados e novas taxas para a comercialização no centro da cidade foram cobradas.¹⁴ Foi na Gestão de João Durval que o PDLI Feirense passou a ser executado, vale destacar que este foi o primeiro PDLI do país.

Os PDLI's buscavam enquadramento das cidades ao modelo nacional e a sua execução podava as possibilidades de consolidação de outros modelos de urbanização e desenvolvimento que por ventura existissem. Em Feira de Santana, para atender as exigências do governo federal, a Prefeitura da ARENA criou escritórios e secretárias com a função de gerir o uso do espaço urbano e a infraestrutura da cidade,

na era do “reino do urbano”, antes de racionalizar a cidade, constituiu-se espaços de articulação dessa racionalização. Desde então, o município instituiu esses lugares com ampliação da administração municipal, para tanto criou o Escritório de Planejamento Integrado (EPI), o Setor Jurídico e o Serviço de Relações Públicas, e a

¹⁴Para melhor compreensão do processo de disputa travado entre a UDN e o PSD em Feira de Santana, ver: Corrêa, Diego Carvalho. **O futuro do passado**: uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971).

Superintendência de Desenvolvimento de Feira de Santana (SURFEIRA), esta, uma autarquia cujo objetivo era realizar as obras públicas.¹⁵

Esse modelo de planejamento do espaço chegou em Feira de Santana em 1969 com a confecção do PDLI, na mesma década, a prefeitura local apresentou o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e também dois anos antes um código de posturas 1967. Visando orientar a atuação e coordenar modificações da Prefeitura na cidade e contando com respaldo a nível nacional, o PDLI permitiu ao Prefeito João Durval construir uma coesão em torno do seu projeto para a cidade. Para isso propagandas nos jornais locais foram feitas¹⁶, a fim de convencer a população de que o projeto previsto no PDLI seria o melhor para a cidade e a população. Constava no texto do projeto suas finalidades:

Estabelecer localização e o dimensionamento dos elementos materiais, nas áreas urbanas e de expansão urbana do Município de Feira de Santana, que devem atender as funções essenciais de habitar, trabalhar, circular, educar e recrear, bem como as exigências da salubridade.¹⁷

Além dos planos para a gestão do crescimento e ocupação do espaço, o governo de J. Durval e da ARENA também buscou disciplinar a forma como as atividades na cidade deveriam ser feitas. Isso se manifestou na construção e execução de um código de posturas, este continha resoluções para a forma como as atividades na maior feira livre da região deveriam ocorrer. A partir da outorga deste código algumas atividades passaram à ilegalidade enquadradas como crimes de delinquência, o mesmo código previa ainda uma lógica de organização e limpeza para o espaço da feira livre¹⁸.

Outro projeto que visava às formas de comercialização historicamente constituídas na feira livre era o projeto CABANA¹⁹, este que regulamentou a venda de alimentos, organizou a entrada e saída de produtos e por fim modificou a feira livre de lugar, justificado pela necessidade de dar mais fluidez ao comércio local e melhor alocar os comerciantes. Este projeto se baseou em resoluções nacionais de órgãos que seguiam

¹⁵CORRÊA. P, 77.

¹⁶Os principais jornais que atuaram nessa etapa do processo foram o Situação, o Folha do Norte ligado a ARENA e Feira Hoje. Ver Corrêa, Diego Carvalho. **O futuro do passado: uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro.** (1967-1971).

¹⁷Texto do PDLI in **Código de urbanismo e obras do município de Feira de Santana.** 1969. P, 7.

¹⁸ PACHECO, Larissa Penelu Bitencourt. **Trabalho e costume de feirantes de alimentos: Pequenos comerciantes e regulamentação do mercado em Feira de Santana.** (1960/1990). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em história. UEFS. 2009.

¹⁹Texto do Projeto CABANA.

diretrizes internacionais para a comercialização de alimentos, seu texto previa, dentre outras coisas, a inspeção sanitária da venda de alimentos e o uso de embalagens padronizadas.²⁰

Além da disciplina imposta sobre as práticas da feira, o projeto abordou alguns problemas na economia local e os atribuiu aos pequenos comerciantes. Os pequenos comerciantes foram responsabilizados pela variação nos preços dos alimentos, por escaparem das taxações do poder local. Larissa Pacheco²¹ em pesquisa sobre a regulamentação do mercado e as experiências dos feirantes em Feira de Santana entre 1960 e 1990, indicou que a nova política dos prefeitos pró-ditadura simpatizava com os grandes comerciantes, dessa forma o projeto dessa nova leva de administradores buscava protegê-los.

... o projeto Cabana encontra como fatores de desorganização do comércio o crescimento do número de comerciantes que fugiam ao controle dos impostos e em defesa da necessidade de um controle deste pequeno comércio é que o Projeto mostra mais ações. Encontramos na política do Projeto Cabana, ao lado dos outros projetos, um conjunto mais amplo de atuação no controle da venda de alimentos que ia desde a produção – e por esta razão a discussão sobre o mercado precisava acompanhar o debate sobre toda a economia local – até a construção de um equipamento urbano próprio, para o fim de controle da distribuição e que estivesse de acordo com modelos urbanísticos do momento²².

Consideramos o caráter excludente das mudanças operadas pelo projeto Cabana e o código de posturas, evidenciado nas exigências que os projetos continham, a exemplo das sacolas plásticas padronizadas ou a cobrança de taxas para o uso do solo com fins comerciais, medidas que possuíam em si o potencial de excluir os comerciantes mais pobres, que eram camponeses e afrodescendentes, e que não dispunham de muito dinheiro para pagar estas taxas ou adquirir tais sacolas. Os feirantes que não pudessem pagar ou fugissem dos padrões estabelecidos pela prefeitura da Arena poderiam sofrer sob as ações da polícia local que era a responsável pelo cumprir das leis. Esse modelo de política para resolver as demandas de organização e acesso ao espaço subalternizava, à medida que as soluções impostas pelos órgãos da Prefeitura para a organização da cidade mantiveram os privilégios dos que poderiam pagar mais e empurrava para fora desse espaço os pobres.

²⁰ PACHECO. 2009.

²¹ Idem. 2009.

²² PACHECO. P, 112

Estes projetos estavam sintonizados com o plano hegemônico de urbanização industrial a nível nacional e justificavam transformações no espaço da cidade. Apesar das mudanças ocorridas, a operacionalização da urbanização industrial em Feira de Santana não se deu sem disputas. Jhonatas Monteiro²³, ao estudar as iniciativas de industrialização no Nordeste e em específico no município de Feira, concluiu que este projeto não se deu naturalmente, como se fosse resultado da vontade popular ou uma vocação da cidade, mas sim, fora disputado por frações da classe dominante. O autor aponta que também em Feira houve disputa e empenho das frações de classe interessadas na industrialização a fim de convencer outras frações a colaborarem com este projeto.

Para o autor, não coincidentemente mas como resultado de processos políticos e econômicos, a emergência das frações industriais da classe dominante feirense foram na década de 1960,

Notadamente, a interpretação acerca dos industriais locais enquanto “fração autônoma” é, no presente trabalho, construída sob a perspectiva de que a intervenção desses agentes, em meados da década de 1960, se configurou em um *elemento novo*, cuja emergência foi simultânea a uma *nova modulação* das relações de hegemonia em Feira de Santana. Nesse sentido, a consideração, inclusive, das características particulares dos industriais foi fundamental à melhor explicação de sua dinâmica de ação.²⁴

Virgínia Fontes²⁵ analisando o processo de inserção do Brasil no circuito mundial da produção de capitais aponta a burguesia industrial brasileira como protagonista deste processo e sinaliza, apoiada nos trabalhos de Sonia Regina de Mendonça e René Dreifuss, que a atuação desta fração de classe foi decisiva na reconfiguração do Estado e da economia nacional. Para tanto estes setores passaram a atuar de forma mais organizada, propondo alianças e associações, a autora indica que na década de 1960 estes grupos buscaram organizar-se nacionalmente e que essa reconfiguração resultou numa aproximação entre os empresários da agricultura e da indústria, ela aponta indícios das ações desses grupos associados já na preparação do golpe militar.

²³MONTEIRO, Jhonatas Lima. **Interesses hegemônicos na margem da periferia: ação política de dirigentes industriais em Feira de Santana (1963–1983)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2009.

²⁴MONTEIRO. P, 37.

²⁵FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital imperialismo**.

Das relações que se modificaram pendendo para uma nova hegemonia local, podemos apontar a deposição do Prefeito Francisco Pinto em 1964, a ascensão de um prefeito da UDN e em seguida de outro Prefeito ligado a ARENA, João Durval Carneiro, além da proposição em 1969 do PDLI. Ao passo que na *Sociedade Civil*, aqui compreendida a partir das formulações de Antonio Gramsci²⁶ que nos oferece a noção de Estado como um organismo que possui aspectos que avançam da sua estrutura burocrática, ou seja, *Sociedade Política*, apresentando estruturas sólidas e normatizadas a exemplo dos cargos políticos, prefeituras, câmaras de vereadores, senado, escolas, universidades como também um caráter ligado as organizações sociais, ou seja, *Sociedade Civil* com caráter de classe, a exemplo das associações de bairro, sindicatos, partidos, grêmios, ONG's, fundações e outros núcleos de organização das classes e suas frações.

Desta forma compreendemos as organizações patronais ligadas ao setor industrial que foram formadas a partir da segunda metade do século XX, a exemplo de: Associação Comercial de Feira de Santana (ACFS), segundo Monteiro, a primeira do seu gênero na cidade, Associação das Indústrias Mecânicas, Metalúrgicas e de Material Elétrico de Feira de Santana (AIMMEFS), fundada em 22 de junho de 1963, a Associação das Indústrias de Feira de Santana (AIFS) foi fundada em 12 de maio de 1965, ainda em 1965 a AIFS se tornou a Centro das indústrias de Feira de Santana (CIFS)²⁷ pertenciam a frações de classe e compunham uma parcela do Estado.

As ações do Prefeito João Durval (ARENA) durante seu governo, não estavam isoladas, mas sim, eram resultado de um processo que se desenhava na cidade desde antes do Golpe Civil Militar. A sua ascensão ao cargo de Prefeito pode ser considerada como mais um passo das frações industriais da classe dominante feirense na construção da hegemonia na cidade, assim, os projetos e planos urbanísticos eram elementos que permitiriam a coesão em torno da visão de mundo que ele defendia. Segundo Monteiro este processo se tornou mais concreto com a criação do Centro Industrial do Subaé (CIS) em 1970, que foi operacionalizado através da intervenção do poder público local.

²⁶GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. **Maquiavel, notas sobre o Estado e a política**. Vol 3. Civilização brasileira. 2001.

²⁷ Para Maiores informações sobre as manobras das frações da classe dominante industrial feirense ver: MONTEIRO, Jhonatas Lima. **Interesses hegemônicos na margem da periferia: ação política de dirigentes industriais em Feira de Santana (1963–1983)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2009.

O autor indica que os movimentos para fomentar a urbanização e industrialização sob o discurso do progresso foram manobrados mediante a inspiração advinda dos Estados Unidos da América (EUA), o qual possuía uma organização a United States Agency for International Development (USAID) específica para fomentar o modelo urbano industrial de cidade. As visitas do representante da Aliança para o progresso à cidade sinalizam esta relação, um contrato entre uma empresa local, a Cal Sublime, e a secretária de Saúde Pública para construção de casas populares, contou com intervenção deste sujeito no ano de 1966.²⁸

Monteiro nos ajuda a entender o processo de industrialização local como uma dialética entre as transformações a nível nacional e também um processo regional onde ao passo que grandes contingentes chegavam à cidade, forças eram mobilizadas para garantir uma urbanização, tendo a indústria como referência. O fluxo de capitais advindo desses processos não se restringiu a indústria, o setor terciário também encontrou seu lugar nesse quadro, os sujeitos que se empregavam nas indústrias ou que viviam no entorno desse mercado, teriam que adquirir os produtos que não dispunham no comércio local, de forma que a inserção das grandes levas de migrantes na cidade significou a oxigenação do novo sistema de acumulação de capitais de um lado e de outro.

O comércio sempre foi importante para a cidade, isso pode ser observado no nome da mesma, que foi inspirado numa feira de grande porte que ocorreu até 1977 nas principais vias do centro cidade. Segundo Rossine Cerqueira da Cruz que estudou os processos de desconcentração produtiva e inserção econômica em específico na região de Feira de Santana²⁹, os fluxos comerciais tiveram grande importância no Brasil do século XIX e XX, os pontos de comércio como a cidade de Feira de Santana serviam de entreposto entre o local de produção das mercadorias e seus destinos finais³⁰.

A predominância de relações mercantis, imprimindo característica marcante desde sua origem, não significou acumulação de capitais em escala suficiente para determinar grandes avanços econômicos, pelo menos até que a ação deliberada do Estado tornasse o município uma opção favorável para investimentos de maior envergadura. A estrutura fundiária, herdada do período colonial, insistia em se reproduzir e

²⁸Idem. P 85.

²⁹CRUZ, Rossine Cerqueira da. **A Inserção de Feira de Santana (BA) nos Processos de Integração Produtiva e de Desconcentração Econômica Nacional**. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. Campinas, SP, 1999.

³⁰Idem. CRUZ. P, 74/75.

aquela pequena burguesia mercantil pouco decidia – na verdade, o poder político mantinha-se nas mãos dos grandes fazendeiros da região.³¹

Cruz identificou que a estrutura fundiária e o poder político na região manteve-se concentrado nas mãos dos grandes fazendeiros, e apontou que esse caráter regional impediu a acumulação de capital suficiente para garantir avanços no município, para ele, este cenário se reproduziu até que a intervenção do Estado permitisse a entrada da cidade no mapa dos grandes investidores. Para nós, o autor parece não considerar que a intervenção do Estado é resultado das disputas e articulações das classes e frações de classes existentes no país, ou ainda que o próprio Estado é resultado das relações sociais, sendo estas relações permeadas em última instância pelo modo de produção e a dinâmica de classes, o Estado portanto, reflete essas relações sendo então este também um instrumento de uma classe.

É preciso considerar que as ações do Estado não foram espontâneas, e que a intervenção deste nas economias regionais foram resultado da transferência do poder das mãos dos grandes fazendeiros, fração agrária da classe dominante, para as mãos dos empresários, fração industrial. Ou seja, as disputas e tensões entre frações diferentes da classe dominante penderam para a fração industrial e esta por sua vez, articulou-se a nível nacional (descentralizando seus centros industriais), e passou a magnetizar as economias regionais.

Mesmo com o registro do crescimento do setor industrial, o setor terciário e o comércio ainda eram os setores mais importantes da economia local, tanto na geração de empregos quanto na produção de riquezas. A contribuição da indústria feirense para o PIB baiano em comparação com outros setores da economia era a menor.

Em 1970, Feira respondia por quase 8,5% do PIB total baiano, sendo que sua participação mais expressiva acontecia no setor terciário (9,7% do PIB terciário baiano), seguido da agropecuária (7,8% do PIB agropecuário do estado) e, finalmente com a indústria participando somente com 5,2% do PIB setorial.³²

O setor terciário sempre ocupou lugar de destaque na história feirense, tanto que no passado o nome da mesma era Cidade Comercial de Feira de Santana (1873). Ao longo dos anos que se seguiram o comércio destacou-se na geração de empregos e na produção de riquezas para a cidade. Durante a segunda metade do século XX, esse

³¹FONTES, p 192.

³²CRUZ. P, 203.

aspecto local contou com incentivos do Estado estimulando o setor na atuação complementar das atividades desempenhadas na Região Metropolitana de Salvador, ao passo que o posicionamento geográfico da cidade lhe garantia destaque como entroncamento rodoviário e praça comercial privilegiada.³³

A intervenção do poder público, como discutido anteriormente, também buscava modernizar a prática comercial no espaço urbano, a feira livre, que durante os anos anteriores a 1970 ocorria durante vários dias da semana, era alvo de leis e decretos a fim de adequá-la ao novo modelo urbano e facilitar a inserção do capital industrial nas práticas cotidianas de venda e compra. As mudanças no modelo de comercialização na feira foram concluídas em 1977 com a transferência da feira livre que ocorria na principal rua da cidade na época, para uma CEASA, o Centro de Abastecimento³⁴, deixando então de ser livre.

Desta forma, as queixas dos comerciantes quanto a circulação de veículos a sujeira provocada pelas mercadorias, o barulho, os transtornos causados as lojas pelos feirantes que vendiam nas calçadas e as confusões com a carga e descarga seriam sanadas com a prática da comercialização de produtos num espaço planejado e que permitiria o maior controle do Estado sobre as atividades dos comerciantes.

Cruz considera que o centro de abastecimento foi positivo pela sua infraestrutura e capacidade de comercialização, como também por oferecer serviços como barbearia, estacionamento para visitantes, bancos e sanitários públicos. Talvez estes serviços não existissem nas imediações da extinta feira livre, ele também afirma que a CEASA e sua forma racionalizada com galpões, praças, ruas e locais fixos para os feirantes foram benéficos para os mesmos pois,

Em que pese todo o aparato físico disponível, a administração da Central exercia controle flexível sobre volumes e valores comercializados. Apenas administrava-se o espaço ocupado pelo feirante, que pagava uma taxa pelo uso das instalações. Esta nova organização da feira permitia a manutenção de laços culturais, comerciais e mesmo produtivos, que se renovavam semanalmente e que se viam ameaçados pelas novas práticas comerciais e industriais dos anos 70. Ou seja, a nova Central era a própria feira semanal redimensionada, reestruturada e realocada em espaço adequado,

³³Idem. P, 224.

³⁴Em 12 de janeiro de 1977 durante a gestão de Colbert Martins (MDB), a prefeitura de Feira de Santana, iniciou o processo de transferência da feira livre da avenida Getúlio Vargas, no centro da cidade, para uma CEASA popularmente conhecida como Centro de Abastecimento.

mantendo os antigos e permitindo o acesso de novos feirantes, criando outras oportunidades de emprego e pequenos investimentos no comércio e nos serviços.³⁵

Encontramos aqui uma simpatia com a lógica racionalista imposta aos pequenos e médios comerciantes, como também aos diversos trabalhadores informais que sobreviviam da feira livre. Larissa Pacheco, afirma que a transferência para o Centro de Abastecimento, beneficiou principalmente os grandes comerciantes e produtores. A sugestão de que no centro de abastecimento as formas de sociabilidade construídas anteriormente na feira foram protegidas pela tutela da administração do centro, é contraditória e não se sustenta se considerarmos que este mesmo órgão impunha taxas para ocupação do espaço público, deixando a pergunta, para onde foram os feirantes que não puderam pagar as taxas impostas pelo poder público local?

Pacheco aponta que apesar das promessas e expectativas voltadas para o Centro de Abastecimento muitos problemas persistiram, alguns ligados a higiene e organização ao mesmo tempo em que novos problemas surgiram, estes ligados a ausência de infraestrutura e a localização que para quem vive do comércio é essencial. Uma das principais queixas dos feirantes alocados no centro de abastecimento era direcionada a ausência de um ponto de ônibus próximo ao local, o que impedia o fácil acesso dos fregueses, ao passo que também criava dificuldades para os feirantes levarem e trazerem suas mercadorias,

Por outro lado, os feirantes assinalavam melhorias na estrutura para as vendas, mas queixavam-se quanto a permanência de problemas sanitários e de organização no CAF. Se o Centro de Abastecimento não condizia com as expectativas da antiga feira e era apresentado como local racionalizado, a higiene, a organização e o funcionamento adequado nunca aconteceu por completo. De início, faltavam ainda pontos de ônibus, o que impedia os vendedores disputar concorrência com comerciantes que se posicionavam mais ao centro da cidade. Em tempo, o projeto direcionou o comércio da feira livre para um local afastado em 1977. Hoje, uma das principais avenidas feirenses, a Getúlio Vargas, se estende até as mediações do mercado. Porém na década de 1970, já acostumados com a centralidade da antiga feira, feirantes e consumidores reclamaram da falta de bancos, farmácias e outros atrativos no lugar.³⁶

Claramente a "feira" que acontecia no Centro de Abastecimento, não era a mesma que ocorreu por décadas nas ruas da cidade, no centro os feirantes tiveram que se adaptar ao novo espaço, e possivelmente não foram preservadas as redes de

³⁵CRUZ. P, 226.

³⁶PACHECO. P, 26.

sociabilidades entre os feirantes, o processo de reorganização e urbanização da cidade atingiu os trabalhadores de várias maneiras, em vários momentos prejudicando-os.

1.3. Projetos de urbanização e trabalhadores.

Para viabilizar os projetos de cidade da fração industrial foi preciso construir um consenso em torno da viabilidade e desse modelo de sociedade. A construção de planos e projetos forneceu subsídio a esse processo de convencimento, era preciso que as frações da classe dominante e também a classe trabalhadora fossem convencidas de que a Feira de Santana que estava por vir seria a melhor para todos. Diego Corrêa sobre estes planos afirmou que,

As frações de classe local utilizaram o PDLI de modo a tentar convencer setores empresariais da sociedade civil sobre as vantagens que poderiam obter com a modernização da cidade em relação aos seus investimentos e, para os trabalhadores, o foco principal do texto eram as obras de melhoria nas condições de vida urbana e os sonhados 17.000 empregos. Os principais órgãos de classe publicam textos, participam de reuniões e usam os jornais locais como o Situação, Folha do Norte e Feira Hoje no intuito de divulgar a possibilidades e as conquistas alcançadas que advinham deste processo que eles chamavam de modernização que tinha como um de seus focos prioritários a inserção da cidade em modelo produtivo industrial, com a conversão de investimentos locais e a atração de outros tantos nacionais e internacionais.³⁷

A promessa de dezessete mil empregos que seriam gerados através da execução do PDLI sinaliza a preocupação da Prefeitura e das frações de classe ligadas ao projeto com o convencimento da classe trabalhadora. Não seria possível deixá-los de fora dos benefícios que seriam alcançados com as mudanças na cidade, e assim, a busca pelo consenso em torno deste modelo de cidade foi sustentado pelo PDLI. Lembremos que desde a década de 1950 a cidade recebia ano após ano, centenas de migrantes, e a oferta de emprego seria além de um atrativo, um elemento de redução das tensões entre os grupos sociais.

O ordenamento do espaço da cidade e os projetos de modificação das sociabilidades locais interferiu na vida dos trabalhadores, sobre estas modificações e sobre a experiência da classe trabalhadora feirense na segunda metade do século XX, Manuela Muniz³⁸ conclui que a luta da classe dominante local e do Estado para

³⁷Corrêa. P, 74

³⁸MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência:** paternalismo, lutas e autonomia dos

urbanizar/industrializar a cidade, passava pelo combate aos sujeitos tidos como incivilizados e suas práticas cotidianas, a feira foi removida para uma Ceasa e as experiências que lá ocorriam foram taxadas de ladroagem, vadiagem e bagunça, nesses espaços, o negro, a mulher, o mestiço e os migrantes ganhavam a vida e portanto, se tornaram alvo de constantes ataques nas suas formas de sociabilidade.

Muniz defendeu que ao passo que a ocupação do espaço urbano era racionalizada os trabalhadores locais também eram disciplinados numa lógica que atendeu aos interesses da classe dominante local. Óbvio, os trabalhadores não assistiram a estes processos sem resistir, a preocupação dos intelectuais que confeccionaram o PDLI de prometer dezessete mil empregos certamente foi resultado da pressão exercida pela classe trabalhadora local, a fim de, obter melhores condições de vida. Em sintonia com a iniciativa da Prefeitura de agregar a classe trabalhadora ao projeto de urbanização, destacamos o Serviço de Integração ao Migrante (SIM), e a Associação Feirense de Assistência Social (AFAS).

Na gestão do Prefeito João Durval fora criada uma diretoria social ligada a Secretária de Saúde do município, esta diretoria era dirigida pelo reverendo presbiteriano Josué Melo, que também atuava no SIM e na AFAS. Sobre a equipe que coordenava essas instituições temos:

... o Reverendo Josué Mello (Diretor Executivo do SIM), o Reverendo João Dias de Araújo (envolvido no projeto do SIM e um dos idealizadores da CEDITER), a Professora Ithamar Bueno (presbiteriana ecumênica e atuante no SIM e na CEDITER), a Professora Tecla Dias de Oliveira Mello (ecumênica e responsável pela escola do SIM), o Sociólogo Ildes Ferreira de Oliveira (assessor do SIM e da CEDITER), o Professor Raimundo dos Santos (responsável por alguns cursos profissionalizantes oferecidos pelo SIM) e o Padre Albertino Carneiro (fez parte do Conselho Fiscal do SIM)³⁹.

Estas instituições se apresentavam como ecumênicas e prometiam que pelo acesso ao trabalho os homens e mulheres mendicantes e migrantes seriam requalificados como cidadãos. O SIM e a AFAS surgiram do hiato que havia na cidade no que se refere a uma política de administração da população local. O fluxo de migrantes que

trabalhadores feirenses (1977-1991). Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Feira de Santana. Departamento de Ciências Humanas e Filosofia. Programa de Pós Graduação em História, 2011.

³⁹BRITO, Charlene José de. **Da assistência à resistência**: ecumenismo presbiteriano, mendicância, migração e luta pela terra na Bahia (1968-1990). Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Feira, Programa de Pós-Graduação em História, 2013.p 22.

chegavam à cidade em condição de vulnerabilidade contribuía para que muitos não conseguissem empregos, em muitos casos, mendigar era a alternativa que lhes restava. Segundo Freitas o aumento populacional em Feira permitiu que a partir da década de 1970 a cidade fosse considerada uma cidade urbana, já que a maioria da sua população habitava mais o meio urbano que o campo, em 1970 a taxa de urbanização da cidade era de 70,63%⁴⁰.

Ao estudar o SIM e analisar os sujeitos migrantes atendidos pelo projeto na cidade Charlene Brito⁴¹ conclui que essa população tinha o seguinte perfil: eram em sua grande maioria do nordeste, afrodescendentes, pobres, desempregados, iletrados e quase sempre fugitivos da seca. O processo de migração registrado em todo o país transformou em menos de 50 anos toda a região, após 1950 menos de 25% da população feirense vivia no campo, o que significou uma redução da oferta de alimentos, transformações nos costumes regionais e também modificações no estilo de vida na cidade.

Estando empobrecidos, iletrados, afugentados de suas terras pela seca e encontrando uma cidade que não possuía uma política eficiente de gestão da sua população, era quase que inevitável que os migrantes caíssem na mendicância. As primeiras medidas locais para contornar esses problemas na cidade foram o SIM e a AFAS. Segundo Brito, estas eram entidades que atuavam oferecendo formação técnica aos sujeitos que lhe procuravam, lá o trabalho era tido como redentor dos homens, o principal mecanismo para a formação dos cidadãos.

O adensamento populacional também pode ser percebido na cidade através da presença, que para alguns setores da sociedade local era um elemento incomodo, de sujeitos perambulando pelas ruas em busca de oportunidades. Eram pessoas vindas de outras cidades da região ou de outros estados, e que ali depositavam suas esperanças.

[...] Os mendigos estão por toda parte. Nos bairros, batendo de porta em porta; à porta dos hotéis e restaurantes nos postos de abastecimento, na zona comercial e, preferencialmente, no passeio da Prefeitura Municipal, como se pretendessem ficar mais próximos do poder público, à espera de uma ajuda, seja ela qual for.⁴²

⁴⁰ FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996**. Dissertação Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador 1998. P, 128.

⁴¹BRITO. P, 89.

⁴²A TARDE. Sábado, 16 de março de 1974. **Feira tem entidade de combate à mendicância**.

A crítica promovida pelo jornal **A Tarde** quanto a presença desordenada de mendigos nas ruas demonstra descontentamento de setores da sociedade local, de certo, os sujeitos que publicaram aquela matéria não viam naquelas pessoas oportunidades de produzir riqueza, não pensavam neles como mão de obra disponível para a indústria, o comércio ou a construção civil. Na Cidade chegavam pessoas de toda a região e aqui se estabeleciam, o antigo bairro Lagoa Grande atualmente conhecido como Estação Nova⁴³ ilustra perfeitamente esse fenômeno, lá moravam pessoas vindas de várias cidades que circunvizinhavam Feira, a exemplo de Cachoeira, Cruz das Almas, Muritiba e Conceição da Feira⁴⁴.

Brito apontou na sua dissertação que os dirigentes do SIM tinham articulações dentro da cidade com a prefeitura, comércio e indústria, mas também fora dela com órgãos como a SUDENE e até mesmo com ONG'S internacionais. O modelo de atuação do SIM operando na "captação e educação dos migrantes", interessava aos gestores de diversas cidades do nordeste, em junho de 1974, ocorreu na cidade O II Encontro de Técnicos em Migração, resultando de uma articulação entre o SIM e a Secretaria de Trabalho e Bem Estar Social (SETRABES).

Trata-se de um encontro de mais alta significação tanto pelos objetivos de seu programa como pelo elevado número de Estados e órgãos governamentais que aqui farão representar. Cerca de 40 técnicos integram o encontro representando o Ministério do Interior, o SERFHAU, a SUDENE, Banco do Nordeste, Secretaria de Serviço Social do Distrito Federal, as secretarias de Bem estar Social e dos Estados de Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, São Paulo e outros órgãos públicos e religiosos, como a CNBB (Conferência Nacional dos Bispos do Brasil) e a Prefeitura de Feira que estão igualmente preocupados com o fenômeno das migrações internas.⁴⁵

Além da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil – CNBB. A presença destes grupos demonstra a preocupação com a migração interna e também a importância de uma articulação no debate e nas ações voltadas para a questão, mas podemos conjecturar um pouco mais sobre esse encontro. Este evento ocorreu em 1974, naquele ano o jornal **A Tarde**⁴⁶ publicou uma matéria, já citada neste texto, onde os mendigos

⁴³A mudança no nome do bairro, deveu-se a construção de uma estação ferroviária nas imediações do bairro, que atuava como entreposto da linha Alagoinhas/Inhambupe.

⁴⁴Caseb Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento. Jornal Feira Hoje, 25 de janeiro de 1979.

⁴⁴Idem. Jornal Feira Hoje, 25 de janeiro de 1979.

⁴⁵Encontro nacional de técnicos em Migração. **Feira Hoje**. Sábado 15 de junho de 1974. Capa

⁴⁶Os mendigos, na sua quase totalidade, procedem da região nordestina. São pernambucanos, paraibanos, cearenses, sergipanos, alagoanos que deixam suas terras, obrigados pelas mais diferentes circunstâncias,

eram denunciados como um problema para a cidade, naquela, a origem dos mendigos era apontada, segundo o texto do jornal eram pessoas que vinham das mesmas regiões que mandariam técnicos para Feira de Santana empenhados em debater junto ao SIM o problema das migrações internas.

O Jornal **Feira Hoje** ao narrar o evento, o classificou como de grande importância e justificou sua opinião pela ênfase dada no encontro à realidade feirense. Na matéria o jornal aponta o SIM como a expressão de uma possível solução para uma necessidade local, necessidade esta, que outros grupos e entidades como a AFAS não foram capazes sozinhas de contornar. O Jornal diferenciou a atuação do SIM apresentando o que seria novo em relação as iniciativas anteriores voltadas aos mendigos e migrantes, o SIM além de captar os sujeitos e catalogá-los lhes oferecia cursos de capacitação e direcionava-os para o mercado de trabalho.⁴⁷

A matéria foi concluída enaltecendo a figura de Josué Mello, na época coordenador do SIM e da AFAS, para o **A Tarde** os esforços deste sujeito no combate a mendicância foram os principais motivos para o encontro ter acontecido na cidade, ou seja, a atuação do SIM destacavam-se no cenário nacional.

A existência de entidades como o SIM e a AFAS, que a todo momento foram divulgadas como resultado da boa vontade de sujeitos atentos as necessidades da cidade, podem ser explicadas por outro ponto de vista. Para nós estas e outras entidades de assistência que foram criadas na cidade ao longo dos anos devem ser entendidas como resultado da luta de classes. A existência de um grande número de pessoas sem moradia, emprego fixo e morando nas ruas foi resultado das transformações que ocorreram no Brasil ao longo do século XX, estas transformações nortearam o modo de produzir no país principalmente para a cidade e a indústria, colocando os outros setores da cadeia produtiva como a agricultura a seu serviço.

Desta forma um grande número de pessoas que viviam e produziam em outros setores e regiões, principalmente no campo, deslocaram-se para à cidade e se voltaram

sonhando com novos horizontes. O Sul é sempre o alvo a ser alcançado. Nem sempre porém a viagem pode ser concluída. A grande maioria fica sempre no meio do caminho. E Feira de Santana, como o maior centro de convergência de todo o interior baiano, quer pela sua localização geográfica quer pelo seu elevado índice de progresso e de desenvolvimento, passa a recebê-los, e com eles, enfrentar seus problemas. É certo também que, muitos são baianos. Eles vêm do alto sertão onde a seca torna tudo mais difícil. "Feira tem entidade de combate à mendicância." **A TARDE**. Sábado, 16 de março de 1974.

⁴⁷**Encontro de Migração**. Feira Hoje. Quinta Feira 20 de Junho de 1974. P, 2.

para a produção industrial, buscando alguma oportunidade neste setor. Entretanto nas cidades a forma de agregação urbana foi subalternizante, Feira de Santana recebeu entre 1960 e 1990, mais de 150 mil pessoas, gente que em sua maioria não se empregou na indústria. A promessa de empregos para a cidade girava em torno de 17 mil postos de serviço⁴⁸, ainda que esses empregos tivessem sido gerados, esta era uma pequena cifra se considerarmos os 150 mil migrantes. Assim os sujeitos que chegaram à Feira movidos dentre outras coisas pelo discurso de progresso e bonança, depararam-se com uma realidade de pobreza e segregação.

Por sua vez, os desempregados pressionaram a sociedade demandando uma solução para os seus problemas, exigiram acesso as benesses produzidas pela urbanização e pela industrialização. Eles queriam casa, emprego, comida, transporte, o SIM, para nós, foi resultado desta pressão da resistência a subalternização imposta aos ex-moradores do campo, que por sua vez, queriam fazer parte da cidade, o SIM era a resposta da classe dominante local que se deparou com a exigência de soluções, uma resposta que compreendia alguma melhoria aos trabalhadores, contudo, sem lhes oferecer autonomia.

1.4. O MDB e as contradições urbanas

Entre 1973 e 1990 a prefeitura de Feira de Santana teve apenas dois homens se revezando no cargo de Prefeito, eram eles, José Falcão da Silva e Colbert Martins ambos iniciaram sua trajetória política como militantes do Movimento Democrático Brasileiro (MDB). O domínio do MDB sobre a Prefeitura de Feira de Santana só teve fim nas eleições de 1982, quando do fim do bi partidarismo, e José Falcão filiou-se ao PDS. A década de 1980 no Brasil foi marcada por instabilidade econômica, as políticas de crédito, outrora amplamente oferecidas à grande indústria, foram reduzidas e para estimular os investimentos a liquidez do patrimônio privado foi facilitada. Contribuíram para esta conjuntura a crise da dívida externa, as manifestações dos grupos sociais subalternizados, e a inflação que corroía grande parte do salário dos trabalhadores, fatores que resultavam na insustentabilidade do regime militar. A classe trabalhadora foi

⁴⁸ Sabe-se que apesar da promessa de 17mil postos este número nunca foi alcançado. Ver CORRÊA, Diego Carvalho. **O futuro do passado:** uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971) 2011. Dissertação (Mestrado em Historia) – Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em História. 2011.

a grande penalizada pela crise, principalmente no Nordeste, ali, a quantidade de pessoas que foram jogadas na miséria foi proporcionalmente maior que os índices nacionais.

A proporção daqueles que sobrevivem abaixo da linha de pobreza cresceu no Nordeste de 38,5% para 59,3% durante a década, depois de haver declinado de 60,8% em 1970. O Nordeste continuou sendo a região com maior contingente de pobres do país: de 20,1 milhões em 1980, passou a ter 18,9 milhões de habitantes nesta condição, ao final da década.⁴⁹

O processo de desconcentração produtiva que promoveu a industrialização no Nordeste não significou redistribuição da renda entre grandes parcelas da população, e quando houve, a redistribuição do PIB foi restrita a classe dominante, que por sua vez, possuía relações com o capital estrangeiro. No geral a maior parte das riquezas geradas no país, em específico na região Nordeste, foram absorvidas pelos grupos estrangeiros atuantes ali. Aos trabalhadores restou a criatividade e os laços de solidariedade para driblar a pobreza, a exemplo dos moradores do bairro Mangabeira que para enfrentar a falta de água encanada no bairro, cavavam cisternas e assim obtinham a água que necessitavam.⁵⁰

O acesso a moradia, saneamento básico e ao serviço de transporte coletivo foram algumas das principais pautas nas lutas travadas pelos trabalhadores feirenses nas décadas de 1970 e 1980, em Feira de Santana a ampliação dos limites urbanos se deu precisamente através da construção de bairros populares fora dos limites do anel viário de contorno, bairros como a Mangabeira, George Américo, Novo Horizonte, Aviário, Viveiros, Cidade Nova, Campo Limpo, Gabriela e outros, ocupam grandes áreas de terra fora do anel e são ocupados em sua maioria por migrantes.

Percebemos também que essa população migrante era quase em totalidade de pele negra [...]. isso atesta o que tem sido discutido nos dias atuais com relação às oportunidades de educação e emprego para as pessoas negras, quando em pleno século XXI eles ainda figuram entre os que ganham menos, poucos estudaram, não são muitos os que ingressaram no Ensino Superior e estão em ocupações tidas como inferiores no mercado de trabalho.⁵¹

Essa constatação nos permite perceber que as lutas da classe trabalhadora feirense pelo acesso ao espaço urbano e seus recursos tem relação com a luta dos afro

⁴⁹ ROCHA, Apud, CRUZ. P, 110.

⁵⁰ Moradores da Mangabeira pedem água e melhoria no transporte. Jornal **Feira Hoje**, sábado 18 de Julho de 198. Página 3. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

⁵¹ BRITO. P,

brasileiros por acesso a direitos e melhores condições de vida, eram eles os principais sujeitos habitando os bairros mais afastados do centro da cidade, e que dependiam do serviço de transporte eficiente, saneamento básico, moradias e educação, a ausência desses serviços e do Estado nessas localidades propagava a reprodução das opressões e subalternizava os seres humanos ali vivendo.

A questão habitacional que emergiu como resultado do inchaço populacional em Feira de Santana forçou a Prefeitura a promover medidas que atendessem as demandas por habitação, desta forma, no ano de 1977 na gestão de Colbert Martins, prefeito filiado ao Movimento Democrático Brasileiro (MDB), foi criada uma sub secretária voltada para a gestão do acesso terrenos e materiais para a construção de casas. Apesar do caráter popular desta medida, é possível identifica nessa prática formas de garantir celeiros eleitorais da Prefeitura, ao mesmo tempo, a gerência do Estado sobre este processo resultou na alocação quase que invariável dessa população em regiões periféricas da cidade.

A Subsecretária Plano Municipal de Habitação Popular (PLANOLAR) foi Criada em 1977 na primeira Gestão de Colbert Martins MDB (1977-1982), e foi um programa municipal que visava subsidiar a construção de casas para os sujeitos que não possuíam renda fixa. Basicamente a Prefeitura doava terrenos e materiais fundamentais para a construção das casas. Os critérios de seleção das famílias beneficiadas com o programa não são claros, segundo Muniz, houve períodos em que a prefeitura exigia ter renda de um salário mínimo para ter acesso a doação de material e só recebiam os terrenos aqueles que não possuísem imóveis. Na lista de prioridades estavam as famílias que possuíam o maior número de filhos.⁵² Não foi por acaso que a criação do PLANOLAR ocorreu na gestão de Colbert, pois ao longo de sua carreira política ele acumulou conhecimentos e experiência sobre urbanização e gestão do espaço urbano, já que durante a década de 1960, quando Chico Pinto foi prefeito, Colbert dirigiu a Secretária de Viação e Obras Públicas. Anos mais tarde, não por coincidência, na primeira gestão de José Falcão da Silva (MDB, 1973-1977), Colbert dirigiu a Superintendência de Urbanização de Feira de Santana (SURFEIRA), para Muniz a PLANOLAR era resultado da experiência e das relações políticas de Colbert com Chico

⁵²MUNIZ. P, 57.

Pinto, Colbert herdara a maneira do último de administrar a cidade, "próximo ao povão".

Os impactos da PLANOLAR extrapolavam as modificações estruturais na cidade, este programa não atuava apenas como um recurso para possibilitar o acesso à casa própria, mas também, era um mecanismo de garantias de votos para o partido do prefeito, na primeira gestão de Colbert a PLANOLAR foi parte de uma estratégia que buscava garantir a coesão das classes populares ao projeto de urbanização e industrialização da cidade. Numa matéria publicada no jornal o **Grito da Terra** em janeiro de 1982, onde a gestão de Colbert era avaliada, os autores do texto apontavam como ponto positivo o fato do orçamento da gestão não ter sido gasto em obras suntuosas, mas sim empregado na infraestrutura da cidade, contudo, também apontavam como principal problema o clientelismo.

Talvez a maior crítica que se poderia fazer ao Prefeito Colbert Martins é o fato de ele não ter conseguido – se é que havia a intenção, governar com o povo, contribuindo de fato com a organização popular e diminuindo o "clientelismo".⁵³

N'outra matéria do mesmo mês e ano intitulada "movimentos populares e poder populista" o Presidente da Associação de Moradores da Rua Nova (AMORUN), Edvaldo de Oliveira Rios, defendeu a tese de que mesmo durante a gestão do PMDB na cidade o espaço destinado às associações de moradores era restrito e tinha um caráter populista, estas só tinham voz na gestão municipal se fosse para concordar com o Prefeito e eram vigiadas de perto pelo que ele chamava de "figurões", cabos eleitorais que tinham sua fidelidade comprada pela Prefeitura mediante a oferta de emprego. Possivelmente estes eram os administradores de bairro cujo papel era o de disputar as pautas dos movimentos de bairros por dentro.

Edvaldo ainda destacava algumas práticas utilizadas pelo Prefeito para garantir a adesão a sua gestão como; a doação de remédios, roupas e areia, - este último item pode estar relacionado com a atuação da PLANOLAR, já que doação de materiais para a construção das casas era parte das suas competências -. Por último, o presidente da AMORUN acusava Colbert Martins de descaracterizar as obras públicas que eram realizadas pela Prefeitura, tornando-as presentes que eram dados aos cidadãos em troca de apoio a sua gestão. Desta forma o potencial de organização das associações de

⁵³Governo para o povo. **O Grito da Terra**. Janeiro de 1982.

moradores ficava comprometido diante do poder que a prefeitura tinha de cooptar os moradores através da "troca de favores".⁵⁴

Se considerarmos as estratégias da prefeitura de Feira de Santana durante a década de 1980, que aproximava as lideranças dos movimentos sociais através da oferta de emprego como administradores de bairro e a forma como a da Sub Secretária PLANOLAR era utilizada, poderemos concluir que a gestão da cidade neste período passava pela busca de cooperação dos trabalhadores locais. E para isso a Prefeitura investiu na intervenção direta nos movimentos de bairro e na troca de favores, atitudes que tinham o potencial de enfraquecer as mobilizações.

Apesar das iniciativas do poder público frente às ações populares, ocupações ocorriam na cidade, a ausência de moradias assombrava grande parte da população e a PLANOLAR não estava resolvendo o problema. Uma das maiores ocupações que ocorreu na cidade foi a que resultou na formação do bairro George Américo, ocorrida no ano de 1987, esta ocupação contou com a presença de 5.000 pessoas o nome do bairro foi em homenagem ao líder desta ocupação o ex-funcionário da Prefeitura George Américo Mascarenhas dos Santos, assassinado durante a ocupação. Segundo Muniz,

O líder do movimento, George Américo, ex-funcionário da prefeitura, demitido por ocasião de uma das vinte e uma invasões por ele organizadas, esteve à frente da coordenação do movimento, num intenso trabalho de organização e mobilização, programada estrategicamente durante cinco meses, na qual, George Américo tinha o controle de tudo: ficha cadastral, fotografia dos inscritos, origem de todas as pessoas, etc.⁵⁵

Para desestimular as pessoas a persistirem com a ocupação, a Prefeitura tentou negociar oferecendo cadastro imediato a todos os interessados nos programas PLANOLAR e URBIS, porém, muitos ali já eram cadastrados naqueles programas. Acreditamos que o fato destes programas não atingirem seus objetivos com a eficiência desejada pela população resultou nas ocupações. Tal como avaliou a nota publicada no jornal O Grito da Terra, é possível que a intenção por trás das gestões do PLANOLAR não fossem sanar a crise habitacional, mas garantir votos e a reeleição.

⁵⁴Movimentos populares e poder populista. **O Grito da Terra**. Janeiro de 1982.

⁵⁵CALDAS, opcit, p. 114-115. Não encontramos registro das outras ocupações lideradas por George Américo, exceto duas: uma em Santo Antônio dos Prazeres, declarada por ele mesmo em entrevista para o jornal **Feira Hoje** de 01 de dezembro de 1987: "Prefeitura entra na Justiça para retomar área invadida", p.3; outra no CAF, relatada por PACHECO, opcit, p.64-65. In, Muniz. P, 70.

Frente a persistência da ocupação, a prefeitura mudou sua postura e enviou um carro de som solicitando aos ocupantes que deixassem o terreno e fizessem uma fila para se cadastrarem no PLANOLAR, a fim de receberem seu lote posteriormente. A fila pequena se deu pela recusa de muitos ocupantes, que exibiam suas fichas de inscrição na URBIS e no PLANOLAR, datadas de anos antes e até de 1978 e 1979.

A ocupação prosseguiu e mesmo com o assassinato do líder George as pessoas não abandonaram o local. Segundo Muniz, a população da vizinhança apontava a ocupação como legítima e criticava a política habitacional da Prefeitura. Apesar de não ser resultado de um programa habitacional gerido pelo poder público, esta ocupação também se deu na região norte da cidade, não muito longe dos conjuntos Feira I e Feira II atualmente o bairro Cidade Nova. A gestão da ocupação do espaço urbano feirense não se deu sem a interferência e resistência do povo, segundo os sujeitos que ocupavam a região do George Américo, as áreas doadas pela PLANOLAR eram comparadas a favelas.

George Américo ao afirmar que, em ocupação anterior, houve acordo com a prefeitura, que derrubou todos os barracos, disse: “não podemos permitir que o prefeito reboque todo mundo para o Aviário, o grande favelão oficial”. Depois desse insucesso, a prefeitura pediu reintegração de posse dia 01 de dezembro, alegando que o terreno pertencia ao município e seria destinado à construção de um conjunto habitacional popular.⁵⁶

Nota-se que mesmo a atuação do poder público na tentativa de gestão da cidade não evitava a formação de favelas, pelo contrário, o Aviário, conjunto habitacional criado pela PLANOLAR na década de 1980, localizado numa área que foi alvo de disputas entre a Prefeitura e as indústrias, por se localizar na região do Centro Industrial do Subaé (CIS, como outros conjuntos criados com subsídios da PLANOLAR era carente de vários serviços, a prefeitura doava o terreno e materiais de construção, mas não garantia água encanada, energia elétrica ou coleta de lixo. Para a população pobre da cidade, a gestão da Prefeitura sobre o déficit habitacional significou marginalização.

A região onde o conjunto Aviário fora construído encontrava-se nas dimensões do CIS, estas terras outrora foram a fazenda Subaé, local que foi ocupado por muitos migrantes formando um bairro de mesmo nome. Este bairro enfrentava diversos problemas relacionados a falta de infraestrutura e serviços básicos como água encanada

⁵⁶Edições do Jornal **Feira Hoje**, 29 de novembro a 01 de dezembro de 1987. In, MUNIZ, pág, 70.

ou saneamento, iluminação, pavimentação e um péssimo serviço de transporte coletivo⁵⁷. Sendo o Aviário parte integrante deste bairro, certamente os moradores da localidade enfrentavam os mesmos problemas. A empresa de ônibus que servia aquela localidade era Industrial, e as queixas dos moradores sobre o serviço prestado eram duras, a insatisfação da população quanto a empresa, ia desde as condições dos ônibus até o atraso no cumprimento dos horários

Todos são unânimes em criticar duramente a empresa Industrial, que serve ao bairro. Os ônibus demoram muito e os passageiros são obrigados a se deslocar para a rodovia Feira-Salvador, para chegar até o centro da cidade por intermédio da empresa Autounida, que faz linhas para Humildes e Limoeiro. Além da precariedade dos veículos e do péssimo serviço as “carroças”- como são chamados – só rodam até às 19 horas. E quando alguém precisa ir ao centro depois deste horário, “é um Deus nos acuda”. Conforme Eufrosina Gomes Ferreira, esposa de um dos fundadores do bairro, Tertuliano Nunes da Silva. Ainda em relação ao serviço de transportes, os usuários afirmam que, constantemente, os ônibus estão quebrando, já que são muito velhos e não são conservados pela empresa.⁵⁸

A matéria publicada pelo jornal Feira Hoje em 1981 permite ilustrar algumas das dificuldades enfrentadas pelos moradores dos bairros periféricos da cidade, o serviço de transporte naquela região era precário, seus horários eram mal planejados, os carros eram velhos e muito danificados isso permitia a população comparar-lhes a carroças. Os bairros periféricos quase sempre eram povoados por migrantes, e o caso dessa região da cidade não era diferente, a quase totalidade da população do bairro Subaé era formada por migrantes, segundo o jornal, o bairro possuía mais de 2 mil moradores, a maioria migrantes que vieram para a cidade fugindo da seca e por ali ficaram, empregando-se nas indústrias circunvizinhas.⁵⁹

José Álvaro Moisés em um artigo intitulado cidade povo e poder⁶⁰ analisa o desenvolvimento das cidades dentro do modelo capitalista, segundo ele, o Estado orientado pela classe burguesa promove alterações na infraestrutura das cidades. Essas alterações por sua vez, promovem contradições que colocam em lados opostos os trabalhadores e as classes burguesas. Assim as classes subalternizadas são obrigadas a

⁵⁷População Reivindica Extensão da Rede de água e Transporte Melhor. Jornal **Feira Hoje**. Domingo 16 de Agosto de 1981. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

⁵⁸Idem. Jornal **Feira Hoje**. Domingo 16 de Agosto de 1981. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

⁵⁹População Reivindica Extensão da Rede de água e Transporte Melhor. Jornal **Feira Hoje**. Domingo 16 de Agosto de 1981. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

⁶⁰**O estado, as contradições Urbanas e os movimentos sociais.** (capítulo da tese de doutoramento de José Álvaro Moisés) IN: Cidade, Povo e Poder. 1978.

organizarem-se no que o autor chama de movimentos sociais, segundo o autor lançam-se ao público para fazerem saber e mais que isso conquistar as melhorias às suas carências.

Segundo Moisés, o Estado é responsável pelas contradições que impulsionam a classe subalterna a lutar por melhorias no espaço das cidades e por melhorias em seus serviços. Logo é preciso entender a atuação do Estado como instrumento de manutenção da ordem capitalista, pois, estando sob o controle da classe burguesa, o Estado atuará sempre de modo a garantir a reprodução das relações de produção onde a classe subalterna constitui-se como base da produção de excedentes.

Nesta obra importa-nos a sua análise sobre o fenômeno da urbanização por expansão periférica, fenômeno que é fruto da soma de fatores oriundos das reformas capitalistas na cidade. Ele aponta que um grande número de pessoas subalternizadas vivendo no espaço da cidade são obrigadas a alocar-se onde e como for, na região conhecida como periferia, local onde a ação do Estado chega de forma precária e onde as atenções dos políticos são poucas.

A urbanização das cidades, nos moldes capitalistas, e por sua vez o surgimento das periferias e todas as suas contradições sociais e políticas, criaram demandas que são reais ou ilusórias, dessa forma, foram criadas as necessidades de escolas, hospitais, transporte, lazer, creches, restaurantes... todos para atender as demandas criadas dentro da lógica de produção.⁶¹

Esta urbanização por expansão periférica esteve em curso em Feira de Santana desde a década de 1960, várias faixas de terra foram ocupadas por sujeitos diversos, migrantes ou não. Na maioria das vezes, essas áreas se localizavam distantes do centro da cidade, algumas vezes próximas ao CIS outras muito mais isoladas na região norte, região que passou a ser ocupada com maior intensidade depois da segunda metade da década de 70. O conjunto George Américo, cujo um pouco da história vimos anteriormente, ilustra esse exemplo, baseados nas informações do líder da ocupação, que trabalhava na prefeitura, uma faixa de terra longe do centro da cidade, ociosa e extensa, foi ocupada por mais de mil pessoas que necessitavam de moradias e que cansaram de aguardar pela ação da Prefeitura.

⁶¹**O estado, as contradições Urbanas e os movimentos sociais.** (capítulo da tese de doutoramento de José Álvaro Moisés) IN: Cidade, Povo e Poder. 1978.

Naquele caso, o Estado burguês não foi capaz de manter a coesão social em torno do seu modelo de urbanização e ocupação do solo urbano, a falha na construção dessa cooperação entre os sujeitos sociais levou ao enfrentamento e a ocupação do campo de aviação, área destinada a outros projetos, mas que devido a força dos movimentos sociais acabou sendo tomada pela população para atender as suas demandas. Vale salientar que o projeto PLANOLAR também foi uma resposta da Prefeitura as pressões populares, mas uma resposta de cima para baixo, este projeto volta-se para o déficit habitacional sem considerar os interesses e necessidades dos que seriam atingidos pelo programa, diferente disto, uma ocupação tenderia a se estruturar considerando uma organização interna, mais próxima dos que ali conviviam e a interferência da Prefeitura tenderia a ser diferente.

Os conflitos urbanos ligados a carências de serviços não se restringiam a falta de moradias, muitas vezes quando os sujeitos tinham acesso às casas eram obrigados a lidar com novos problemas, agora voltados a falta de saneamento, acesso a transporte, falta iluminação pública, coleta de lixo, postos de saúde, escolas e etc... No próximo capítulo trataremos mais detidamente dessas questões.

CAPÍTULO 2. Feira de Santana: Contradições urbanas e experiência popular.

Durante a segunda metade do século XX, Feira de Santana foi o destino de muitas pessoas que deixavam a vida no campo para “tentar a sorte na cidade grande”. Porém o sonho de viver na cidade, fugindo da seca ou fome, se concretizava de forma bem diferente do esperado. Ali outros problemas se impunham como ausência de moradia, exposição a: sujeira, mau cheiro, violência, falta d'água, desemprego, e a ausência de acesso a educação, saúde, lazer e transporte.

Viver em Feira de Santana na segunda metade do século XX significava para muitos trabalhadores o exercício diário de lutar pela sobrevivência, ou seja, por emprego e por acesso aos serviços urbanos. Um dos principais problemas era o déficit habitacional, a necessidade de casas e as pressões exercidas pelos trabalhadores levaram a Prefeitura local a produzir soluções para estes problemas, contudo, sem abrir mão dos seus privilégios de controle e dominação. Veremos que a ocupação do espaço urbano se

deu ao sabor dessas diversas contradições. De um lado, os trabalhadores, alguns sem teto, outros vivendo no aluguel ou em casas superlotadas, do outro, as diversas iniciativas de privatização do espaço público através dos programas habitacionais que restringiam o acesso à moradia aos que possuíam renda fixa.

Urbanizar requer mudança de costumes, tradições, normas de comportamento em prol da construção de outra forma de socialização e em sintonia com os princípios que nortearam as mudanças daquela região. Por tanto, a urbanização não é um fenômeno igual para todas as cidades, em cada local este processo ocorre de forma ímpar e se relaciona tanto com as aspirações e planejamento da classe dominante quanto com a resistência da classe subalterna, ou seja, com a luta de classes. Os trabalhadores resistem neste processo apresentando suas demandas de acesso à recursos para melhor sobrevivência na cidade, modificando o espaço com a construção de suas moradias e disputando mudanças para contemplar suas necessidades como a abertura de ruas e avenidas, pavimentação, áreas de lazer, construção de hospitais, escolas e mercados, no caso de Feira de Santana, a urbanização ocorrida na segunda metade do século XX estava ligada, aos interesses dada fração industrial da classe dominante local.

A partir da segunda metade do século XX, a ocupação dos grupos subalternos no espaço urbano se deu na maior parte das vezes nas periferias das cidades, num processo que, contraditoriamente, marginalizava os sujeitos ao passo que os incluía na urbanização industrial. Desta forma, tivemos trabalhadores morando em bairros distantes do centro e do seu local de trabalho, em residências e bairros precarizados, precisando ir e vir diariamente de casa para o trabalho. Esse movimento pendular, feito principalmente através do serviço de transporte coletivo era problemático, e uma das variáveis que compunha este cenário repleto de obstáculos para os trabalhadores que precisavam se locomover era a falta de infraestrutura dos bairros. Vejamos os problemas enfrentados pelos moradores da Mangabeira nas palavras de um funcionário da empresa Autosel,

As condições de acesso à Mangabeira também são precárias: existem enormes poças d'água que impedem o tráfego de veículos. Segundo um funcionário da Autosel, um ônibus tipo "monobloco" que rodava para a Mangabeira teve que ser retirado da linha porque a água

penetrava no motor que fica na parte traseira, em decorrência de uma dessas poças.⁶²

O bairro Mangabeira, um dos diversos bairros afastados do centro da cidade, era povoado por trabalhadores, e anteriormente este mesmo bairro apareceu na nossa pesquisa ilustrando o uso dos saberes dos seus moradores como ferramenta vital para driblar a falta de água potável e outros problemas de infraestrutura. No caso acima, a ausência de pavimentação resultou em danos aos carros que faziam a linha para o bairro, e a remoção de alguns ônibus daquela linha. Não sabemos se apenas para reparos ou por tempo indeterminado, porém, sabemos que enquanto não havia um carro rodando para aquela localidade, os moradores que precisavam ir até o centro tinham que percorrer aquela distância, cerca de 10 km, a pé ou recorrer as outras alternativas de transporte.

N'outro trecho, a matéria informa que os moradores da Mangabeira denunciavam as péssimas condições da estrada, o que era justificativa para que a noite os ônibus não fossem até o bairro, os moradores relatavam que os ônibus paravam em outro bairro 1km antes de chegar a Mangabeira e de lá os passageiros tinham que seguir viagem a pé. A dificuldade de transitar nas ruas da cidade era justificativa para mudanças nos trajetos dos ônibus, algumas vezes sem aviso prévio aos órgãos competentes ou a comunidade. Ao serem entrevistados sobre os motivos no aumento do valor da passagem,

Os empresários do setor não deixam por menos e tem também as suas críticas em relação aos constantes aumentos nos preços do óleo diesel e demais derivados do petróleo e das péssimas condições das ruas da cidade, onde a buraqueira é enorme e provoca estragos nos veículos. A buraqueira se estende do centro da cidade até as ruas mais distantes dos bairros. Em decorrência disso, sem qualquer aviso ou sinalização, às vezes os ônibus mudam o roteiro da linha circular, deixando usuários atônitos.⁶³

A matéria aponta para complicações na oferta do serviço como: os aumentos constantes no valor dos combustíveis e também a falta de estradas apropriadas ao tráfego de veículos. Os usuários atônitos eram os principais prejudicados, os prejuízos causados com o aumento da passagem ou a mudança no roteiro, iam desde atrasos causados pelas horas de espera nos pontos da cidade até a experiência de viajar num

⁶²Moradores da Mangabeira pedem água e melhoria no transporte. Jornal **Feira Hoje**. Sábado 18 de Julho de 1981. Página 3. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

⁶³Ninguém está satisfeito com o serviço de transporte coletivo. Jornal **Feira Hoje**, Domingo 23 de Agosto de 1981 página 03. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

ônibus chacoalhando e batendo a cada buraco que passava. Sobre os atrasos e outras complicações envolvendo os ônibus e as ruas esburacadas uma moradora do bairro Estação Nova⁶⁴, se queixou ao jornal *Feira Hoje*,

Maria de Santana, residente à rua João Martins da Silva, na Estação Nova, é uma das muitas pessoas que reclama do serviço de coletivos: “Estes ônibus muitas vezes encalham deixam a gente na mão”. Além disso é preciso melhorar a qualidade.⁶⁵

A sensação de que não dava para contar com o serviço de transporte, graças às constantes ingerências creditadas aos buracos nas estradas ou aos aumentos no valor dos combustíveis, criaram um clima de tensão na cidade. Os projetos de urbanização e industrialização que operavam em Feira de Santana tinham sentidos diferentes para as diversas frações da população, para os grupos que habitavam as periferias, esse processo significava negação de serviços básicos como: coleta de lixo, saneamento básico, educação, postos de saúde e segurança e precariedade em suas moradias, serviço de transporte ruim ou ausente, enquanto que no centro da cidade medidas de higienização e organização eram tomadas a fim de garantir o crescimento econômico da cidade.

Apesar da atenção maior dedicada ao centro da cidade, mesmo naquela área, as medidas tomadas pela Prefeitura não visavam melhorar as condições de trabalho ou de mobilidade dos trabalhadores que atuavam na feira livre ou no comércio, outrossim, as ações da Prefeitura estavam voltadas para os interesses dos grandes comerciantes e das indústrias instaladas na cidade.⁶⁶

Em 1970, havia 35.209 habitantes não naturais e residentes há menos de 10 anos no município. Isto significava 72% um acréscimo populacional ocorrido entre 1960 e 1970, sendo que 2/3 dos imigrantes haviam chegado entre 1966 e 1970. Nos anos 70, chegariam mais 52.745 novos imigrantes (52% do acréscimo populacional entre 1970 e 1980). Esta nova população buscava oportunidades para pequenos investimentos no campo e na cidade e, principalmente, emprego.⁶⁷ Para Ianni, o processo migratório

⁶⁴Bairro localizado nas proximidades da Av João Durval Carneiro. Anteriormente chamado de Lagoa Grande, o bairro da Estação Nova é foi dos mais habitados da cidade e foi fundado por volta de 1912. Habitado por fazendeiros e pequenos proprietários de sítios. Depois que a rota Ferroviária Federal – Leste Brasileira começou a abrir a linha de transporte Alagoinhas/Inhambupe instalou-se um posto em Feira, onde começou a atuar com caras de 40 homens sendo a partir daí iniciado o processo de desenvolvimento do bairro, surgindo então a sua nova denominação. Ver *Jornal Feira Hoje*, 25/01/1979. página 5.

⁶⁵Caseb, Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento. *Jornal Feira Hoje*. Quinta-Feira 25 de Janeiro de 1979. Página 5. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

⁶⁶Para melhor compreensão destes processos ver, Diego Corrêa, Jhonatas Monteiro e Larissa Pacheco.

⁶⁷CRUZ. P, 266.

daquele período deve ser entendido como resultado de uma política de remodelação das forças produtivas e readequação da mão de obra ao modelo de produção industrial, este que, por sua vez, demanda mão de obra disponível no perímetro urbano, e em condições de exploração e extração da mais valia.

Essas migrações se prendem às transferências de trabalhadores de um sistema para outro, dentro de sistemas mais amplos. Antes de ser um fenômeno demográfico, a imigração tem sido a expressão das acomodações e reajustamentos dos mercados de força de trabalho⁶⁸.

A industrialização e modernização atraíram uma quantidade significativa de pessoas, sujeitos que chegavam à cidade em situações diferentes, mas não raras as vezes, em condições sub-humanas. As calçadas e ruas passaram a ser moradias para grande parte destes sujeitos, que abandonaram os seus antigos lares com pouco ou nenhum recurso, entre 1970 e 1990, Feira de Santana recebeu cerca de 10 mil habitantes por ano⁶⁹, estes sujeitos ao ocupar as terras disponíveis urbanizaram-nas e forçaram a ampliação dos limites da cidade, que até então eram demarcados pelo anel viário que contornava toda sua área urbana.

O modelo de urbanização baseado no discurso dominante de progresso, garantia aos grupos dirigentes operando na cidade a possibilidade de viabilizar suas aspirações conservadoras e subalternizantes, expulsando do centro urbano os trabalhadores e garantindo que seus empreendimentos tivessem sua reserva de espaço garantida. Ao passo que isso ocorria, era preciso compensar este ataque a classe trabalhadora que não deixou de apresentar suas reivindicações mesmo durante o regime militar. Por sua vez, para garantir a coesão social o Estado colocou em ação o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS) e outros órgãos estaduais e federais, através do Estado a classe dominante protegeu seus interesses.

O Estado se apresentava como o mediador dos conflitos sociais, naquele momento, para garantir a hegemonia, ou seja, o consenso entre poder público local e a população, era preciso conseguir a adesão dos grupos sociais aos projetos. E esses projetos eram alternativas de cooptação, que visam atender a demanda latente por habitação existente no país desde a primeira metade do século XX, ao mesmo tempo em

⁶⁸ IANNI, Octavio. P, 151/152.

⁶⁹ CRUZ.

que cumpriam a função de gerir o modelo de ocupação do espaço garantindo o controle sobre os grupos sociais.⁷⁰

A criação de programas de habitação, assim como de outros programas que visavam atender às demandas da classe trabalhadora, apontam para uma fissura no projeto de hegemonia dos grupos dominantes, sinal de que não é possível promover transformações na forma de vida de diversas pessoas sem experimentar o conflito. A atuação de João Durval, dentro da prefeitura de Feira de Santana durante a década de 1960, demonstrou que a fração industrial feirense não hesitou em se apropriar do poder público para operacionalizar seus interesses, ao mesmo tempo, estes grupos buscavam construir um consenso em torno dos seus projetos e para tanto o uso de ferramentas de formação de opinião se fez necessário. Corrêa demonstra que sozinho J. Durval não seria capaz de urbanizar e industrializar a cidade, mas como parte de um partido, aliado a um conjunto de sujeitos que atuavam em diversos espaços sociais, esse projeto político pôde ser operacionalizado.

Durante a década de 1970 e início da década de 1980 o MDB, que após o fim do bi-partidarismo viria a ser o PMDB, dominou a prefeitura local, em 1977 Colbert Martins foi eleito Prefeito, através de uma articulação política com Chico Pinto, ex-Prefeito deposto pelo Golpe Civil Militar. Deste, Colbert Martins herdou a maneira de gerir a cidade, lançando mão de uma política corpo a corpo com a população, através de visitas aos bairros onde promovia espaços de diálogos com os moradores. Certamente, o clima de tensão gerado pela insatisfação, publicamente denunciada, dos moradores da periferia com as suas condições de vida obrigava o Prefeito a pensar em estratégias de construção e manutenção do consenso em torno da sua gestão, desta forma, ir aos bairros e ouvir os moradores pessoalmente poderia funcionar como método de apaziguamento das massas.

Colbert demonstrava na sua forma de conduzir a cidade traços do populismo assumindo para si a figura da prefeitura, ele recebia cartas dos trabalhadores locais ao passo que também dialogava pessoalmente com representantes da classe dominante, e até doava dinheiro para que a classe trabalhadora realizasse congressos.

⁷⁰CORRÊA, Diego Carvalho. **O futuro do passado: uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971)** p. 81. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em História. 2011

Logo após assumir o cargo de prefeito, Colbert Martins: estabeleceu as terças-feiras como dias de atendimento ao público, desde trabalhadores com problemas nos locais de moradia ou no trabalho, até empresários; anunciou que, sem “obstaculizar” a industrialização, ia criar “melhorias” para os trabalhadores: ciclovias que ligassem o Centro ao CIS e conjuntos habitacionais próximos a este último.⁷¹

A proposição de construir de ciclovias e conjuntos habitacionais voltados para a dinâmica do CIS contribuía na verdade para o aumento da exploração do trabalhador. Inicialmente, a proposta da ciclovia aparece como uma solução ecologicamente correta de transporte, ao passo que desafoga o trânsito e permite independência ao trabalhador. Já a construção de conjuntos habitacionais, à primeira vista, sugere também uma preocupação da Prefeitura em sanar o déficit habitacional latente na cidade, ao passo que se construídos próximo ao CIS evitariam transtornos com o deslocamento do trabalhador até a empresa.

Contudo, se observarmos essa estratégia à luz das análises sobre os sentidos da industrialização no Brasil e suas consequências para os trabalhadores, notaremos algumas nuances que se camuflam de boas intenções. Francisco de Oliveira, em *A economia brasileira: crítica a razão dualista*⁷², oferece-nos um contraponto já que ações públicas dessa natureza estão intimamente ligadas ao processo de extração da mais valia do trabalhador. Oliveira alerta que, ações como as prometidas pela Prefeitura oferecem alternativas de deslocamento no espaço urbano, ao mesmo tempo em que também desoneram as empresas da responsabilidade como empregadoras de subsidiar o custo da mobilidade para os trabalhadores. Lógica similar se aplica à construção de moradias próximas ao centro industrial, já que desobrigaria também o empregador do custo de acesso à moradia de seus trabalhadores. Além disso, a moradia próxima ao CIS poderia levar problemas de saúde aos moradores, pois, habitar a região industrial pode expor por longos períodos a fumaça e outros dejetos expelidos pelas indústrias. Para Oliveira,

Ora, o processo de crescimento das cidades brasileiras — para falar apenas do nosso universo — não pode ser entendido senão dentro de um marco teórico onde as necessidades da acumulação impõem um crescimento dos serviços horizontalizado, cuja forma aparente é o caos das cidades. Aqui, uma vez mais é preciso não confundir "anarquia" com caos; o "anárquico" do crescimento urbano não é

⁷¹MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência: paternalismo, lutas e autonomia dos trabalhadores feirenses (1977-1991)**Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Estadual de Feira de Santana. Feira de Santana 2011 P, 57.

⁷²OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: crítica a razão dualista**. 4. Ed. Petrópolis: Vozes, 1981.

"caótico" em relação às necessidades da acumulação: mesmo uma certa fração da acumulação urbana, durante o longo período de liquidação da economia pré-anos 30, revela formas do que se poderia chamar, audazmente, de "acumulação primitiva".⁷³

Neste período, em Feira de Santana havia uma demanda latente de moradia e outros serviços básicos e a população pressionava a sociedade e o poder público local, em particular, para que "o bolo" fosse repartido. Por isso, as iniciativas tomadas pela Prefeitura do PMDB não eram espontâneas, muito menos fruto de uma genuína bondade política, mas foram resultado de luta e pressão exercida pela população.

Entretanto, as frações da classe dominante na disputa pelo controle político e econômico da cidade, não abriram mão de buscar soluções à sua própria maneira para os problemas apresentados pela classe trabalhadora. As demandas por moradia, emprego, saúde e transporte, postas pelos trabalhadores foram atacadas pela Prefeitura de forma unilateral e autoritária, os principais interessados nesses serviços, os trabalhadores, foram deixados de fora da construção de alternativas e soluções para seus problemas.

Segundo Manuela Muniz, havia um esforço da classe dominante local para gravar na memória da população uma imagem de uma Feira de Santana sem conflitos, onde a figura de um gestor próximo do povo funcionaria como o elemento que congregaria todos os interesses e conduziria a cidade ao desenvolvimento. A atuação do PMDB estava alinhada à construção da hegemonia política dos grupos que desejavam o desenvolvimento urbano industrial da cidade, o que num primeiro momento poderia parecer uma gestão que preocupava-se com os interesses de todos os grupos locais, na verdade, era parte de uma estratégia que suavizava algumas contradições do espaço urbano enquanto viabilizava a dominação e exploração dos trabalhadores.

Marcadas por dificuldades para a classe trabalhadora, com políticas de arrocho salarial, inflação, fome e doenças, as décadas de 1970 e 1980 também foi o período em que muitas organizações populares e de classe ganharam destaque. Diversas associações de bairro e sindicatos se puseram em luta por melhores condições de vida para os trabalhadores, na segunda metade da década de 1970 ocorreram diversos movimentos grevistas, principalmente entre os anos 1978 e 1979 quando ocorreram as greves no ABC paulista.

⁷³Idem, 1981. P. 28.

Nessa conjuntura, a vitória de um prefeito do MDB em Feira de Santana não foi algo ímpar, pois nas eleições de 1976, o MDB apresentou um alto índice de aprovação em todo o país. No âmbito local contamos com um MDB heterogêneo, no qual as duas principais tendências rivalizavam, eram chamadas de Autênticos, ligados aos setores populares, e os moderados próximos da classe dominante. Em 1979 o bipartidarismo foi extinto no país, desta forma tanto a ARENA quanto o MDB desmembraram-se e deram origem a novos partidos, do MDB de Feira poderemos citar principalmente o PMDB, o PDS e o PT os principais nomes que ascenderam na cena política local foram, Colbert Martins e José Falcão da Silva, este último filiou-se ao PDS e passou fazer oposição ao PMDB.⁷⁴

O PMDB emergiu da ditadura militar com força política e inserção nas camadas populares, em Feira de Santana o modelo de gestão de Chico Pinto e do seu herdeiro político Colbert Martins são parte dos elementos que contribuíram para este cenário. Na cidade o principal opositor do PMDB era o PDS que também contava com força na política local, principalmente pela atuação de José Falcão da Silva além do PDS havia o Partido dos Trabalhadores, recém fundado nacionalmente, cuja organização local tentava se inserir nas lutas populares através das organizações de bairro e sindicatos. No início da década de 1980 as disputas entre os partidos se tornavam mais intensas, no pleito de 1982 os três partidos lançaram candidatos, sobre este momento o jornal o Grito da Terra publicou uma análise onde sinalizava o distanciamento entre os movimentos populares locais e estes partidos. Para o jornal nenhum dos três partidos em campanha havia feito um diálogo com a população,

nenhum desses partidos, tanto em Feira de Santana como no Brasil (como plano global) tem condições de contar com ampla e efetiva participação popular. Em todos eles o percentual do número de eleitores que participa e que realmente está disposto a lutar pelo partido, ou seja, que acredita no partido é muito pequeno. Basta lembrar que nas grandes concentrações partidárias, sempre, buscam-se outras formas de motivação e de atração para a população que as simples atividades do programa. É evidente que há explicações para isso. Entre os vários fatores que contribuem para o descrédito popular e a baixa participação nos partidos, pode-se citar: a situação imposta aos brasileiros no pós-64, onde o medo e o terror imperavam em cada lar, distanciando ainda mais os brasileiros das atividades políticas nacionais (entre elas as partidárias), e, por outro lado, a forma como

⁷⁴Para melhor compreensão sobre o debate ver MENDONÇA, Sonia Regina de; & FONTES, Virginia Maria. **Historia do Brasil recente, 1964-1980**. São Paulo: Ática, 1988.p, 77.

surgiu o embrião dos atuais partidos políticos cuja filosofia básica era a de "dividir para reinar", como artimanha dos homens de poder.⁷⁵

Para os autores do jornal, as condições em que se deram as eleições naquele ano não eram as mais democráticas ao contrário, a participação popular não era estimulada através da politização dos sujeitos mas sim, com showmícios e distribuição de brindes.⁷⁶ O ataque a participação crítica da população nos processos políticos do país pode ser considerado uma política de Estado, durante todo o período ditatorial diversas organizações foram perseguidas, pessoas foram presas, torturadas e assassinadas em nome da coesão em torno do projeto da classe dominante brasileira, as organizações populares, associações de bairro, partidos e também os sindicatos foram atacados e perderam parte da sua força e inserção em nas bases.

Além das táticas violentas do Estado contra o povo, houveram outras ações para minar a força política dos grupos que, de alguma forma, se opunham à ditadura. Considerando as ações dos prefeitos em relação às organizações populares, ao tentarem cooptar as associações através da oferta de cargos na prefeitura, ou oferecendo material de construção em troca de votos, pode-se concluir que a participação crítica da população nas atividades políticas da cidade era desestimulada e, além disto, como aponta a matéria do jornal, haviam o uso de funcionários públicos e estudantes nas campanhas,

Por exemplo: o que seria do PDS se não contasse com a participação (obrigada) de funcionários públicos e de estudantes de escolas primárias e secundárias em suas concentrações? Ou: o que seria dele se não fossem os ônibus fretados para transportar "torcedores" para os seus comícios? Ou ainda; o que aconteceria se não contasse com o apoio efetivo dos meios de comunicação de massa (maioria dos jornais, rádios e TVs).⁷⁷

Para que os grupos conservadores alcançassem e se mantivessem no poder era preciso garantir a adesão do povo ao seu projeto político. Para tanto, uma estratégia que combinasse violência e convencimento foi aplicada e o apoio dos meios de comunicação de massa era indispensável para garantir o êxito do projeto urbano-industrial. Ao passo que as alternativas a esse modelo eram atacadas, a inclusão contraditória do povo era operada; assim, pessoas eram expulsas de uma região e

⁷⁵Feira terá 4 candidatos a prefeito. **O Grito da Terra**. Agosto de 1982, p 4. Acervo UEFS/LABELU

⁷⁶Esta prática foi proibida em 2006 numa série de artigos sancionados pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, conhecidos como minirreforma eleitoral.

⁷⁷Feira terá 4 candidatos a prefeito. **O Grito da Terra** Agosto de 1982, p 4. Acervo UEFS/LABELU.

atraídas para outras, sendo alojadas em condições precárias no que tange moradia, saúde e segurança. E tendo os seus traços culturais atacados, papel relegados as mídias de massa, escolas e alguns setores da Igreja que atuavam moldando o novo povo, um povo urbano e periférico inclusive na sua participação política.

Nas eleições de 1982, Feira de Santana tinha quatro candidatos⁷⁸, dois do PMDB, um do PT e um do PDS. As duas candidaturas lançadas pelo PMDB eram resultado de uma fissura interna no partido, de um lado estavam os aliados de Colbert Martins e Chico Pinto, e do outro os aliados de Luciano Ribeiro que havia sido vereador na cidade e estava como deputado Estadual. Naquele pleito saiu vitorioso o candidato do PDS, José Falcão da Silva, que já havia sido prefeito pelo MDB na década de 1970. O PDS partido conservador, que na Bahia tinha como principal nome Antonio Carlos Magalhães, elegeu José Falcão que outrora engrossava as fileiras do MDB.

Os anos que se seguiram a estas eleições foram de luta para os trabalhadores, frente a gestão do PDS que logo no seu primeiro mês de mandato permitiu um aumento no valor da passagem dos ônibus. Este período também ficará marcado por aumento na tensão entre a classe trabalhadora e a Prefeitura e por uma maior organização por parte dos trabalhadores. A exemplo de um estudo da planilha de custos das empresas promovido pela associação de moradores do bairro Cidade Nova.

2.1. Expansão Urbana e Popular

A ausência de recursos e as dificuldades enfrentadas pelos moradores dos bairros periféricos de Feira de Santana poderiam ser debitados na conta do processo de expansão da cidade. Segundo o jornal **O Grito da Terra**, "a população cresceu mais de 200 por cento, a cidade se expandiu de forma horizontal em um raio de mais de 4 quilômetros" e, desta forma, surgiram diversos bairros oficiais e oficiosos. A matéria supracitada intitulada "Os conjuntos e os bairros de hoje", afirmava que nem mesmo o Escritório de Planejamento Integrado do município tinha essa informação. A expansão urbana não era uma peculiaridade local, pelo contrário, o país inteiro contava com altos índices de crescimento populacional nas cidades, para Bezzon, este processo de expansão gerava contradições nos espaços urbanos as quais ninguém estava preparado para enfrentar,

⁷⁸Foram José Falcão da Silva-PDS, Antônio Ozzetti-PT e Gerson Gomes, Luciano Ribeiro, ambos candidatos pelo PMDB pela Legenda I e II respectivamente.

A espontaneidade do crescimento urbano das cidades brasileiras há extensões imensuráveis geraram inúmeros e maiores problemas urbanos e sociais, sendo os recursos disponíveis insuficientes para evitar o aumento da dívida social; o que significou maior demanda por habitações, saúde, educação, serviços básicos como abastecimento de água e coleta de esgotos, transportes entre outros.⁷⁹

Os projetos e programas de habitação, em vigência durante as décadas de 1970 e 1980, atuavam a reboque da principal política urbana do país que privilegiava as indústrias, as modificações estruturais e no ecossistema das cidades visavam primariamente o acesso ou escoamento da produção industrial e em torno dessas medidas as demais. Essa espontaneidade não foi tão espontânea assim, já que a realocação dos recursos que outrora chegavam até o campo, somadas à industrialização e às diversas políticas que favoreciam o espaço urbano, certamente tiveram sua influência na "sedução" da população que migrava em grandes fluxos para as cidades, resultando no crescimento desordenado e acelerado de várias cidades no país.

Devido ao tratamento inconsistente e casuístico dos fatos urbanos, as condições de vida nas cidades brasileiras revelavam grande afluxo de contingente de migrantes internos, degradação ambiental, formação de bolsões de miséria, ocupações desordenadas do solo, inadequação e insuficiência dos equipamentos coletivos, entre outros fenômenos urbanos, como a produção de espaços ilegais, favelização, verticalização, vazios urbanos e etc.⁸⁰

Só após constatar o crescimento desordenado das cidades, o governo decidiu “planejar” e controlar o processo de urbanização. Isso significava um esforço na “distribuição espacial dos contingentes populacionais; a melhoria da qualidade de vida; a preservação do meio ambiente, do patrimônio histórico, paisagístico, etc.”. Para fazer isso, foram criados conselhos a exemplo do Conselho Nacional de Planejamento Urbano (CNPU) e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU). Como parte da política de planejamento foram estabelecidas as competências dos municípios e a exigência de um plano municipal de desenvolvimento urbano. O primeiro, o CNPU, foi criado em 1974 e a ele cabia:

Acompanhar a implantação do sistema de regiões metropolitanas; propor as diretrizes da política nacional de desenvolvimento urbano, formulando a estratégia para a sua implementação e os objetivos a serem atingidos; propor as normas e os instrumentos de ação, necessários ao Desenvolvimento Urbano do país; articular com os

⁷⁹BEZZON, José Carlos Faim. **O PLANEJAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL EM CIDADES “GLOCAIS” BRASILEIRAS**: em direção ao novo modus operandi de gestão e produção da cidade. P, 110

⁸⁰ BEZZON. P, 112.

Ministérios, Superintendências de Desenvolvimento Regional e demais órgãos governamentais envolvidos com a execução da política nacional de desenvolvimento urbano, de modo a assegurar a implantação compatibilizada dos programas e projetos estabelecidos.⁸¹

E, ao CNDU, que foi criado em 1974, competia:

propor diretrizes, estratégias, prioridades e instrumentos da política nacional de desenvolvimento urbano; propor programas anuais e plurianuais de investimentos urbanos e a programação de apoio financeiro oficial ao desenvolvimento urbano; propor a programação anual do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano e de outros recursos destinados a programas de desenvolvimento urbano, a serem despendidos diretamente pela União e transferidos aos Estados, Distrito Federal e Municípios, transporte urbano e administração metropolitana e municipal; propor os instrumentos fiscais, financeiros e creditícios; propor a legislação básica e complementar; expedir normas e diretrizes.⁸²

Em Feira de Santana, desde a década de 1960, havia a Secretária de Serviços Urbanos (SSU), responsável pela gestão do espaço urbano. Cabia a ela administrar a coleta de lixo, os pontos de ônibus, o serviço de manutenção em parques, jardins e podas, o serviço de iluminação pública, as atividades na feira livre como o padrão das barracas, o espaço onde estas barracas poderiam ser montadas e cabia, ainda, a fiscalização das posturas urbanas, com ações ligadas à polícia urbanística e fiscalização de higiene pública.⁸³ Os problemas apresentados até agora que eram enfrentados cotidianamente pelos moradores da periferia feirense, ganharam destaque numa matéria do jornal **O Grito da Terra** de 1982, na qual nota-se que as ações da SSU, quando eram realizadas, não chegavam a todas as regiões da cidade:

Grande parte da população que habita as favelas de Feira de Santana está desempregada e, estando desempregada, obriga-se a desenvolver as atividades que aparecem e que permitem adquirir "alguns trocados". Assim é que J.F.C, pernambucano, não encontrando outro meio de garantir a subsistência – e não querendo roubar, como diz ele – passou a juntar esterco do boi que pasta nos bairros de Feira de Santana, juntamente com sua mulher e seus quatro filhos (o mais velho com 12 anos e o mais novo com 6) para vender como adubo. Outro triste exemplo registra-se diariamente nos lixos dos supermercados, onde grande quantidade de pessoas procura algo que lhe seja aproveitável; ou mesmo a busca diária nos montes de lixo da cidade. As condições de saneamento desses bairros são as piores que se pode imaginar: ruas sem calçamento ou pavimentação, sem água potável (poucas casas dispõem de água encana), sem fossas

⁸¹ BEZZON. P, 118.

⁸² BEZZON. P, 121.

⁸³ Texto do **Regimento Interno da Secretária de Serviços Públicos**. Disponível no Arquivo Público Municipal de Feira de Santana. P, 3.

higiênicas, sem iluminação (muitas casas não dispõem de energia elétrica); nos pequenos casebres, sem quintais, sem piso e sem reboco, quase que amontoados uns sobre os outros, "escondem-se" as criaturas que moram nessas áreas. As ruas esburacadas que dão lugar aos permanentes córregos formados pelas águas das chuvas, pelos dejetos e pelas águas sujas de cada casa (já que não existem redes de esgotos sanitários ou pluviais) servem também de parque de diversão das crianças que moram nessas áreas⁸⁴

Contraditoriamente, centenas de pessoas migraram no Brasil do campo para a cidade em busca de melhores condições de vida. Na cidade os trabalhadores foram empurrados para o entorno da cidade, convivendo com a ausência de direitos numa nova vida no novo lugar, assim precisavam aprender novas formas para sobreviver sem dispor dos recursos que a vida no campo poderia oferecer. Na periferia, nem sempre as pessoas tinham condição de construir suas casas e, em muitos casos, foi preciso alugar sua moradia ou “morar” em barracas de lona em baixo de outdoors no centro da cidade.

2.2 O déficit habitacional e a subalternização da classe trabalhadora

O problema habitacional no Brasil existe desde o período colonial. É sabido que ao migrar para o Brasil o Príncipe Regente pôs na rua muitas famílias, a fim de, ocupar estas residências com a sua corte. Mais a frente, no Rio de Janeiro, no início do século XX, Pereira Passos, buscou promover um ordenamento no processo de urbanização da cidade, assim expulsou grande parte da população de suas casas obrigando-a a habitarem cortiços e as encostas dos morros. O espaço urbano com o fluxo migratório iniciado desde o início do século XX, tornou-se muito disputado e a iniciativa capitalista passou a obter lucro com a especulação imobiliária, conseqüentemente os sujeitos que não possuíam condições de comprar terras ou casas nas áreas mais caras tinham que procurar outras localidades.

O empreendimento imobiliário urbano nas grandes cidades tornou-se uma rentável fronteira econômica para o capital, competindo até com a inversão nas atividades industriais, conforme verificado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1948) ao identificar os principais pontos de estrangulamento da economia brasileira.⁸⁵

⁸⁴Quem são os responsáveis pelas condições de vida nas favelas? O Grito da Terra Agosto de 1982. Acervo UEFS/LABELU.

⁸⁵IANNI 1977, apud, SANTOS & DUARTE. **Política habitacional no Brasil: uma nova abordagem para um velho problema** P, 4.

A iniciativa privada avançou sobre os espaços disponíveis na cidade, tornando a necessidade de moradia um negócio lucrativo para uns e subalternizante para outros tantos. Sem ter condições de disputar as melhores faixas de terra disponíveis na cidade, os trabalhadores exerceram pressão sobre o Estado, que por sua vez, ensejou iniciativas para sanar este problema. Após o golpe de 1964, os governos que se seguiram lançaram mão de medidas amplas visando o combate ao déficit habitacional no país, e apesar de não atingirem toda a população, estes programas apresentaram alguma eficácia, concentrando ações e recursos públicos no Serviço Nacional de Habitação (SNH) e no Banco Nacional de Habitação (BNH).

A criação do BNH foi apresentada como política em prol da construção de moradias; no entanto, visava outros dois importantes objetivos. Um deles estimulava certa propaganda moral, de certa forma, imposta às famílias que fossem adquirir a moradia, como ficou explícito no discurso do ministro Roberto Campos, na inauguração do BHN. Segundo ele, “proprietário não se mete em arruaças” (Apud: Haddad & Cintra, 1978). O outro objetivo, talvez mais relevante, foi o apoio dos governos aos negócios das grandes empresas ligadas à da construção civil - setor que além de ser caracterizado pela forte presença do capital privado nacional, usava intensivamente o “trabalho” de vários contingentes de uma mão de obra pouco ou quase nada especializada, de baixa escolaridade, e que foi submetida a condições precárias de trabalho e de sobrevivência.

Basicamente, o golpe civil-militar visava conter os ânimos dos movimentos sociais e promover um ambiente estável para os investidores nacionais e internacionais, assim, a afirmação do ministro Roberto Campos foi uma demonstração das medidas utilizadas pelo governo na construção do consenso em torno do projeto de gestão para o país. Em outras palavras, seria preciso também atender a alguns interesses da classe trabalhadora, mas não sem tirar daí alguma vantagem, pois ao passo que algumas demandas populares eram atendidas através da facilidade do acesso à moradia, era exigido um perfil de comportamento.

Vimos no capítulo anterior, que com o intenso fluxo migratório para as cidades e diante da condição de vulnerabilidade que os sujeitos chegavam ali, as opções de trabalho eram restritas, muitos, por serem camponeses ou por não possuírem experiência de trabalho no comércio ou indústria, eram empurrados à mendicância, aos subempregos e inseridos rapidamente no mercado de trabalho informal. Assim, ofertas

de emprego na construção civil ou afins eram sempre bem vindas, por fim, a afirmação do ministro de o que "proprietário não se mete em arruaças", demonstra a outra face da moeda, no que tange o processo de concessões de direitos. Ao passo que o Estado trabalhava, mesmo que a sua maneira, na luta contra a falta de moradias, também havia a disputa por apoio ao projeto político da classe dirigente, ou seja, para obter uma casa o sujeito deveria abrir mão do seu direito de reivindicar de fazer luta, deveria emudecer-se diante das contradições sociais, já que é sabido, o Estado civil militar não tolerava oposição e a combatia com toda a força e violência.

Em 1986, o BNH foi extinto e suas competências foram assumidas pela Caixa Econômica Federal. Durante os 22 anos de existência do BNH, o programa financiou⁸⁶ "4,5 milhões de unidades residenciais [...] entre 1964 e 1986, o que representou 24% de todo o mercado habitacional produzido"⁸⁷. Entretanto, a maior parte das residências construídas foram financiadas às famílias com maior poder aquisitivo, enquanto as famílias com menos recursos permaneciam em sub moradias ou vivendo em casas alugadas. Em Feira de Santana, os preços dos aluguéis também faziam parte do repertório de queixas dos moradores dos bairros mais afastados, para os inquilinos, os valores cobrados eram altos e não se justificavam diante da infraestrutura das casas. Maria Pereira da Silva, moradora do bairro Chácara São Cosme, afirmou em 1979 numa entrevista cedida ao jornal **Feira Hoje**, sobre as condições em que vivia: "Não tenho morada não tenho nada: [...] A casa onde eu moro não tem água nem luz, e o proprietário, um tal de Raul, ainda quer aumentar o aluguel para Cr\$ 400"⁸⁸.

A ausência de moradias e de recursos naquele momento, eram fatores que incidiam no processo de subalternização dos trabalhadores urbanos, esta necessidade, nas mãos da classe dominante foi, por muitas vezes, utilizada como mecanismo de controle e dominação das massas. A carência em que a maioria dos trabalhadores viviam, resultado de organização e desmoronamento do sistema político-econômico

⁸⁶Vale destacar que os fundos utilizados pelo BNH para financiar as moradias eram arrecadados através das poupanças sendo o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) a poupança compulsória, Sistema brasileiro de poupança e empréstimo (SBPE) a poupança livre e a poupança induzida, advinda dos recursos próprios dos agentes ou adquirentes. Valores que estiveram disponíveis as construtoras e empreiteiras como capital de giro.

⁸⁷BONDUKI, 2004. Apud SANTOS & DUARTE. P, 5.

⁸⁸Chácara São Cosme: Os perigos de um bairro abandonado. Jornal **Feira Hoje**, Domingo, 11 de fevereiro de 1979, p, 5. Acervo UEFS/Museu casa do sertão.

estabelecido a força no país, tornava a experiência de se urbanizar, uma experiência de espoliação.

2.3 Os Programas habitacionais e a marginalização dos trabalhadores feirenses

Em Feira de Santana, três iniciativas do poder público direcionavam-se para a regulação da ocupação do espaço urbano e acesso à moradias. O Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), a Habitação e Urbanização da Bahia S.A. (URBIS) e o Plano Municipal de Habitação Popular (PLANOLAR) - este de gestão exclusiva do município-. As dificuldades de acesso à casa própria não atingiam somente os mais pobres, a classe média também enfrentava obstáculos para comprar ou construir suas casas, e os programas ligados ao INOCOOP e URBIS do Governo do Estado da Bahia, destinavam-se às camadas da população com renda fixa. No caso do INOCOOP, as habitações construídas eram destinadas a dois tipos de públicos: um com renda mensal de até Cr\$ 7 mil, e outro, com renda mensal acima de Cr\$ 15 mil. Mesmo sendo financiados e reservados aos que possuíam condições de pagar, as filas de espera por estes conjuntos eram imensas, Armando Requião, diretor da Urbis em Feira de Santana na primeira metade da década de 1980, informou que;

...a Urbis continua fazendo inscrições para futuros conjuntos habitacionais na região. No momento, conforme declarou existe pouco mais de cinco mil pessoas inscritas, sendo que as que serão beneficiadas com o "Feira 5", são as pessoas que se inscreveram em 1977⁸⁹.

A enorme lista de espera, iniciada ainda na década de 1970, demonstra a dificuldade enfrentada pela população local no acesso à moradia. Um dos conjuntos construídos pela Urbis, e por tanto tempo aguardado pela população, foi o conjunto Feira 4, que possuía 413 casas e estava localizado no bairro Tanque da Nação. A entrega das casas estava prevista para outubro de 1980; porém, a demora de mais de 3 anos para efetuar a entrega dos conjuntos não era só de responsabilidade das operadoras, mas também da Empresa Baiana de Águas e Saneamento Embasa e da Prefeitura, já que, segundo Armando Requião, responsável pela coordenação da URBIS na cidade, a entrega dos conjuntos dependia apenas "da implantação das redes de água e esgotos ...

⁸⁹URBIS vai entregar o conjunto feira 4 no mês de outubro.jornal **Feira Hoje**, 19 de Agosto de 1980. Acervo UEFS/ Museu Casa do Sertão.

Embasa e calçamento das ruas uma vez que as casas pré-moldadas já foram concluídas"⁹⁰.

Os conjuntos construídos pelo INOCOOP ou pela URBIS, mesmo sendo destinados à classe média local, não estavam localizados em regiões com oferta de serviços, comércio e escolas da cidade, basta lembrar que o conjunto Feira IV já havia aparecido nos jornais devido as queixas apresentadas por seus moradores que reclamavam do matagal que crescia nos arredores do conjunto. Além disso, o conjunto sofria com a ausência de prestação dos serviços da SSU, a insegurança e certo isolamento em relação às áreas centrais da cidade.

O conjunto Feira V que era aguardado desde 1977 também ficava longe do centro, este se localizava na região norte da cidade e fora do anel de contorno⁹¹, algo que na época era visto como fator negativo pela população, vale salientar que quando entregues as casas do conjunto Feira V, estas estavam inacabadas e muitas ainda faltavam o reboco⁹². Além da demora na entrega das casas construídas pelos programas financiados pelo BNH, em 1982 o jornal **O Grito da Terra** publicou uma nota em que o jornal **Tribuna da Bahia** denunciava irregularidades na construção das casas financiadas pela URBIS. Segundo o **Tribuna**, em Salvador, na capital do Estado da Bahia, em 3 anos apenas 105 casas foram construídas por intermédio do programa. Para eles a ineficácia da URBIS na capital justificava-se pelo empenho das verbas do governo em propagandas eleitorais.⁹³

O surgimento de bairros fora do anel de contorno não é algo da década de 1980. Desde a década de 1960 o constante adensamento populacional registrado na cidade modificou a sua topografia resultando no surgimento de diversos bairros. Freitas afirma que:

Entre este anel e o centro da cidade, áreas ocupadas por chácaras e terrenos do centro faz surgir bairros periféricos de classe média a

⁹⁰ Idem. Ibidem.

⁹¹ Este anel de contorno denomina-se Avenida Eduardo Froés da Mota, mas é geralmente conhecido como Avenida Contorno e foi construído para facilitar o tráfego de veículos que transportavam cargas, evitando a circulação no centro urbano. FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996**. Dissertação Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador 1998. P, 113.

⁹² MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência: paternalismo, lutas e autonomia dos trabalhadores feirenses (1977-1991)** Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História, da Universidade Estadual de Feira de Santana. Feira de Santana 2011 P, 55.

⁹³ Habitação popular ou propaganda? **O Grito da Terra**, Maio de 1982, pág 6. Acervo UEFS/LABELU

exemplo do Muchila e da Santa Mônica. O encarecimento dos terrenos do centro faz surgir bairros periféricos, na parte externa da Avenida Contorno como o Campo Limpo, Novo Horizonte e Parque Ipê.⁹⁴

Os primeiros bairros fora do anel de contorno em sua maioria eram compostos por pessoas de baixa ou nenhuma renda regular. Porém, as áreas dentro do anel já estavam ocupadas e, somando-se a isso, a interferência dos programas habitacionais fez com que, entre as décadas de 1960 e 1980, a cidade registrasse um aumento significativo na quantidade de bairros e conjuntos habitacionais principalmente fora do anel de contorno rodoviário, alterando profundamente a paisagem urbana. Nestas novas áreas, 20.000 lotes foram destinados à construção de moradias, novos conjuntos foram construídos e, além disto, a região norte do anel de contorno recebeu também o campus da Universidade Estadual de Feira de Santana, deixando claro o avanço da cidade naquela direção. (Veja abaixo as tabelas 1 e 2).

Tabela1. CONJUNTOS HABITACIONAIS CONSTRUÍDOS EM FEIRA DE SANTANA (INOCOOP-BA).

NOME	ANO	TIPO DE CONSTRUÇÃO	UNIDADES	LOCALIZAÇÃO NA CIDADE
Conj. Centenário	1972	Casas	291	Norte
Conj. ACM	1977	Casas	178	Norte
Conj. Milton Gomes	1978	Casas	203	Norte
Conj. Morada das Árvores	1979	Casas	270	Norte
Conj. João Paulo II	1980	Casas	410	Norte
Condo. Vale	1980	Apartamentos	126	Norte

⁹⁴FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996**. Dissertação Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador 1998. P, 113.

dos rios				
Conj. Morada do sol	1981	Casas	340	Oestes
Cond. José Falcão	1983	Apartamentos	126	Norte
Cond. J.J.Lopes de Brito	1985	Apartamentos	224	Noroeste
Cond. Parque das Acácias	1988	Apartamentos	210	Centro
Cond. Prisco Viana	1989	Apartamentos	168	Norte
Cond. Parque Cajueiro	1991	Apartamentos	360	Sul
Cond. Lagoa Grande	1991	Apartamentos	640	Norte

Fonte: IBGE, Lima (1994, p 60) e Planta da cidade, 1986.⁹⁵

Os dados coletados e expostos nesta tabela, confirmam a construção de habitações destinadas à assalariados com renda mínima mensal de Cr\$ 7 mil concentradas em mais da metade na região norte da cidade, especificamente 1772 habitações do total de 3546 construída. Entretanto, apesar do crescimento significativo de moradias e, portanto, da população nessa região, não houve um crescimento equivalente de serviços básicos como saneamento, coleta de lixo e transporte. Em paralelo aos empreendimentos do INOCOOP estavam os da URBIS (veja a Tabela 2 abaixo).

Tabela 2. CONJUNTOS HABITACIONAIS CONSTRUÍDOS PELA URBIS ENTRE AS DÉCADAS DE 1960 e 1980 – FEIRA DE SANTANA.

NOME	ANO	TIPO DE CONSTRUÇÃO	UNIDADES	LOCALIZAÇÃO NA CIDADE
------	-----	--------------------	----------	-----------------------

⁹⁵In. FREITAS, Nacelice Barbosa.

Feira I*	1968	Casas	639	Norte
Feira II*	1970	Casas	1027	Norte
Feira III**	1977	Casas	565	Sul
Feira IV	1980	Casas	413	Oeste
Feira V	1983	Casas	630	Norte
Feira VI	1984	Casas	530	Norte
Feira X	1985	Casas	3624	Sudoeste

Fonte: IBGE, Lima (1994 p, 63) e Planta da cidade de 1986.

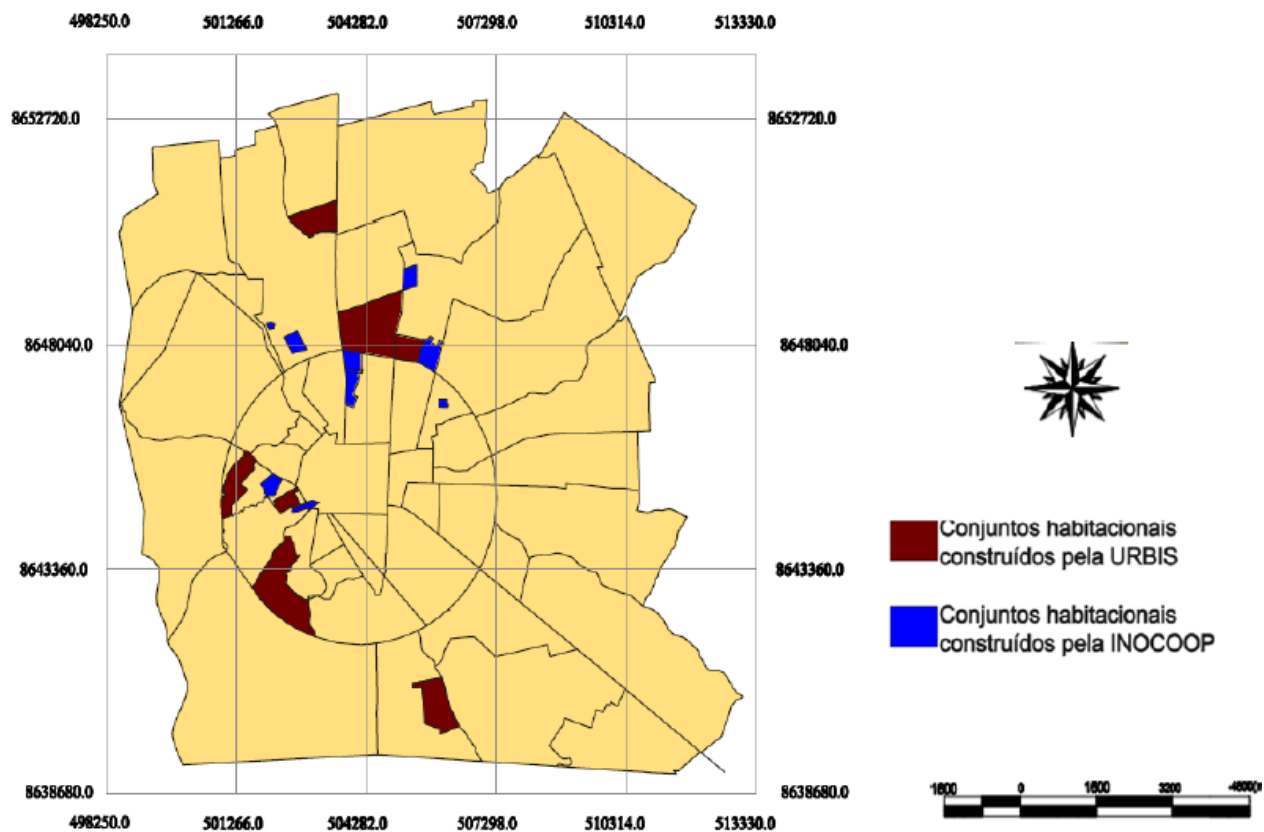
* os conjuntos Feira I e Feira II juntos recebem o nome de Cidade Nova

** O conjunto Feira III recebe o nome de conjunto João Marinho Falcão (JOMAFÁ)

Tabela 3. TOTAL DE CASAS CONSTRUÍDAS PELOS PROGRAMAS INOCOOP E URBIS NA REGIÃO NORTE DE FEIRA DE SANTANA. 1960-1990.

Programa	Quantidade de moradias construídas	Quantidade de moradias localizadas na região norte da cidade.
INOCOOP	3546	1772
URBIS	4166	436

Conjuntos habitacionais construídos pela URBIS e INOCOOP em Feira de Santana



No caso das moradias construídas pela URBIS, a região norte também se destaca. Apesar de não ser a região onde mais foram construídas moradias, foi a região aonde houve a maior incidência de conjuntos habitacionais construídos, totalizando 436 moradias. Entre 1960 e 1980, a URBIS construiu em Feira de Santana 4166 moradias. O avanço sobre as áreas mais afastadas do centro da cidade possuía aspectos diferenciados, para os que tinham dinheiro ele se deu em melhores condições, com mais infraestrutura e em casas melhores, já os conjuntos para os de renda menor que Cr\$ 15 por mês, as casas eram sem reboco e em regiões ainda mais afastadas. Aos que não poderiam pagar nem pelos conjuntos mal rebocados, a alternativa apresentada pela Prefeitura eram os casebres nas regiões mais longínquas da cidade, sem água, luz, coleta de lixo, ou seja, os conjuntos da PLANOLAR.

Nos anos posteriores à década de 1970, os resultados dos pacotes econômicos e das estratégias de gestão do governo militar puderam ser notados através do PIB que

decreceu, da inflação e da dívida interna do Estado que cresceram, os investimentos do Fundo Monetário Internacional (FMI) passaram a ser utilizados na manutenção das condições para que as multinacionais se estabelecessem no país (incentivos fiscais e obras de infraestrutura para auxiliar no escoamento da produção além de linhas de crédito), e para garantir o retorno dos investimentos externos. Em Feira de Santana o papel apaziguador exercido pela gestão do PMDB se fazia necessário diante dos constantes protestos e greves que ocorriam, Igor Gomes⁹⁶ ao estudar as origens do Partido dos Trabalhadores (PT) de Feira de Santana percebeu que ocorreram:

(...) ao longo da década de 1980 até 1990, 90 greves. Destas, 23 foram de trabalhadores de empresas privadas. A liderança grevista no setor privado fica por conta dos professores particulares (4), motoristas (4) e metalurgia (4). Devemos ressaltar que as greves dos trabalhadores metalúrgicos, com exceção de uma de 1989, foram realizadas pelos próprios trabalhadores das fábricas. Não foi uma decisão de parar todo o setor metalúrgico, mas algumas fábricas específicas.⁹⁷

Além das greves, vários protestos ocorreram reivindicando melhores condições de vida nas periferias. As centenas de migrantes que chegavam à cidade não encontravam oportunidade de moradia nos terrenos próximos ao centro, sendo obrigados a se dirigirem para as áreas mais afastadas onde a ausência do poder municipal era sentida, estes sujeitos eram obrigados a conviver com a falta de saneamento e água encanada, com vetores urbanos e as diversas doenças a eles relacionados, mau cheiro, falta de escolas e iluminação pública.

As condições de vida no Bairro Chácara São Cosme perpassavam por problemas que englobavam desde a ausência de um sistema de saneamento básico, o que resultava em inundações ocorridas em períodos de chuvas, até a ausência de uma área dedicada a socialização e lazer.

As queixas de grande parte dos seus moradores dirigem-se à prefeitura Municipal, que “abandonou o bairro”, deixando seus moradores entregues à própria sorte, expostos as doenças infecto-contagiosas, as inundações provocadas pelas chuvas, as escuras, morando em casebres úmidos e desconfortáveis de até um só cômodo sem praças ou áreas de lazer.⁹⁸

⁹⁶SANTOS, Igor Gomes. **Na conta mão do sentido: Origens e trajetória do PT de Feira de Santana – Bahia. 1979-2000.**

⁹⁷SANTOS. P, 200.

⁹⁸Chácara São Cosme: Os perigos de um bairro abandonado. Jornal **Feira Hoje**, Domingo, 11 de fevereiro de 1979, p. 5. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

O trecho do jornal **Feira Hoje** de 1979 usa o termo abandono para qualificar a atuação da prefeitura naquela localidade, já que aquelas pessoas moravam em casebres úmidos, sem luz, sem banheiro, enfim, desconfortáveis e apertados. Segundo o jornal, a Chácara São Cosme era um dos bairros mais populosos da cidade, e pela descrição feita na matéria o bairro não contava com iluminação pública, as ruas não eram pavimentadas, não havia coleta regular de lixo e nenhum posto de saúde na região, o redator da matéria ainda ressaltou que as crianças viviam em contato constante com dejetos depositados em esgotos a céu aberto⁹⁹.

A concepção de Estado acolhida nesta análise histórica, o reconhece como um aparelho de dominação que pressupõe organização das classes e suas frações a fim de disputar o controle deste aparelho e por consequência o controle social. Para exercer este controle sobre a sociedade a classe ou fração de classe, que se coloca a frente do Estado e o dirige, exercita seu controle através de uma relação que equilibra coerção e convencimento. O exercício da coerção pode ser executado através das forças armadas, polícias, guardas e outros aparelhos de segurança. O convencimento se dá através das mídias que podem circular amplamente ou em meio a pequenos círculos sociais. Gramsci nomeou o conjunto destas duas forças combinadas de Hegemonia.¹⁰⁰

Interessa-nos neste trabalho o conceito de hegemonia, por nos permitir analisar o papel das mídias de circulação local, aquelas dedicadas ao público em geral onde são veiculadas opiniões e análises sobre processos, eventos e fatos ocorridos no espaço da cidade. Gramsci nos cadernos do cárcere volume 2¹⁰¹, analisa atuação de jornais e revistas de circulação nacional, para ele, esses veículos são mais que instrumentos de informação, mas sim, instrumentos de convencimento e formação de opinião. Ali, intelectuais são organizados atuam produzindo e reproduzindo visões de mundo, formando opinião e construindo identidade e coesão em torno de uma concepção de sociedade.

⁹⁹Idem.

¹⁰⁰GRAMSCI, Antonio. Caderno do Cárcere. **Os intelectuais, o princípio educativo, Jornalismo.** Civilização brasileira. Rio de Janeiro, 2001. Volume 2.

¹⁰¹Para a melhor compreensão dos conceitos de Estado e hegemonia aplicados nesta pesquisa ver: GRAMSCI, Antonio. Caderno do Cárcere. **Os intelectuais, o princípio educativo, Jornalismo.** Civilização brasileira. Rio de Janeiro, 2001. Volume 2. & GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. **Maquiavel, notas sobre o Estado e a política.** Civilização brasileira. Rio de Janeiro. 2001. Volume 3.

De tal forma, a análise das fontes jornalísticas pressupõe a noção de que as matérias expostas nas edições diárias dos jornais não foram escolhidas por acaso. Assim é necessário saber que o discurso construído sobre as condições de vida nas periferias da cidade estavam repletos de intencionalidade e mesmo o local que estas matérias ocupavam em cada edição tinham uma justificativa nos princípios e interesses que moviam aquele jornal. A importância que as informações divulgadas recebiam em cada edição cumpria o papel político de formar opinião e apoiar ou criticar a gestão da Prefeitura.

Cientes disto atentemos para o fato de que esta abriu espaço para que os moradores daquele bairro pudessem reivindicar a presença do poder público naquela região. Aqueles aproveitaram o espaço para denunciar as condições em que viviam a exemplo de Neide Ferreira Costa, que morava com mais 5 irmãos em um quarto que ficava localizado num beco da rua Caravelas,

“Aqui- afirmou ela- por mais que a gente tente evitar entrar em contato com os esgotos, não se consegue. Meu sobrinho de oito meses fica todo o tempo na cama, que a para não contrair nenhuma doença grave brincando neste lamaçal. Quando chove muito – continuou Neide- a água invade a casa e traz todas estas imundícies para dentro”.¹⁰²

A afirmação da depoente de que "por mais que a gente tente evitar entrar em contato com os esgotos, não se consegue", pode conter mais do que a constatação objetiva sobre a realidade diária. É possível observar uma sensação de impotência diante da ausência de alternativas para resolver o problema, a reivindicação de Neide não foi a única apresentada na matéria; junto com ela, as reivindicações do senhor Antonio Santiago da Silva e sua esposa a Senhora Idalina Santiago da Silva aparecem tornando o cenário ainda pior, já que ambos queixam-se do mau cheiro e do adoecimento constante dos moradores do bairro devido a exposição aos dejetos causada pela insalubridade da região. Se considerarmos a ausência de um posto de saúde no bairro, a situação destas pessoas ficava ainda mais complicada.

Para José Álvaro Moisés¹⁰³, o Estado é responsável pelas intervenções no espaço da cidade, ele sugere que a urbanização operada no Brasil foi subalternizante e buscou

¹⁰²Chácara São Cosme: Os perigos de um bairro abandonado. Jornal **Feira Hoje**, Domingo, 11 de fevereiro de 1979, página, 5. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹⁰³MOISÉS, José Álvaro. **O estado, as contradições Urbanas e os movimentos sociais**. Cidade, Povo e Poder. Coetânea de artigos sobre a dinâmica das cidades na segunda metade do século XX. 1978.

garantir a manutenção da dominação de classe, desta forma, a urbanização capitalista promoveu a periferização dos trabalhadores, ou através da redução do seu poder compra, ou através da privação de direitos. O modo de produção capitalista impôs contradições e gerou demandas que foram mal ou não foram atendidas em regiões específicas da cidade, a periferia é o espaço privilegiado pela ausência do Estado, lá as carências e contradições produzidas pelo capitalismo geram demandas e reivindicações por parte dos moradores.

Os bairros periféricos da cidade tinham muito em comum: eram populosos, a maioria dos moradores eram migrantes e não dispunham de infraestrutura, como dissemos anteriormente. Aqueles sujeitos procuravam áreas disponíveis para ocupar a exemplo da antiga fazenda Subaé que foi uma das áreas transformada em bairro. De acordo com os relatos encontrados nos jornais, aquela região possuía mais de 2 mil habitantes cuja maioria era de fora da cidade, pessoas que também sofriam com a ausência dos serviços público. Ali, a solidariedade entre os moradores foi a alternativa encontrada para driblar as dificuldades, o Subaé era um bairro que se localizava no centro industrial da cidade e a maioria dos seus moradores estava empregada nas indústrias próximas.

O estado das ruas também é bastante criticado pelos moradores: o lixo não é recolhido; o mato avança sobre as vias públicas, e nenhuma delas é calçada. Um grupo de moradores, inclusive, já procurou o prefeito Colbert Martins da Silva para solicitar melhorias para o local, mas o que conseguiu até agora foi à substituição de algumas lâmpadas queimadas- várias ruas ainda estão às escuras. Entretanto, diante de uma série de reivindicações da comunidade do Subaé, a que ressalta mais é em relação à extensão da rede de água, através da Embasa. Os moradores dizem que se houvesse um pouco mais de boa vontade, o serviço já teria sido levado ao bairro, pois, a poucos metros, as indústrias, algumas chácaras e a vila militar dispõem de água nas torneiras.¹⁰⁴

A perfuração de cisternas foi a alternativa encontrada pelos moradores para a ausência do serviço de água encanada: "Quase todo mundo é obrigado a puxar água de cisterna, que é utilizada nas atividades domésticas, bem como para a construção de novas moradias"¹⁰⁵. Certamente esta solução foi produzida com base nos conhecimentos que aquelas pessoas traziam consigo do campo ou de cidades onde a

¹⁰⁴População reivindica extensão da rede de água e transporte melhor. Jornal **Feira Hoje**, Domingo, 16 de Agosto de 1981. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão

¹⁰⁵Depoimento de José Sévulo dos Santos, morador do bairro Subaé. Jornal **Feira Hoje**, Domingo, 16 de Agosto de 1981. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão

Embasa ainda não havia chegado com as suas tecnologias. Como vimos acima, este não era o caso da cidade, não era pela ausência da Embasa ou de tecnologia que eles não dispunham de água encanada, alguns moradores já na época arriscavam dizer que era por falta de boa vontade. Isso não podemos saber mas podemos constatar que o plano de oferta do serviço de água encanada privilegiou as indústrias do CIS e a vila militar.

Os problemas com falta de pavimentação, saneamento e ausência de água encanada poderiam ser encontrados em diversos bairros periféricos da cidade. Por exemplo, no bairro Mangabeira¹⁰⁶ a ausência de pavimentação e saneamento, além de causar doenças, dificultava o acesso ao bairro, pois as poças d'água que se formavam nas estradas impediam a passagem de pessoas e veículos, além disto, a ausência de água encanada também obrigou os moradores a recorrerem a cisternas e, neste caso, a uma lagoa que havia nas proximidades do bairro.¹⁰⁷ O excesso de lixo também atingia os bairros Sadisa, Caseb e Estação Nova, todos localizados nas margens da antiga avenida Anchieta que mais tarde foi rebatizada com o nome do Ex-Prefeito João Durval Carneiro. Em comum com os outros bairros da cidade, além da precariedade, estava uma população que habitava aquelas localidades, formada por famílias de trabalhadores, operários, pedreiros e ajudantes de pedreiros e empregadas domésticas.

O bairro Sadisa localizava-se no final da Avenida Anchieta, nas imediações do bairro Mangabeira, e era o que apresentava uma das piores condições de vida. Os moradores daquela localidade sofriam constantemente com o mau cheiro causado por um frigorífico da empresa Sadisa que existia no bairro. Havia outros problemas como no relato: "Poucas ruas pavimentadas, casas empoeiradas, lixo espalhado aos montes, crianças sem estudar, motivado pela falta de escolas"¹⁰⁸. A ausência de infraestrutura nos bairros não era o único problema enfrentado pela classe trabalhadora feirense, faltava-lhe também acesso aos serviços básicos como hospitais e escolas.

¹⁰⁶Moradores da Mangabeira pedem água e melhoria no transporte. Jornal **Feira Hoje**, Sábado 18 de Julho de 1981. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹⁰⁷Vale salientar que a cidade de Feira de Santana, já foi conhecida como Santana dos Olhos D'água, e que seu território dispunha de diversas lagoas e nascentes, por possuir diversos lençóis freáticos, foi possível para a população da cidade recorrer às lagoas e as fontes e cisternas.

¹⁰⁸Caseb Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento. Jornal **Feira Hoje**, 25 de janeiro de 1979. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

No bairro Caseb¹⁰⁹, as queixas se concentravam principalmente na ausência de coleta de lixo, o que atraía urubus e insetos, neste bairro havia o matadouro municipal e muita sujeira acumulada elementos que resultavam em vários problemas de saúde para a população daquela região.

Na Estação Nova¹¹⁰, a ausência de coleta de lixo também fazia parte do dia a dia dos moradores. Lá havia, e ainda há, uma feira livre de alimentos de grande importância para o escoamento da produção e abastecimento da população local e das cidades circunvizinhas, lá comercializavam feirantes de cidades como Cachoeira, Cruz das Almas, Conceição da Feira, Muritiba e de outras localidades¹¹¹. Na época, a atividade na feira deixava para trás muita sujeira. Além da feira livre de alimentos, acontecia a tradicional "feira do rato" que era um prolongamento das atividades de compra, venda e troca:

Os moradores fazem as compras pela manhã, mas a feira prolonga-se por todo o dia, com a realização da famosa “feira do rato”, onde são comercializados objetos geralmente roubados, sendo também uma válvula de escape de pessoas que para lá vão vender ou trocar televisores, relógios, rádios, bicicletas, ferros de engomar, fogões usados entre outros tantos artigos eletrodomésticos.¹¹²

Acreditamos que a falta de emprego e as péssimas condições de vida que eram impostas aos trabalhadores feirenses foram fatores que impulsionavam o comércio na feira de alimentos e também no espaço de troca de produtos eletrodomésticos. Outro problema relacionado à feira livre eram os casos constantes de brigas, revelando os índices de violência a que a vizinhança estava exposta¹¹³. As políticas voltadas para as necessidades dos bairros também eram escassas no que diz respeito à educação:

Augusto, um líder do seu bairro, também diz o que sua comunidade precisa. "Está precisando de mais escolas, somente numa garagem de minha propriedade, estudam cerca de 100 crianças sem a devida acomodação nem infra-estrutura". Existem nessa escola duas professoras que são mantidas pela Prefeitura Municipal. Os Alunos que não encontram vagas nos estabelecimentos vizinhos são obrigados

¹⁰⁹Segundo depoimento do senhor Ariston Clóvis Gomes, encontrado no jornal **Feira Hoje** do dia 25 de janeiro de 1979, o nome do bairro foi inspirado no Centro de Armazenamento de Silos do Estado da Bahia (CASEB), ele afirmava que em frente ao Centro havia um ponto de ônibus e o povo acostumou a chamar o local assim.

¹¹⁰Este bairro outrora conhecido como Lagoa Grande, teve seu nome modificado após construção de uma estação ferroviária na região esta que fazia a linha Alagoinhas/Inhambupe.

¹¹¹Caseb Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento. Jornal **Feira Hoje**, 25 de janeiro de 1979. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹¹²Idem. Jornal **Feira Hoje**, 25 de janeiro de 1979. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹¹³Idem. **Jornal Feira Hoje**, 25 de Janeiro de 1979.

a se deslocarem para outros bairros aqueles que já alcançaram o segundo grau ou estudam no Colégio Municipal Joselito Amorim, ou então vão para os colégios João Durval Carneiro e Odorico Tavares localizados no Caseb.¹¹⁴

Augusto Estrela de Lima, líder do bairro Estação Nova, afirmou que as acomodações dispensadas às crianças eram indevidas, certamente, ele se baseava na concepção do que seria adequado para o processo de ensino-aprendizagem e na constatação da distância que havia entre o ideal e o que eles possuíam. Além da ausência de escolas, também não havia hospitais ou postos de saúde suficientes e o único posto médico funcionava com ajuda dos frades capuchinhos residentes no Caseb que, ainda que houvesse um convênio com a prefeitura para obter atendimento no local era preciso pagar uma taxa de Cr\$20. Os que não dispunham desta soma para pagar os serviços tinham que encaminhar-se ao posto do INAMPS¹¹⁵ ou ao Hospital Dom Pedro de Alcântara, onde as filas eram constantes.¹¹⁶

A situação no bairro Caseb provocou uma visita do Prefeito Colbert Martins, mas sua presença no local não animou os moradores que, diante das condições em que viviam e das experiências anteriores, persistiram descrentes quanto à qualquer mudança sensível em suas vidas:

A descrença de que o bairro venha a ser beneficiado é tamanha que muitas pessoas até acham graça da visita do prefeito, na terça-feira, considerando que muitas partes da cidade, que estão centralizadas ainda não foram beneficiadas quanto mais o Caseb.¹¹⁷

Na matéria publicada em 1978, o bairro é comparado a um lixão devido à ausência da coleta. Seus moradores reivindicavam a pavimentação das ruas e a construção de um sistema de saneamento que possibilitasse o acesso à água potável. A descrença visível entre os moradores nas modificações prometidas pelo prefeito

¹¹⁴Caseb Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento. Jornal **Feira Hoje**, 25 de janeiro de 1979. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹¹⁵O Instituto Nacional de Assistência Médica da Previdência Social (INAMPS) foi criado pelo regime militar em 1974 pelo desmembramento do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), que hoje é o Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS); era uma autarquia filiada ao Ministério da Previdência e Assistência Social (hoje Ministério da Previdência Social), e tinha a finalidade de prestar atendimento médico aos que contribuíam com a previdência social, ou seja, aos empregados de carteira assinada. O INAMPS dispunha de estabelecimentos próprios, mas a maior parte do atendimento era realizado pela iniciativa privada; os convênios estabeleciam a remuneração por procedimento, consolidando a lógica de cuidar da doença e não da saúde. Informações retiradas do site: <http://sistemaunicodesaude.weebly.com/histoacuteria.html>. Acessado no dia 21/07/2015 as 18:30h.

¹¹⁶Idem. Jornal **Feira Hoje**, 25 de Janeiro de 1979. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹¹⁷O Prefeito vai encontrar um povo sem fé no Caseb. Jornal **Feira Hoje**, 12 de Março de 1978. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

baseava-se na observação das condições de vida na cidade que, segundo a senhora Isaltina Ferreira residente na rua Itália, mesmo as ruas próximas ao centro da cidade não estavam calçadas. Desta forma, o Caseb que era um bairro de trabalhadores e se localizava na periferia, certamente não estaria nas posições iniciais da fila para receber modificações¹¹⁸.

Os problemas com a ausência de um serviço limpeza e manutenção também poderiam ser encontrados em outros bairros como o Tanque da Nação, onde os moradores apresentavam queixas quanto ao excesso de mato que crescia próximo ao conjunto residencial Feira IV onde, segundo alguns relatos, o matagal era usado por ladrões para fazer tocaias. Outro bairro com problemas era o Eucalipto, que não dispunha de pavimentação lá os moradores solicitavam à prefeitura que cascalho fosse jogado nas ruas para facilitar o tráfego de pedestres e veículos.¹¹⁹

Apesar da postura do Prefeito Colbert Martins caracterizada por um diálogo corpo a corpo e visitas aos bairros para ouvir as queixas dos moradores, esse não era o principal recurso de diálogo entre a população e a prefeitura. Em Feira de Santana, havia o Administrador de Bairro cuja função era representar a prefeitura em cada uma das localidades, como também organizar e gerir a aplicação de alguns recursos municipais no bairro. Este cargo foi criado na gestão do Ex-Prefeito Chico Pinto e funcionava como elo entre a prefeitura e os moradores, na ocasião o prefeito tentava reorganizar o mercado de alimentos criando um centro de abastecimento itinerante que visitava os bairros. A vantagem desta iniciativa estava na possibilidade de eliminar a atuação dos atravessadores o que garantia à população a compra de alimentos a preços mais baratos e reduzia a necessidade da circulação da população local por bairros mais centrais.

Dentre outras competências, o administrador de bairro era o responsável local pela organização deste serviço, para poder comprar nos caminhões de alimentos era preciso ser filiado à associação do bairro e o cadastro e controle do acesso aos caminhões era feito pelo administrador. Durante sua gestão, Chico Pinto privilegiava os fóruns populares de debates, fazendo reuniões com os moradores dos bairros em praças e debatendo com eles os rumos dos investimentos públicos e as prioridades, Muniz

¹¹⁸Idem. Jornal Feira Hoje, 12 de Março de 1978. Acervo UEFS/Museu Casa do Sertão.

¹¹⁹A Folha nos bairros. Jornal **A Folha do Norte**, 10 de Março de 1985. Acervo Arquivo Público municipal de Feira de Santana.

reconhece o potencial inovador que esta iniciativa possuía, mas demonstra que mesmo neste espaço, a prefeitura e seus representantes tinham a prerrogativa no debate.

Na primeira gestão de José Falcão da Silva do MDB (1973-1977), as funções do Administrador de Bairro foram modificadas. Naquele momento, o cargo foi modificado em suas qualidades, deixando de ser r uma via de diálogo entre a prefeitura e o bairro, e passando a ser a principal via. Então os administradores passaram a ser os responsáveis por apresentar as reivindicações da população à prefeitura as consequências políticas desta modificação, em muitos, causou casos o esvaziamento político das organizações populares e de muitas associações de bairro. A prefeitura privilegiava a comunicação com os administradores, criando espaços específicos em que suas opiniões e reivindicações poderiam ser ouvidas, em um texto publicado no ano de 1982 no jornal **O Grito da Terra**, Ovídio Gonçalves morador do bairro Mangabeira, criticou a deturpação na função dos administradores, já que as pessoas:

[...] procuram a Prefeitura Municipal para expor suas dificuldades e buscarem solução para elas. Imediatamente é proposto à pessoa de mais destaque o cargo de "administrador" para aquele bairro. Isso emperra o avanço na construção da organização independente do bairro, pois estes novos administradores esquecem do trabalho inicial e passam a se preocupar apenas em agradar cada vez mais o seu patrão. Provocado, com essa sua forma de agir, uma série de atritos com o conjunto dos moradores dos bairros.¹²⁰

Percebe-se que essa manobra da Prefeitura de Feira de Santana visava cooptar os movimentos sociais, ou ao menos suas lideranças, e garantir a coesão e consenso em torno do projeto para a cidade. A afirmação de Colbert Martins de que iria gerir a cidade atendendo as reivindicações dos trabalhadores sem criar obstáculos para a industrialização pode ser traduzida nesta prática que comprava o apoio de lideranças dos movimentos e que poderiam criar problemas para o modelo de gestão da cidade. Claro, a necessidade de cooptar os administradores de bairro e a incidência sobre os movimentos sociais demonstravam que a cidade sem conflitos não existia.

As contradições apontadas até aqui resultantes da urbanização industrial do Brasil, ocuparam o eixo do processo de expansão da cidade, nesse processo, desigual, mas combinado, as disputas e pressões exercidas pelas classes sociais definiram o sentido desta urbanização. Observamos que o aumento populacional registrado na

¹²⁰ Associação de moradores ou administradores do bairro. **O Grito da Terra**. Abril de 1982. Acervo UEFS/LABELU.

cidade trouxe consequências inusitadas para Feira, tal como a falta de moradia, a ineficiência dos serviços e o desemprego. O serviço de transporte coletivo que era uma experiência ainda em consolidação na cidade, não fugia desta lógica e também era um dos fatores que contribuía para esse cenário, além disto, haviam ruas esburacadas em bairros afastados do centro da cidade, onde não havia água encanada, escola ou postos de saúdes, faltava luz e coleta de lixo.

Nestas localidades, as crianças estavam expostas a vetores urbanos e a detritos despejados na rua por falta de pavimentação e saneamento, não haviam empregos para todos e muitos tinham que recorrer a trabalhos manuais. Nas periferias da cidade, a ausência de água potável obrigava os moradores a cavar poços e cisternas combinação rural que sanava problemas urbanos, naquela Feira de Santana, caminhar por falta de transporte era algo comum, e nas localidades aonde o poder público mal chegava, a presença do Prefeito num trabalho corpo a corpo, era um mecanismo de amenizar as tensões entre as classes locais.

Enquanto o Prefeito era obrigado a ir às ruas ouvir os trabalhadores e propor soluções iniciativas como a URBIS e o INOCOOP se desenrolavam na cidade, faltava casas para muitos, e programas como estes eram as soluções apresentadas pelo Estado. Ocupar o espaço urbano deixou de ser um processo "natural", agora deveriam seguir planos e projetos, as casas eram construídas em conjuntos, principalmente na região norte da cidade. Enquanto as moradias eram levadas para o Norte, no centro mudanças eram operadas, a tradicional feira livre que por anos movimentou o comércio da região, teria de que dar lugar a uma CEASA, ou seja, a racionalização do comércio popular, boxes substituiriam as barracas e tendas.

A privatização do espaço público e também dos terrenos disponíveis próximos ao centro da cidade obrigou os trabalhadores a extrapolar os limites do anel viário que fazia margem a cidade, agora, nas periferias, bairros populares surgiam, a classe trabalhadora resistia e cobrava do Estado soluções para seus problemas, surge assim A subsecretária PLANOLAR. Esta era resultado da pressão exercida pela classe trabalhadora sobre a Prefeitura, Colbert Martins, então Prefeito em 1977 pelo MDB, propõe como solução para essa necessidade da classe trabalhadora um programa municipal de auxílio a moradia. A PLANOLAR cedia terrenos e materiais para a construção de casa aos que não possuíam renda fixa, se por um lado essa iniciativa

resolvia um problema, por outro lado, garantia o controle da Prefeitura sobre o processo de ocupação do espaço urbano, já que desta forma, o Estado poderia controlar e determinar aonde as casas seriam feitas. Ainda pelo contato entre a prefeitura e os trabalhadores, mecanismos como a PLANOLAR e outros como o administrador de bairro, serviam de controle e apaziguamento dos conflitos urbanos, não poucas vezes, a prefeitura local, usava esses recursos para cooptar os movimentos sociais e garantir a coesão em torno do seu projeto de gestão.

Além dos problemas com a ausência de moradias e infraestrutura, os moradores da cidade tinham que lidar com outra dificuldade constante na cidade, o serviço de transporte coletivo. O crescimento da cidade, a construção de moradias para além do anel de contorno em detrimento da concentração da maioria das atividades econômicas no centro provocou a necessidade diária dos trabalhadores por um serviço de transporte, entretanto, este serviço como a maioria dos outros serviços do aparato urbano era deficiente e causava diversos transtornos a classe trabalhadora. Em meio a um processo de urbanização recente e contraditório, os moradores da cidade experimentaram o fazer de um sistema de transporte que se tornava mais complexo a medida das reivindicações dos usuários e das estratégias de gestão dos empresários do setor. Veremos no próximo capítulo as características desse processo de amadurecimento da vida urbana feirense.

CAPÍTULO 3. “Transporte coletivo: um caso de polícia”¹²¹

3.1 “A atuação do Estado e os conflitos urbanos”

Vimos anteriormente que durante a década de 1970, a população feirense cresceu consideravelmente, como resultado dos processos migratórios causados pelo regime de seca, da falta de acesso a terra - graças às práticas capitalistas de uso do solo - e dos discursos de disponibilidade de emprego na indústria e comércio locais. A expressiva ocupação do espaço urbano não é um fenômeno restrito às cidades do nordeste. Milton Santos afirma que durante o século XX, a população urbana cresceu exponencialmente. Nos países subdesenvolvidos as migrações contribuíram significativamente para a consolidação deste cenário.

Dentro dos países, a repartição geográfica da população também muda. Certas regiões perdem população em proveito de outras, tornadas mais dinâmicas (no caso do Brasil, a perda de substância demográfica do Nordeste em favor do Sudeste é notória), mas o essencial do movimento é devido à urbanização. Tomando o Planeta como um todo, a população considerada urbana representava apenas 1,7% do total nos inícios do século XIX; em 1950, tal percentual era de 21 % , percentagem que passa para 25% em 1960, 7,4% em 1970 e cerca de 41,5% em 1980. O fenômeno da urbanização é, hoje, avassalador nos países do Terceiro Mundo. A população urbana dos países subdesenvolvidos (tomadas apenas as cidades com mais de vinte mil habitantes) é multiplicada por 2,5 entre 1920 e 1980, enquanto nos países subdesenvolvidos o multiplicador se aproxima de 6. O retardo da urbanização nos países do "Sul" é seguido por uma verdadeira revolução urbana. No caso do Brasil, a população urbana é praticamente multiplicada por cinco nos últimos trinta e cinco anos e por mais de três nos últimos vinte e cinco anos. A proliferação de grandes cidades foi surpreendente nos países pobres. Das vinte e seis cidades mundiais com mais de cinco milhões de habitantes em 1980, dezesseis estão nos países subdesenvolvidos. Estima-se que no ano 2000, das sessenta cidades com essa população no mundo inteiro, quarenta e cinco estarão no Terceiro Mundo.¹²²

O trabalho de Freitas demonstrou também que a década de 1970 foi a mais importante em relação ao “boom” populacional em Feira de Santana, já que a cidade contou com um aumento de mais de 50 mil habitantes, em 10 anos:

¹²¹“Transporte Coletivo: Um caso de Polícia.” Jornal **Feira Hoje**. 10 de março de 1978, Museu Casa do Sertão/UEFS.

¹²²SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado**. Fundamentos Teóricos e metodológicos da geografia. Hucitec. São Paulo 1988. P, 15.

... Feira de Santana recebe entre 1960 e 1970, 58.491 migrantes, isto é, novos habitantes entre 1970 e 1980, 53. 569 e entre 1980 e 1991, 58.984 migrantes o que corresponde respectivamente a 30, 77% da população em 70; 18,37% da população em 1980; e 14,53% sobre a população total em 1991. Das décadas analisadas a de 70 é a mais importante, pois, posteriormente há uma incidência decrescente do fenômeno, quando é somente na década de 70 que pode ser considerada uma área de grande atração populacional, contribuindo a imigração com quase um terço no crescimento populacional.¹²³

A migração para a cidade não resolveu os problemas dos trabalhadores mas, ao contrário, colocou parte dessa população diante de novos tensionamentos, que surgiram à medida em que se deu o contato desses cidadãos com a vida urbana. Desta vez, os trabalhadores teriam que disputar acesso à moradia, emprego, mobilidade, educação, saúde, segurança e lazer. O acolhimento dado à maioria dos migrantes foi caracterizado pela expulsão destes sujeitos para as periferias da cidade, onde a infraestrutura era mínima: moradia precária, sem coleta de lixo, sem água encanada (e, conseqüentemente, sem rede de esgoto) em muitas regiões. A alternativa encontrada para a falta d'água foi o uso frequentemente de técnicas utilizadas nas zonas rurais como o abastecimento de água através da construção de fontes e cisternas.

O estado das ruas também era bastante criticadas pelos moradores: o lixo não é recolhido, o mato avança sobre as vias públicas e nenhuma delas é calçada. Um grupo de moradores, inclusive, já havia procurado o prefeito Colbert Martins da Silva para solicitar melhorias para o local, mas o que a população conseguiu até agora foi a substituição de algumas lâmpadas queimadas - várias ruas ainda permaneceram às escuras. Entretanto, diante de uma série de reivindicações da comunidade do Subaé, a que ressalta mais é em relação à extensão da rede de água, através da Embasa. Os moradores disseram que se houvesse um pouco mais de boa vontade, o serviço poderia ter sido levado ao bairro, pois, a poucos metros, as indústrias, algumas chácaras e a vila militar dispunham de água nas torneiras.¹²⁴

A forma como muitos trabalhadores feirenses experimentavam a cidade reforçava sua condição de subalternidade. Os locais onde a maioria das residências populares estavam estabelecidas reduziam a qualidade de vida dos moradores, a convivência diária com o mau cheiro, lixo e lama, somava-se a violência estatal, praticada através da negação do acesso às condições mínimas de sobrevivência. As condições de vida dos moradores da periferia da cidade eram complicadas, vários

¹²³FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996**. Salvador, 1998. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração: Análise urbana e regional) UFBA.

¹²⁴Caseb Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento. Jornal **Feira Hoje**. 25 de janeiro de 1979. UEFS – Museu Casa do Sertão. p. 05.

bairros da cidade sofriam com problemas crônicos, a exemplo dos bairros, Caseb, Estação Nova e Sadisa. Bairros localizados nas proximidades da Avenida Anchieta, e os moradores destes locais, tinham, em comum, queixas amplas que iam desde: “Poucas ruas pavimentadas, casas empoeiradas, lixo espalhado aos montes, crianças sem estudar, motivado pela falta de escolas de primeiro grau, nível, feira-livre desordenada aos domingos e capim rodeando as ruas.”¹²⁵

Os problemas apresentados nessas localidades não eram recentes. O bairro Caseb, à época considerado um dos mais novos da cidade, fora fundado em 1959, nas proximidades do matadouro municipal e do campo do gado em consequência da:

Instalação do Centro de Armazenamento de Silos do Estado da Bahia (CASEB) (...) sendo também um prolongamento até o bairro recentemente denominado Sadisa. A consequência do nome, segundo Ariston Clovis Gomes, funcionário do Caseb, vem do fato de que “o povo se acostumou com uma parada de ônibus aqui em frente ao armazém e por isso resolveram batizar este local como Caseb.”¹²⁶

O bairro Sadisa era considerado o mais carente daquela região. Não contava com: saneamento básico, ruas pavimentadas, coleta de lixo e, ainda, sofria com o mau cheiro exalado pelo matadouro frigorífico da Sadisa, localizado nas proximidades do bairro. A atuação da prefeitura no período, no que tange às questões de infraestrutura, pode ser definida como “apaziguadora” dos conflitos sociais, entre os anos de 1977 e 1990, período que compreende o nosso recorte, houveram três prefeitos na cidade, sendo José Falcão da Silva MDB (1973-1977, 1983-1988), Colbert Martins da Silva MDB (1977-1982, 1989-1992) e Jose Raimundo Pereira Azevedo (PMDB/1982-1983), cujas gestões foram marcadas pelo caráter de aproximação com a população.

Com Colbert Martins, implantou-se o programa municipal PLANOLAR, “com o objetivo de suprir a demanda de habitação dos que não possuíam renda fixa através da doação de lotes e, em alguns casos, oferta de material básico para a construção das casas.”¹²⁷ Este projeto auxiliava os mais pobres da cidade na construção de suas residências e sua atuação se caracterizou pela doação de terreno e materiais em bairros ou áreas pouco povoadas da cidade, a exemplo das localidades do Aviário, Novo

¹²⁵Idem, ibidem.

¹²⁶“Caseb Estação Nova, Sadisa: Uma História de Sofrimento.” **Feira Hoje**. 25 de janeiro de 1979. UEFS – Museu Casa do Sertão.p, 05.

¹²⁷A Subsecretária PLANOLAR atuava cedendo terrenos e material como pedras, areia e blocos para a construção de moradias. Ver MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência: paternalismo, lutas e autonomia dos trabalhadores feirenses (1977-1991)**. Feira de Santana, BA, 2011 Dissertação (Mestrado em Historia) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2009. P,56.

Horizonte, Baraúnas e George Américo. Colbert também definiu um dia da semana, as terças-feiras, para dialogar pessoalmente com a população.

A gestão PMDB, no período em destaque, buscava o atrelamento das lutas populares associada as ações da prefeitura, o que foi feito com a nomeação de administradores de bairro, cargo criado na gestão de José Falcão da Silva (1973-1977) e que o prefeito posterior, Colbert Martins, não extinguiu, ao contrário, tornou esta função um cargo no quadro de funcionários da Prefeitura. A prática de aproximação dos prefeitos com a população também pode ser demonstrada através das visitas do prefeito aos bairros. Colbert Martins, utilizava-se desta prática para aproximar os trabalhadores que apresentavam reivindicações construindo uma via de diálogo “direta” com o Estado, e em certa medida, conciliar os interesses locais.

Muitos moradores do bairro do Caseb não mais acreditavam que o governo municipal viesse a fazer alguma melhoria, face às péssimas condições em que todos viviam. Mesmo tomando conhecimento de que o governo municipal faria a sua implantação naquele bairro na próxima semana, terça-feira, quando o prefeito Colbert Martins da Silva com todo o seu secretariado despacharia e ouviria as queixas dos moradores naquela comunidade, a descrença de que o bairro viria a ser beneficiado é tamanha que muitas pessoas até acham graça da visita do prefeito, considerando que muitas partes da cidade, que estão centralizadas ainda não foram beneficiadas quanto mais o Caseb.¹²⁸

Muniz, ao analisar a gestão MDB em Feira de Santana, demonstra que, apesar da aproximação dos prefeitos com a população, estes não deixaram de tentar atender as demandas dos empresários da cidade. Mesmo a iniciativa de possibilitar aos mais pobres o acesso à casa própria guardava um traço de subalternização, considerando que os terrenos destinados pela prefeitura às moradias populares ficavam na periferia da cidade, como foi o caso das casas construídas nas proximidades da Lagoa da Pindoba – local onde foi construído o bairro Novo Horizonte e que sofria constantemente com alagamentos - ou próximas ao núcleo piloto do CIS - onde se formou o bairro Aviário – onde a proximidade com as fábricas prejudicava a saúde dos moradores devido à poluição.¹²⁹

O Estado será o gerenciador dos equipamentos urbanos, pois a ele competirá produzi-los, distribuí-los e geri-los. Ele terá que

¹²⁸“O Prefeito vai encontrar um povo sem fé no Caseb.” **Feira Hoje**, Domingo 12 de Março de 1978. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 03.

¹²⁹MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência: paternalismo, lutas e autonomia dos trabalhadores feirenses (1977-1991)**. Feira de Santana, BA, 2011 Dissertação (Mestrado em Historia) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2009.

empreender uma ação política, para criar condições de produção e reprodução da força de trabalho. Devido à heterogeneidade de interesses que se condensam em torno do Estado, a ele competirá, como resposta, dar coesão político-ideológica à sociedade. Ele não é meramente o comitê executivo da burguesia, mas o organismo onde se condensam as lutas sociais e políticas. Nem que seja meramente ao nível ideológico, compete ao Estado dar a aparência de igualdade social.¹³⁰

Maria da Glória Gohn também sinaliza que o caráter de classe do Estado pode ser desmascarado quando as manifestações populares eclodem, neste momento, as aqueles sujeitos trazem a tona suas necessidades ou descontentamentos e esperam soluções para as suas exigências. O Estado, por sua vez, é obrigado a se posicionar, e neste momento é possível através da análise das soluções apresentadas pelo Estado perceber o quão vinculado a uma classe ou outra ele está. Embalados pelas contradições urbanas, os trabalhadores mobilizados pressionam a prefeitura em busca de acesso aos serviços negados como: saneamento, saúde, educação, moradia, transporte e outros. É então que os trabalhadores tem o potencial de expor o caráter burguês do Estado.¹³¹

Entendemos que os conflitos urbanos¹³² são resultados de processos históricos nos quais as contradições geradas pelo desenvolvimento capitalista das cidades conduzem os sujeitos à disputa por bens materiais e/ou simbólicos. Dessa forma, as ações modernizantes que foram empregadas em Feira de Santana a partir da segunda metade do século XX, estimuladas também, e principalmente, pelo fluxo migratório na região, geraram um desenvolvimento contraditório da cidade, assim também, os conflitos resultantes destas contradições são uma tentativa das classes e frações de classes sociais de intervir no sentido dado pelos grupos dirigentes aos serviços e ao desenvolvimento do espaço urbano.

O conflito urbano surge enquanto expressão e resposta da coletividade às contradições geradas pelo próprio desenvolvimento urbano. Os elementos constitutivos do conflito variam em função da realidade histórica onde estejam se desenvolvendo.¹³³

O transporte coletivo estava inserido na dinâmica de ordenação de espaços e serviços e era disputado tanto pelos trabalhadores quanto pelos empresários do setor. Ambas categorias tinham concepções diferentes sobre a forma como deveria funcionar

¹³⁰ GOHN, Maria da Glória. **Reivindicações Populares Urbanas**. 1982. P, 23

¹³¹ GOHN, Idem. P 29.

¹³² Tomamos conflitos aqui numa concepção ampla que abrange as disputas nos vários espaços como ruas, mídias, escolas, religião.

¹³³ GOHN, Maria da Glória Marcondes. **Maria da Glória. Reivindicações Populares Urbanas**. 1982.

o serviço e atuavam com os recursos que dispunham para determinar o método de oferta do mesmo. A correlação de forças na conjuntura definem o resultado do processo e a disputa entre as classes e frações diferentes determinou, em última instância, o modo de vida no espaço da cidade. Essas disputas envolviam formas diferentes de ocupar o espaço e de se deslocar nele, porém, a forma liberal foi dominante, assim como ocorreu nos modelos de comercialização de alimentos e de ocupação da cidade, assim as alternativas a este modelo liberal foram combatidas. Desse processo resultava o dia a dia do ir e vir em Feira de Santana.

A transferência de funções do Estado para a iniciativa privada destinava ao primeiro a responsabilidade sobre a fiscalização da oferta dos serviços, em Feira de Santana, o serviço de transporte coletivo foi transferido para várias empresas locais e de fora que se organizaram numa associação, cabendo a prefeitura local o papel de fiscalização e mediação dos interesses dos trabalhadores e dos empresários. A nossa interpretação de Estado, baseada nas formulações de Antônio Gramsci, nos leva a compreendê-lo como ampliado, somatório das organizações da sociedade civil e política, portanto, as organizações que constituíram o serviço de transporte feirense, empresários associados e prefeitura são parte de um sistema maior que em certa medida se auto-regula.

3.2 “foi um Deus nos acuda”.

No dia 05 de agosto de 1980, o jornal **Feira Hoje** publicou uma matéria na qual denunciava um problema grave que atingia a classe trabalhadora de Feira de Santana. A matéria evidenciava a precariedade do serviço de transporte coletivo urbano. Segundo o jornal, os trabalhadores e seus familiares tinham que conviver com a incapacidade do serviço que não possuía ônibus suficientes para atender à demanda de passageiros. As informações divulgadas no jornal afirmavam que na época a cidade contava com aproximadamente um ônibus para cada 800 passageiros, estes que certamente viajavam lotados e deixavam muitos dos que precisavam transitar pela cidade esperando nos pontos.

Segundo o secretário de Serviços Urbanos, do Município, Wagner Mascarenhas, existem, atualmente, 105 ônibus rodando na cidade para um fluxo estimado em 80 mil passageiros diários. Dessa forma, para cada grupo de 800 passageiros existe apenas um ônibus trafegando, proporção esta que o secretário considera elevada mas diz ser

compensada com a qualidade do transporte, “que melhorou muito nos últimos anos”.¹³⁴

A discrepância entre a demanda e a oferta de ônibus coletivo era estarrecedora, e certamente comprometia a qualidade da mobilidade dos que dependiam dos ônibus, já que as 7 empresas existentes na cidade no período não possuíam carros suficientes para atender a necessidade local. Vide Tabela:

Tabela 4. Relação das Empresas de Transporte coletivo urbano de Feira de Santana durante os anos de 1977 e 1990.

Empresa	Proprietários (as)	Linhas
Industrial	Eriberto Cavalcante	35º BI, Capuchinhos, Santa Mônica, Subaé.
Autosel(Auto viação Touro do Sertão)	Waldelice Cordeiro e Antonio Cordeiro.	Alto do Cruzeiro.
Transul	Ivone Falcão Vieira, Carlos Augusto Barros de Queiroz	Sobradinho, Conjunto João Marinho Falcão (JOMAFÁ).
Oliveira Lacerda	José Carlos de Lacerda ¹³⁵ e Nezinho Oliveira	Caseb.
Safira	Oswaldo Santos de Jesus. Popularmente conhecido por Vavá	Jardim Cruzeiro, Mangabeira.
Aymoré	-	Conceição, Coronel José Pinto
Transfeira	José Ferreira Pinto	Casas populares, Ponto Central
Autounida	-	Cidade Nova, Parque Ipê, Humildes, Limoeiro, Universidade.

¹³⁴ Apenas um ônibus para cada 800 passageiros. Jornal **Feira Hoje**. 05 de Agosto de 1980UEFS/Acervo Museu Casa do Sertão.

¹³⁵ José Carlos Lacerda foi Prefeito da cidade de São Gonçalo dos Campos, cidade limita-se como município de Feira de Santana.

R. S. Silva	Raimundo Souza Silva ¹³⁶	Mangabeira, Conceição,
-------------	-------------------------------------	------------------------

Ao rememorar sua experiência como proprietário e precursor do serviço de transporte coletivo urbano em Feira de Santana, José Ferreira Pinto¹³⁷ afirmou que já sonhava colocar um serviço de transporte coletivo em Feira de Santana e percebendo um cenário propício para tal¹³⁸, organizou-se com seus familiares para montar uma empresa, a Expresso Alvorada¹³⁹. Sobre o mercado local ele afirmou que "se percebia claramente a grande dificuldade que os estudantes, comerciários, donas de casa, operários e o povo em geral encontravam para locomover-se para os lares, escolas, comércio, etc."¹⁴⁰ De acordo com José Pinto essa demanda foi o que justificou a existência de uma empresa de transporte. Ao longo do texto ele apontou o surgimento de mais empresas como a Expresso São Cristovão, a Autounida, Autosel, Safira e R. S. Silva, mais tarde com o aumento de sua frota a Expresso Alvorada viria a ser chamada por Translar¹⁴¹. O surgimento daquelas empresas de transporte indica que as demandas advindas do crescimento populacional e da cidade foram vistas como oportunidade de obtenção de lucro através da venda de serviços e da exploração de trabalhadores. De tal forma, o sentido das relações no espaço feirense fora disputado pela iniciativa privada, construindo uma relação contraditória de demanda e exploração.

O aumento na quantidade de empresas de transporte na cidade não foi marcado por uma oferta de qualidade, nos anos 1980, os ônibus da cidade eram alvo de blitz que recolhiam vários veículos devido a péssima condição dos mesmos,

Nada menos de treze ônibus que fazem linha para diversos bairros da cidade foram retirados de circulação na manhã de ontem, numa operação coordenada pelo chefe do serviço de Concessões da Secretaria de Serviços Urbanos, Osvaldo Tuphiq. Estes veículos, conforme explicou, foram apreendidos devido à não apresentação em

¹³⁶Raimundo Souza Silva Foi prefeito do Município de Milagres.

¹³⁷Homem de vida pública ligada a política local, José Ferreira Pinto, foi vereador e Prefeito interino algumas vezes. Sobre sua carreira vale destacar que no ano de 1982 o jornal O Grito da Terra publicou uma matéria onde acusações de desvio de verba pública eram feitas ao supracitado senhor. Ver jornal O Grito da Terra Março de 1982.

¹³⁸Retirado do texto **História do Transporte Coletivo em Feira de Santana**. Publicado por José Ferreira Pinto no site <http://www.feiradesantanna.com.br/coletivos.htm> acessado dia 06/08/2011.

¹³⁹Primeira empresa de transporte coletivo da cidade, a Expresso Alvorada dispunha de uma frota de 13 veículos Kombi e começou a atuar na cidade no dia 12 de Outubro de 1962.

¹⁴⁰Idem. P, 1.

¹⁴¹Em 1965 com a adesão de mais sócios a empresa, a Expresso Alvorada amplia e requalifica sua frota passando de veículos Kombi para Micro ônibus conhecidos popularmente como bicudas. Para mais informações consultar: **História do Transporte Coletivo em Feira de Santana**. Publicado por José Ferreira Pinto no site <http://www.feiradesantanna.com.br/coletivos.htm> acessado dia 06/08/2011.

tempo hábil dos certificados de vistoria. Os ônibus pertencem às empresas Industrial, Transfeira e Aymoré.¹⁴²

O trecho da matéria nos possibilita inferir, para além das informações explícitas no texto, aspectos de uma organização deficitária das empresas de transporte de Feira de Santana, falhas que atingiam diretamente no cotidiano dos sujeitos que utilizavam do transporte público urbano da cidade. Com a apreensão destes treze ônibus, os passageiros que residiam em 11 bairros diferentes da cidade foram prejudicados. Os bairros atendidos pela Industrial eram: 35° BI, Capuchinhos, Santa Mônica e Subaé. A empresa Aymoré atendia aos bairros: Conceição, Coronel José Pinto e Caseb. A Transfeira era responsável pelas seguintes localidades: Casas Populares, Ponto Central e o Conjunto João Marinho Falcão (JOMAFÁ).

Mas do que um exemplo, a matéria apresentada serve de escopo para introduzirmos aquilo que iremos tratar nesse momento do texto: os conflitos em torno do que seria o transporte público feirense, a gestão deficitária e a posterior resposta daqueles que precisavam do sistema público de transporte, as conseqüentes disputas no que tange a prática do serviço, bem como as tensões entre diferentes sujeitos que participavam da dinâmica cotidiana do andar de ônibus na urbe do interior baiano.

Em Feira de Santana, como nas demais cidades grandes e médias do país, o serviço de transporte foi um importante fator no processo de desenvolvimento econômico e social, pois, cumpria a função de auxiliar no deslocamento de pessoas e mercadorias. Wright¹⁴³ afirma que o serviço de transporte é “uma atividade-meio que permite a realização das demais atividades urbanas, como trabalho, estudos, diversões, manufaturas e comércio.” Portanto, segundo o autor, o serviço de transporte, tanto o coletivo como o de mercadorias, possibilita o desenvolvimento da economia local e promove transformações nas relações sociais.

Embora Wright chame atenção para esses aspectos do desenvolvimento urbano com a implementação de políticas públicas de transporte nos grandes centros brasileiros, em Feira de Santana, deparamo-nos com problemas envolvendo o serviço de transporte coletivo que afetavam a dinâmica do cotidiano do trabalhador que precisava desse tipo de serviço para vivenciar o espaço da cidade. Tais dificuldades estavam localizadas na

¹⁴²“Blitz” retira treze ônibus de circulação”. **Jornal Feira Hoje**. 03 de Setembro de 1980, UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

¹⁴³WRIGHT, Charles Leslie. **O que é transporte urbano**. Coleção primeiros passos. Ed Brasiliense, São Paulo. 1888. P, 8.

ineficiência desta atividade, um somatório de carros sucateados, horários e trajetos mal organizados e funcionários mal treinados.

Se por um lado o serviço de transporte coletivo feirense ampliou as possibilidades de ir e vir de trabalhadores, por outro a forma precária como o serviço era ofertado acirrou os conflitos na cidade e motivou trabalhadores a manifestarem-se na por melhorias nas condições de vida e, portanto no serviço. De diferentes maneiras os sujeitos tinham que lidar com a precarização do sistema rodoviário urbano feirense, encontramos relatos de casos em que os sujeitos, por que dependiam dos ônibus serem obrigados a cumprir longas distâncias a pé para poder acessá-los. Utilizando o jornal como espaço de denúncia Edilsa Lima Bastos manifestou-se:

um dos problemas mais sérios enfrentados pelos moradores em relação ao transporte coletivo é a demora dos ônibus, que provoca a formação de longas filas nos pontos, e o que é pior, obriga principalmente os que precisam cumprir horário no trabalho a se deslocarem por mais de um quilômetro a pé, a fim de tomarem ônibus na Cidade Nova. “Só deus sabe o que a gente sofre com o mau serviço da Autounida aqui. Meu marido, que entra no trabalho às 7:00 horas, precisa levantar as 5:00 horas para poder tomar o ônibus na Cidade Nova e chegar em tempo no serviço.”¹⁴⁴

Dessa maneira, o modelo de transporte feirense se organizou ao ritmo dos conflitos entre a concepção dos grupos responsáveis por gerir o serviço e as reivindicações da população que, em muitas ocasiões e de diferentes formas, disputou modificações na dinâmica da mobilidade local. Exemplo disso podemos identificarem outra matéria publicada pelo jornal **Feira Hoje** em 1983, na qual os moradores do conjunto João Paulo II, localizado na região norte da cidade, apontaram diversas falhas no serviço e algumas das possíveis soluções:

Dentre as principais queixas apresentadas, destacam-se a demora no cumprimento do percurso, a sujeira dos carros e a má qualificação dos funcionários, a exigüidade da carga horária prestada pela empresa ao bairro e também a irracionalidade do percurso feito. ... Os moradores se queixam também contra o longo percurso seguido pelos ônibus que chegam a demorar uma hora para completar o trajeto do bairro até o centro. Segundo Nilson Cordeiro, a solução para o problema seria racionalizar o percurso atualmente feito. Ele acha que como o bairro

¹⁴⁴“Moradores do João Paulo querem melhoria no transporte coletivo”. Jornal **Feira Hoje**, 8 de julho de 1983. UEFS/museu casa do sertão. p, 4.

da Cidade Nova já é Bem servido de transporte coletivo não haveria necessidade do ônibus do João Paulo II passar por aquele bairro.¹⁴⁵

As queixas apontadas acima pelos moradores evidenciavam a desorganização do serviço, evidenciada em vários aspectos; desde o longo período de espera, passando pelo percurso, até a falta de organização das linhas de ônibus, inferência observada na fala de Nilson Cordeiro, quando apontou o excesso de ônibus para um destino em meio a precariedade do serviço para o bairro João Paulo II. Além disso a matéria nos oferece instrumentos para identificarmos indivíduos tentando interferir na própria organização do sistema de transporte da cidade, os trabalhadores disputando através do espaço do jornal alternativas para a execução do serviço.

Atendo-nos aos aspectos referentes a desorganização do sistema publico de transporte, chamamos atenção para o fato desse problemas resultarem em prejuízos à população. O caso do conjunto João Paulo II e do bairro Mangabeira reforçam essa afirmação já que nessas localidades os ônibus só circulavam até às 19h, mesmo havendo reclamações dos moradores dos dois bairros devido à necessidade de muitos deles transitarem à noite pela cidade, o que os levava a fazer os percursos a pé.

Era possível que as empresas de transporte organizassem seus horários dessa forma, nestas localidades, devido aos riscos de assaltos aos ônibus que rodavam a noite, e a péssima condição das ruas – que apresentavam muitos buracos, o que já é péssimo durante o dia, e a falta de iluminação pública. Outro ponto que poderia influenciar seria a baixa arrecadação nesses trajetos. A fala de Raimundo Alves Lima, presidente da Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Feira de Santana em 1979, confere ao lucro das empresas uma centralidade na prestação do serviço, em detrimento de outras características, como a qualificação profissional de motoristas e cobradores, qualidade das vias, entre outros. Tal afirmação orientava-se no sentido o qual demonstrava que, historicamente, os serviços urbanos foram distribuídos entre a iniciativa privada e o Estado, sob o critério da lucratividade. Segundo Maria da Glória Gohn,

O Estado assume neste contexto um papel todo especial, ele permeia as relações de classe, passa a intervir no urbano, no consumo popular,

¹⁴⁵“Moradores do João Paulo querem melhoria no transporte coletivo”. **Feira Hoje** 8 de julho de 1983. UEFS/museu casa do sertão. p, 4.

porque será competência do Estado todo empreendimento que não se apresente rentável à iniciativa privada.¹⁴⁶

Assim o transporte coletivo, ao mesmo tempo em que submetia os trabalhadores às suas péssimas condições, estimulava ações de resistência. No dia 20 de novembro de 1980, o senhor Francisco Costa, morador do conjunto João Marinho Falcão - próximo ao 35BI- visitou a redação do jornal **Feira Hoje**, onde denunciou uma possível contenda entre as empresas Transul e Transfeira. Segundo ele, essa situação causou diversos prejuízos aos moradores. Junto a esta ação Francisco, com o auxílio dos seus vizinhos, elaborou um documento que foi entregue na câmara de vereadores, neste, solicitavam aos edis a substituição da empresa Transfeira, responsável pelo transporte coletivo naquela região.

Segundo os moradores, não havia preferência quanto a empresa que deveria prestar serviço no local, porém, reconheciam que o serviço da Transul era melhor que o serviço prestado pela Transfeira. As justificativas dos moradores para tal pedido eram diversas e abrangiam o estado de conservação dos carros, a quantidade em que estes eram oferecidos e a disposição dos pontos de parada dos ônibus.¹⁴⁷

O senhor José Fernandes Souza, que residia no bairro Subaé, queixou-se também da forma como o serviço de transporte era oferecido pela empresa Industrial à sua comunidade. As queixas eram parecidas com as feitas pelo senhor Francisco um ano antes - haviam poucos carros prestando serviço e, em alguns casos, a empresa deixava apenas um veículo fazendo a linha para o bairro, sob um regime de horários que compreendia apenas a manhã e o fim da tarde. Segundo o jornal **Feira Hoje**, os ônibus da Industrial, por diversas vezes, não eram capazes de cumprir o percurso pré-estabelecido devido a falhas mecânicas dos carros.

Para os moradores na área, seria interessante que a prefeitura Municipal cassasse a licença da industrial ou então forçasse a empresa a colocar ônibus em melhores condições e que rodassem com mais regularidade. Segundo ainda José Fernandes, a população sugere também que a prefeitura permita que as empresas que rodam para o conjunto residencial João Marinho Falcão estenda o percurso até o Subaé, já que a distância não é muito grande entre os dois bairros. Uma outra sugestão é a de que os ônibus da empresa Autounida que rodam para as localidades de Humildes e Limoeiro passem pelo bairro. José Fernandes observa ainda que, caso não se consiga

¹⁴⁶GOHN, Maria da Glória. **Reivindicações Populares Urbanas**. 1982. P, 15.

¹⁴⁷“Moradores do João Marinho Queixam-se dos transportes.” Jornal **Feira Hoje**, quinta-feira 20 de novembro 1980. UEFS/Museu Casa do Sertão. p, 3.

nenhuma dessas alternativas que se criasse (e imediatamente) uma linha especificamente par ao bairro.¹⁴⁸

Meses antes, a população do Subaé denunciava através do jornal **Feira Hoje** a precariedade na oferta do serviço de transporte ao bairro. Segundo eles, a empresa Industrial não cumpria os horários de circulação, o que obrigava os moradores a caminhar até outros bairros a fim de tomar um ônibus de outra empresa, a Autounida. A insatisfação dos usuários era tamanha que os levou a apelidar os ônibus que serviam ao bairro de “carroças” – pois, além das falhas no cumprimento dos horários e da restrição da oferta do serviço até as 19h, o estado de conservação dos ônibus era muito ruim o que os levava a quebrarem constantemente. É possível que as falhas mecânicas apresentadas pelos veículos fossem um dos fatores que causava o atraso ou mesmo a falta de ônibus circulando no bairro.

Todos são unânimes em criticar duramente a empresa Industrial, que serve ao bairro. Os ônibus demoram muito e os passageiros são obrigados a se deslocar para a rodovia Feira-Salvador, para chegar até o centro da cidade por intermédio da empresa Autounida, que faz linhas para Humildes e Limoeiro. Além da precariedade dos veículos e do péssimo serviço as “carroças” – como são chamados – só rodam até às 19 horas. E quando alguém precisa ir ao centro depois deste horário, “é um Deus nos acuda”, conforme Eufrosina Gomes Ferreira, esposa de um dos fundadores do bairro, Tertuliano Nunes da Silva. Ainda em relação ao serviço de transportes, os usuários afirmam que, constantemente, os ônibus estão quebrando, já que são muito velhos e não são conservados pela empresa.¹⁴⁹

Em 1978, ocorreram modificações no roteiro dos ônibus, dentre elas a principal foi um novo percurso obrigatório chamado circular, que seria alternativa ao percurso conhecido como direto que ia do bairro até um ponto específico do centro. O novo trajeto compreendia diversos pontos considerados importantes do centro da cidade, como a rodoviária e a Ceasa local conhecida como centro de abastecimento. Sobre essa transformação do trajeto rodoviário o jornal **Feira Hoje** publicou: “a linha circular, segundo os empresários aumentou o percurso das linhas em mais de cinco quilômetros.”¹⁵⁰

¹⁴⁸“Povo do Subaé volta a reivindicar melhor serviço de transporte.” **Feira Hoje**, 12 de dezembro de 1981, UEFS/Museu Casa do Sertão. p. 3.

¹⁴⁹“Bairro Subaé: População reivindica extensão da rede de água e transporte melhor.” **Feira Hoje**, domingo 16 de agosto de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. p. 3.

¹⁵⁰“Ônibus: Empresas querem aumento.” jornal **Feira Hoje**, Quinta-feira, 8 de Maio de 1980. UEFS/Museu Casa do Sertão. p. 3.

Tais mudanças, associadas a outros fatores, acarretaram mais conflitos no que tange o cotidiano dos feirenses em relação ao transporte público local. O cumprimento dos percursos era delegado aos motoristas e estes, diante do contexto de desorganização do serviço, cumpriam os trajetos da forma que melhor lhes parecesse; todavia, algumas vezes as mudanças eram justificadas pela falta de condições de tráfego: “A buraqueira se estende do centro da cidade até as ruas mais distantes dos bairros. Em decorrência disso, sem qualquer aviso ou sinalização, às vezes os ônibus mudam o roteiro da linha circular, deixando usuários atônitos.”¹⁵¹ Assim, diversas queixas quanto à irregularidade das paradas nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, direção agressiva e até mesmo o despreparo dos motoristas eram feitas pela população.

Constata-se que, em muitos casos, a oferta do serviço de transporte coletivo no período era feita de forma completamente insegura e cabia apenas aos passageiros fiscalizar os motoristas:

Fato dos mais lamentáveis ocorreu na noite da última sexta-feira. O motorista do micro-ônibus de placa policial YA-6039, número de ordem 15-12, de identidade ignorada, começou a fazer das suas logo no ponto que fica em frente a nossa redação. O veículo já com lotação completa, ele deixou o carro parado por algum tempo. Quando alguns passageiros reclamaram, inclusive alegando que perderiam as aulas, ele simplesmente justificou grosseiramente que quem não estivesse gostando que descesse e pegasse um taxi, ainda proferindo palavras de baixo calão. Depois de muita conversa, arrastou bruscamente o veículo, dando quedas de asas até chegar na Cidade Nova onde a coisa foi pior. Ele parou o veículo na porta de um bar desceu e tomou doses de bebida, sob protestos dos passageiros.¹⁵²

Os relatos de ações grosseiras se repetiam nas reclamações dos trabalhadores quando se referiam ao serviço de transporte, a ponto de ser necessário recorrer ao serviço de polícia diante da ausência de uma regulação eficaz.

Vem se constituindo um verdadeiro caso de polícia o problema do transporte coletivo urbano nesta cidade. Todos os dias inúmeras reclamações dos passageiros, de todas as linhas, chegam a esta redação. Principalmente dos bairros do Ponto Central e da Cidade Nova, onde os motoristas e cobradores fazer o que querem... Na linha do Ponto Central, param o Ônibus dentro das poças de água e o

¹⁵¹“Ninguém está satisfeito com o serviço de transporte coletivo.” jornal **Feira Hoje**, Domingo, 23 de agosto de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

¹⁵²“Motorista desce do ônibus para beber.” jornal **Feira Hoje**, Domingo 10 de março de 1978. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 9.

passageiro é obrigado a saltar, ou então, simplesmente, o motorista diz: "Se não quiser saltar ai, vamos para o próximo ponto".¹⁵³

As ações dos motoristas resultavam, em algumas ocasiões, em danos físicos aos passageiros. A senhora Lúcia Nunes Lima, ao tentar descer de um ônibus da empresa Aymoré foi derrubada pelo motorista. Neste caso, o motorista era filho do proprietário da empresa, a passageira foi conduzida até a residência do dono da Aymoré por um dos funcionários responsável pela fiscalização da frota. Entretanto, aquela não recebeu qualquer assistência do dono da empresa, que alegou que não tinha nada a ver com o acidente.¹⁵⁴

Acreditamos que a afirmação do proprietário da empresa Aymoré poderia ser indício de um sistema de transporte que estava funcionando sem uma fiscalização que observasse de perto as práticas dos empresários e de seus funcionários, somada a uma lógica empresarial que visava prioritariamente o lucro. Por sua vez, submetia os passageiros aos cuidados de trabalhadores sem o treinamento necessário para o transporte de pessoas o que possibilitava as contradições que subalternizavam os passageiros diariamente.

Ao reivindicarem a substituição de alguma empresa na prestação do serviço, os trabalhadores demonstravam suas concepções e expectativas sobre a oferta de transporte. Considerando que a mesma empresa pudesse prestar serviços com qualidades diferentes à localidades diferentes, é possível que houvesse uma diversificação da visão dos feirenses quanto ao serviço prestado na cidade. Um exemplo deste processo foram as mobilizações dos trabalhadores dos bairros Subaé e Cidade Nova - estes bairros se localizavam distantes do centro da cidade e em lados opostos. O bairro Subaé se localizava na região sudeste da cidade e o bairro Cidade Nova na região norte. Além da localização geográfica, outros aspectos diferenciavam estes bairros, o Subaé era um bairro cuja população era majoritariamente migrante e empregada na indústria local. A infraestrutura da localidade era precária, faltava água encanada e

¹⁵³“Transporte Coletivo: um caso de polícia.” jornal **Feira Hoje**, Sexta Feira, 8 de março 1978. UEFS/Museu Casa do Sertão. p,7.

¹⁵⁴“Motorista derruba passageira.” jornal **Feira Hoje**, Domingo 16 de Abril de 1978. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 06.

saneamento básico, apesar do bairro contar com cerca de dois mil habitantes no período.¹⁵⁵

Citamos anteriormente que o bairro Cidade Nova destacava-se nas queixas sobre o serviço de transporte, a maioria delas estavam relacionada às condições em que o serviço era prestado. De fato, as condições geravam insatisfação, porém essa explicação precisa ser ampliada e comportar outros elementos para que possamos compreender os motivos dos sujeitos desta localidade se manifestarem em face aos problemas do transporte. No bairro Cidade Nova, havia uma associação de bairro atuante, ou seja, sujeitos organizados e em luta, agindo por dentro de uma associação comunitária, um instrumento de organização coletiva, e em muitos, casos esses moradores ocuparam as ruas.

As reivindicações dos moradores deste bairro em relação ao serviço de transporte traziam traços de organização que extrapolavam as atitudes individuais e resultavam da organização popular:

Devido aos abusos cometidos pela empresa Autounida, que explora as linhas cidade nova, Parque Ipê e Universidade, a comissão pró Associação de Moradores destes bairros está reivindicando a colocação de outras empresas de transportes coletivos para estas rotas. A comissão voltou a reclamar ontem soluções urgentes para os problemas de transportes do bairro, haja visto que a Autounida coloca um maior número de micro-ônibus (veículos opcionais) para servir à Cidade Nova e Parque Ipê, e na hora do “rush” praticamente retira de circulação os ônibus convencionais.¹⁵⁶

As queixas dos moradores da Cidade Nova e Parque Ipê apontam um descontentamento com a empresa que é indicada pelos moradores do Subaé como a ideal para substituir a empresa Industrial que rodava naquela localidade. Aparentemente, as concepções sobre o serviço de transporte dos cidadãos feirenses mesmo que coadunassem no que tange ao desejo por melhorias, possuíam amplitudes diferentes. As ações dos moradores da Cidade Nova, na luta pelo transporte, demonstravam organização, frente às atitudes dos donos da empresa Autounida, já que os moradores produziram dados que demonstravam a incoerência com que estes empresários atuavam na oferta do serviço e insistiam na adequação ou substituição da

¹⁵⁵“Bairro Subaé: População reivindica extensão da rede de água e transporte melhor.” jornal **Feira Hoje**. 16 de agosto de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

¹⁵⁶“Moradores da Cidade Nova mais uma vez reivindicam à SSU melhorias no serviço de transporte coletivo.” Quarta feira 22 de julho de 1988. Jornal **Feira Hoje**. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

empresa. Alguns dos dados levantados pelos moradores nos ajudam a entender o grau de insatisfação com o serviço:

... Foi apresentado para ele o resultado de uma pesquisa realizada até o momento com 670 moradores do bairro, na qual são solicitadas opiniões sobre vários problemas, com uma maior ênfase à problemática dos transportes coletivos. A comissão pró- Associação de moradores apurou nesta amostragem, que 96,7 por cento dos moradores querem ônibus cumprindo a rota circular para todos os bairros, tanto os convencionais como os micro-ônibus. Noventa e oito por cento não concordaram com a disparidade existente entre os preços dos micro e dos veículos convencionais- a passagem do opcional é Cr\$18 enquanto a do convencional é Cr\$12, embora este último faça um percurso maior. Também foi lembrado que em alagoinhas os preços são iguais tanto para os micro como para os ônibus convencionais. Porém o secretário de Serviços Urbanos, segundo Manoel Messias, informou que também havia feito uma pesquisa na qual tinha apurado que muitas pessoas queriam a permanência do micro-ônibus sem a linha circular, informação que foi rebatida pela comissão, já que os moradores só têm conhecimento da pesquisa feita por ela.¹⁵⁷

As empresas de transporte não ficavam estáticas diante das acusações dos usuários do serviço, em muitos casos, os porta-vozes das empresas apresentavam justificativas para a sua forma de atuação. Jurandy Araújo, na condição de porta voz da Autounida, insistiu em manter a oferta do serviço como estava e justificava seu posicionamento considerando os lucros da empresa, fator que era a base do posicionamento dos proprietários.

O gerente da empresa de transportes coletivos Autounida Jurandy Araújo, informou ontem que não há condições de serem atendidas as reivindicações feitas pelos moradores dos bairros Cidade Nova e Parque Ipê – servidos pela empresa. Os moradores, em reunião realizada segunda –feira passada na Cidade Nova, reivindicaram preço único (Cr \$ 12), para as passagens dos micro-ônibus (carros opcionais) e veículos convencionais, cumprimento da rota circular pelos micros e sua gradual substituição pelos convencionais. Jurandy Araújo alegou que as passagens não podem ter seu preço igualado devido à capacidade dos ônibus – enquanto o convencional transporta até 60 passageiros, o micro só comporta 27. Embora este último faça em média 22 a 25 viagens por dia, contra 10 à 12 dos veículos “grandes” o faturamento, em comparação com a quilometragem rodada (gastos com combustível) é pequeno e dá prejuízos, mesmo sendo a passagem mais cara disse o gerente. Devido à isto ele informou que a frota de micros- que totalizam 8 em relação aos 18 convencionais- deverá ser substituída até o final do ano, já que o prefeito Colbert Martins deu um prazo de 90 dias para que isto aconteça. Com relação ao cumprimento da rota circular pelos micro-

¹⁵⁷Idem, ibidem.

ônibus jurandy Araújo informou que isto não é possível devido aos usuários já estarem se acostumando com um ponto fixo e também o micro funcionar em regime de lotação.¹⁵⁸

Evitar o prejuízo a todo custo era o mais importante, como demonstrou o senhor Jurandy. Os dados apresentados pelos moradores foram ignorados por ele, já que o mesmo, possuindo conhecimento pleno sobre os costumes dos seus clientes, afirmou que estes logo se acostumariam com o sistema imposto.

Mesmo com o estabelecimento de um prazo de 90 dias para o cumprimento das reivindicações, a Autounida persistiu com a sua prática. Os atos dos moradores do bairro eram conseqüência de um processo longo, pois: “A população do bairro Cidade Nova já vêm há alguns meses pedindo que a empresa modifique o sistema de transportes, porém, ainda não conseguiram qualquer melhoria.¹⁵⁹” A persistência do cenário resultou em atitudes mais radicais por parte da população, no dia 6 de agosto do mesmo ano, os moradores da Cidade Nova foram às ruas e, desconfiados de que essa atitude não bastaria para garantir as mudanças, construíram um calendário de mobilização.

A opção de resistir aos problemas do transporte foi a alternativa abraçada pelos grupos subalternos que se encontravam em um cenário de conflitos, o que resultou nas reivindicações por melhores condições de vida, e no caso da associação da Cidade Nova, de forma coletiva organizada. Por outro lado, Gohn alerta que: “Não basta, entretanto uma necessidade social para dar conteúdo a uma reivindicação popular e gerar um movimento social¹⁶⁰”. É preciso estar atento à totalidade das relações sociais para que sejamos capazes de entender as ações populares frente as contradições urbanas¹⁶¹ e seus resultados em sua amplitude.

¹⁵⁸“Autounida não atenderá pedidos dos usuários”. Jornal **Feira Hoje**, Sábado, 25 de julho de 1981. UFES/Museu Casa do Sertão, p. 04.

¹⁵⁹“Povo vai à rua para protestar contra o transporte coletivo.” Jornal **Feira Hoje**, Quinta Feira, 06 agosto de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. p.3.

¹⁶⁰“GOHN, Maria da Glória. **Reivindicações Populares Urbanas**. 1982. p. 13.

3.3. “patrão “morde”, prefeito “assopra”.¹⁶²

A atuação da prefeitura na gestão e fiscalização do serviço de transporte era limitada, considerando a quantidade reduzida de fiscais e a ausência de um órgão específico para tratar da mobilidade urbana. No período, o serviço de transporte era regulado pela Secretária de Serviços Urbanos (SSU) e pela CIRETRAN. Durante a gestão de Colbert Martins (1977-1982), o secretário de serviços urbanos era Wagner Mascarenhas. O serviço de transporte da cidade contava com 7 empresas que juntas ofereciam uma frota de 105 ônibus. Segundo o secretário da SSU o fluxo diário era de 80 mil passageiros, o que dava uma margem de um ônibus ou micro-ônibus para cada 800 pessoas. Quando indagado pela redação do jornal **Feira Hoje** sobre a qualidade do serviço de transporte o secretário da SSU afirmou “que melhorou muito nos últimos anos”. Porém, este posicionamento não era consenso nem mesmo entre os membros da prefeitura, o chefe de gabinete do governo, tinha impressões diferentes sobre o serviço e apontava algumas soluções:

Celso Pereira admite que o sistema de transporte coletivo, é deficiente e vê como principal saída para melhorá-lo a criação de uma empresa municipal de apoio que além de atender o setor industrial, possibilitará a prefeitura aplicar penalidade às empresas faltosas, pois terá condições de substituir em caso de suspensão.¹⁶³

A criação de uma empresa pública de transporte coletivo poderia tornaria a vida dos trabalhadores mais fácil, pois ao passo que o Estado traria de volta para si parte da responsabilidade sobre a oferta do serviço de transporte, possibilitaria aos passageiros redirecionar os recursos gastos com transporte para outras demandas, como alimentação, saúde, educação ou lazer. Contudo, essa iniciativa nunca foi levada a cabo pela prefeitura de Feira de Santana, na época, a justificativa para o abandono desta idéia foi a falta de recursos municipais. Existe a possibilidade desta iniciativa, apontada pelo chefe de gabinete da prefeitura como alternativa aos problemas de mobilidade dos trabalhadores, ter sido podada pela ação da associação dos empresários de transporte na disputa pela proteção dos interesses dos seus associados. É possível, ainda, que a via de diálogo consultiva existente entre a prefeitura e os empresários permitisse a eles

¹⁶²MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência: paternalismo, lutas e autonomia dos trabalhadores feirenses (1977-1991)**. Feira de Santana, BA, 2011 Dissertação (Mestrado em Historia) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2009.

¹⁶³“Apenas um ônibus para cada 800 passageiros”. Sexta-Feira, 05 de Agosto de 1980. **Feira Hoje**, UEFS /Museu Casa do Sertão. P, 7.

pressionar o prefeito, evitando assim medidas que os prejudicassem. Carlos Raimundo Alves Lima, em depoimento dado ao Jornal **Feira Hoje**, em 1979, afirmou que:

Esclareceu o presidente da associação, salientando que as empresas sobrevivem graças ao apoio do prefeito que apesar de não ter condições de interferir para a fixação dos aumentos tem procurado ajudar os empresários no que é possível e toda medida que tomar, antes ele nos ouve.¹⁶⁴

Não podemos afirmar que a ajuda oferecida pelo prefeito Colbert Martins aos empresários residia na proteção da reserva de mercado, contudo, essa não foi a única vez que esta reserva foi ameaçada devido a alguma proposta local, como também, não foi a única vez que a proposta foi esquecida pela prefeitura. No mesmo ano, diante da precariedade da oferta do serviço de transporte, a prefeitura passou a avaliar a liberação do serviço de taxis-lotação dentro de sua área urbana e esse projeto chegou a ser avaliado pela associação de taxistas feirenses, mas não foi levado adiante.¹⁶⁵

A gestão da mobilidade urbana empregada pelos administradores locais entre os anos de 1977 e 1990, privilegiava os ônibus, portanto, não ocorreram grandes medidas que ameaçassem a reserva de mercado dos empresários do setor. Além disso, a fiscalização ineficaz organizada pela prefeitura permitia que diversos ônibus circulassem no limite do aceitável - a exemplo dos carros que foram apreendidos numa blitz no ano de 1980, um deles circulava sem a placa de zinco da parte traseira usada comumente para propagandas¹⁶⁶-, e ainda possibilitava aos empresários o descumprimento de diversos direitos trabalhistas.

Segundo o jornal **Feira Hoje**, em 1980, Feira de Santana contava com 4 mil trabalhadores empregados no setor de transporte coletivo, divididos entre motoristas e cobradores. 80% destes, trabalhavam ilegalmente e estas irregularidades variavam entre a ausência da assinatura na carteira de trabalho, o que garantiria o direito a aposentadoria e a vinculação legal à delegacia regional da categoria e a carga horária excessiva de trabalho. Segundo denúncias, haviam trabalhadores que dedicavam 13 ou 14 horas diárias ao labor, ilustrando ainda mais a lista das irregularidades impostas aos trabalhadores. Podemos citar, ainda, a ausência de um piso salarial padronizado e que

¹⁶⁴“Transportes Coletivos: reclamações continuam.” Jornal **Feira Hoje**, Quarta-Feira 24 de Janeiro de 1979. UEFS/Museu Casa do Sertão. P,9.

¹⁶⁵“Empresários de ônibus contra o táxi-lotação.” Jornal **Feira Hoje**, Quinta-Feira 25 de Outubro de 1979. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

¹⁶⁶“Blitz” retira treze ônibus de circulação”. Jornal **Feira Hoje**. 03 de Setembro de 1980, UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

era inferior ao da capital do Estado, sendo que os trabalhadores de Feira trabalhavam 5 ou 6 horas a mais, sem direito ao pagamento das horas extras e ainda havia o emprego de crianças nos cargos de cobradores.

A forma como a categoria de motoristas e cobradores era explorada foi evidenciada em 1980, quando um delegado sindical de Salvador foi transferido para a cidade, a fim de organizar uma delegacia do trabalho local:

Atualmente, um motorista de ônibus na capital ganha Cr\$ 12.900 e um cobrador Cr\$ 6.850 em Feira, um motorista trabalhando de 13 à 14 horas por dia, ganha em média na faixa de Cr\$5 à Cr\$8 mil, a depender da empresa. Já os cobradores ganham Cr\$350 por semana. Tendo um salário mensal inferior ao mínimo determinado pelo governo, conforme observou João Vieira Lima.¹⁶⁷

As irregularidades que envolviam os trabalhadores empregados no serviço de transporte coletivo avançavam e, em muitos casos, poderiam empurrar os trabalhadores para situações extremas, os cobradores eram os mais prejudicados pelas condições de trabalho no serviço de transporte e muitos deles tinham que trabalhar à noite, recebendo menos de um salário mínimo e, no caso das crianças, o trabalho era de forma insalubre:

O fato é que muitos cobradores – menores de idade, inclusive – estão trabalhando oito horas por dia para ganhar Cr\$ 4.400 por mês, o que significa um pouco mais da metade do salário mínimo regional. Portanto, a retenção do troco seria uma forma de complementar o que o patrão não paga. Esta situação, pelo menos, é vivida pelos cobradores da empresa Industrial – aliás. Uma das mais precárias em funcionamento na cidade e que faz a linha para Santa Mônica, 35º Batalhão de Infantaria, entre outros locais. Os motoristas, principalmente aqueles que trabalham em empresas de menor porte, não estão recebendo os salários corretamente, ou seja, Cr\$ 21 mil. Conforme ficou acertado entre os empregadores e o Sindicato dos condutores de Veículos Rodoviários de Salvador, com delegacia em Feira de Santana. Segundo os motorista, que preferem não se identificar para não perder o emprego, alguns empresários só vão conceder o reajuste a partir da majoração das passagens pelo CIP, o que significa que começarão a receber o salário com o aumento a partir dessa semana. Esta situação envolve muitos motoristas, fiscais e cobradores, estes últimos, principalmente, são os mais atingidos pelas irregularidades trabalhistas, pois muitos deles não têm carteira assinada e trabalham à noite.¹⁶⁸

¹⁶⁷“80% dos motoristas e cobradores de ônibus trabalham ilegalmente.” Jornal **Feira Hoje**. Quinta - feira. 24 de Dezembro de 1980. UEFs – Museu Casa do Sertão. P, 3.

¹⁶⁸“Ninguém está satisfeito com o serviço de transporte coletivo.” Jornal **Feira Hoje**. Domingo 23 de Agosto de 1981. UEFs/Museu Casa do Sertão. P, 03

No início da década de 1980 os funcionários das empresas viam-se reféns da exploração em que viviam, as contradições da vida urbana, se expandiam para além do espaço da cidade, e atingiam as relações de trabalho. Apesar do sindicato do setor disputar com a associação patronal melhorias para a categoria, muitas conquistas não se concretizavam, pois, não eram postos em prática pelos patrões, estes por sua vez, se justificavam alegando a margem de lucro reduzida devido ao preço dos combustíveis:

A maioria dos motoristas recebe a remuneração semanalmente, mas não está havendo a correção, já que alguns empresários continuam pagando Cr\$ 12 mil mensais- ou pouco mais disso. É o sindicato da categoria, segundo eles, não exerce qualquer fiscalização objetivando o cumprimento do acordo. Também dizem que se forem reclamar, estão se arriscando a ficar desempregados e isto ninguém quer, porque o mercado de trabalho para motorista está desaquecido, ou melhor, não há oferta e sim muita procura. Portanto, não há outra opção.¹⁶⁹

As condições nas quais a categoria de motoristas e cobradores trabalhava geravam alguns conflitos com outros trabalhadores, a exemplo dos que ocorriam em torno da retenção do troco das passagens. Era corriqueiro que os cobradores ficassem com o troco dos passageiros, em alguns casos isso se justificava como forma de completar a renda familiar. Segundo os jornais, essa prática era iniciativa dos cobradores, muitos deles menores de idade, o que poderia excluir dos empresários a responsabilidade sobre tais práticas:

“O cobrador, geralmente usa muita malandragem: esconde o dinheiro miúdo e pede para o passageiro aguardar um pouco. Mas a pessoa tem que descer num ponto mais adiante e não pode ficar retido apenas por um ou dois cruzeiros. E aí, o jeito é perder mesmo”, conta o usuário Helias Conceição Rosário, para quem não vale à pena pagar Cr\$ 21 do centro da cidade até o bairro Caseb, num percurso pequeno”. Porém, esta “tática” do cobrador nem sempre acaba gerando bons resultados. Não são raras as vezes em que ocorrem confusões, sendo necessário que o ônibus pare, haja intervenção do motorista- quem sabe?- da polícia. Talvez, este problema pode ser o reflexo da própria estrutura do serviço e conseqüentemente das empresas envolvidas, haja vista que muitas delas não cumprem suas obrigações trabalhistas com os motoristas, cobradores e fiscais.¹⁷⁰

Uma análise de comportamentos correlatos dos cobradores de Fortaleza (CE) nos alerta para uma alternativa a esta interpretação já que, naquele caso, os cobradores

¹⁶⁹Idem, p, 03.

¹⁷⁰“Ninguém está satisfeito com o serviço de transporte coletivo.” **Feira Hoje**, Domingo 23 de Agosto de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 03.

eram incentivados pelos patrões a reter o troco como forma de aumentar os lucros das empresas. Segundo Menezes:

É certo que antes mesmo da representação coletiva, as artimanhas para ganhar alguns centavos a mais nas viagens já eram conhecidas dos passageiros de Fortaleza e se disseminavam esparsamente nas práticas da maioria das empresas. A mais usada delas era a desculpa da falta de troco. Na linha do Mucuripe, com passagens a Cr\$ 0,90, os dez centavos do troco para um cruzeiro sempre desapareciam e chegavam a inspirar apelos de populares pela redução do preço a Cr\$ 0,80. Parece que as soluções não autorizadas para aumentar os lucros eram as primeiras alternativas de que os empresários lançavam mão, antes das consultas organizadas às autoridades. Ou então elas eram, pelo menos, expedientes bastante usados paralelamente às tratativas com o Governo.¹⁷¹

Algo possível de ocorrer também em Feira de Santana se considerarmos que, sendo o cobrador menor de idade, não haveriam muitas implicações legais para o menino ou menina, e a empresa não seria a principal responsável pelo roubo praticado. Essa hipótese para nós é mais verossímil que a anterior, defendida pelo jornal **Feira Hoje**, na qual as empresas são eximidas da responsabilidade sobre a retenção do troco. Mesmo que não fosse sob orientação dos empresários, as denúncias e a presença da polícia militar para resolver conflitos envolvendo estas práticas, demonstram a omissão das empresas em buscar mecanismos de abolir este comportamento e este poderia ser aproveitado pelos empresários em seu favor.

A alternativa apresentada pela associação patronal para os conflitos gerados pela retenção do troco foi a proposição de um aumento na tarifa para um valor exato. Segundo Carlos Raimundo Alves Lima, essa medida solucionaria os conflitos entre cobradores e passageiros e também atenderia à reivindicação dos empresários por um aumento. Dessa forma, os empresários apresentaram uma proposta em que:

Possivelmente os preços serão alterados para evitar problemas de falta de troco uma vez que a tarifa estipulada para o ônibus convencional é de Cr\$ 8,50. Para evitar atritos entre usuários e cobradores, o que ocorre constantemente, a passagem poderá ser Cr\$8 ou Cr\$9, sendo a última a mais provável...¹⁷²

¹⁷¹MENEZES, Patrícia. **FORTALEZA DE ÔNIBUS: Quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960.** Universidade Federal do Ceará. 2007. Dissertação de Mestrado. centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História Social.

¹⁷²“As novas tarifas podem entrar em vigor amanhã.” jornal **Feira Hoje**, Quinta-feira, 13 de Novembro de 1980. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 3.

As tarifas cobradas no serviço de transporte local eram definidas a partir de uma planilha de custos que era apresentada ao Conselho Interministerial de Preços (CIP), órgão criado em Agosto de 1968 e que era composto pelos Ministros da Fazenda, da Indústria e do Comércio, da Agricultura, do Planejamento e Coordenação Geral, presidido pelo Ministro da Indústria e do Comércio.¹⁷³ A associação das empresas de transporte durante a década de 1980 pleiteava mais de um reajuste mensal, justificando gastos crescentes com pessoal e combustível, na época, só a prefeitura tinha acesso aos dados apresentados pela Associação na planilha de custos e as informações apresentadas eram obtidas através de cálculos que levavam em consideração os gastos com combustível, tráfego de passageiros, manutenção dos carros e o percurso dos ônibus, sendo este último alvo de muitas críticas por parte dos empresários.

O valor da tarifa era um dos argumentos apresentados pela associação para justificar-se frente às reclamações sobre a precariedade do serviço. No ano seguinte, 1981, José Humberto, proprietário da empresa Transul, defendeu a sua categoria alegando que eles “trabalhavam no vermelho”, pois a tarifa em Feira de Santana era menor que a da capital do Estado, Salvador, e que existia uma grande defasagem na tarifa local, considerando os aumentos com combustível e gasto com pessoal. Em busca de um novo aumento, a associação apresentou uma planilha na qual constava que “entre o período de março a agosto daquele ano, segundo a Associação houve um reajuste em torno de 220 por cento nos salários dos empregados; 72,6 por cento no setor de reposição de peças; e 55 por cento de aumento em pneus.”¹⁷⁴

Os empresários admitiam a ineficiência do serviço de transporte, mas alegavam que a arrecadação mensal não era suficiente para garantir o seu bom funcionamento, assim, além de reajustes tarifários, os empresários sinalizavam a necessidade de um empréstimo por parte do Estado, apesar de ser o CIP responsável por julgar o pedido de aumento no valor da tarifa, cabia ao Prefeito autorizar ou não o reajuste. Esses fatores levaram os empresários a uma modificação na estratégia de disputa no reajuste das tarifas, as empresas, então, passaram a reivindicar que o CIP deixasse de ser o órgão

¹⁷³Disponível em Senado Federal - Subsecretaria de informação. http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=63196&tipo_norma=DEC&data=19680829&link=s acessado dia 22/03/2014.

¹⁷⁴“Passagem de ônibus e “micro” vai custar Cr\$21 na próxima semana.” Jornal **Feira Hoje**, Sábado 22 de Agosto de 1981. UEFs/Museu Casa do Sertão, p. 3.

responsável pelo julgamento dos pedidos e que essa função ficasse a cargo da prefeitura, algo que já ocorria com os taxis locais. Para o presidente da Associação, com:

...essa medida os ônibus seriam mais fiscalizados pelo poder público municipal e portanto mais conservados. Carlos Raimundo acredita que a Prefeitura Municipal tem maiores condições de avaliar a necessidade de conceder aumentos das tarifas dos ônibus, assim como estudar as propostas da associação. Pois esta ciente dos problemas existentes na cidade com relação ao transporte coletivo, ele acha que o aumento não deveria depender do CIP e sim da Prefeitura, como ocorre com os taxis. Na sua opinião os órgãos municipais poderiam ver “por exemplo, que o último aumento concedido pelo Conselho Interministerial de Preços (CIP) não corresponde as necessidades das empresas. Para reivindicar o reajuste, segundo ele, foram realizados estudos com base nos gastos operacionais das empresas e o percentual solicitado de 42 por cento, não foi atendido, Diante disso ele acha que “não está havendo equiparação entre os preços das passagens e os custos das empresas, mas um déficit”¹⁷⁵.

Acreditamos que a ausência de fiscalização preocupasse muito os empresários do setor, tanto que estes lutavam para que a Prefeitura passasse a gerir o valor das passagens a fim de garantir que esta tão desejada fiscalização ocorresse de fato. Ou talvez, fosse possível que, dependendo apenas de órgãos locais para obter uma autorização para majorar o valor das passagens, seria mais fácil para os empresários exercer pressão sobre os responsáveis locais e lograr êxito nos seus desejos.

Os movimentos feitos pela associação patronal na disputa pela oferta do serviço de transporte obrigavam os passageiros avançarem na sua organização enquanto categoria e classe, fazendo frente aos seus opositores e construindo um transporte coletivo mais digno aos trabalhadores. Esse processo pôde ser percebido não apenas na organização de abaixo assinados entregues ao Prefeito, mas também na busca dos trabalhadores por companheiros de exploração e então, de luta.

Em 23 de Janeiro de 1981, uma comissão de usuários do serviço de transporte coletivo local, composta por membros das várias entidades e associações locais, esteve em reunião com o Prefeito. Na ocasião, apresentaram reivindicações que deixavam claro que a concepção daqueles sujeitos sobre o serviço de transporte destoava da concepção defendida pela Associação das Empresas de Transporte. As reivindicações apresentadas traziam algo ainda não visto anteriormente, desta vez, havia uma preocupação não apenas com a condição isolada de cada localidade ou com problemas

¹⁷⁵“Associação Sugere que aumento de tarifa mude para Prefeitura.” jornal **Feira Hoje**, Quarta - Feira 19 de Novembro de 1980. UEFS/Museu Casa do Sertão. p, 3.

diários oriundos da falta de organização do serviço, mas sim, uma pauta que demonstrava uma concepção mais ampla do sistema de transporte e apontava para uma visão com maior grau de reflexão sobre as relações entre trabalhadores, passageiros e empresários. As reivindicações apresentadas eram as seguintes:

Congelamento das atuais tarifas de transporte coletivos urbanos até maio do próximo ano, concessão de passes especiais para desempregados e subvenção do transporte dos trabalhadores que ganham até um salário mínimo... meia passagem para trabalhadores, rota para empresas com mais de 10 empregados¹⁷⁶

O avanço constatado no grau de organização dos trabalhadores feirenses, para nós é um ganho político que, contudo, não significou o total rompimento da tutela da prefeitura sobre os movimentos sociais pelo transporte coletivo. Ainda que organizados em comissões e em contato com diversas entidades e associações de bairro, os trabalhadores também contavam com a figura do prefeito como seu “porta-voz” e defensor de direitos no âmbito local. Assim, as reivindicações apresentadas foram entregues ao Prefeito que na oportunidade disse que defenderia o congelamento da tarifa, já que havia sido estabelecido anteriormente que, para um aumento na tarifa seriam necessários aumentos no valor dos combustíveis e majoração do salário mínimo.

As condições apontadas pelo prefeito para não atender as reivindicações dos trabalhadores eram reforçadas pela sua relação com a classe dominante local, basta lembrarmos que, nas palavras do presidente da associação das empresas de transporte, este não tomava decisões envolvendo o serviço sem antes consultá-lo. Ainda que malogradas as reivindicações dos trabalhadores, que eram: Congelamento do valor da tarifa, concessão de passes especiais para desempregados, subvenção do transporte dos trabalhadores que ganhavam até um salário mínimo, meia passagem para trabalhadores e rota para empresas com mais de 10 empregados¹⁷⁷, compreendemos que a experiência de organização e luta não se perdeu, mas sim, este ganho para a classe trabalhadora tem grande importância na perpetuação das disputas e enfrentamentos destes contra os patrões e empresários que historicamente se aproveitam da sua força de trabalho.

A experiência de luta acumulava-se e este processo algumas vezes poderia resultar em novos embates, de onde os sujeitos transformados pelas experiências vividas

¹⁷⁶“Comissão de usuários volta a reivindicar congelamento das tarifas de transporte coletivo.” jornal **Feira Hoje**, Quinta-Feira, 24 de janeiro de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 4.

¹⁷⁷Idem, Ibidem.

encontravam novas veredas para expurgar os males que os afligiam. Para os trabalhadores feirenses do período, ficou a compreensão de que seria preciso mais pressão para transformar sua realidade, o que os conduziu a novos embates. A comissão que em 1981 não logrou êxito ao buscar mudanças no serviço de transporte, deixou para o futuro a noção de que a luta deveria continuar; assim, um ano mais tarde, frente a possibilidade de mais um reajuste na tarifa, uma comissão melhor estruturada conseguiu fazer parte das negociações sobre o aumento.

...os empresários, inicialmente, pediram à Prefeitura 65 por cento de aumento, sob alegações diversas como a elevação dos custos operacionais: carro rodando em branco, percursos longos e desnecessários e até tradicionais buracos, cujos prejuízos causados já ocupam lugar certo no balanço. Frente a isto, várias associações de moradores e entidades de classe se uniram num movimento popular de rejeição ao aumento e conseguiram participar das negociações, discutindo a questão com os proprietários de empresas e Prefeitura.¹⁷⁸

Nesse ano, 1982, o prefeito já não era Colbert Martins, mas sim, o seu vice José Raimundo, coincidentemente ou não, negociações em torno do transporte coletivo adquiriram um caráter mais democrático, já que todas as partes envolvidas com o serviço de transporte tiveram suas vozes ouvidas nos debates sobre os rumos do serviço. Era necessário seguir alguns tramites para que fosse majorado o valor da passagem, os empresários do setor deveriam justificar seu pedido através da apresentação de uma planilha de gastos, na qual deveria constar os dispêndios com combustível, pagamento dos empregados, manutenção dos carros, o desgaste com o trajeto, viagem sem passageiros e até os prejuízos causados pelos buracos existentes nas estradas da cidade eram apontados.

Assim, os valores solicitados compreendiam o gasto anual e a margem esperada de lucro, a participação dos técnicos da prefeitura e dos trabalhadores feirenses nas discussões relativas ao aumento da tarifa levaram à constatação de irregularidades nos dados apresentados pelos empresários. Naquele ano, a planilha apresentada foi analisada por uma comissão composta por técnicos da prefeitura e trabalhadores feirenses. Os estudos da comissão levaram a constatação de algumas irregularidades que os jornais locais trataram como engano, tal como “percursos alterados no dobro da

¹⁷⁸“Trabalhador sufocado com aumento de tarifas de ônibus”. Jornal **Grito da Terra**, nº 7, julho de 1982. Acervo LABELU.

quilometragem real, grande parte dos empregados sem carteira assinada, além de outras transgressões, que justificariam, se fossem verdadeiras, a elevação da taxa solicitada."¹⁷⁹

O cenário local havia mudado, a pressão exercida pelos trabalhadores surtiria efeitos e os resultados se transformaram na conquista do direito de compor um grupo de trabalho dedicado a avaliar o serviço de transporte, algo que nunca havia ocorrido na cidade. A postura articuladora do prefeito anterior, que se reunia com os trabalhadores, ao passo que, também ouvia a classe dominante local ficava evidente quando observamos o exemplo da consulta feita aos empresários locais após ouvir as reivindicações feitas pelos trabalhadores em Janeiro de 1981. Após apontar a impossibilidade de atender grande parte das reivindicações dos trabalhadores e usuários do transporte coletivo, o prefeito promoveu um espaço com representantes da classe dominante local:

Como a adoção de qualquer uma das medidas implica no consentimento de algumas classes- empresários do setor e comerciantes, por exemplo- foi marcada uma nova reunião com a presença de representantes destas categorias, a ser realizada no dia 6 de Outubro às 14 horas.¹⁸⁰

A perseverança na luta e a mudança no cenário político permitiu aos trabalhadores a constituição de um espaço no qual as incoerências do sistema de transporte pudessem não apenas ser apontadas mas também repelidas e, desta vez, os trabalhadores conseguiram barrar o aumento da passagem, garantindo mais transparência ao processo de majoração da tarifa.

O processo de integração dos migrantes ao espaço feirense foi marcado pela integração destes às lutas e conflitos dos trabalhadores com o poder público e com os empresários da cidade. Houve momentos em que os empresários colocaram-se contrários às ações da prefeitura de alocação de famílias em áreas destinadas a indústria como, por exemplo, o conflito em torno da região hoje conhecida como Aviário. O programa PLANOLAR, implantado na gestão de Colbert Martins, atuou como uma “faca de dois gumes”, pois, ao passo que facilitava o acesso à casa própria para os trabalhadores mais espoliados da cidade, também os restringia à periferia da cidade. Podemos comprovar essa tese observando que a maioria dos terrenos

¹⁷⁹Idem, ibidem.

¹⁸⁰“Comissão de usuários volta a reivindicar congelamento das tarifas de transporte coletivo.” **Jornal Feira Hoje**, Quinta-Feira, 24 de janeiro de 1981. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 4.

dispensados à construção das casas do PLANOLAR ficavam nas áreas mais afastadas do centro, como os bairros Novo Horizonte e o Aviário que se localizam nos extremos da cidade.

Ao passo que os trabalhadores se apropriavam e transformavam o espaço urbano, novas demandas surgiam e a mobilidade urbana saltava como necessidade primordial à sua sobrevivência. Uma vez que ocupando as áreas mais distantes do centro, havia uma dificuldade de chegar ao local de trabalho e de ter acesso a diversos serviços básicos se não com auxílio do serviço de transporte. As estratégias usadas pelos trabalhadores na luta variavam e, em alguns momentos, restringiam-se ao diálogo com o prefeito que, na maioria das vezes, acontecia durante visitas feitas pelo prefeito aos bairros, nessas oportunidades a população apontava suas carências e defendia as soluções esperadas, contudo, as reivindicações dos trabalhadores não eram atendidas e a radicalização foi o único caminho possível. Assim, ações mais enérgicas aconteciam como foi o caso dos moradores do Campo Limpo para pressionar a prefeitura e os empresários do setor.

A organização do serviço de transporte ocorria na medida em que os conflitos entre os grupos sociais se tornavam antagônicos e eram de alguma forma mediados pela prefeitura que, muitas vezes, posicionou-se ao lado dos empresários. Os empresários, por sua vez, atuavam organizados em uma Associação que falava à sociedade colocando-se como tão prejudicada pelo sistema de mobilidade quanto os passageiros. Enquanto isso, trabalhadores e usuários do transporte coletivo também se organizaram em diversas associações de bairros e avançavam na disputa por voz e por maior influência nas decisões sobre a oferta do serviço.

A disputa entre os trabalhadores e os setores dominantes se dava de forma desigual, pois estes grupos lutavam com os poucos recursos que dispunham enquanto que os empresários dispunham de acesso à mídias de massa, como jornais e rádios, e de uma via de diálogo consultiva com o poder público, como foi demonstrado anteriormente. Para fazer frente a esse grupo os trabalhadores, precisavam se organizar e pressionar através de atos e também produzir estudos que lhes possibilitassem contrapor as afirmações feitas pela associação patronal. O acesso às planilhas de custos das empresas foi uma conquista muito importante da classe trabalhadora, pois

possibilitou aos trabalhadores conhecer os dados apontados pelos empresários e garantiu que estes também pudessem propor sua alternativa a tarifa.

O custo das viagens, os atrasos, conflitos gerados pela retenção do troco e as condições precárias dos veículos, tornavam a relação dos usuários com o transporte coletivo algo muito tenso. Alguns trabalhadores apontavam que preferiam enfrentar suas jornadas a pé, pois era mais vantagem que tomar os ônibus, além dessas irregularidades ainda haviam outras, referentes as condições dos trabalhadores empregados nas empresas de transporte tais como a carga horária excessiva de trabalho, pagamento irregular dos salários e descumprimento do piso salarial nacional.

As mudanças no cenário urbano foram resultado dos conflitos entre as classes, e o sentido dessas mudanças também foi disputado por estes grupos. A lógica do lucro empresarial deu a tônica a esse processo. Assim as modificações promovidas no território da cidade possibilitaram a produção de riquezas através da exploração dos recursos naturais e da força de trabalho dos sertanejos. E estes por sua vez, entendiam que era obrigação do Estado e seu direito ter acesso a serviços e à infraestrutura e, portanto, disputaram a consolidação desses direitos. Diante de um fenômeno com proporções inusitadas para os feirenses a constituição dos serviços ora ausentes em grande parte do território local fora uma experiência nova, tanto para os administradores locais quanto para os moradores, assim a oferta regulação e apropriação desses serviços se deu a medida que as demandas eram apresentadas.

A oferta e a regulação do serviço de transporte não fugiam a essa lógica. A experiência dos trabalhadores feirenses com a mobilidade urbana foi marcada por um processo que privilegiou o serviço de transporte coletivo feito por ônibus, algo que fica claro ao analisarmos a ação da prefeitura ao abrir estradas para permitir a passagem destes veículos¹⁸¹. Ao passo que sem uma regulação eficaz os ônibus deixavam a desejar e restringiam o direito de ir e vir dos trabalhadores já que, não era raro, os passageiros ficaram à mercê dos ônibus tendo que ir para o ponto de ônibus muito tempo antes do horário previsto para não se atrasarem. O oposto também era válido e muitas vezes os ônibus deixavam de fazer os percursos à noite, obrigando os passageiros a irem para

¹⁸¹“Eucaliptos Ganha uma Linha de coletivos”. **Feira Hoje**, Domingo 16 de Julho de 1978. UEFS/Museu Casa do Sertão. P, 2.

suas casa a pé. Diante desses problemas, a luta pelas melhorias foi a alternativa encontrada pelos trabalhadores e, enquanto estes lutavam para organizar o serviço, também se organizavam, aumentando sua capacidade de enfrentamento e de disputa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar as contradições urbanas em Feira de Santana, enfocando a experiência da classe trabalhadora na luta pela sobrevivência tem a importância de trazer a tona traços dos processos históricos por vezes emudecidos ou lidos por uma perspectiva que naturaliza os rumos tomados pela sociedade, excluindo as ações dos homens e sua intencionalidade dos processos históricos. Esta análise tem o potencial de apresentar o exercício dos grupos sociais disputando visões de mundo distintas seja enquanto fração de classe industrial, do ramo dos transportes coletivos urbanos, ou enquanto classe trabalhadora.

Urbanização não é um processo natural e os seus sentidos são disputados, transformações nas sociabilidades são impostas, e modificação na infra estrutura da cidade são operadas. Os fenômenos migratórios apresentados por vezes como resultado do desejo pessoal por melhores condições de vida não podem ser explicados apenas por esse prisma, é preciso considerar como as contradições e problemas se formaram e quais as consequências sociais destes movimentos. Uma vez promovida a migração, tivemos no Brasil parte das condições necessárias para fomentar a industrialização brasileira, um processo quimérico que agregou elementos de sistemas diferentes produzindo um sentido novo para a produção de capitais no país.

Uma vez no espaço urbano, a classe trabalhadora brasileira teve que se adaptar a uma nova forma de vida, forma esta que se constituía a medida da experiência urbana, ou seja, o modelo de urbanização brasileira e suas inerentes contradições não estava dado, mas foi resultado das disputas entre as classes no espaço da cidade. De um lado a classe dominante operando seus projetos de racionalização do espaço e do outro a classe trabalhadora buscando melhores formas de sobreviver. Assim houveram disputas pelo espaço, pelo uso do solo, pela forma de comercializar, e de se movimentar na cidade.

Essas disputas definiram a forma como estes elementos se constituíram, ao passo que também definiram a classe trabalhadora na sua forma de ser e agir. A necessidade de morar fez com que estes sujeitos disputasse com o Estado capitalista espaço para construir, e este Estado atendeu a essa necessidade por vezes subalternizando os sujeitos a medida que os excluía dos centros urbanos, as melhores áreas da cidade foram reservadas ao comércio e a indústria. Na Feira de Santana da segunda metade do século XX, o espaço urbano privilegiou estes dois setores, Comércio e Indústria. As levas de trabalhadores que migraram do campo e de outras cidades e que chegaram ao município foram cooptados por estes setores seja direta ou indiretamente.

O SIM através da sua política educacional reforçava esse processo, por um lado oferecia capacitação para os trabalhadores despreparados abrindo-lhes algumas portas, por outro, disciplinava e introjetava o urbano naqueles. Este e outros órgãos educacionais existentes na cidade, além das conferências e outros exercícios de troca de experiências, demonstrava a construção do urbano industrial na cidade, através da propagação dos ideais de progresso e prosperidade. Ao trabalhador que fugia das

mazelas do campo, como seca, fome e doenças, essa poderia ser uma boa alternativa, porém o exercício da classe dominante brasileira fez da fuga p cidade o único caminho.

Assim as lutas por melhores condições de vida travadas pela classe trabalhadora feirense entre 1977 e 1990 tiveram influência direta no sentido da urbanização do município. Ao passo que estes sujeitos experimentavam a cidade, suas contradições e problemas, também se transformavam, aprendiam a necessidade de lutar, negociavam, cobravam e se formavam enquanto uma classe viva, que ao sabor da história se modifica, se transforma. Naquela cidade que lhes negava o acesso à moradia, saneamento, água potável, saúde e transporte, os trabalhadores exercitaram a experiência de lutar, seja de forma espontânea ou organizados em associações e partidos.

as contradições urbanas impuseram a subalternização dos trabalhadores feirenses, elas também criaram as condições para que essa classe se organizasse e se pusesse em movimento contra sua opositora fundamental que se organizara antes e disputava ao longo dos anos os rumos da cidade. Porém as reivindicações e protestos na história da cidade demonstram que a luta de classes acontece todos os dias e que os projetos de dominação da classe trabalhadora não estão dados.

LISTA DE FONTES

- Atas da Câmara de Vereadores 1970-1980. (Câmara de Vereadores)
- Código Municipal de Postura 1967. Arquivo Público Municipal de Feira de Santana
- Jornal Feira Hoje 1971. (Museu Casa do Sertão)
- Jornal O Grito da Terra 1981. (Acervo LABELU)
- Jornal A Folha do Norte (Acervo Arquivo público municipal)

-Projeto CABANA (1968).

-Plano de Desenvolvimento Local e Integrado de Feira de Santana PDLI (1967).

-Regimento Interno da Secretária de Serviços Urbanos SSU de Feira de Santana (1969).
Arquivo Público Municipal de Feira de Santana.

-História do Transporte Coletivo em Feira de Santana. Publicado por José Ferreira Pinto no site <http://www.feiradesantanna.com.br/coletivos.htm> acessado dia 06/08/2011.

-BRITO, Charlene José de. **Da assistência à resistência:** ecumenismo presbiteriano, mendicância, migração e luta pela terra na Bahia (1968-1990). Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Feira, Programa de Pós-Graduação em História, 2013.

-FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996.** Dissertação Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador 1998.

-MONTEIRO, Jhonatas Lima. **Interesses hegemônicos na margem da periferia:** ação política de dirigentes industriais em Feira de Santana (1963–1983). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2009.

-PACHECO, Larissa Penelu Bitencourt. **Trabalho e costume de feirantes de alimentos:** Pequenos comerciantes e regulamentação do mercado em Feira de Santana. (1960/1990). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em história. UEFS. 2009.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRITO, Charlene José de. **Da assistência à resistência:** ecumenismo presbiteriano, mendicância, migração e luta pela terra na Bahia (1968-1990). Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Feira, Programa de Pós-Graduação em História, 2013.

BEZZON, José Carlos Faim. **O PLANEJAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL EM CIDADES “GLOCAIS” BRASILEIRAS:**

em direção ao novo modus operandi de gestão e produção da cidade. Tese de Doutorado Escola de Engenharia de São Carlos. 2008.

CRUZ, Rossine Cerqueira da. **A Inserção de Feira de Santana (BA) nos Processos de Integração Produtiva e de Desconcentração Econômica Nacional.** Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. Campinas, SP, 1999.

CORRÊA, Diego Carvalho. **O futuro do passado: uma cidade para o progresso e, o progresso para cidade em João Durval Carneiro. (1967-1971)** p, 81. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em História. 2011

FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital imperialismo: teoria e história.** 2, ed. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010.

FREITAS. Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influência da Industrialização 1970-1996.** Salvador, 1998. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração: Análise urbana e regional) UFBA.

GOHN, Maria da Glória. **Reivindicações Populares Urbanas.** 1982.

GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. **Maquiavel, notas sobre o Estado e a política.** Civilização brasileira. Rio de Janeiro. 2001. Volume 3.

GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. **Os intelectuais, o princípio educativo, Jornalismo.** Civilização brasileira. Rio de Janeiro. 2001. Volume 2.

História do Transporte Coletivo em Feira de Santana. Publicado por José Ferreira Pinto no site <http://www.feiradesantanna.com.br/coletivos.htm> acessado dia 06/08/2011.

IANNI, Octavio. **Industrialização e desenvolvimento social no Brasil.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963.

MENDONÇA, Sonia Regina de; FONTES, Virginia Maria. **Historia do Brasil recente, 1964-1980.** São Paulo: Ática, 1988.

MENEZES, Claudino Luiz. **Emergência e evolução da política ambiental urbana no Brasil: do Estado Novo à Nova República.**

MENEZES, Patrícia. **FORTALEZA DE ÔNIBUS: Quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e**

1960. Universidade Federal do Ceará. 2007. Dissertação de Mestrado. centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História Social.

MOISÉS, José Álvaro. **O estado, as contradições Urbanas e os movimentos sociais.** Cidade, Povo e Poder. Coletânea de artigos sobre a dinâmica das cidades na segunda metade do século XX. 1978.

MONTEIRO, Jhonatas Lima. **Interesses hegemônicos na margem da periferia: ação política de dirigentes industriais em Feira de Santana (1963–1983).** Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2009.

MUNIZ, Manuela da Silva. **Em busca da experiência: paternalismo, lutas e autonomia dos trabalhadores feirenses (1977-1991).** Feira de Santana, BA, 2011 Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2009.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: crítica a razão dualista.** 4. Ed. Petrópolis: Vozes, 1981.

PACHECO, Larissa Penelu Bitencourt. **Trabalho e costume de feirantes de alimentos: Pequenos comerciantes e regulamentação do mercado em Feira de Santana. (1960/1990).** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em história. UEFS. 2009.

SANTOS, Ângela Moulin Simões Penalva; DUARTE, Sandro Marino. **Política habitacional no Brasil: uma nova abordagem para um velho problema.** Publicado em: Os desafios atuais para a economia brasileira. FCE, EdURJ. 2010

SANTOS, Igor Gomes. **Na conta mão do sentido: Origens e trajetória do PT de Feira de Santana – Bahia. 1979-2000.** Dissertação de Mestrado Programa de pós Graduação em História Universidade Federal Fluminense. UFF Niterói.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado.** Fundamentos Teóricos e metodológicos da geografia. Hucitec. São Paulo 1988.

WRIGHT, Charles Leslie. **O que é transporte urbano.** Coleção primeiros passos.1 Ed. Brasiliense, São Paulo. 1888.