
MOBILIDADE E FORMA URBANA: FEIRA DE SANTANA-BA E A ESTRUTURA VIÁRIA

MOBILITY AND URBAN FORM: FEIRA DE SANTANA-BA AND THE ROAD STRUCTURE

MOVILIDAD Y FORMA URBANA: FEIRA DE SANTANA-BA Y ESTRUCTURA VIAL

Ákila Soares de Britto¹
Janio Santos²
Nacelice Barbosa Freitas³

RESUMO: Em geral, os estudos sobre a mobilidade urbana em Feira de Santana não discutem a estrutura viária como um elemento para organização da cidade, disso parte o objetivo deste artigo, que é apresentar como essa estrutura é uma das delimitadoras da forma urbana. Para isso, foi feito um estudo prévio em pesquisas anteriores, planos de desenvolvimento e mobilidade urbana, entre outros documentos, endossado pelo mapeamento do perímetro urbano entre 1959 a 2018. A forma urbana de Feira de Santana, além de ser influenciada pela implantação dos empreendimentos imobiliários e das ações do Estado, molda e é moldada em função das principais vias de acesso, o que concede uma forma de “crescimento” em anel radial do tipo “Rodópolis”.

Palavras-chave: Forma Urbana. Mobilidade Urbana. Crescimento Urbano. Estrutura Viária. Feira de Santana.

ABSTRACT: In general, studies on urban mobility in Feira de Santana do not discuss the road structure as a element for the organization of the city. This article analyzes the road structure as a guideline for the urban form. The study was prepared with data from previous research, urban development plans, urban mobility projects, etc., endorsed by the mapping of the urban perimeter between 1959 and 2018. The urban form of Feira de Santana is influenced by the implementation of real estate developments and by state policies. This form structures and is structured according to the main access routes, which grants a “growth” mode in a radial ring of the “Rodópolis” type.

Keywords: Urban Form. Urban Mobility. Urban Growth. Road Structure. Feira de Santana.

RESUMEN: En general, los estudios sobre movilidad urbana en Feira de Santana no discuten la estructura vial como elemento de organización de la ciudad. Este artículo analiza la estructura vial como pauta de la forma urbana. El estudio se elaboró con datos de investigaciones previas, planes urbanísticos,

1 Mestrando em Planejamento Territorial/Planterr-UEFS. E-mail: akilasbritto@hotmail.com.

2 Pós-doutorado em Planejamento Urbano, Doutor em Geografia, Professor Pleno/UEFS. E-mail: janiosantos@yahoo.com.br.

3 Doutora em Geografia, Professora Adjunto/UEFS. E-mail: nacegeografic@hotmail.com.

proyectos de movilidad urbana, etc., avalados por el mapeo del perímetro urbano entre 1959 y 2018. La forma urbana de Feira de Santana está influenciada por la implementación de desarrollos inmobiliarios y por las políticas estatales. Esta forma se estructura y se estructura según las principales vías de acceso, lo que otorga una modalidad de “crecimiento” en un anillo radial del tipo “Rodópolis”.

Palabras clave: forma urbana. Movilidad Urbana. Crecimiento urbano. Estructura vial. Feira de Santana.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um elemento de relativa importância em todo mundo, seja por motivos econômicos ou político-sociais. Todavia, para países de dimensões continentais, tais como Rússia, China, Canadá, Estados Unidos e Brasil, e para aqueles com grandes densidades populacionais, como a região central da Europa, Índia, Japão e algumas regiões litorâneas, ela se constitui como um desafio a ser enfrentado.

O Brasil pode ser enquadrado nessas duas categorias, não só por ser um país de grande extensão territorial, mas porque boa parte de sua população se concentra nas regiões litorâneas. Esse fator é dado por decorrência do histórico de colonização, o qual concentrou-se nas regiões costeiras, sendo povoado posteriormente o interior, devido os interesses dos exploradores, a extensão territorial e as riquezas naturais.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, depois de 24 anos da promulgação da Constituição Federal em 1988, tem por objetivo orientar e instituir diretrizes para a legislação local e regulamentar políticas da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). A PNMU possui alguns princípios, com destaque para a promoção do equilíbrio quanto ao uso do espaço público de circulação (malha viária), vias e logradouros, de forma eficiente, eficaz e efetiva.

Por outro lado, as diretrizes atuam como instruções para que sejam atingidos os objetivos da PNMU, quais sejam promover integração da mobilidade entre políticas de desenvolvimento urbano (saneamento, planejamento, gestão do uso do solo e habitação) nas esferas, federais, estaduais e municipais.

Problemas voltados à infraestrutura e à malha viária não são exclusivos de grandes cidades, pois cidades médias também passam por situações semelhantes. Situada próxima ao litoral, cerca de 100km em linha reta, Feira de Santana não é muito diferente, sendo o 301º, entre os 417 municípios da Bahia, em dimensões territoriais e o 2º em população (IBGE, 2010). Essa característica favoreceu o surgimento de entraves econômicos e político-social, relacionados a escoamento de mercadoria, tempo de deslocamento, trânsito intenso, superlotação, poucas opções de transporte, etc.

Na teoria, para sanar tais problemas, foi elaborada a Lei Complementar Nº 117 de 26 de julho de 2018, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Territorial do município de Feira de Santana (PDDU). No capítulo IV, em sua Seção IV, trata da infraestrutura viária e afirma que:

A infraestrutura viária do Município orienta-se pela definição de uma rede hierarquizada de vias, abrangendo todo o território municipal, compatibilizada com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e adequada às características físicas e funcionais das vias existentes, ou planejadas, compreendendo duas categorias, conforme o Plano de Mobilidade e inserido na LOUOS (FEIRA DE SANTANA, 2018a).

Em outras palavras, o sistema viário está estruturado segundo as recomendações, em ordem, federal > estadual > municipal, e pelas características de seus elementos fixos e fluxos. Já o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), aprovado pela Lei Complementar N° 112 de 05 de abril de 2018, dentre outros aspectos, visa a organização da estruturação e a hierarquização da malha viária, estabelecida pela legislação vigente e os demais elementos estruturantes (FEIRA DE SANTANA, 2018b).

O aumento do número de veículos em circulação, o adensamento populacional em áreas de expansão, as alterações do sistema público de transporte, dentre outros elementos, provocam uma demanda estrutural da malha viária que garanta o escoamento adequado desse intenso fluxo, caso contrário o trânsito se intensifica e os engarrafamentos surgem.

Do exposto, nota-se que, em geral, os estudos da mobilidade urbana em Feira de Santana não discutem a estrutura viária como um dos marcos relevantes para a organização da cidade, disso parte o objetivo principal deste artigo, que é apresentar como essa estrutura é uma das delimitadoras da forma urbana e faz do município um importante entroncamento rodoviário. Reflete-se ainda sobre as repercussões da implantação da nova hierarquia viária e prolongamento de vias, especialmente quanto às dinâmicas de crescimento urbano e econômico.

Para isso, foi feito um estudo prévio com dados de pesquisas anteriores, planos de desenvolvimento urbano municipal, projetos de mobilidade urbana, entre outros documentos, endossado pelo mapeamento da mancha urbana entre os anos de 1959 a 2017, com o uso do ArcGis.

O artigo apresenta, na primeira parte, aspectos teóricos sobre forma urbana e mobilidade, na perspectiva geográfica, seguida da análise da malha viária de Feira de Santana e de sua influência na estruturação do espaço urbano.

2 FORMA URBANA E MALHA VIÁRIA EM UMA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA

Quando se fala de forma urbana, muito do que se tem produzido está ligado à Arquitetura, Urbanismo ou Engenharia Civil, principalmente por se tratar de um tema que aborda a estrutura urbana como foco principal. Como diz Santos (2006), o espaço urbano é composto por fixos e fluxos, sendo os fixos os elementos estruturais construídos pelo homem, como os edifícios, as ruas e vias, as praças e seus monumentos.

Não apenas arquitetos, urbanistas e engenheiros civis exploram a temática da forma urbana, como também os sociólogos e antropólogos. Para eles, a forma urbana deve ser reescrita em termos de relações sociais e da dimensão cultural como materialização da história da cidade (COSTA, 2009). Ou seja, os fluxos de matérias, informações e os elementos transitórios, como pessoas, rotas, mercadorias e oralidades.

Nesse último ponto, destacam-se os geógrafos, pela capacidade de unificar as diferentes definições da forma urbana e alinhar harmonicamente (ou não) a discussão dos “fixos e fluxos” desse sistema. Lefebvre mostra como é o mecanismo para produção do espaço através das relações de poder que utilizam os fixos e fluxos existentes.

A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam: rodovias, canais, estradas de ferro, circuitos comerciais, e bancários, auto-estradas e rotas aéreas etc. (LEFEBVRE, 1978, p. 259 *apud* RAFFESTIN, 1993, p. 143).

A forma urbana é um aspecto para efetuação das relações sociais e revela, conseqüentemente, elementos do poder. Enquanto analogia de domínio e apropriação do espaço pela sociedade, não está conexas apenas ao poder nela existente, mas também à constante transformação dos fixos e fluxos que compõem o urbano. Haesbaert afirma que.

O território não é apenas fixidez e estabilidade (como uma área de fronteiras bem definidas), mas incorpora como um de seus constituintes fundamentais o movimento, as diferentes formas de mobilidade, ou seja, não é apenas um 'território-zona', mas também um 'território-rede' (HAESBAERT, 2006, p. 117-118).

Nessa perspectiva, tem-se a estruturação das relações no espaço urbano, onde o domínio é distribuído estrategicamente pelo mesmo na forma de diversos tipos de redes que ordenam o território e o torna amorfo e multirelacional com as áreas adjacentes. Fronteiras não definidas para determinadas redes transformam as relações de poder e incorporam novos espaços ao território e o (re)ordena conforme os fluxos e fixos.

Além da fluidez das redes de poder que determinam a forma urbana, há também o sentimento de pertencimento a um dado lugar ou território, que é determinante para a identidade urbana. Essa característica da forma urbana é destacada por Medeiros como.

Um espaço de identidade ou pode se dizer que é um espaço de identificação. O sentimento é a sua base e a forma espacial importa muito pouco, pois esta pode ser variável. O território pode mesmo ser imaginário e até mesmo sonhado. E, é a partir deste imaginário, deste sonho que sua construção tem início (MEDEIROS, 2009, p. 217).

O imaginário construído permite aos poderes que influenciam o espaço urbano modificar as redes que dão forma e fluidez ao mesmo, e comunicar à sociedade às mensagens que queiram perpetuar, sejam de pertencimento, conservação, sustentabilidade, mudanças, entre outras variáveis impostas ao espaço, para que se possa dominar os recursos e as sociedades inseridas neles.

Sendo assim, os atos cotidianos vividos no espaço urbano ficam impressos nas formas. A partir do momento em que esses atos (fluxos) são modificados, as formas perdem ou substituem o seu conteúdo, e passam a ser vistas de maneira diferente, apesar de fisicamente (fixos), por vezes, nada ter mudado.

Costa (2009) afirma que a forma urbana é a materialização da cidade, capaz de determinar a vida humana em comunidade. A cidade não é apenas um produto determinado pelos contextos econômicos, políticos e sociais, mas igualmente o resultado de formas e posições culturais e estéticas, ligadas a comportamentos, a apropriação e utilização do espaço e a vida comunitária dos cidadãos.

Quando se pretende estudar a cidade necessita-se compreender que nesse conceito ou termo está intrínseco um mundo de coisas, fatos e fenômenos. Por isso, deve-se delimitar bem o objeto de pesquisa. Para isso, dentro da escala urbana, há cinco dimensões para a escolha daquela que mais se adequa aos objetivos propostos: a casa, a rua, o bairro, a cidade, o município.

Ao utilizar a dimensão escalar da cidade, deve-se identificar na forma urbana o modo como essa se estrutura, conhecer os elementos morfológicos (fixos) e as suas características. Assim, para se estudar e entender essa forma deve-se conhecer a malha

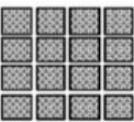
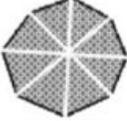
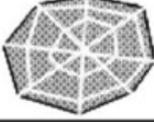
viária (para uns, conhecida como o traçado), sua origem, características, como são as ruas - estreitas ou largas, retas ou curvas.

A malha viária é um dos elementos nítidos no espaço urbano, tanto na forma cartográfica quanto física. Além de compor o conjunto dos elementos da mobilidade urbana, não apenas serve como via para o trânsito de diferentes fluxos, como regula a disposição dos edifícios e quarteirões e liga os vários espaços e partes da cidade (COSTA, 2009).

A malha viária tem um caráter de permanência, não totalmente modificável, que lhe permite resistir às transformações urbanas. Estabelece a relação mais direta entre a cidade e o território. A rua ou a via relaciona-se diretamente com a formação e crescimento da cidade de modo hierarquizado, em função da importância funcional do deslocamento, do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e ideias. É a malha viária que define o plano, interfere na organização da forma urbana e também é importante na orientação em qualquer cidade (COSTA, 2009).

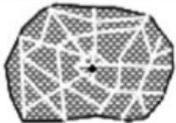
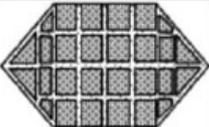
Desde à calçada à travessa, à avenida ou à via rápida, encontra-se uma correspondência entre a hierarquia dos traçados e a hierarquia das escalas da forma urbana (Figura 1). Algumas cidades, principalmente as médias e as grandes, possuem problemas característicos gerados pelo crescimento e expansão, vinculados diretamente à mobilidade urbana e ao sistema de tráfego deficiente, antiecológico e oneroso.

O Brasil gerou uma dependência e uma “imobilidade”, devido às políticas ligadas ao setor priorizar o transporte sobre rodas, derivado de combustíveis fósseis, em detrimento do transporte sobre trilhos. Desse modo, a expansão urbana, que tende a seguir os eixos rodoviários, em vez de acompanhar os eixos bem definidos e determinados pelos corredores ferroviários, progride por todas as direções de forma radial em muitas cidades, mas não em todas, e acompanha as irregulares rodovias, sem levar em consideração os avanços provocados pela especulação imobiliária.

Forma	Padrão de Rua	Efeito
	Retangular ou Tabuleiro de Xadrez	As ruas são semelhantes a grades, com ruas paralelas interceptadas por ruas perpendiculares
	Radiada	Rua que se espalha em vários ângulos a partir de um determinado ponto focal e através de uma faixa de 360 graus
	Radial	As vias principais irradiam para fora de um ponto central. Essas ruas podem se estender 360 graus ao redor do ponto central ou dentro de um arco a partir de um ponto ao longo de uma barreira natural, como uma costa.
	Anel Radial	As vias são cercadas por círculos ou anéis sucessivamente maiores, geralmente são encontrados em conjunto com padrões radiais maiores. Os anéis radiais incorporam os elementos dos projetos radial e anel concêntrico.
	Formação de Contorno	O relevo do terreno influencia a construção ou a via ao longo das linhas de elevação. As ruas principais correm paralelas às linhas de controle, com as estradas que se cruzam conectando-as.

continua

continuação

	<p>Padrão Irregular</p>	<p>Os padrões irregulares das ruas foram projetados especificamente sem padrões geométricos por razões estéticas ou funcionais. Uma subdivisão americana com ruas curvas e becos sem saída é um exemplo.</p>
	<p>Padrão Combinado</p>	<p>Qualquer combinação dos itens acima é melhor demonstrada pelo desenvolvimento de bairros altos e comerciais em cidades medievais ou pré-medievais.</p>
	<p>Padrão Linear</p>	<p>Uma via principal percorre o centro com prédios dos dois lados. Os shoppings americanos e os principais distritos comerciais são modelados desta maneira para facilitar a comodidade</p>

Fonte: Exército dos Estados Unidos da América (2008), traduzido e adaptado por Ákila Britto.

Figura 1. Padrões de ruas e efeitos.

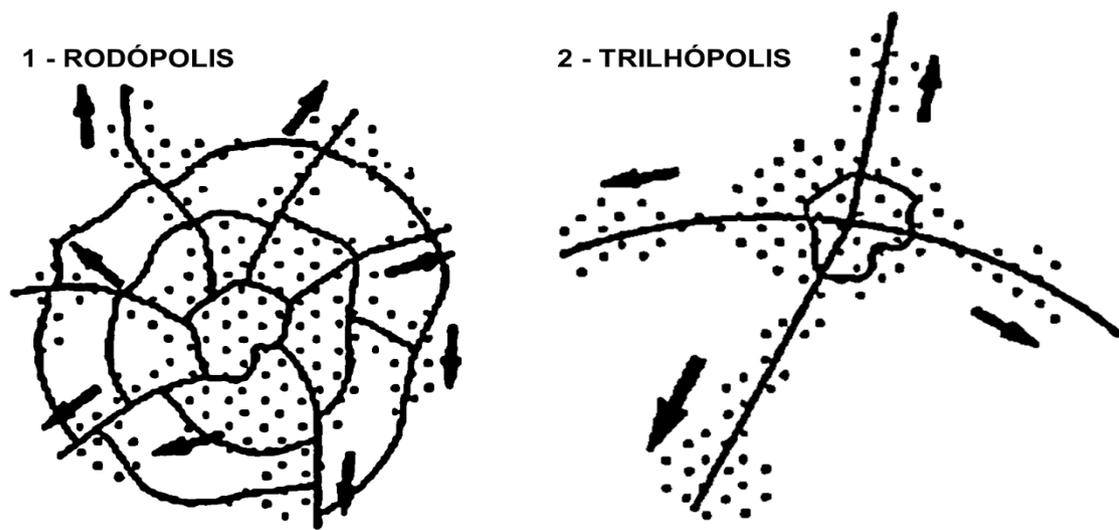
Ao processo de expansão da malha viária, tem-se proporcionalmente o aumento da demanda por infraestrutura (fixo), já que as distâncias percorridas pelos usuários do sistema (fluxo) tendem a aumentar e aumentar.

Souza destaca que:

Isso não significa que o transporte sobre rodas deva ser draconianamente condenado; significa, tão-somente, que a ênfase não deve ser dada a ele, e sim ao transporte de massa sobre trilhos, e que o resultado deve ser uma solução de compromisso, na base de uma combinação inteligente das várias modalidades de transporte (SOUZA, 2005, p. 86).

Não se deve enaltecer o transporte sobre trilhos em detrimento do rodoviário, nem vice e versa, mas sim abordar que a existências de múltiplos modais possibilita escolhas e isso significa maior flexibilidade no deslocamento, vias integradas e harmoniosas, uma malha viária ampla e combinada. A opção em enaltecer o transporte sobre rodas, em especial os automóveis particulares, tende a aumentar a frota nas vias, o fluxo do trânsito se torna cada vez mais lento e os engarrafamentos mais frequentes, o que afeta todos de igual modo.

Souza (2005) busca sintetizar as diferentes formas urbanas fundamentado por sistemas de transportes diferentes: as baseadas em rodovias, “Rodópolis”, e as baseadas em trilhos, “Trilhópolis” (Figura 2). Nessa última, o autor destaca que os eixos ferroviários arcam com a função de orientar a expansão urbana, mas não substituem inteiramente o transporte sobre rodas coletivo ou privado, encontrado nas áreas urbanas ou nos centros.



Fonte: SOUZA (2005).

Figura 2. Sistema de Transportes, padrão de expansão urbana.

A cidade hipotética de Rodópolis, como o nome já diz, tem seu transporte baseado em veículos automotivos sobre rodas, que consomem combustíveis fósseis. Segundo Souza (2005), as consequências são: mais gastos com infraestrutura urbana, maior consumo geral de energia (combustíveis), mais poluição atmosférica e, particularmente em um país periférico, tendência à formação de grandes “vazios urbanos”, como destaca Brito (2017), associados à especulação imobiliária em larga escala (urbanização em saltos).

Já a cidade hipotética de Trilhópolis teve sua malha ferroviária preservada e expandida. Souza (2005) destaca que os investimentos em infraestrutura mais bem direcionados para as áreas ocupadas ou ocupáveis ao longo dos eixos da circulação ferroviária geram menores dispêndio geral de combustível, poluição atmosférica e tendências à formação de grandes vazios no interior do tecido urbano.

3 MALHA VIÁRIA DE FEIRA DE SANTANA E A FORMA URBANA

O município foi caracterizado ao longo da história por diferentes denominações, relacionadas com características geográficas, culturais e econômicas. Dentre eles, temos: Princesa do Sertão, Santana dos Olhos D’água, Cidade Comércio. De acordo com Freitas (2013), a passagem de tropeiros levando o gado para as feiras na capital, a localização e a presença de olhos d’água transformaram o território feirense em ponto de parada obrigatório.

Um dos elementos marcantes foi a passagem da ferrovia, aspecto que não está mais presente no sistema viário. O sistema ferroviário teve início por volta de 1865 e foi dividido em três etapas (CAVALCANTI, 2000), conforme o Quadro 1.

Quadro 1. Leis das três fases de implantação da linha férrea Cachoeira-Chapada, 1865 - 1935.

Lei	Período	Objetivo	Impactos
N.º 1.242	16 de junho de 1865	Contrato de uma empresa para construção da linha férrea Cachoeira-Chapada Diamantina	A empresa do engenheiro inglês John Charles Morgan assume o contrato, porém declara falência, e deixa pronto 25Km dos 45Km propostos no projeto
N.º 5.777	28 de outubro de 1874	Retificar a lei anterior quanto à contratação de empresas para a construção da linha férrea Cachoeira-Chapada Diamantina	A empresa do engenheiro inglês Hugh Wilson assume, inaugurando o ramal em 1876, mas a primeira estação de Feira de Santana só foi inaugurada em 1886.
Constituição de 1934	1935	Tomada da posse administrativa da linha férrea Cachoeira-Chapada Diamantina pelo Poder Público	Transferir por determinação do Presidente Getúlio Vargas o patrimônio para a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro S/A

Fonte: Britto (2018).

Zorzo resume os aspectos da Estrada de Ferro que passava por Feira de Santana em 1934:

Estrada de Ferro Central da Bahia: Obra iniciada em 21 de julho de 1867 em um pequeno trecho, o Ramal de Feira de Santana. Passando por São Felix, Machado Portela e Contendas do Sincorá foi construído posteriormente.

Ramais existentes: Ramal de Paraguaçu a Itaíba, Ramal de Bandeira de Melo a Brotas, Ramal de Cachoeira a Feira de Santana, Ramal de Mundo Novo.

Localização: Do centro do Recôncavo para a Chapada Diamantina e daí para o sul do estado e para Minas. Na década de 1920 esta estrada fez a conexão de Salvador com Santo Amaro e Cachoeira.

Produtos Principais: Açúcar, fumo, café e gado (ZORZO, 2001, p. 79, grifo do autor).

Essa ferrovia chamou-se Estrada Central da Bahia, que foi inicialmente administrada pela *Paraguassu Steam Tram Road Company* (1865) e depois pela *Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company* (1875). A obra foi iniciada em 1867, no ramal que ligava Cachoeira a Feira de Santana, que foi inaugurado provisoriamente com 45 km de extensão em 1875. O tráfego definitivo desse trecho somente foi aberto no ano seguinte, em 2 de dezembro de 1876. Seu outro ramo, o mais importante, em direção ao destino Chapada Diamantina, teve o primeiro trecho inaugurado em 1881 (de São Felix a Taperá). Seguiram-se as inaugurações dos vários trechos subsequentes, sendo o segmento até Bandeira de Melo aberto em 1887. Essa ferrovia foi efetivamente integradora e ligava o Recôncavo com o Alto Sertão, com o transporte de produtos agropecuários e minerais. Entre 1876 e 1888, a empresa registrou vários anos superavitários e comprovava a validade econômica de sua construção (ZORZO, 2001).

A ferrovia possuía uma trajetória em que hoje encontra-se a Rua Papa João XXIII, tendo como destino final a Praça Presidente Médici, onde estava localizada a primeira estação ferroviária da cidade. Essa estação possuía um virador de locomotivas, por se tratar de fim de linha e não existir espaço para a implantação de um retorno ferroviário adequado, como foi feito no município de Cachoeira. A estação deixou de existir e,

atualmente, o Shopping Popular de Feira de Santana – Feiraguay – ocupa o espaço (CAVALCANTI, 2000).

O projeto elaborado em 1926 objetivava desviar os trilhos em Feira de Santana do local onde hoje situa-se a Rua Papa João XXIII para a atual Avenida João Durval Carneiro, cuja finalidade era permitir acesso pelo município de Irará e alcançar a Estação Ferroviária de Água Fria (CAVALCANTI, 2000).

Em 1946, iniciaram-se as obras em Irará, porém os trabalhos não foram concluídos e o trecho ficou sem o assentamento de trilhos até por volta de 1956. Em Feira de Santana, a ferrovia foi um dos elementos principais para expansão territorial e urbana, especialmente na parte sul da cidade, com a formação do bairro Tomba (SANTOS, 2011).

Após a construção da Estação Nova, inaugurada em 1958 no bairro que foi denominado de Ponto Central, o restante da obra de implantação dos trilhos pela atual Avenida João Durval Carneiro seguiu incompleta até onde hoje localiza-se a Avenida Ayrton Senna, no bairro Mangabeira, passando em frente do cemitério São João Batista, seguindo até o município de Irará. A estação foi desativada em 1964 e hoje existe no entorno apenas a feira popular da “Estação Nova” (CAVALCANTI, 2000). Porém, de tempos em tempos, projetos de implantação de uma nova linha com estação de carga e descarga, para fins comerciais, surgem nos planos e projetos para o município.

No entanto, a política nacional acerca da mobilidade e transporte buscou considerar a visão de modernização capitalista. Em 1918, iniciou-se a construção da primeira rodovia do estado, a Bahia-Feira, que ligava a capital a Feira de Santana, considerada a principal conexão terrestre entre Salvador e o Portal do Sertão. Porém, ela só foi inaugurada em 1929 (ZORZO, 2000).

Apesar do incentivo ao rodoviarismo, a implantação das vias ocorreu de forma gradual. O engenheiro José Americano da Costa registra que apenas 13 estradas de rodagem foram construídas ou estavam em construção no ano de 1924, sendo três delas ligadas diretamente à Feira de Santana: a estrada Capital-Feira de Santana, Feira de Santana-Monte Alegre e Feira de Santana-Conceição do Jacuípe (ZORZO, 2000).

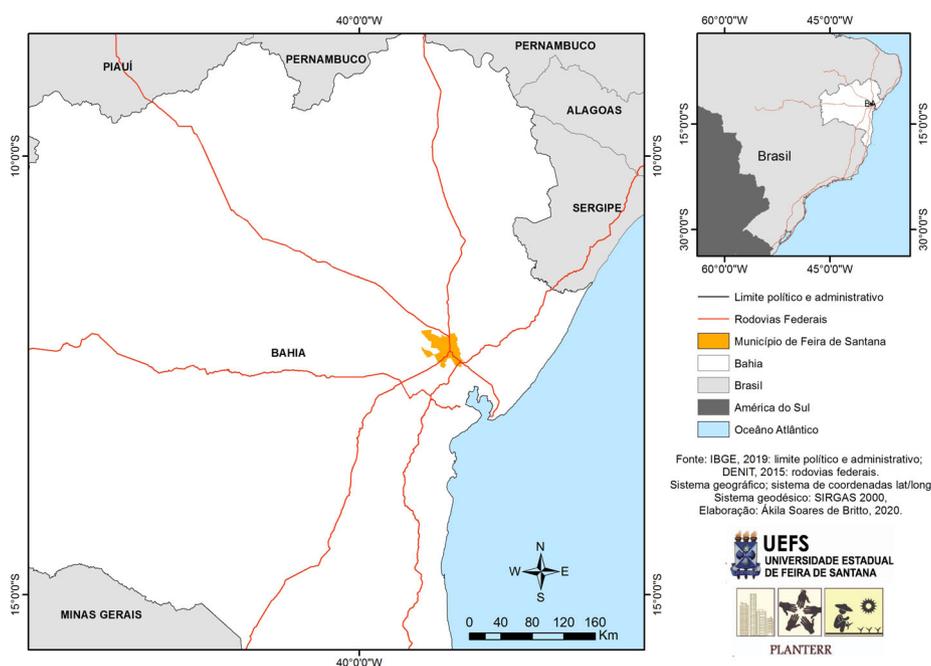
Em 1940, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), no campo de atuação do governo federal, avança na construção das rodovias Norte-Sul, com a BR-4 (atual BR 116) e a BR-5 (atual BR 101). No âmbito estadual, o Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA) passa a atuar em conjunto e a partir desse contexto a rede rodoviária da Bahia foi ampliada, com a pavimentação das vias interiores, como a Salvador-Feira de Santana, a BR-28 (atual BR 324) (Quadro 2). Em 1960, a Bahia detinha 550km de estradas de rodagem; 10 anos depois passou a ter 2.085km; em 1975, foram concluídas as obras da BA 052, a Estrada do Feijão; e em 1990 chegou a 10.325km (ZORZO, 2000, 2005).

Quadro 2. Leis voltadas para implantação do entroncamento rodoviário de Feira de Santana, 1910-1949.

Leis	Período	Objetivo	Impacto
Lei nº 1.227 de 31 de agosto de 1917 e o Decreto nº 1.723 de 9 de outubro de 1917	1910 - 1919	Estabelecia meios, e condições para a construção das estradas / Aplicação de recursos para a construção da via Feira-Salvador	Início da construção da Rodovia Feira-Salvador, antiga BR 28, atual BR 324S
Lei nº 1.458 de 3 de setembro de 1920 e a Lei nº 1.847 de 28 de agosto de 1925	1920 - 1929	Autorizava a construção de rodovias diversas / Criação da estrutura administrativa para construção de estradas.	Conclusão sem pavimentação da BR 324. Feira de Santana define-se como centro de convergência dos produtos agrícolas regionais e das boiadas provenientes de áreas distantes.
Lei nº 9.328 de 19 de janeiro de 1935	1930 - 1939	Aprovado o Plano rodoviário	Implantação da Rodovia Feira-Barra do Tarrachil, antiga BR 13, atual BR 116N e da Rio-Bahia antiga BR 4, atual BR 116S. Feira se torna um centro coletor e distribuidor do sistema rodoviário
Lei nº 2.615 de 21 de setembro de 1940	1940 - 1949	Verba para a implantação de rodovias através do fundo especial	Implantação da BR 5, atual BR 101. Feira de Santana é conectada por rodovias a qualquer cidade do Estado.

Fonte: CERQUEIRA (2015). Adaptado e elaborado por Ákila Britto, 2020.

Por isso, Feira de Santana, ao longo do tempo, fortaleceu sua articulação regional e, atualmente, destaca-se com o maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste (IBGE, 2017), com a ligação direta de sete rodovias, sendo três delas federais (BR's – 101, 116 e 324) e quatro estaduais (BA's – 052, 502, 503 e 504), e indiretamente pela BR 242, aspecto que expressa a importância do município ao facilitar a acessibilidade a várias regiões do país (Figura 3).



Fonte: DENIT (2015) e IBGE (2019). Adaptado e elaborado por Ákila Britto, 2020.

Figura 3. Feira de Santana e a rede de articulação regional, Bahia, 2020.

Desse modo, um dos elementos norteadores, aquele que direciona os planos da mobilidade urbana em Feira de Santana, deve ser a malha viária. Por seu intermédio, pode-se orientar a expansão urbana, com base nas vias e definir aquelas prioritárias e o tipo de modal circulante, de forma que atenda todo o município.

Com base nas informações contidas na Figura 4, pode-se afirmar que os principais vetores do crescimento da mancha urbana de Feira de Santana seguem a direção das rodovias, por exemplo: Eixo de crescimento sul – BA 502/BR 101; Eixo de crescimento sudeste – BR 324; Eixo de crescimento nordeste – BA 503; Eixo de crescimento norte – BR 116/324.

É importante destacar que o Eixo de crescimento leste direciona-se para a Avenida Nóide Cerqueira, situada entre os bairros do SIM e Lagoa Salgada, e o Eixo de crescimento noroeste segue os limites do Pediplano Sertanejo, em que quase toda a área urbana de Feira de Santana está situada.

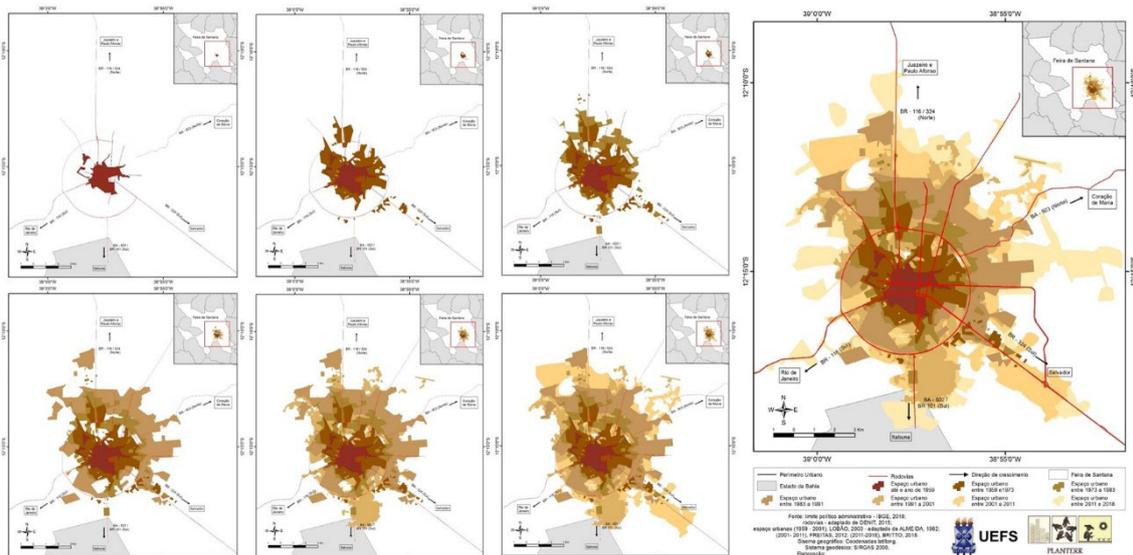


Figura 4. Feira de Santana: expansão urbana, entre 1959 e 2018.

Mesmo que não a existência de um plano diretor ou um plano municipal, de forma geral, tenha ocorrido só no final da década de 1960, deve-se destacar que propostas anteriores de mudanças na malha viária foram também elementos delineadores da estruturação da cidade. A influência da elaboração de projetos de construção de vias e trilhos para o transporte, que indiretamente atuam no ordenamento territorial e no planejamento urbano de Feira de Santana, ocorreu na forma de decretos e leis, mas também na execução de ações concretas.

Feira de Santana torna-se importante, em termos econômicos, para o estado da Bahia no período entre 1940 a 1960, com a consolidação do entroncamento, pela implantação das BR's 324, 116 e 101 que estavam sendo ligadas pela implantação da Av. Eduardo Fróes da Mota (Anel de Contorno), e consolida-se como o principal ponto de distribuição de mercadoria vindas do interior do estado e região.

Nesse período, a cidade possuía uma malha viária em que apenas as vias principais eram calçadas. As mais importantes eram localizadas no centro antigo, como a Av. Senhor dos Passos e a Getúlio Vargas. Porém, os avanços do sistema rodoviário nacional impulsionaram o desenvolvimento de outras avenidas, que ganharam destaque e fazem parte do processo de expansão, já que ligam-se diretamente com as mais novas rodovias

e o Anel de Contorno. Destacam-se dentre essas as Avenidas Rio de Janeiro, Presidente Dutra, José Falcão, João Durval e Maria Quitéria, e a Rua Voluntários da Pátria.

O município foi o primeiro na América Latina, que não é capital, a elaborar um Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), em 1968. Fernandes (2008, p. 06) destaca que esse Plano apresenta uma corrente urbanística progressista, caracterizado por ter “ruas bem delimitadas e com vias principais em grandes proporções, formando um traçado em quadriculas”.

A proposta de zoneamento do PDLI partiu de uma delimitação projetada e desenhada da malha viária para determinados bairros, com destaque para o processo de industrialização que se iniciou anteriormente no âmbito nacional. Entretanto, foi quando em Feira de Santana começaram as discussões para implantação do seu polo industrial. O planejamento da disposição das vias permitia pensar o espaço de forma a promover mobilidade, no discurso, para eliminar os “vazios urbanos”, e promover áreas de deslocamento a pé, áreas trafegáveis por automóveis, implantação de praças e distribuição de estações de transporte público coletivo e a circulação intrabairro.

O espaço urbano progressista é caracterizado por largas avenidas, com formações de quadras que dividem bairros e sub-bairros, zoneamentos elaborados e modelos de crescimento baseado em círculos, e parte do centro para as extremidades, elementos encontrados na cidade de Feira de Santana (FERNANDES, 2008).

Em 1970, teve-se a implantação do Centro Industrial Subaé. Freitas (2013) destaca elementos que justificam o desenvolvimento de um novo eixo de crescimento urbano, como o processo de industrialização e os empreendimentos imobiliários. Até o final da década de 1980, o crescimento era determinado principalmente pelo poder público, com a criação de conjuntos habitacionais e o zoneamento exposto no PDLI (FEIRA DE SANTANA, 1968).

O processo incentivou a migração acelerada das áreas rurais do município e da região circunvizinha para a sede (SANTOS, 2020). Em decorrência disso, houve o crescimento populacional e as habitações e bairros se formaram de modo gradual, não dando tempo, até porque não era esse o interesse, para a “ação planejada” de estruturar vias e ações bem definidas.

Seguindo essa linha, foi elaborado em 1985 o Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé (PD-CIS), que visava consolidar a industrialização do município e a estruturação do bairro industrial, com proposta de malha viária definida e integração modal com estação de carga e descarga de mercadorias por meio rodoviário e ferroviário. Além disso, planejava a implantação de conjuntos habitacionais e bairros planejados para moradia de operários (FEIRA DE SANTANA, 1990).

Porém, pouco foi efetivamente implantado e, em 1990, surgiram os primeiros empreendimentos imobiliários do capital privado em Feira de Santana (SANTO, 2012), o que contribuiu com a “quebra” no planejamento da malha viária, que sempre foi frágil, e muito do que foi proposto para a construção de vias passou a ser ignorado.

A tenção criada no entorno do CIS promoveu a expansão da malha viária em direção as BR's 101 e 324, enquanto os programas habitacionais implantados levaram para o sentido norte e nordeste. Nesse período, final da década de 1980 e início de 1990, já havia sido concluída a construção do Anel de Contorno e eram abertos os prolongamentos das Avenidas João Durval e Maria Quitéria, atuais Avenidas Ayrton Sena e Francisco Fraga Maia respectivamente.

Cabe destaque para a revisão do PDLI, em 1990, com o intuito de avaliar a implantação do CIS. Cujas principais propostas para a malha viária foi um modelo de integração hierarquizada das vias que ligam o Centro ao CIS e unifica o sistema rodoviário, com a criação de vias exclusivas para a circulação de mercadorias e separação do fluxo rodoviário, com base na implantação de um segundo anel viário interno ao existente.

A proposta do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de 2000 aborda problemas de fluxo na malha viária, com destaque para o centro comercial e propõe ação de duplicação e estruturação de vias nos sentidos noroeste, nordeste e sudeste, com destaque para o prolongamento da Getúlio Vargas, atual Av. Nóide Cerqueira, no intuito de ligar à BR 324. O projeto do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) de 2006 dispõe de diretrizes para hierarquização viária, de uma malha estruturada e sistematizada e elaboração de um Plano Regional de Mobilidade e Transporte (PRMT). O projeto para elaboração do PDDM de 2013⁵ é extremamente vago e superficial sobre a malha viária e se atém apenas a hierarquização das vias e parcelamento de lotes. Porém, as propostas de 2000, 2006 e 2013 não foram instituídas.

Em 2013, o referido projeto propõe o desenvolvimento da Lei do Perímetro Urbano e do Perímetro de Expansão Urbana. No mesmo ano, foi publicada a Lei Complementar Nº 75 de 20 de junho de 2013, que fixa os limites interdistritais, amplia o perímetro urbano e delimita 6 (seis) novos bairros do distrito sede e dá outras providências. Esses novos bairros estão situados ao longo das principais rodovias e vias da rede viária municipal (FEIRA DE SANTANA, 2013a, 2013b).

São diversos os elementos que influenciaram direta e indiretamente o crescimento urbano em Feira de Santana, dentre esses destacam-se: a aprovação de novos loteamentos e a implantação de empreendimentos imobiliários ao longo das principais vias e rodovias de acesso, ação da iniciativa privada em parceria com a prefeitura municipal.

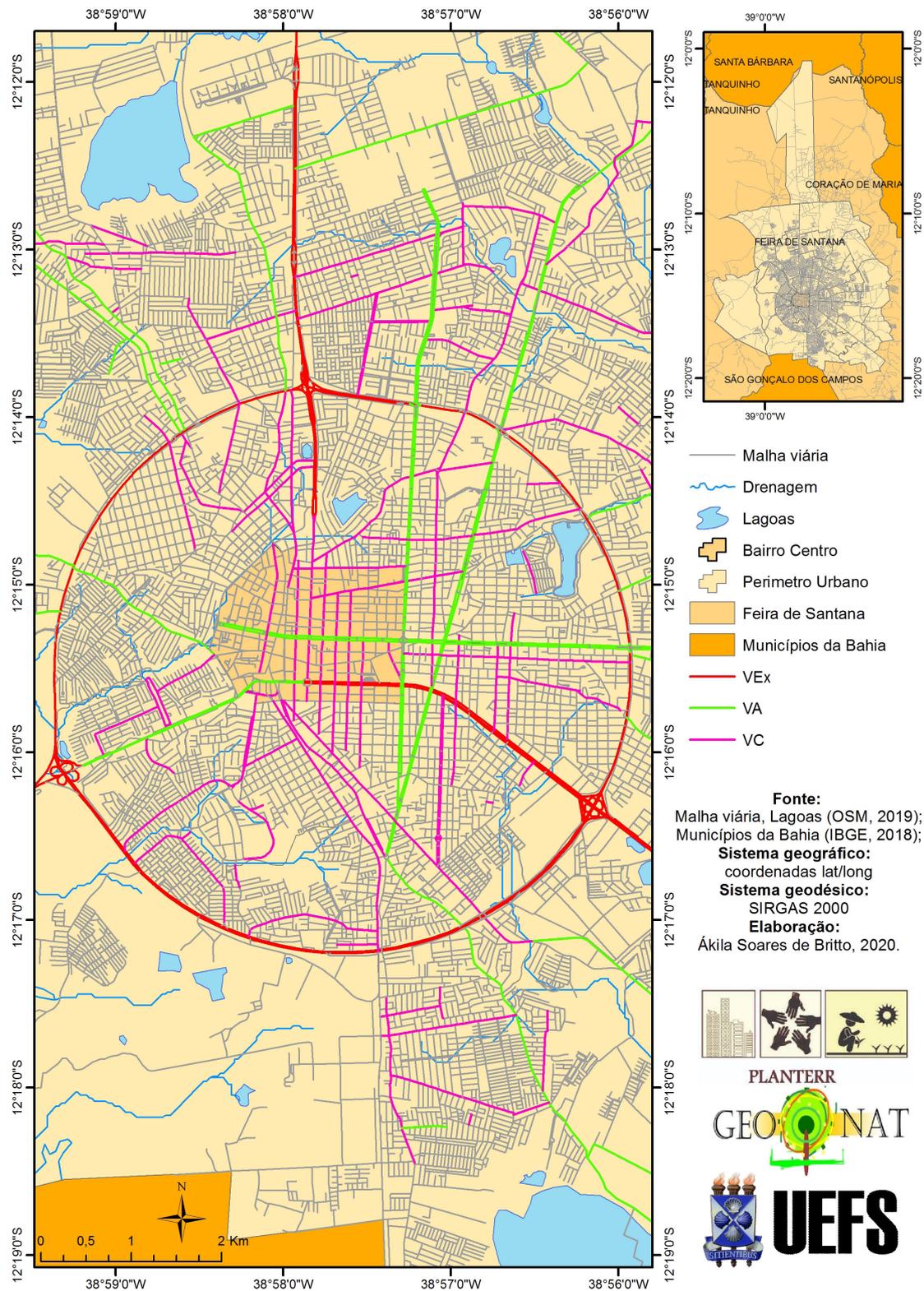
Em 2018, houve a aprovação do PDDU e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), cujas discussões são anteriores a esse ano. Na Lei Complementar 118/2018 (PDDU), que informa sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS)⁵, no seu Título II, da Base Técnica para o exercício do poder de Polícia Administrativa, mais especificamente em seu capítulo V, do Sistema Viário, são apresentadas as categorias de hierarquização da malha viária para fins de ordenamento e ocupação e uso do solo.

No Anexo 10 são informadas quais são as Vias Expressas (VEX), as Vias Arteriais (VA) e as Vias Coletoras (VC), e com base na Lei foi elaborada a atual hierarquia viária de Feira de Santana (Figura 5). Importante observar que algumas das vias apresentadas não foram encontradas ou identificadas: VA – Av. Padre José de Anchieta, Corredor de Martim da Viola, Estrada de Pé de Serra, Estrada de Santa Rosa, Estrada Pau Ferrado. E VC - Rua Atibaia, Rua Elza Carvalho, Rua Modesto Cerqueira e Rua Quitéria Alvim.

O município é tangenciado pela Avenida Eduardo Froés da Mota – Anel de Contorno, conectada diretamente as principais vias de expansão da cidade, sendo essas, a Av. Francisco Fraga Maia, Av. Ayrton Sena, Av. Nóide Cerqueira, Av Dep. Cobert Martins, Rua Primavera e as BR's 324 sul e 116 norte.

De acordo com Britto:

[...] a hierarquização das vias garante a continuidade da malha viária nas áreas de expansão urbana, a fim de ordenar o uso e a ocupação do solo urbano no município, onde se pode definir, através das vias, as melhores rotas para escoamento de cargas, partindo do princípio de priorização das vias expressas. Concede-se assim, maior fluidez ao trânsito, em paralelo à operacionalidade ao associar as vias hierarquizadas as rotas do transporte público coletivo, sincronizando-as entre os momentos de maior intensidade do tráfego e gerar um itinerário das linhas capaz de atender à população de maneira integrada e fluida dentro da malha urbana (BRITTO, 2018, p. 44).



Fonte: IBGE (2018) e OSM (2019). Adaptado e elaborado por Ákila Britto, 2020.

Figura 5. Hierarquia Viária de Feira de Santana-BA, 2018.

As rodovias alcançaram importância no município a ponto de influenciarem a própria forma urbana. Isso reflete o adensamento populacional e a delimitação dos bairros, assim como as funções dadas do zoneamento urbano, expresso no PDLI e PDDU.

Freitas (2013) destaca que a urbanização de Feira de Santana “Delineia a desigualdade combinada quando o espaço da cidade é diferenciado por níveis socioeconômicos bem nítidos – espaços que foram modificados, fronteiras demarcativas, registro do tempo no espaço” (FREITAS, 2013. p. 281).

A análise da forma urbana, mediante diferentes dados referentes ao desenvolvimento urbano, revela aspectos importantes, tais como: análise da estrutura viária e da rede de transporte coletivo, distribuição de população e emprego e a segregação espacial por classes de renda. Ao serem observados, demonstram facetas do processo de urbanização e a tendência do mesmo.

Atualmente, a malha viária de Feira de Santana se encontra estruturada de forma mista em alguns pontos, como pode ser visualizada na Figura 5. Partes amorfas geradas encontram-se com espaços regulares de áreas outrora planejadas. No entanto, os espaços mais recentes, localizados na borda da mancha urbana (eixos nordeste e leste), áreas de expansão, seguem uma nova dinâmica regida pela implantação de condomínios fechados.

O processo de implantação de empreendimentos e loteamentos fechados gera grandes vias contínuas que se mesclam com vias tortuosas antigas. A especulação imobiliária que permeia essas vias de expansão tende a atrair esses empreendimentos e promover o crescimento da malha viária em áreas de interesse econômico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A forma urbana de Feira de Santana moldou-se inicialmente em função da ampliação da malha viária, seja pela ação de empreendimentos imobiliários próximos das vias principais ou pelo prolongamento das mesmas. Todos os elementos ligados à mobilidade ou infraestrutura acabam por partir do centro para as extremidades de forma radial e alternada e promovem a ampliação para áreas periféricas.

A existência de dois fixos do sistema viário localizados no centro da cidade, o Terminal Rodoviário e o Terminal Central, são exemplos de infraestrutura urbana da mobilidade que expande na direção dos terminais de transporte coletivo em áreas periféricas no norte e no sul.

O processo de expansão urbana ocorre por incorporação gradual de territórios rurais adjacentes à área urbana, ao passo que o Centro perpassa por uma valorização das terras, por conta das demandas econômicas e a complexidade da infraestrutura oferecida na forma de serviços urbanos.

A malha viária de Feira de Santana mescla-se entre padrões retangulares, quando esses seguem parcelamentos antigos, e irregulares, por adotarem as principais vias e parcelamentos “naturais”. Desse modo, pode-se caracterizar a forma urbana de Feira de Santana como um padrão combinado, segundo os elementos apresentados na Figura 1.

Feira de Santana também pode ser caracterizada como anel radial, não só por ser uma cidade que se enquadra na definição de uma “Rodópolis” ou por possuir uma avenida conhecida como “Anel de Contorno”, mas pela presença de elementos históricos em seus planos. No PDLI de 1968 e na revisão de 1990 existia um projeto para a malha viária com a implantação de um anel viário menor, interno a Av. Fróes da Mota, e já no atual PDDU de 2018 existe o projeto de criação de um segundo anel, externo a Av. Fróes da Mota.

Independente de qual seja a forma urbana de Feira de Santana, é nítida a influência que as vias sofrem e ao mesmo tempo exercem sobre ela. O conjunto de elementos modeladores do espaço, no que se refere a especulação imobiliária, avanço industrial e crescimento comercial, é um fator que complementa e é complementado pela malha viária. Os interesses políticos e econômicos por detrás de cada projeto inovador impulsiona o crescimento em determinada direção e, muitas vezes, promove a implantação de infraestrutura viária ou apenas aproveita a estrutura pré-existente.

Percebe-se que a extensão do espaço urbano de Feira de Santana foi e é influenciada por diversos elementos, alguns mais predominantes que outros, com é o caso da especulação imobiliária. Esse, por sua vez, “planeja” espaços que promovem uma malha viária isolada do sistema geral e cria “ilhas viárias” que se conectam diretamente a vias principais, as quais ligam-se às vias coletoras ou arteriais, que promovem a inserção de grandes fluxos em fixos não proporcionais.

Ao seguir a lógica de Souza (2005), quando esse define os modelos de “Trilhópolis” e “Rodópolis”, nota-se que o município de Feira de Santana possuía mais de um modal para transporte de pessoas e cargas, característica que permite maior flexibilidade, quando esse propicia possibilidades diferentes de mobilidade em fluxos distintos, promove o deslocamento de passageiros em vias distintas e deixa o trânsito mais fluido.

Destaca-se que o município em seu sistema coletivo de transporte passou de uma frota de kombis para ônibus e não adotou os antigos bondes, presentes nas grandes capitais, que no passado eram o auge da modernização, pela hibridização das vias. Outro elemento moderno e atual, que articula vias e trilhos ou pelo menos os colocam em paralelo ou sobrepostos, é o metrô, seja ele subterrâneo ou de superfície, que atua principalmente na integração de áreas metropolitanas. Contudo, o mesmo não se faz presente nos planos para o município, mesmo depois de se tornar uma região metropolitana.

Pode-se concluir que as ferrovias e rodovias são fundamentais para a estruturação da rede de transporte no espaço urbano de Feira de Santana, ao impulsionar e serem impulsionadas em diferentes vetores de crescimento. Nessa perspectiva, o sistema viário, em foco, a malha viária, destaca-se na delimitação da forma urbana: ou seja, a implantação dessas estruturas fixas no conjunto de fluxos circulantes na cidade, atreladas aos fixos estruturais que servem como pontos nodais dessa malha, dão forma à mancha urbana.

NOTAS

4 Essa segue as determinações do Código do Trânsito, instituído pela Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que estabelece os direitos e deveres dos usuários dos modais de transporte público ou privado, inseridos no trânsito em vias urbanas ou rurais e daqueles que devem promover a funcionalidade de qualidade dos elementos constituintes do mesmo. (FEIRA DE SANTANA, 2018).

5 O PDDM de 2013 foi idealizado na forma de Projeto de Lei Complementar Nº 12/2013, a qual não foi aprovada, sendo modificada e aprovada na forma da Lei Complementar Nº 86/2014, que altera e modifica à Lei Nº 1615/1992 e a Lei Nº 46/2010. (FEIRA DE SANTANA, 2013b).

REFERÊNCIAS

- AGKF. Engenharia e Consultoria. **Plano municipal de mobilidade urbana**. Feira de Santana-BA: Prefeitura Municipal de Feira de Santana, 2018.
- ARMY, U. S. **FM 2-91.4**: intelligence support to urban operations. Field Manual. Washington/DC: Department of the Army, 2008.
- BRASIL. **Planmob**: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.
- BRASIL. Ministério das Cidades. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Brasília, 2004. (Cadernos Mcidades mobilidade urbana, 6).
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 26 abr. 2020.
- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 26 abr. 2020.
- BRITO, P. S. **Função social da propriedade, vazios urbanos e desdobramentos na política de habitação de interesse social no Município de Feira de Santana-BA**. 2017. 110 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, UEFS, Feira de Santana - BA, 2017.
- BRITTO, Á. S. de. **Ordenamento territorial urbano em Feira de Santana: fixos, fluxos e bus rapid transit (BRT)**. 2018. 112 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) – DCHF, Universidade Estadual de Feira de Santana - UEFS, Feira de Santana - BA, 2018.
- COSTA, E. Costa e. **Morfologia urbana e desenho social: um estudo comparativo dos bairros do Coroadinho e Cidade Olímpica em São Luis – MA**. 2009. 170 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.
- FEIRA DE SANTANA (Cidade). Câmara de Vereadores. **Plano diretor de desenvolvimento urbano de Feira de Santana (PDDU)**. Feira de Santana – BA, 2018a.
- FEIRA DE SANTANA (Cidade). Prefeitura Municipal. **Elaboração do plano diretor de desenvolvimento municipal de Feira de Santana (PDDM)**. Feira de Santana – BA, 2013a.
- FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar nº 18 de 08 de julho 2004**. Define o perímetro urbano, delimita os bairros da cidade de Feira de Santana e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2004/1/18/lei-complementar-n-18-2004-define-o-perimetro-urbano-delimita-os-bairros-da-cidade-de-feira-de-santana-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 26 abr. 2020.
- FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar nº 75 de 20 de junho 2013b**. Fixa os limites interdistritais, amplia o perímetro urbano e delimita 06 (seis) novos bairros do distrito sede do município de Feira de Santana e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2013/8/75/lei->. Acesso em: 26 abr. 2020.
- FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar nº 86 de 24 de setembro 2014**. Altera, modifica, amplia e dá nova redação à lei nº 1615/92, que institui a lei do ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do município de Feira de Santana e revoga a lei complementar nº 46, de 19 de agosto de 2010, que dispõe sobre o sistema viário das áreas de expansão urbana da cidade de Feira de Santana. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2014/8/86/lei-complementar-n-86-2014-altera-modifica-amplia-e-da-nova-redacao-a-lei-n-1615-92-que-institui-a-lei-do-ordenamento-do>

uso-e-da-ocupacao-do-solo-na-area-urbana-do-municipio-de-feira-de-santana-e-revoga-a-lei-complementar-n-46-de-19-de-agosto-de-2010-que-dispoe-sobre-o-sistema-viario-das-areas-de-expansao-urbana-da-cidade-de-feira-de-santana.html. Acesso em: 26 abr. 2020.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar nº 112, de 05 de abril de 2018b**. Institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-complementar/2018/12/112/lei-organica-feira-de-santana-ba>. Acesso em: 26 abr. 2020.

FERNANDES, R. B. *et al.* Feira de Santana – Bahia: o desenvolvimento da Princesa do Sertão. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL*, 4., 2008, Santa Cruz do Sul. **Anais [...]**. Santa Cruz do Sul 2008. Disponível em: <https://www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/50.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2020.

FREITAS, N. B. **O descoroamento da Princesa do Sertão: de “chão” a território, o “vazio” no processo da valorização do espaço**. 2013. 415f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe/UFS - Núcleo de Pós-graduação em Geografia/NPG. São Cristóvão – SE, 2013.

HAESBAERT, R. Ordenamento territorial. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 26, n. 1, p. 117-124, 2006.

IBGE. **Sinopse do Censo demográfico de 2010**. 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em: 26 abr. 2020.

IBGE. **Tipologia intraurbana: espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

MEDEIROS, R. M. V. Território, espaço de identidade. *In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (org.). Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. São Paulo: Expressão Popular: UNESP, 2008. p. 217-227.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo - RS: Feevale, 2013.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTO, S. M. **A expansão urbana, o Estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2010)**. 2012. 275 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFBA, Salvador, 2012.

SANTOS, J. Urbanização e produção de cidades no/do território de identidade Portal do Sertão. **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 24, n. 6, p. 3-39, 2020.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: Hucitec, 1994. v. 3

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

ZORZO, F. A. A modernização dos transportes, fluxos mercantis e crescimento de Feira de Santana (séculos XIX e XX). *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 23., 2005, Londrina. **Anais [...]**. Londrina: ANPUH, 2005. CD-ROM. Tema: História: guerra e paz.

ZORZO, F. A. **Ferrovias e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)**. Feira de Santana: UEFS Editora, 2001.

ZORZO, F. A. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950).

Sitientibus, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, 2000