

PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA EM FEIRA DE SANTANA-BAHIA: ESTRUTURA VIÁRIA, IDENTIDADE E PATRIMÔNIO TERRITORIAL

Ákila Soares de Brito

Universidade Estadual de Feira de Santana
Feira de Santana, Bahia, Brasil
E-mail: akilasbritto@hotmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-4754-0824>

Nacelice Barbosa Freitas

Universidade Estadual de Feira de Santana
Feira de Santana, Bahia, Brasil
E-mail: nacefreitasgeo@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4959-5469>

Recebido em 24/02/2023. Aprovado em 29/03/2023.
DOI: <http://dx.doi.org/10.5380/guaju.v9i0.89955>

Resumo

Os estudos sobre planejamento urbano e territorial, em especial aqueles que discutem a mobilidade, não costumam discutir a sua relação com elementos culturais, naturais e identitários do processo de desenvolvimento e consolidação urbana. Em Feira de Santana, Estado da Bahia, esses elementos andam de mãos dadas na formação da cidade. Disso parte o objetivo deste artigo, que é o de apresentar como a malha viária e os diversos processos de planejamento contribuíram para o crescimento e expansão da mancha urbana. Para isso, foi realizado um estudo prévio em pesquisas anteriores, planos de desenvolvimento e de mobilidade urbana, entre outros documentos, endossado pelo mapeamento do perímetro urbano entre 1878 e 2018. A prática do planejamento em Feira de Santana, além de ser influenciada por questões econômicas, sociais e políticas, conta com um viés cultural. O território passa a ser visto como complexo herdado do qual dispomos como legado das sociedades precedentes através de planos históricos.

Palavras-chave: Planejamento Territorial; Mobilidade Urbana; Identidade; Patrimônio Territorial.



PLANNING AND URBAN MOBILITY IN FEIRA DE SANTANA-BA: ROAD STRUCTURE, IDENTITY AND TERRITORIAL HERITAGE

Abstract

Studies on urban and territorial planning, especially those dealing with mobility, do not usually discuss its relationship with the cultural, natural and identity elements of the development process and urban consolidation. In Feira de Santana, state of Bahia, these elements go hand in hand in the formation of the city, which is part of the objective of this article, which is to show how the road network and the different plans contributed to the growth and expansion of the urban area. For this, a previous study was conducted on previous research, development plans and urban mobility, among other documents, endorsed by mapping of urban perimeter between 1878 and 2018. Planning practices in Feira de Santana, are not only influenced by economic, social and political issues, but also have a cultural background: the area is considered an inherited complex, which we have as a legacy of previous societies through historical plans.

Keywords: Territorial Planning; Urban mobility; Identity; Territorial Heritage.



Introdução

Discute-se aqui como o planejamento e a mobilidade urbana imbricam-se no processo de formação do espaço urbano e territorial municipal e, juntos aos elementos históricos, conferem identidade, tradição e “status quo” ao ponto de tornar-se o planejamento sustentável da mobilidade urbana municipal indispensável no processo de desenvolvimento territorial.

A mobilidade urbana é um elemento de relativa importância em todo o 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 as regiões centrais da Europa, Índia, Japão e algumas regiões litorâneas, ela se constitui como um desafio a ser enfrentado (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

O Brasil pode ser enquadrado nessas duas categorias, não só por ser um país de grande extensão territorial, mas pelo fato de boa parte de sua população se concentrar nas regiões litorâneas. Esse fator é dado por decorrência do histórico de colonização que reúne sua maior parcela populacional nas regiões costeiras, sendo povoado posteriormente o interior, devido aos interesses dos exploradores na expansão territorial e nas riquezas naturais, agricultura e criação de gado (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

Os problemas encontrados na infraestrutura e na malha viária não são exclusivos de grandes cidades, uma vez que as cidades médias também passam por situações semelhantes. Situada próxima ao litoral, cerca de 100 km 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). Tais características favoreceram ao surgimento de entraves econômicos e político-sociais relacionados ao escoamento de mercadorias, tempo de deslocamento, trânsito intenso, superlotação, etc. (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

Em seu processo histórico de formação, Feira de Santana se destaca por unir dois fatores relevantes para o sistema econômico nacional: desenvolve-se como uma cidade comércio, partindo das Feiras-Livres de gado que vinham do interior do estado, e o fato de ter se tornado um importante entroncamento viário para o escoamento de mercadorias.

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,

provocaram uma demanda estrutural da malha viária que garanta o escoamento adequado desse fluxo, caso contrário, o trânsito se intensifica e os engarrafamentos surgem (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

No decorrer dos anos, a ampliação da malha viária e o gradativo destaque que esta começava a receber em âmbito estadual, juntamente com o crescimento populacional derivado de outros fatores, influenciaram diretamente na relação comercial e identitária do município. As características pioneiras de planejamento urbano e territorial contribuem para um pensar do todo e não somente das partes, tendo como base do elemento histórico-cultural a mobilidade.

Do exposto, o objetivo do presente artigo é apresentar como a ampliação da malha viária influenciou no crescimento urbano e na espacialização de elementos identitários em Feira de Santana. Reflete-se ainda sobre as repercussões da implantação de novos espaços habitacionais, culturais e comerciais.

O artigo está dividido em quatro tópicos, para além deste que se segue. O primeiro corresponde aos procedimentos metodológicos da pesquisa, o segundo apresenta um resumo dos resultados obtidos. No terceiro tópico são discutidos os resultados, culminando o quarto tópico, com as considerações finais.

Material e métodos

Feira de Santana situa-se na porção leste do estado da Bahia (Brasil), localiza-se entre as latitudes de 12°25'S e 12°28'S e as longitudes de 38°90'W e 38°96'W, a uma altitude média de 234 m, numa área de transição climática entre a Zona da Mata e o Sertão, denominado Agreste baiano, e constitui o principal entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste, com uma população estimada em 2021 de 624.107 mil habitantes. Possui uma extensão territorial de 1.304.425 km² e em 2020 o município registrou um Produto Interno Bruto (PIB) per capita de R\$ 24.456,13. Além disso, o último censo demográfico, realizado no ano de 2010, indicava que Feira de Santana detinha um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) em torno de 0,712, considerado alto de acordo com as classificações do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) (IBGE, 2021).

O município também é marcado pela presença do Rio Jacuípe. Assim, a hidrografia é elemento fundamental na formação territorial do município, sendo que a confluência das bacias hidrográficas do Subaé, Pojuca e Jacuípe, junto à baixa altitude, permitem a formação

de diversas lagoas no pediplano sertanejo. Este consente uma horizontalidade em grande parte do espaço urbano de Feira de Santana.

O método é um elemento que se faz presente na vida do pesquisador, possui vastas possibilidades de definições ao considerar as diferentes óticas teóricas sobre o seu significado, visa imbuir científicidade à pesquisa. Partindo de um problema, duvida daquilo que vê, ouve ou aparenta ser e, ao mesmo tempo, não pode afirmar com certeza absoluta a veracidade de algo (PRODANOV, 2013).

Considerou a abordagem analítico-crítica para o desenvolvimento da pesquisa, ao ponderar as informações coletadas de estudos pretéritos aplicadas no intuito de explicar um fenômeno e o contexto em que se insere, assim como expor a relação entre causa e efeito. (FONTELLES, 2009). A análise buscou como base os dados históricos e documentais, investigando eventos, documentos, planos e leis para subsidiar a espacialização das informações, localizando no tempo e espaço os acontecimentos, a tendência ou organização dos elementos, a fim de encontrar respostas para questões levantadas no processo de investigação.

Seguindo essa lógica, a pesquisa bibliográfica foi fundamental para a base teórica, utilizando de livros encontrados na Biblioteca Central Julieta Carteado (BCJC), artigos científicos em revistas digitais, monografias, dissertações, teses, leis, encontradas virtualmente por pesquisas no Google Acadêmico, Periódicos da CAPES e na Plataforma Sucupira.

Efetuou-se também uma espacialização do município de Feira de Santana, no intuito de identificar as direções das vias de expansão, fazendo uma correlação entre a malha viária e o processo de expansão da mancha urbana. Essas informações foram obtidas em planos, projetos e leis, tais como o Plano de Desenvolvimento Local e Integrado (PDLI, 1968), o Plano de Desenvolvimento do Centro Industrial do Subaé (PD-CIS, 1970), o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU, 2018) e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU, 2018).

As informações analisadas nesses documentos envolveram a estrutura da malha urbana, fixos do sistema viário, principais vias do sistema hierárquico rodoviário, processo de expansão do perímetro e da mancha urbana. Os dados sistematizados resultaram da análise documental e processo de vetorização das informações - vias, fluxos e fixos -, através do Sistema de Informações Geográficas (SIG) em especial o software ERIS ArcGIS 10.8 e dentro dele a ferramenta ArcMap (ERIS, 2019). A confecção visual dos mapas seguiu as recomendações de Castro, Soares Filho e Voll (2004) e Sampaio (2019), com adequações e alterações representativas na escolha de cores e formas.

Resultados

Feira de Santana destaca-se por ser uma cidade de influência do tipo Capital Regional B¹ e compõe uma Unidade de Planejamento, o Território de Identidade Portal do Sertão (TIPS). Encontra-se pertencente à Área Susceptível a Desertificação (ASD) de acordo com o Ministério do Meio Ambiente (BRASIL, 2007), e em um domínio climático semiárido de transição entre tropical úmido e semiárido.

Idealizado e debatido desde 2003, período em que ocorreram os levantamentos e delimitações territoriais, reconhecidas em 2007 pelo então governador da Bahia Jaques Wagner, foi oficialmente implantado pelo governo do estado em 25 de agosto de 2010, no decreto de nº 12.354, o programa Territórios de Identidade, estando dentre eles o Território de Identidade Portal do Sertão, constituído pelos municípios: Água Fria, Amélia Rodrigues, Anguera, Antônio Cardoso, Conceição da Feira, Conceição do Jacuípe, Coração de Maria, Feira de Santana, Ipecaetá, Irará, Santa Bárbara, Santanópolis, Santo Estêvão, São Gonçalo dos Campos, Tanquinho, Teodoro Sampaio e Terra Nova.

Freitas (2013) argumenta que, antes da delimitação dos territórios de identidade, tem-se a questão: onde se começa o sertão e se termina o litoral? Para a autora o processo de delimitação entre sertão e litoral ocorre desde o período colonial: ao litoral, cabia o dever administrativo e defensivo do território, já o sertão detinha a obrigação de produção de alimentos, este, pautado na pecuária, além de desbravar território adentro, em busca de novos recursos. Ao levar o gado do interior para a capital, era preciso passar pela área onde hoje situa-se o município de Feira de Santana, que passa a receber atenção ao longo dos anos por conter vastas lagoas e nascentes de vital importância para os tropeiros.

Eis aí os primeiros elementos identitários que definem sertão, caracterizado pela criação de gado em terreno definido como difícil e hostil, longe do litoral. O destaque que o município de Feira de Santana ganha deriva-se de um conjunto de fatores que convergem no topônimo Princesa do Sertão, que mais tarde influenciou na nomenclatura e sede do Território de Identidade Portal do Sertão (TIPS).

Outro fator importante para caracterizar Feira de Santana é o caso de encontrar-se em uma área de transição entre os domínios morfoclimáticos da Zona da Mata e Sertão, conhecido como Agreste Baiano de clima semiárido. De acordo com Souza Filho (2006), o município possuía uma posição de Centro Regional A. Já Santos (2020), com base na Região

1 Definido pela Regiões de Influência das Cidades - REGIC (IBGE, 2018).

de Influência das Cidades (IBGE, 2018), considera Feira de Santana uma Capital Regional B, por articular-se com 47 cidades, além de outras características na prestação de serviços e economia.

Oliveira (2019), destaca que:

[...] todos os dias vários transportes intermunicipais fazem os deslocamentos entre os centros urbanos das cidades adjacentes para o centro de Feira de Santana, gerando uma movimentação contínua de pessoas [...] na busca de serviços como hospital, feiras, escolas, universidades, faculdades, cursos técnicos, dentre outros serviços oferecido na cidade de Feira de Santana.

Para além dos transportes regulares do sistema rodoviário tem-se a modalidade de deslocamento intermunicipal por intermédio de veículos denominados como ligeirinhos²: esses fazem o transporte diário e contínuo de pessoas dos municípios circunvizinhos e possuem pontos fixos no centro da cidade.

O TIPS possui, de certo modo, Feira de Santana como centro gravitacional, além de dispor de influência política, econômica e técnica. Um exemplo é o Hospital Geral Clériston Andrade (HGCA), que atende a mais de 200 municípios. Soma-se à rede técnica viária, destacando-a como maior entroncamento rodoviário de todo Norte e Nordeste. Percebe-se que a malha rodoviária, seja federal ou estadual, permite independência e livre circulação entre os municípios. Contudo, todos que se deslocam do além sertão em direção à capital passam pelo Anel de Contorno Rodoviário de Feira de Santana para seguirem caminho pela BR-324 sul, BR-116 sul, BR-116 norte, BA-502, além da BR-101.

Apenas observando a simples, mas complexa, malha rodoviária que liga Feira de Santana ao TIPS, pode-se perceber um pouco da relação e dinâmica entre os mesmos, ao considerar que o deslocamento partindo do município de Santo Estevão (TIPS), seguindo para Irará (TIPS), tem-se como caminho mais curto passar por Feira de Santana. Porém, ao observar por uma nova ótica e levar em consideração a rede como um todo, inserindo a malha viária completa (vias distritais e municipais), surge um conjunto de possibilidades, rotas, caminhos e trajetos. A malha viária revela, portanto, de uma forma mais detalhada, as relações intermunicipais.

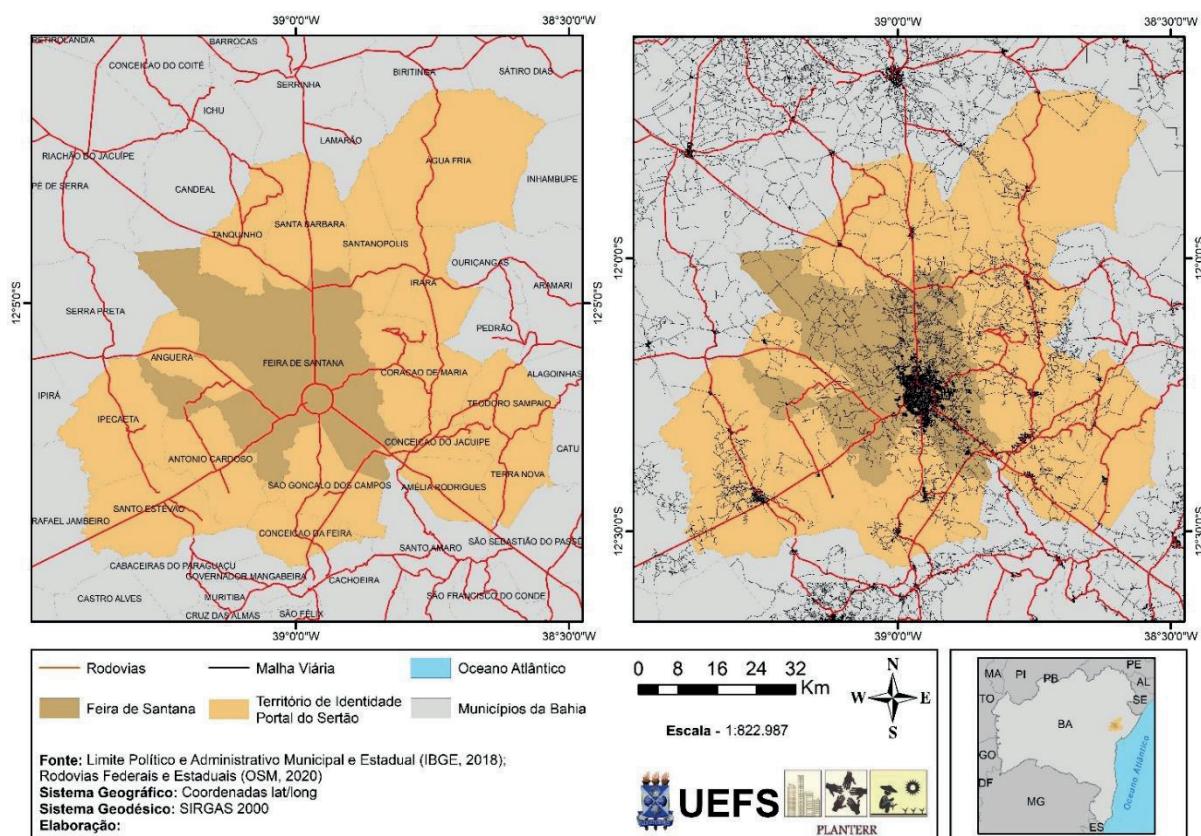
Costa (2009), afirma que a forma urbana é a materialização da cidade, capaz de determinar a vida humana em comunidade. A cidade não é um produto determinado pelos

² Termo comumente utilizado pela população feirense para representar transporte clandestino intermunicipal e intramunicipal.

contextos econômicos, políticos e sociais, mas resultado de formas e posições culturais e estéticas, ligadas a comportamentos, a apropriação e utilização do espaço e a vida comunitária dos cidadãos (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021). O conjunto de vias estrutura a malha viária, que por sua vez dá forma à mancha urbana, revelando características sobre o processo de crescimento e expansão, indicando para onde se desenvolvem, porque seguem determinada direção, define o que impede circular por aquele caminho, questões que são importantes no processo de planejamento territorial.

A figura 1 apresenta a complexa, porém elucidativa malha viária, que dá forma e contexto às relações urbanas existentes na TIPS. Observa-se que o maior adensamento situa-se no centro urbano de Feira de Santana e nas sedes municipais, tornando-se rarefeita à medida que se distancia do centro. Isso implica em afirmar sobre as dificuldades de acesso e entraves, no processo de circulação das pessoas que vivem na periferia urbana.

Figura 1 - Território de Identidade Portal do Sertão: articulação regional e malha viária



Fonte: Elaboração pelos autores, com base em referências citadas na Figura.

A fluidez proporcionada pela rede de articulação rodoviária não é a única a influenciar a forma urbana, pois as demais vias pertencentes ao sistema interferem e também atuam no sentimento de pertencimento da identidade urbana em Feira de Santana, ou seja, o fato de ser o maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste e rota histórica da Feira do gado. Essa característica da forma urbana é destacada por Medeiros (2008, p.217):

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.

O imaginário construído permite aos poderes públicos, que influenciam na produção do espaço urbano, modificar as redes que dão forma e fluidez e, ao mesmo tempo, comunicar à sociedade as mensagens que queiram perpetuar, sejam de pertencimento, conservação, sustentabilidade, mudanças, entre outras variáveis impostas ao espaço, para que se possa dominar os recursos e a sociedades neles inseridos. Sendo assim, as ações cotidianas vividas no espaço urbano ficam impressas nas formas. A partir do momento em que tais ações – os fluxos – são modificados, quanto as formas, perdem ou substituem o seu conteúdo e passam a ser vistas de maneira diferente, apesar de fisicamente – os fixos - serem mantidos (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

De Oliveira Silva e Álvarez (2015) tomam como base Guattari e Rolnik (1986), explicitando que “o território é relativo tanto a um espaço vivido, quanto a um sistema em que o sujeito se sente em ‘seu lugar’”. Tem-se aqui o conceito base para explicar o que seria um território de identidade, resultante da identidade territorial que nasce da vivência e do sentimento de pertencimento a um determinado lugar, ou seja, um conjunto de elementos que promovem uma determinada forma de pensar, comportar-se, ver o mundo e interpretá-lo, seja social, econômica, política, ambiental ou culturalmente.

Sob outro ponto de vista, o território sempre foi fragmentado por diferentes aspectos identitários, mas ao mesmo tempo conectados por estes. Em Feira de Santana as Feiras-livres são elementos identitários que funcionam como fixos no espaço, ligando os diferentes fluxos que desbravavam o sertão ou guiavam o gado. Santos (2000, p. 47) afirma que:

O território é o chão e mais a população, isto é uma identidade, o fato e o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é a base do trabalho, da residência, das trocas materiais e espirituais e da vida, sobre as quais ele influi. Quando se fala em território deve-se, pois, de logo, entender que está falando em território usado, utilizado por uma população (Grifo nosso).

A afirmação de Santos permite interpretar que o território, ligado pela rede de transporte - movimento, ritmo, fluxo, conexões -, não só une o espaço material, mas o imaterial, não é apenas fluxo de mercadorias meramente funcionais, mas também um fluxo de significados e expressividades para quem constrói e usufrui desse território. As marcas deixadas pelos diferentes modais de transporte que atuam sobre o espaço podem permanecer com o passar do tempo e, em alguns casos, influenciar a construção da identidade dessa mesma cidade.

Em Feira de Santana, a malha viária projeta a cidade e o município nacionalmente devido à importância do entroncamento rodoviário, isto é, à sua capacidade de articulação no território nacional. Desde a calçada, a travessa, a avenida ou a rodovia, encontra-se uma correspondência entre a hierarquia dos traçados e a hierarquia das escadas da forma urbana (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021), definindo padrões de ruas e efeitos no processo de circulação e crescimento.

Atrelado às afirmações anteriores, busco em Dallabrida (2020a, p. 69) a base argumentativa pela definição de patrimônio territorial, sendo:

[...] o conjunto de ativos e recursos, materiais e imateriais, que se acumularam ao longo da história num determinado território], representados pelo sistema produtivo e de infraestrutura, o ambiente natural, a formação humana e intelectual, as expressões culturais e a cultura empresarial, os valores sociais, as configurações de associativismo e as redes de relações, além das institucionalidades públicas, sociais e corporativas, presentes num determinado território.

Assim, os elementos constituintes da formação do território municipal de Feira de Santana, suas particularidades, ligadas aos meios de transporte e ao planejamento, bem como as características culturais e tradicionais das Feiras-livres e do vaqueiro com a boiada, sem esquecer dos elementos naturais das lagoas e nascentes, além de seu sistema produtivo, permitem fazer referência ao patrimônio territorial do município.

Discussão

Apresenta-se aqui uma breve discussão sobre o crescimento físico da cidade de Feira de Santana, partindo da 1878 até 2018, considerando como elemento norteador a mobilidade urbana, observando-se, portanto, a relação com o crescimento. Toma-se como base o contexto histórico e como os diversos planos e projetos atuaram durante esse processo dando forma à cidade.

O município foi definido ao longo do tempo-espacó por diferentes nomeações, relacionadas às características geográficas, culturais e econômicas. A toponímia de Princesa do Sertão foi conferida por Rui Barbosa quando em campanha presidencial em 1919. Santana dos Olhos d'Água é uma nomeação que decorre da existência de nascentes associado ao nome da padroeira da cidade (Nossa Senhora Sant'Anna), e a nomenclatura Cidade Comercial de Feira de Santana surge em virtude da sua origem como Feira-livre e centro de comercialização do gado, enquanto Portal do Sertão foi conferida pelo prefeito José Ronaldo de Carvalho na gestão municipal entre 2001 e 2004, durante a delimitação e idealização dos territórios de identidade (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

De acordo com Freitas (2013), a passagem de tropeiros levando o gado para as feiras da capital assim como a localização e a presença de olhos d'água, nascentes e lagoas transformaram o território feirense em ponto de parada obrigatória dos tropeiros que percorriam seguindo a antiga Estrada das Boiadas rumo à Cachoeira, tendo a Praça da Matriz como ponto inicial no processo de crescimento urbano. A praça é o marco para o surgimento de novas vias, principal vetor de crescimento no sentido norte/sul, seguindo a Estrada das Boiadas, e posteriormente o sentido leste com a Avenida Getúlio Vargas.

A Estrada das Boiadas surge como uma via importante no processo de crescimento da cidade (BRITTO; FREITAS, 2019). Em Feira de Santana origina-se no distrito de Maria Quitéria, cruza o centro em direção a BA-502 sentido sul, seguindo paralelamente à antiga linha férrea pelo bairro Tomba, passando por Belém de Cachoeira após atravessar a BR-101 até alcançar Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira.

O sistema ferroviário também se mostrou importante no processo de consolidação político-regional para o município. Iniciado por volta de 1865, foi implantado em três etapas: a primeira em 16 de junho de 1865 com a Lei Nº 1.242, a segunda em 28 de outubro de 1874, mediante a Lei Nº 5.777, e a terceira em 1935, com as determinações na Constituição de 1934 (CAVALCANTI, 2000).

A estrada de ferro, mais conhecida como Estrada Central da Bahia, foi inicialmente denominada de Paraguassu Steam Tram Road Company (1865), e Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company (1875). A obra foi iniciada em 1867, no ramal que ligava Cachoeira à Feira de Santana, inaugurada provisoriamente em 1875 com 45 km de extensão (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

Em 1878 o governo da Província da Bahia contrata o engenheiro Frederico Merei, responsável pelo projeto de instalação de sistema de transporte por bondes. Embora o projeto não tenha sido concretizado, ele elaborou uma planta da cidade destacando a estação ferroviária (FREITAS, 2013).

A ferrovia possuía uma trajetória onde hoje encontra-se a Rua Papa João XXIII, tendo como destino final a atual Praça Presidente Médici, na qual estava localizada a primeira estação ferroviária da cidade. A estação ferroviária possuía um virador de locomotivas, por se tratar de final de linha e não existir espaço para a implantação de um retorno ferroviário adequado, como foi feito no município de Cachoeira (CAVALCANTI, 2000). A estação deixou de existir e, atualmente, o Shopping Popular de Feira de Santana – Feiraguay – ocupa o seu espaço.

No final do século XIX, após ser elevada à categoria de cidade, o então governo municipal decidiu abrir uma via no centro de Feira de Sant'Anna. Assim, foi implantada a Av. Senhor dos Passos³ tendo seu início no cruzamento com a atual Av. Senador Quintino e terminava no cruzamento com a atual Av. Getúlio Vargas. Desse ponto em diante, recebe a denominação de Barão do Cotegipe⁴. Nessa, localizavam-se os casarões dos grandes fazendeiros de gado. Nos primórdios do século XX, tornou-se a principal via no centro comercial recém-estruturado e constitui-se como uma das principais vias de circulação (OLIVEIRA, 2011).

No entanto, a política nacional acerca de mobilidade e transporte buscou considerar a visão de modernização capitalista. Em 1918, teve início a construção da primeira rodovia da Bahia, a Bahia-Feira: estrada que ligava a capital à Feira de Santana, considerada a principal conexão terrestre entre Salvador e a Princesa do Sertão, porém ela só foi inaugurada em 1929 (ZORZO, 2000).

³ Ainda não foi possível definir a data exata em que a Rua Senhor dos Passos se torna uma Avenida. O Dicionário da Feira de Santana, de Oscar Damião de Almeida (2006, p. 44), afirma que ela é a primeira via pública a receber o título de Avenida, no ano de 1930, pelo então prefeito Heráclito Dias de Carvalho (OLIVEIRA, 2011).

⁴ Em algum momento foi decidido que essa divisão não mais existiria e toda extensão da via, até o cruzamento com a Rua Washington Luis, recebe o nome de Avenida Senhor dos Passos, sendo que uma rua paralela à Av. Visconde do Rio Branco recebe o nome de Barão do Cotegipe.

Mesmo com o 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, como a estrada Capital-Feira de Santana, Feira de Santana-Monte Alegre e Feira de Santana-Conceição do Jacuípe (ZORZO, 2000).

Em 1926 foi elaborado um projeto que objetivou desviar os trilhos em Feira de Santana, do local onde hoje situa-se a Rua Papa João XXIII, e da estação da Praça da Matriz, para a atual Avenida João Durval Carneiro⁵. Tinha-se por finalidade permitir acesso pelo município de Irará e alcançar a Estação Ferroviária de Água Fria (CAVALCANTI, 2000).

Em 1940, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), no campo de atuação do governo federal, avançou na construção das rodovias Norte-Sul, com as BR-13 e BR-4 - atual BR 116N/S - e a BR-5 - atual BR 101. O governo estadual, através do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (Derba), ampliou a rede rodoviária da Bahia, com a pavimentação das vias interiores, como a Salvador-Feira de Santana, a BR-28 - atual BR-324 (ZORZO, 2000; CERQUEIRA, 2015).

Um marco importante para a cidade de Feira de Santana foi a construção, a partir das ações do DNER e do Derba, da avenida Eduardo Fróes da Mota, popularmente conhecida como Anel de Contorno Rodoviário, que tem estrutura oficialmente iniciada na década de 1950. O desenho circular foi pensado para ser não apenas estético e funcional, mas uma fronteira. Por esse transitariam os fluxos rodoviários a fim de aliviar o fluxo urbano central. O mesmo também passa a dividir a área urbana em duas partes: intra e extra anel viário.

Após a construção da Estação Nova, inaugurada em 1958 no bairro 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 ao cemitério São João Batista. A estação foi desativada em 1964 e atualmente é o local da Feira-livre da Estação Nova (CAVALCANTI, 2000).

No final da década de 1960, a malha viária passou por mudanças, principalmente na gestão do então Prefeito João Durval Carneiro (1967 – 1971) e a implementação do Plano Diretor Local Integrado (PDLI) - 1968. As alterações implicaram em transformações físicas na paisagem, de modo que pudesse harmonizar com as características urbanas da implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS) (OLIVEIRA, 2011).

⁵ De acordo com a Lei nº 381 de 1963, a antiga rua conhecida como Linha Nova fica denominada como Av. Padre José de Anchieta e em 29 de novembro de 1983, pela Lei nº 929, deixa de se chamar Av. Padre José de Anchieta e passa a se chamar Rua João Durval Carneiro e posteriormente Avenida.

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 rodoviário, a construção da Avenida Eduardo Fróes da Mota - Anel de Contorno Rodoviário - principal ponto de distribuição de mercadoria vindas do interior do estado e outras regiões, fortaleceu a articulação regional e destacou-se no âmbito viário pela ligação direta de sete rodovias, sendo três delas rodovias federais: as BRs – 101, 116 e 324, e quatro rodovias estaduais as BAIs – 052, 502, 503 e 504 (BRITTO; SANTOS; FREITAS, 2021).

Na década de 1960, a maior parte da mancha urbana de Feira de Santa encontrava-se interna ao Anel de Contorno Rodoviário, contudo se inicia um intenso processo de expansão extra-anel viário. Em 1969, foi inaugurado o conjunto habitacional Feira I - Habitação e Urbanização da Bahia (Urbis)⁶, implantado na parte externa do Anel de Contorno Rodoviário. O objetivo era incentivar a expansão urbana para além do anel viário e a valorização dos terrenos pela presença da BR-116 Norte. Decorrente desse processo, tem-se a implantação de outros conjuntos residenciais, empreendimentos que passam a valorizar o solo além do referido Anel de Contorno, especialmente em torno da BR-116 (SANTO, 2012).

Em 1970, tem-se a implantação do Centro Industrial Subaé (CIS). Freitas (2013) destaca elementos que justificam o desenvolvimento de um novo eixo de crescimento urbano no sentido sudeste do centro, com o processo de industrialização e os empreendimentos imobiliários para moradia de operários. É importante frisar que apenas o Conjunto João Marinho Falcão (Jomafa), situado a sudeste do centro, não foi idealizado para a moradia de operários, mas para aqueles que fariam parte da direção, ou seja, os mais altos cargos da administração do CIS.

De Azevedo (2015) destaca que em 1977 a então principal Feira-livre, que deu nome à cidade e que fez parte do processo histórico e cultural de formação de Feira de Santana que ocorria no cruzamento da Av. Getúlio Vargas com a Av. Senhor dos Passos, foi realocada para um outro espaço, no intuito de proporcionar, para o centro urbano, saneamento e civilidade, e com isso a possibilidade de fluidez ao trânsito pela diminuição, principalmente, do grande número de pessoas que circulavam por aquele espaço. A Feira dilui-se então em pontos espalhados pelo centro, e quatro feiras mais expressivas: a Feira do Centro de Abastecimento (CAF), a Feira da Estação Nova, a Feira da Cidade Nova e a Feira do Tomba.

6 Atualmente, os conjuntos residenciais Feira I e II são integrados de tal modo que não se consideram separados, conhecidos como um único bloco na categoria de bairro denominado Cidade Nova.

Foi elaborado em 1985 o Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé (PD-CIS). O plano visava consolidar a industrialização do município e a estruturação do bairro industrial, com malha viária definida e planejada para a integração modal, com estação de carga e descarga de mercadorias por meio rodoviário e ferroviário. Além disso, tinha como proposta a implantação de conjuntos habitacionais e bairros planejados para moradia de operários (BAHIA, 1985).

Na década de 1980, são concluídas as obras de implementação do Anel de Contorno Rodoviário de Feira de Santana, que se torna uma avenida de significativa importância. Com a conexão das principais avenidas da cidade, nesse período tem-se a implantação de novos conjuntos habitacionais. O adensamento populacional em torno dos CIS promoveu uma expansão da malha viária em direção às BRs 101 e 324, enquanto os programas habitacionais implantados pela Urbis levaram o desenvolvimento da malha viária para o sentido norte e nordeste do centro.

A década de 1990 foi o marco dos empreendimentos voltados para habitação de trabalhadores e é perceptível a concentração no eixo sul da cidade de conjuntos pensados para atender o centro industrial. Um pouco mais à frente, em 2000, o projeto do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU-2000) - que não foi instituído⁷ - aborda problemas de fluxo na malha viária, com realce para o centro comercial, e propõe ação de duplicação e estruturação de vias nos sentidos noroeste, nordeste e sudeste, com ênfase para o prolongamento da Avenida Getúlio Vargas, atual Avenida Nóide Cerqueira, no intuito de promover a ligação com a BR-324.

Entre 2007 e 2009 um novo elemento altera a dinâmica da malha viária na cidade e o fluxo de veículos, quando a prefeitura inicia um projeto de mobilidade que visava fluidez ao trânsito. Nesse período, tem-se a construção dos viadutos que ligam as vias principais, sem a necessidade de semáforos. Foram construídos quatro viadutos nos cruzamentos de avenidas importantes com o Anel de Contorno Rodoviário, sendo um localizado no cruzamento com a Av. Transnordestina/BR-116 norte, um no cruzamento da Av. Maria Quitéria, um no cruzamento da Av. João Durval e um no cruzamento com a Av. Getúlio Vargas. Além desses, ocorreu a construção de outro viaduto na área central da cidade, na interligação entre a Av. João Durval e a Av. Getúlio Vargas.

⁷ Não fica claro por parte de Santo (2011), o motivo pelo qual o plano não foi implantado, porém são levantados fatores políticos e econômicos que se tornaram entraves no processo, permitindo inferir desse modo que a influência do capital no sistema político afetou a implantação do referido plano.

Para além, em 2014 foi aprovado o projeto que visa ampliar a atuação do transporte coletivo e com ele algumas alterações na malha viária, no intuito de melhorar o trânsito e otimizar o tempo de viagem. Uma das propostas de maior impacto foi a implantação de duas trincheiras entre os anos de 2016 e 2018: uma está localizada no cruzamento da Av. Maria Quitéria com a Av. Getúlio Vargas e a outra na Av. João Durval com a Av. Presidente Dutra. Em 2018, tem-se estabelecido o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), com propostas que alteram a malha viária, com o início de obras para prolongar as avenidas Fraga Maia e Ayrton Sena, a duplicação da Rua Rubens Francisco Dias, requalificação do centro comercial, entre outras alterações.

Ao observar a Av. Eduardo Fróes da Mota (figura 2), pode-se perceber como ocorreu o processo de expansão e adensamento urbano nas áreas intra e extra-anel. Atualmente, a avenida passa por duplicação da via em diversos pontos, mas como a mesma possui administração municipal, estadual e federal a duplicação ocorre de forma lenta e gradual, conforme liberação de serviço.

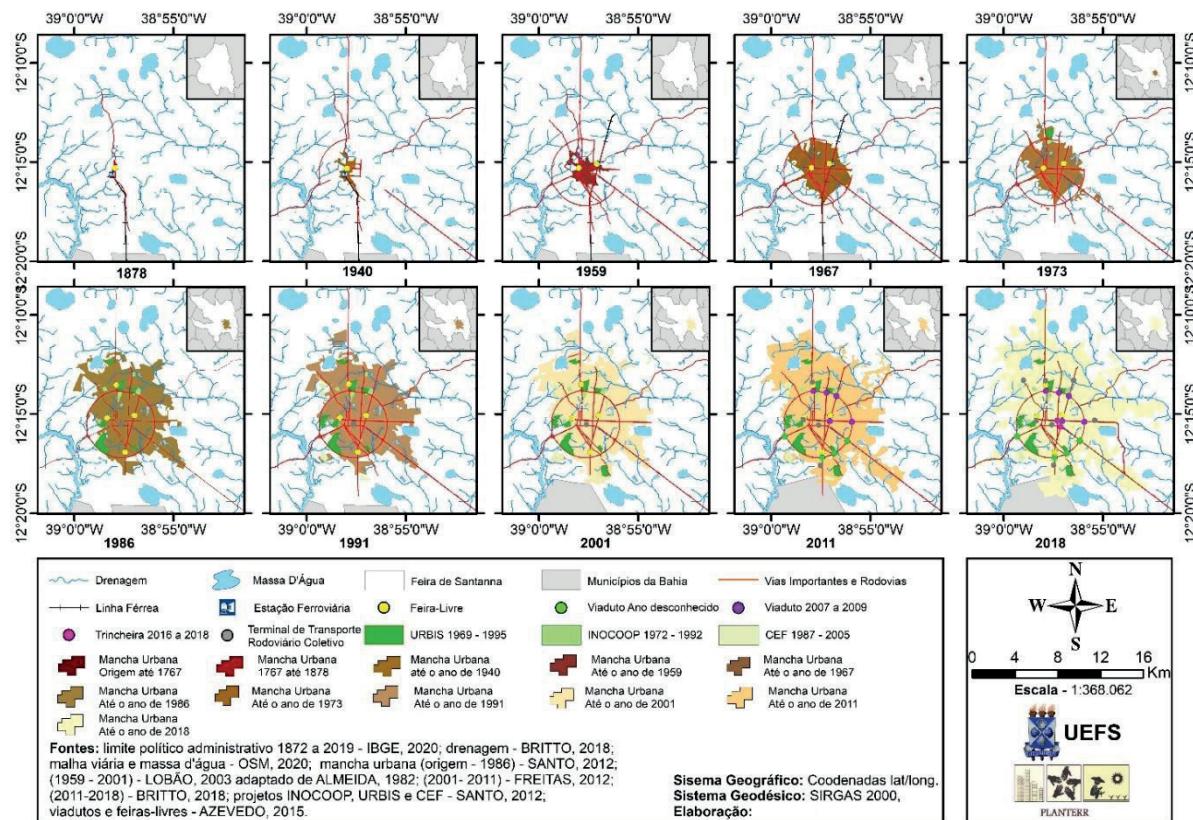
Mesmo a mancha urbana extrapolando os limites impostos pelo Anel de Contorno Rodoviário - uma de suas funções ao ser implantado -, ainda executa a função de conexão regional de desviar o fluxo de veículos pesados das áreas centrais.

De Andrade (2019, p. 374) destaca que:

[...] com o propósito de facilitar o fluxo de veículos e ampliar o desenvolvimento econômico local. Percebe-se que a cidade se transformou em torno de sua malha viária. Rodovias e vias foram construídas para atender à nova dinâmica urbana enfrentada pela cidade com o novo processo de crescimento e desenvolvimento econômico.

Ao longo dos anos, as ruas e avenidas ganharam destaque e se tornaram vias estruturantes do processo de expansão urbana, especialmente, as avenidas Getúlio Vargas, Nóide Cerqueira, Presidente Dutra, João Durval, Ayrton Sena, Maria Quitéria, Francisco Fraga Maia, José Falcão e Rio de Janeiro. Atreladas à expansão urbana, moldam o traçado da malha viária de modo a comportar a demanda gerada pelos fluxos das conexões econômica e sociais que emergiam da nova dinâmica industrio-comercial de Feira de Santana.

Figura 2 - Evolução temporal da mancha urbana, malha viária e Feiras-Livres de Feira de Santana de 1878 à 2018



Fonte: Elaboração pelos autores, com base em referências citadas na Figura

Mello (1984, p. 176) destaca que:

É importante uma visão secular do transporte: os erros cometidos no século passado, por exemplo, no sistema ferroviário brasileiro, têm reflexos hoje. Quando falo transporte ferroviário, sinto-me na obrigação de começar em 1832, porque os erros daquela época estão refletindo-se exatamente hoje. O traçado das ferrovias e a política ferroviária são elementos centenários.

As observações levantadas por Mello (1984) permitem refletir sobre as consequências das decisões administrativas desprovidas de visão futura, enquanto o resto do mundo inaugurava ferrovias e metrôs o Brasil investia em outras áreas. No período, o país era predominantemente rural e carente de indústrias, quando a problemática dos transportes não afetava o meio urbano nem os deslocamentos, como ocorreu após as décadas de 1960, com o processo de industrialização nacional, que incentivou e apoiou o desenvolvimento do rodoviário.

A indústria automotiva aparece como uma salvadora no que se refere ao sistema de transporte. As crises energéticas, a falta de mão de obra e recursos, bem como o frágil investimento no desenvolvimento tecnológico, colocavam o sistema ferroviário como um modal ultrapassado e oneroso, esquecido e abandonado na medida em que o rodoviário ganhava espaço impulsionado pelos novos industriários.

Feira de Santana não foi diferente: o destaque como entroncamento rodoviário advém antes mesmo da implantação da industrialização moderna. A localização estratégica e origem comercial, como ponto de partida do comércio de gado do sertão para a capital, promoveu a atração de diferentes modais de escoamento de mercadoria. No entanto, entre as décadas de 1950 e 1960, com o advento e incentivo à indústria automobilística, e a consolidação do entroncamento rodoviário, bem como a falta de investimento no desenvolvimento da indústria ferroviária, tem-se a substituição dos modais no município.

Por conta das escolhas exercidas pela gestão municipal em tempos de outrora, discute-se, volta e meia, sobre a reconstrução de uma linha férrea no município para escoamento de mercadorias, auxiliando assim na consolidação de um entroncamento multimodal

Baseado nos elementos expostos no decorrer deste artigo, pode-se compreender como a malha viária e o sistema de transporte atuaram, como tantos outros, no processo de crescimento e desenvolvimento da mancha urbana de Feira de Santana. O Planejamento Territorial pautado na mobilidade recebe destaque pelas características histórico-culturais de formação, tendo em seu atual Plano de Mobilidade Sustentável premiação internacional (TRINDADE, 2019).

Considerações Finais

Conclui-se, a partir dos elementos apresentados e fundamentados nas reflexões referentes a patrimônio territorial realizadas por Dallabrida (2020a; 2020b) que, no processo de desenvolvimento territorial, é preciso conhecer o contexto de formação daquele território, os saberes acumulados, as expressões culturais e identitárias vinculadas à memória coletiva, os valores simbólicos e os elementos de pertencimento ao território.

Desse modo, a noção de patrimônio territorial aplicada à Feira de Santana parte de um conjunto de recursos culturais na forma de manifestações festivas, religiosas, tropeiros e cordéis; econômicas na forma das indústrias, comércio e feiras-livres; estruturais na forma de planos, projetos e meios de transporte; e naturais na forma de lagoas, canais, açudes e serras, herdados em um dado espaço-tempo geográfico, socialmente aceitos.

A partir desta compreensão, o território passa a ser visto como complexo herdado do qual dispomos como legado das sociedades precedentes. O planejamento urbano feirense tem como enfoque os planos e projetos idealizados e desenvolvidos ao longo dos anos. Baseiam-se nos seguintes planos, o PDLI de 1968, PD-CIS de 1970, Lei do PDDM de 1992, revisão do PD-CIS em 1985, revisão do PDLI em 1990, PDDU de 2000, PDDM de 2006, PDDM de 2013, PDDU de 2018 e PMMU de 2018, com destaque para os planos do SIT em 2005 e o BRT em 2014.

Percebeu-se que a extensão do espaço urbano de Feira de Santana foi e é influenciada por diversos elementos, alguns mais predominantes que outros, como é o caso da especulação imobiliária. Nesse sentido, movimenta o fluxo populacional, deslocando a população residente do centro comercial em direção às bordas da mancha urbana, ampliando o perímetro do comércio e proporcionando o surgimento de novas vias, feiras livres, centros comerciais e industriais.

Apesar de conter diversos planos e projetos voltados para o desenvolvimento urbano, Feira de Santana ainda possui problemas ligados a moradia e saneamento, em especial na área externa do Anel de Contorno Rodoviário, a Avenida Eduardo Fróes da Mota, sem mencionar os problemas de mobilidade presentes em todo o espaço urbano. Tais problemas estão relacionados diretamente ao acelerado crescimento e expansão urbana, pela localização privilegiada e ao status de principal do entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste, que coloca o município em destaque. Esses fatos conferiram notoriedade e com isso o adensamento de serviços nas áreas comercial, saúde e educação, além de investimentos industriais, tornando-se um município importante sob o ponto de vista econômico, e o segundo maior do estado em população.

Finalmente, para atender as necessidades da elaboração de planos e projetos visando o desenvolvimento urbano é importante considerar o espaço na ótica de patrimônio territorial, seguindo etapas determinadas. Cabe ressaltar que não há uma regra geral para elaboração das mesmas, pois dependem das particularidades de cada lugar ou região, além de interesses da sociedade. No entanto, existem passos específicos que devem ser apresentados no processo.

Portanto, é preciso estabelecer de forma clara quais são os objetivos a serem alcançados para que a coleta de dados, convertidos em informações, deem início à etapa de previsão das demandas, para só então se ter planos e projetos que busquem o planejamento urbano priorizando análises integradas, renunciando às análises setoriais, ampliando o número de variáveis nos estudos territoriais.

Referências

- ALMEIDA, O. D. Dicionário da Feira de Santana. Feira de Santana: Santa Rita, 2006.
- BAHIA, Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo. Plano diretor do Centro Industrial de Subaé; Feira de Santana. Salvador. Centro Industrial de Subaé, 1985. 178p.
- BAHIA. Decreto nº 12.354 de 25 de agosto de 2010. Institui o programa territórios de identidade e dá outras providencias. Casa civil- Legislação Estadual, 2014. BAHIA, 2010a. Disponível em: <<http://www.legislabahia.ba.gov.br/>>. Acesso em: Jul, 2021.
- BRASIL, Ministério do Meio Ambiente. Programa Nacional de Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca PAN-Brasil. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente; Secretaria de Recursos Hídricos, 2007.
- BRASIL. [Constituição (1934)]. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, RJ: 1934. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm> Acesso em: julho de 2021.
- BRASIL. Decreto 1.242, de 16 de junho de 1865. Coleção de Leis do Império do Brasil. V. I, parte II, 1865. Decreto nº 1.242, de 16 de junho de 1865. Coleção de Leis do Império do Brasil, p. 1. v. 1, pt II.
- BRASIL. Decreto 5.777, de 28 de outubro de 1874. Coleção de Leis do Império do Brasil. V. II, parte I, 1874. Decreto nº 5.777, de 28 de outubro de 1874. Coleção de Leis do Império do Brasil, p. 1098. v. 2. pt. I.
- BRITTO, Á. S; FREITAS, N. B. A Mobilidade e o Crescimento Urbano de Feira de Santana-BA: a inserção do Bus Rapid Transit (BRT). Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana-XVI SIMPURB, v. 1, p. 1210-1225, 2019.
- BRITTO, Á. S; SANTOS, J; FREITAS, N. B. Mobilidade e Forma Urbana: Feira de Santana-BA e a Estrutura Viária. Ciência Geográfica, Bauru, v. XXV, n. 1, p. 253-270, Janeiro/Dezembro – 2021.
- CASTRO, F. V. F.; SOARES FILHO, B. S.; VOLLM, E. Cartografia temática. Belo Horizonte: Departamento de Cartografia-IGC/UFMG, 2004.
- CAVALCANTI, F. R. Centro-Oeste, 2000. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/centro-oeste/site/sobre.o.site.Centro-Oeste.shtml>>. Acesso em: Jul, 2021.
- CERQUEIRA, E. A. A influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana-Bahia. 2015. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano/PPDRU, Unifacs, Salvador, 2015.
- COSTA, E. C. Morfologia Urbana e Desenho Social: um estudo comparativo dos bairros do Coroadinho e Cidade Olímpica em São Luis – MA. 2009. 170f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.
- DALLABRIDA, V. R. Patrimônio Territorial: abordagens teóricas e indicativos metodológicos para estudos territoriais. Desenvolvimento em Questão, v. 18, n. 52, p. 12-32, 2020b.
- DALLABRIDA, V. R. Território e Governança Territorial, Patrimônio e Desenvolvimento Territorial: estrutura, processo, forma e função na dinâmica territorial do desenvolvimento. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, v. 16, n. 2, p. 63-78, 2020a.
- DE ANDRADE, M. S; DOS REIS OLIVEIRA, L. As Avenidas como marcos das transformações urbanas da cidade de Feira de Santana-BA. Arquitetura Revista, v. 15, n. 2, p. 369-387, 2019.

DE AZEVEDO, L. D. Feira de Santana: entre culturas, paisagens, imagens e memórias visuais urbanas (1950-2009). UEFS Editora, 2015.

DE OLIVEIRA SILVA, F; ÁLVAREZ, D. A. C. Redes de Transportes e Cidades: uma abordagem ao movimento TDR. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 3, n. 22, 2015.

ERIS. ArcGIS para Desktop 10.8. Eris Corporation, 2019. 1 Programa de Computador

FEIRA DE SANTANA. Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Feira de Santana (PDDM). Prefeitura Municipal de Feira de Santana, Feira de Santana – BA, 2013a.

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>.

FEIRA DE SANTANA. Lei nº 1614 de 1992. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento do município de Feira de Santana, e dá outras providências. Leis Municipais, 1992.

FEIRA DE SANTANA. Lei Ordinária nº 381 de 1963, denomina rua nesta cidade. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/1963/39/381/lei-ordinaria-n-381-1963-denomina-rua-nesta-cidade?q=381%2F63>.

FEIRA DE SANTANA. Lei Ordinária nº 929 de 29 de novembro de 1983, denomina avenida Governador João Durval Carneiro, a atual avenida Anchieta, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/f/feira-de-santana/lei-ordinaria/1983/93/929/lei-ordinaria-n-929-1983-denomina-avenida-governador-joao-durval-carneiro-a-atual-avenida-anchieta-e-da-outras-providencia-s?q=929%20de%2029%20de%20novembro%20de%201983>

FEIRA DE SANTANA. Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Feira de Santana. Feira de Santana: Governo do Estado da Bahia/COPLAN S/A, v. 1 e 2, 1968.

FEIRA DE SANTANA. Projeto de Lei, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana (PDDU). Câmara de Vereadores de Feira de Santana, Feira de Santana – BA, 2018a

FONTELLES, M. J. et al. Metodologia da pesquisa científica: diretrizes para a elaboração de um protocolo de pesquisa. Revista paraense de medicina, v. 23, n. 3, p. 1-8, 2009.

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.

GUATTARI, F.; ROLNIK, S. Micropolítica: cartografias do desejo. 2.ed. Petrópolis: Vozes, 1986.

GUIMARÃES, A. C. M. (Coord.); AZEVEDO, M. J. (Col.). Avaliação do Plano Diretor: Feira de Santana. Feira de Santana, BA: SUDENE e Prefeitura Municipal, [19--]. 100p.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico, 2010. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/educacao/9662-censo-demografico-2010.html?t=destaques>>. Acesso em: Jul, 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/feira-de-santana.html>>. Acesso em: Jul, 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de Influência das Cidades – Regic 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

MEDEIROS, R. M. V. Território, espaço de identidade. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (Orgs.). Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. 2008. p 217-227.

MELLO, J. C. Transportes e desenvolvimento econômico. Brasília: EBTU, 1984.

OLIVEIRA, J. S; COSTA, A. E. (Geografias subversivas: Quebrando barreiras, construindo laços). "As Ligações do vai e vem": as redes de transportes que conectam Feira de Santana aos municípios circunvizinhos. [Apresentado no 24^a Encontro Nacional dos Estudantes de Geografia, Belém-PA, 2019].

OLIVEIRA, S. A. A vertigem do tempo nas memórias fotográficas da Avenida Senhor dos Passos. III Encontro Nacional de Estudos da Imagem 03 a 06 de maio de 2011, Anais..., p. 2639-2651, Londrina – PR, 2011.

PLANARQ – Planejamento Ambiental e Arquitetura. LTDA, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Feira de Santana-BA: Prefeitura Municipal de Feira de Santana. 2000.

PRISMA – Consultoria e Engenharia. LTDA, Bus Rapid Transit – BRT de transporte de passageiros da cidade de Feira de Santana. Feira de Santana, BA. Prefeitura Municipal de Feira de Santana – Edital de Licitação nº 225/2013 - Concorrência nº 030/2013. 2014.

PRODANOV, C. C; DE FREITAS, E. C. Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo - RS: Feevale, 2013.

SAMPAIO, T. V. M. Cartografia temática [Recurso eletrônico]. Curitiba-PR: Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFPR, 2019.

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.

SANTO, S. M. et al. Planejamento urbano de Feira de Santana (BA): comparação entre os planos diretores de 1968 e 2000. Revista Geográfica de América Central, v. 2, n. 47E, 2011.

SANTOS, A. A C. Diversões e Civilidade na “Princesa do Sertão” (1919-1946) - Feira de Santana-BA. 2012.

SANTOS, J. Urbanização e produção de cidades no/do Território de Identidade Portal do Sertão. Geografia Ensino & Pesquisa, v. 24, p. 6-39, 2020.

SANTOS, M. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SOUZA FILHO, J. R. Transporte rodoviário de passageiros e a organização espacial no estado da Bahia. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2006.

TRINDADE, A. Nova tarifa de ônibus entra em vigor na próxima segunda-feira (13). Acorda Cidade, Feira de Santana-BA, 11 jan. 2020. Disponível em: <<https://www.acordacidade.com.br/noticias/221628/nova-tarifa-de-onibus-entra-em-vigor-na-proxima-segunda-feira-13-.html>>. Acesso em: Jul. 2021.

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.