



UNIFACS

UNIVERSIDADE SALVADOR

LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES*

**UNIFACS UNIVERSIDADE SALVADOR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E
URBANO – PPDRU
DOUTORADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO**

EUFROSINA DE AZEVÊDO CERQUEIRA

**A INFLUÊNCIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
DE FEIRA DE SANTANA-BAHIA**

Salvador
2015

EUFROSINA DE AZEVÊDO CERQUEIRA

**A INFLUÊNCIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
DE FEIRA DE SANTANA-BAHIA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate Internacional Universities - LIU, como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Costa Gomes.

Salvador
2015

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate
Internacional Universities)

Cerqueira, Eufrosina de Azevêdo

A influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana-Bahia./ Eufrosina de Azevêdo Cerqueira.– Salvador: UNIFACS, 2015.

306 f. : il.

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate Internacional Universities - LIU, como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientador: Profº Dr. Carlos Alberto Costa Gomes.

1. Expansão Urbana. 2. Planejamento Urbano. 3. Sistema Rodoviário - Feira de Santana - Bahia. I. Gomes, Carlos Alberto Costa Gomes, orient. II. Título.

CDD: 638.98142

TERMO DE APROVAÇÃO

EUFROSINA DE AZEVÊDO CERQUEIRA

A INFLUÊNCIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE FEIRA DE SANTANA-BAHIA

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador - Laureate International Universities, a seguinte banca examinadora:

Carlos Alberto da Costa Gomes - Orientador _____
Doutor em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado Maior do Exército
UNIFACS Universidade Salvador - Laureate International Universities

Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva _____
Doutor em Geografia pela Université de Toulouse
Universidade Católica do Salvador - UCSAL

Ana Licks Almeida Silva _____
Doutora em Saúde Coletiva pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
UNIFACS Universidade Salvador - Laureate International Universities

Sandra Medeiros Santo _____
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS

Regina Celeste de Almeida Souza _____
Doutora em Geografia pela Universidade de Rouen, França
UNIFACS Universidade Salvador - Laureate International Universities

Salvador, 26 de março de 2015.

Aos meus pais, Licio Falcão de Azevêdo (*in memoriam*) e Arminda Morais de Azevêdo.

A meu esposo João Batista de Cerqueira, amigo e companheiro.

Aos meus filhos Ricardo e Monalisa, que me presentearam com duas joias raras chamadas

Ana Raquel e João Ricardo.

Aos meus filhos Lívia e Danilo, pelo presente abençoado chamado Sofia.

A minha filha Laíz Fátima, pela sua companhia e preciosa contribuição.

A todos os familiares, que com sua colaboração ajudaram na realização desse trabalho.

E a todos os colegas do Departamento de Tecnologia.

DEDICO

AGRADECIMENTOS

O primeiro e principal agradecimento é a Deus, que permitiu esse momento em minha vida com a concretização de um sonho.

A minha família, por todo o tempo em que dividimos alguns momentos, mas que na realidade só estávamos somando.

Um especial agradecimento a meu esposo, João Batista de Cerqueira, também em Doutorado, portanto, compreendendo todas as dificuldades e necessidades para a realização dessa tese.

Ao meu orientador, Professor Dr. Carlos Alberto Costa Gomes, pela paciência e compreensão nos momentos de insegurança e incerteza que permearam esse estudo.

Aos meus cunhados Maria Lúcia de Cerqueira Souza e Dênio José de Cerqueira, ambos partícipes do corpo administrativo da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) e colaboradores para todos os momentos e demandas.

Aos meus colegas da UNIFACS, que contribuíram para ajudar a dirimir dúvidas e angústias, nos momentos mais complexos durante esses quatro anos.

Ao Reitor da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), Professor Dr. José Carlos Barreto de Santana, por todo o apoio da instituição.

Ao corpo docente e administrativo do Departamento de Tecnologia, na pessoa da sua Diretora Professora Dr^a Cristina Maria Rodrigues da Silva, por todo apoio e motivação.

Um especial agradecimento a Professora Dr^a Sandra Medeiros Santo, pela preciosa colaboração para a análise dos dados da pesquisa de campo.

Ao prefeito José Ronaldo de Carvalho, na pessoa de quem agradeço todo o apoio da Prefeitura Municipal de Feira de Santana.

Ao arquiteto e urbanista, Raimundo Alves Pires, pela brilhante contribuição ao permitir a consulta ao seu acervo pessoal.

Ao amigo, Professor Dr. René Becker Almeida Carmo, pela boa vontade em ceder todo seu material bibliográfico.

Agradeço de forma especial ao Secretário de Planejamento Urbano do Município de Feira de Santana, Professor Carlos Alberto Oliveira Brito, por estar sempre disponível para nos orientar na busca de informações para o enriquecimento dessa pesquisa.

Ao arquiteto e urbanista, Arcenio José Oliveira, pela colaboração com o seu conhecimento para a análise técnica da tese.

Um especial agradecimento ao Clube dos Fotógrafos e ao Sr. Antônio Moreira Ferreira, que disponibilizaram seu acervo fotográfico para consulta.

Meu sincero agradecimento às amigas e colegas de trabalho, Aurea Chateubriand Andrade Campos e Janeide Vitória de Souza, pela acolhida e auxílio durante todos os momentos.

Ao colega e professor da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), David Moises Barreto dos Santos.

Ao meu cunhado, Carlos Roberto Régis de Souza, pela boa vontade em colaborar para o desenvolvimento dessa tese.

Aos sobrinhos, Rafael Cerqueira Souza e Lorena Cerqueira Brandão Silva, pelo apoio.

Enfim, a todos que contribuíram para que esse sonho se concretizasse.

Uma cidade! É o domínio do homem sobre a natureza. É uma ação humana contra a natureza, um organismo humano de proteção e de trabalho. É uma criação.

A poesia é ato humano - relações harmoniosas entre imagens perceptíveis. A poesia da natureza é, exatamente, apenas uma construção do espírito. A cidade é uma imagem poderosa que aciona nosso espírito. Por que a cidade não seria, ainda hoje, uma fonte de poesia?

(Le Corbusier)

RESUMO

A concentração urbana crescente em aglomerações cada vez mais gigantescas, a intervenção maciça do Estado na produção dos equipamentos coletivos e as lutas urbanas em função das desigualdades sociais, são fatores que interferem na análise do processo urbano porque passam as cidades. Feira de Santana, a segunda maior cidade da Bahia, é um dos exemplos desse padrão de urbanização desafiador para o poder público. A configuração da sua trama urbana está alicerçada na feira livre, o que a fez tornar-se o maior centro comercial do interior da Bahia. Sua organização espacial está diretamente relacionada ao comércio de gado e à pecuária, atividades essas que contribuíram para o seu crescimento e influíram de forma direta para o seu processo de urbanização. O fato de ser considerada como o maior entroncamento rodoviário do Norte e Nordeste, e o segundo maior do país, possibilita a circulação dentro do contexto viário, tanto nacional, como regional, fazendo com que o município de Feira de Santana funcione como eixo de convergência. O objetivo desse trabalho foi avaliar os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana através da influência do sistema rodoviário. Para atender ao objetivo proposto, primeiro foi realizado um levantamento bibliográfico sobre planejamento urbano e transporte. Em seguida, foi feita a caracterização do Município de Feira de Santana, descrevendo seu processo de urbanização, desde a sua origem até a atualidade. A pesquisa de campo utilizou a coleta de dados através de entrevistas que foram analisadas com o uso de ferramenta computacional NVivo. Para atender ao objetivo proposto também fez parte das análises realizadas um estudo descritivo das edições dos Planos Diretores e a contextualização da expansão urbana, através do uso de fotografias. Concluiu-se que 100% dos entrevistados confirmam que o fato de ser entroncamento rodoviário foi um fator chave para a expansão do Município de Feira de Santana. A análise dessa expansão, através do uso de registros fotográficos, também contribuiu para referendar que, em função da sua localização geográfica e do seu sistema rodoviário, o Município se expandiu em todas as direções. A política pública adotada através de seus Planos Diretores denotou que o espraiamento da malha urbana já vinha sendo considerado desde a década de 1970, quando o prefeito da época já solicitava que seu primeiro Plano Diretor, elaborado em 1968, fosse reavaliado. Com base nas análises realizadas concluiu-se que o sistema rodoviário influenciou o processo de urbanização de Feira de Santana, contribuindo de forma incisiva para esse processo e fazendo com que o povoado original se transformasse em Região Metropolitana.

Palavras-chave: Expansão Urbana. Planejamento Urbano. Sistema Rodoviário. Feira de Santana.

ABSTRACT

The urban concentration growing in increasingly gigantic agglomerations, the massive intervention of the State in the production of collective equipment and the struggles in urban function of social inequalities, are factors that interfere with the analysis of the urban process the cities go through. Feira de Santana, the second largest city of Bahia, is one of the examples of this pattern of urbanization challenging for the government. The configuration of its urban development is founded on popular fairs, what made it become the largest commercial center in the interior of Bahia. Its spatial organization is directly related to cattle trade and livestock, activities which have contributed to its growth and interfered directly with the process of urbanization. The fact that it is considered as the largest trunk road from the North and Northeast, and the second largest in the country, allows the circulation within the road area, both national and regional levels, causing Feira de Santana town to function as the axis of convergence. The objective of this work was to evaluate the factors that have contributed to the acceleration to the expansion of Feira de Santana urbanization through the influence of the road system. To meet the proposed objective a bibliographic survey was carried out on the urban planning and transport. Then it was done the characterization of Feira de Santana town describing its process of urbanization since its origin to the present day. The field research was carried out based on data collection obtained through interviews, which were analyzed with the use of computational tool, the software NVivo. To attend the proposed objective it was part of the analyzes conducted a descriptive study of editions of Directors Plans and contextualization of urban expansion, with the use of photographs. 100% of the interviewed people confirmed that the trunk road was a key factor in the process of urbanization of Feira de Santana town. The analysis of this expansion, through the use of photographic records, also contributed to assure that, for its geographical location, and its road system, the town has expanded in all directions. The public politic adopted by their Legal Instruments denoted the urban expansion has already been considered since the 1970s, when the mayor requested that its first Master Plan, composed in 1968, was re-evaluated. On the basis of the analyzes it comes to conclusion that the road system influenced the process of urbanization of Feira de Santana contributing vigorously to this process, making the original village become a Metropolitan Region.

Key-words: UrbanExpansion. UrbanPlanning. Road System. Feira de Santana.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Organograma das Opções Metodológicas	47
Figura 2 - Ciclo de relação dos entrevistados.....	51
Figura 3 - Configuração da triangulação realizada.....	58
Figura 4 - Vista das rodovias União e Indústria (A), D. Francisca (B) e Graciosa (C).....	76
Figura 5 - Casarão da Fazenda Santana dos Olhos D'Água, d/p século XVIII.....	120
Figura 6 - Vista da feira livre, 1970	123
Figura 7 - Vista da Avenida Senhor dos Passos, século XX	125
Figura 8 - Vista dos tropeiros na cidade de Feira de Santana, início da década de 1990.....	130
Figura 9 - Vista da Praça do Comércio, século XX.....	131
Figura 10 - Avenida Maria Quitéria em Feira de Santana, 2014.....	135
Figura 11 - Avenida Getúlio Vargas em Feira de Santana, 2014	135
Figura 12 - Avenida João Durval Carneiro em Feira de Santana, 2014.....	136
Figura 13 - Delimitação do Anel de Contorno em Feira de Santana: Mapa (A) e Imagem de Satélite (B).....	136
Figura 14 - Vista do Anel de Contorno em Feira de Santana, 2014.....	137
Figura 15 - Vista da Avenida Artêmia Pires em Feira de Santana (A) e Faculdade de Tecnologia e Ciência (B), 2014.....	137
Figura 16 - Vistas das Avenida Nóide Cerqueira, Ayrton Senna e Fraga Maia em Feira de Santana, 2014	138
Figura 17 - Vista do prédio do INPS em Feira de Santana, 1960.....	139
Figura 18 - Vista antiga em Feira de Santana, 1970 (A) e atual (B) do Anna Miller.....	140
Figura 19 - Vista Interna da Escola Rural em Feira de Santana , 1920.....	141
Figura 20 - Campus da Universidade Estadual de Feira de Santana, 1970	143
Figura 21 - Verticalização em Feira de Santana, 2014.....	144
Figura 22 - Vista área de Feira de Santana, 1975	154
Figura 23 - Vista aérea atual de Feira de Santana em 2013	154
Figura 24 - Estação Ferroviária, década de 1900	157
Figura 25 - Ponte Barão do Rio Branco, década de 1900.....	164
Figura 26 - Vista da Ponte Barão do Rio Branco, 2014	164
Figura 27 - Etapas construtivas da Bahia-Feira em 1918.....	166
Figura 28 - Vista da Feira-Salvador, 2014	166
Figura 29 - Vista da BR-116 na década de 1930 e 1963	167
Figura 30 - BR-116, 2014.....	168
Figura 31 - Vistas da etapa construtiva da BR-101, década de 1940	169
Figura 32 - Vista da BR-101, 2014	169
Figura 33 - Vista da situação de ruas da cidade, 2013	173

Figura 34 - Sistema Integrado de Feira de Santana em 2006.....	175
Figura 35 - Sistema Integrado de Feira de Santana em 2006.....	176
Figura 36 - Vista do complexo de viadutos, 2013.....	180
Figura 37 - Vista do Terminal Rodoviário de Feira de Santana em 1940 e 2014.....	181
Figura 38 - Centro Industrial do Subaé em 1980.....	186
Figura 39 - Fluxograma de análise dos Instrumentos Legais.....	205
Figura 40 - São José das Itapororocas: (A) Vista final do século XVIII e (B) Vista atual, 2014.....	209
Figura 41 - Sede da Fazenda Olhos D'Água d/p. século XVIII; Núcleo original; (B) Núcleo original após reforma, 2014 e (C) Rua Araújo Pinho, 2014.....	210
Figura 42 - Olhos d'Água - Areal do Basílio: (A) Vista do início da década de 1900 e (B) Vista atual, 2014.....	210
Figura 43 - Matriz de Santana: (A) Povoamento ao redor da Matriz de Santana, século XVIII; (B) Vista antiga, século XIX e (C) Vista atual da Praça da Matriz, 2014.....	211
Figura 44 - Vista do Campo do Gado: (A) 1º Campo do Gado, século XVIII e (B) 2º Campo do Gado, século XIX.....	211
Figura 45 - Praça Padre Ovídio: (A) Vista antiga, século XVIII e (B) Vista atual, 2014.....	212
Figura 46 - Rua Conselheiro Franco: (A) e (B) Vistas antigas do século XVIII e (C) Vista atual, 2014.....	213
Figura 47 - Rua Marechal Deodoro: (A) e (B) Vistas antigas dos séculos XVIII e XX e (C) Vista atual, 2014.....	213
Figura 48 - Avenida Senhor dos Passos: (A) Vista antiga do século XVIII; (B) Vista de 1926; (C) e (D) Vista antiga do século XIX e (E) Vista atual, 2014.....	214
Figura 49 - Rua de Aurora: (A) e (B) Vista antiga, dos séculos XVIII e século XIX.....	214
Figura 50 - Rua de Aurora nos dois sentidos, 2014.....	215
Figura 51 - Vista do Tanque da Nação: (A) antiga do século XVIII e (B) atual.....	215
Figura 52 - Vista do Alto do Cruzeiro: (A) antiga do século XVIII e (B) atual, 2014.....	216
Figura 53 - Praça do Comércio: (A) Final da década de 1900 e (B) atual, 2014.....	216
Figura 54 - Avenida Getúlio Vargas em diferentes épocas.....	217
Figura 55 - Avenida Maria Quitéria: (A) Vista antiga de 1984, (B, C e D) de 2014.....	217
Figura 56 - Avenida João Durval Carneiro, 2014.....	218
Figura 57 - (A e B) Etapas construtivas da Bahia-Feira.....	218
Figura 58 - Vista da BR-324 sentido Salvador-Feira e Feira-Salvador, 2014.....	219
Figura 59 - Imagens aéreas de Feira de Santana: (A) Avenida Senhor dos Passos, final do século XIX; (B) Centro Comercial, século XX; (C) Bairro Sobradinho século XX e (D) Década de 1950.....	219
Figura 60 - Panorama do centro de Feira em 1973.....	220
Figura 61 - Panorama atual do centro de Feira, século XXI.....	221
Figura 62 - Vistas da expansão urbana de Feira de Santana em 2014.....	222
Figura 63 - Vistas da Av. Presidente Dutra em 2014.....	224

Figura 64 - Vistas da expansão das Av. Getúlio Vargas e Maria Quitéria em 2014.....	225
Figura 65 - Vista aerofotogramétrica de Feira de Santana em 1999	231
Figura 66 - Vista aerofotogramétrica de Feira de Santana em 2010	232
Figura 67 - Fatores que influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana	272
Figura 68 - Propostas de intervenções para o Município de Feira de Santana.....	276

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Rodovias Baianas	35
Mapa 2 - Plano Geral de Viação de 1934	68
Mapa 3 - Fluxos de saída na Baía de Todos os Santos/2000.....	84
Mapa 4 - Vista das Lagoas	126
Mapa 5 - Localização de Feira de Santana	127
Mapa 6 - Microrregião de Feira de Santana	128
Mapa 7 - Evolução da população urbana de Feira de Santana	132
Mapa 8 - Evolução da mancha urbana, 2012.....	133
Mapa 9 - Vetores de crescimento urbano em Feira de Santana.....	147
Mapa 10 - Região Metropolitana de Feira de Santana	150
Mapa 11 - Mapa Digital Urbano de Feira de Santana	153
Mapa 12 - Estrada de ferro Feira de Santana/Cachoeira – 1940	156
Mapa 13 - Mapa de localização do sistema viário de Feira de Santana	162
Mapa 14 - Sistema rodoviário que corta Feira de Santana	163
Mapa 15 - Corredores Principais, 2006	178
Mapa 16 - Sistema Integrado de Feira de Santana, 2006	179
Mapa 17 - Mancha urbana na origem	226
Mapa 18 - Mancha urbana entre 1767-1878.....	227
Mapa 19 - Mancha urbana entre 1878-1940.....	227
Mapa 20 - Mancha urbana entre 1940-1962.....	228
Mapa 21 - Mancha urbana entre 1962-1967.....	228
Mapa 22 - Mancha urbana entre 1967-1986.....	229
Mapa 23 - Mancha urbana entre 1986-2003.....	229
Mapa 24 - Mapa da evolução urbana de Feira de Santana/2013	230

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - População residente em Feira de Santana em 2010	27
Gráfico 2 - Domicílios urbano e rural em 2010.....	29
Gráfico 4 - Recurso Construção Civil	254
Gráfico 5 - Recurso Economia	254
Gráfico 6 - Recurso Polo Educacional	255
Gráfico 7 - Recurso Indústria	255
Gráfico 8 - Recurso Problemas de Infraestrutura	256
Gráfico 9 - Recurso Logística.....	256
Gráfico 10 - Recurso Migrações.....	257
Gráfico 11 - Recurso Mobilidade Urbana	257
Gráfico 12 - Recurso Políticas Públicas	258
Gráfico 13 - Recurso Polo de Saúde.....	258
Gráfico 14 - Recurso Sistema Rodoviário.....	259
Gráfico 15 - Recurso Modais de Transportes	259
Gráfico 16 - Recurso Urbanismo.....	260
Gráfico 17 - Recurso Comércio.....	260
Gráfico 18 - Entrevistado E ₁	261
Gráfico 19 - Entrevistado E ₂	261
Gráfico 20 - Entrevistado E ₃	261
Gráfico 21 - Entrevistado E ₄	261
Gráfico 22 - Entrevistado E ₅	262
Gráfico 23 - Entrevistado E ₆	262
Gráfico 24 - Entrevistado E ₇	262
Gráfico 25 - Entrevistado E ₈	262
Gráfico 26 - Entrevistado E ₉	263
Gráfico 27 - Entrevistado E ₁₀	263

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Influência da Revolução Industrial no processo de urbanização	42
Quadro 2 - Classificação dos entrevistados, codificação e perfil	52
Quadro 3 - Matriz das categorias teóricas, empíricas e códigos de análise.....	54
Quadro 4 - Estrutura da pesquisa.....	57
Quadro 5 - Sistema de transportes X crescimento econômico	63
Quadro 6 - Modos de transporte urbano	65
Quadro 7 - Influência dos sistemas de transportes X economia do Brasil	73
Quadro 8 - Evolução dos sistemas de transportes no Brasil.....	74
Quadro 9 - Legislação para a implantação do sistema rodoviário baiano	81
Quadro 10 - Descrição das rodovias baianas	82
Quadro 11 - Influência dos sistemas de transportes X economia da Bahia.....	85
Quadro 12 - Bases iniciais para o desenvolvimento das vias baianas do século XV ao século XIX	87
Quadro 13 - Evolução do Sistema de Transporte no Mundo	94
Quadro 14 - Leis e funções de ordenamento territorial	105
Quadro 15 - Características do planejamento urbano.....	106
Quadro 16 - Evolução nos planos de transportes	112
Quadro 17 - Planos de Transportes	114
Quadro 18 - Vias Rurais	117
Quadro 19 - Vias Urbanas	118
Quadro 20 - Fases de Implantação das políticas.....	118
Quadro 21 - Localização de Feira de Santana	125
Quadro 22 - Alterações da Malha Urbana de Feira de Santana.....	146
Quadro 23 - Influência das rodovias para o aumento populacional	160
Quadro 24 - Rodovias que cruzam Feira de Santana e seus pontos de acesso.....	161
Quadro 25 - Influência das rodovias para a economia da região de Feira de Santana	170
Quadro 26 - Legislação dos serviços de Transportes Coletivos.....	181
Quadro 27 - Processo de desenvolvimento da indústria de Feira de Santana	183
Quadro 28 - Legislação Urbana Municipal	194
Quadro 29 - Síntese dos capítulos do PDLI	196
Quadro 30 - Tópicos ligados à expansão urbana.....	198
Quadro 31 - Reavaliação do PDLI de 1968.....	200
Quadro 32 - Síntese dos títulos do PDDM de 1992	202
Quadro 33 - Síntese da proposta dos títulos do PDDM de 2006.....	203
Quadro 34 - Limitações para o cumprimento dos Planos.....	206
Quadro 35 - Descrição dos fatores que influenciaram o processo de urbanização	207

Quadro 36 - Modificações na Legislação urbana de Feira de Santana sob a influência do sistema rodoviário	208
Quadro 37 - Descrição e inferência dos dados das entrevistas.....	233
Quadro 38 - Dados obtidos através dos mapas e vistas aerofotogramétricas de Feira de Santana.....	265
Quadro 39 - Dados obtidos através da análise dos Instrumentos Legais de Feira de Santana.....	267

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Domicílios urbanos e rurais do Município de Feira de Santana em 2010.....	28
Tabela 2 - Frota de veículos cadastrados no Município de Feira de Santana.....	36
Tabela 3 - População do município de Feira de Santana.....	148
Tabela 4 - Dados da Região Metropolitana de Feira de Santana.....	149
Tabela 5 - Participação dos principais municípios em número de estabelecimentos.....	184
Tabela 6 - Estatística de Volume de Trânsito da BR-324 – Km 104	186
Tabela 7 - Resultados da Avaliação Quantitativa.....	264

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACM	Antônio Carlos Magalhães
AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia
AC	Anel de Contorno
BNH	Banco Nacional de Habitação
BRT	Bus Rapid Transit
CAR	Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional
CDL	Câmara de Dirigentes Lojistas
CIA	Centro Industrial de Aratu
CIAM	<i>Congrès Internationaux d'Architecture Moderne</i>
CIRETRAN	Circunscrição Regional de Trânsito
CIS	Centro Industrial do Subaé
CNC	Conselho Nacional das Cidades
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNG	Conselho Nacional de Geografia
CNP	Conselho Nacional de Petróleo
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
COMDUR	Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Territorial
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CPE	Comissão de Planejamento Econômico
CPRM	Companhia de Recursos Minerais
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DERBA	Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Trânsito
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
DTT	Departamento de Transporte e Tráfego

EBTU	Empresa Brasileira de Transporte Urbano
EMBASA	Empresa Baiana de Saneamento
FAT	Faculdade Anísio Teixeira
FIEL	Falcão Incorporação e Empreendimentos Ltda.
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
FTC	Faculdade de Tecnologia e Ciência
FUFS	Fundação Universidade Estadual de Feira de Santana
FUNDHAB	Fundo de Desenvolvimento Urbano e de Habitação
FUNDET	Fundação para o Desenvolvimento Territorial
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes
GEOTEC	Laboratório de Geotecnologia do Departamento de Tecnologia
HIS	Habitação de Interesse Social
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IES	Instituições de Ensino Superior
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
INPS	Instituto Nacional de Previdência Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IUCL	Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes
JOMAFA	João Marinho Falcão
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo
MME	Ministério das Minas e Energia
ONU	Organização das Nações Unidas
PDLI	Plano Local de Desenvolvimento Integrado
PDDM	Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal
PDDT	Plano Diretor de Transporte e Trânsito
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PEMAS	Projeto sobre Planejamento Estratégico Municipal de Assentamentos Subnormais
PETROBRÁS	Petróleo Brasileiro S/A
PIB	Produto Interno Bruto

PIEC	Plano Integral de Educação e Cultura
PLANASA	Plano Nacional de Água e Saneamento
PLANDEB	Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia
PROINTER	Programa de Industrialização do Interior
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RELAM	Refinaria Landulfo Alves em Mataripe
RMFS	Região Metropolitana de Feira de Santana
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEDU	Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento de Feira de Santana
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SIM	Serviço de Integração de Migrantes
SIT	Sistema de Transportes Integrado
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
TVL	Termo de Viabilidade de Localização
UEFS	Universidade Estadual de Feira de Santana
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNIFACS	Universidade Salvador
VT	Vale Transporte

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	24
2 JUSTIFICATIVA E OPÇÕES METODOLÓGICAS	39
2.1 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA	47
2.2 PESQUISA DOCUMENTAL	48
2.3 PESQUISA DE CAMPO	50
2.4 ESTUDO DE CASO	55
3 O SETOR DE TRANSPORTES	59
3.1 EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES.....	60
3.2 EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES NO BRASIL.....	65
3.2.1 A influência do sistema de transporte rodoviário no processo de urbanização do Brasil.....	74
3.3 EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES NA BAHIA	78
3.3.1 A influência do sistema de transporte rodoviário no processo de urbanização da Bahia.....	86
4 POLÍTICAS PÚBLICAS DE PLANEJAMENTO URBANO	92
4.1 O PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL.....	99
4.2 O PLANEJAMENTO URBANO NA BAHIA	107
4.3 A POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE URBANO	110
5 O MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA	120
5.1 SUA URBANIZAÇÃO	129
5.2 O SISTEMA RODOVIÁRIO E SUA INFLUÊNCIA NA URBANIZAÇÃO	155
5.2.1 Marcos rodoviários impactantes para a urbanização.....	163
5.2.2 O sistema de transporte urbano.....	171
5.3 IMPACTO CAUSADO PELA INDÚSTRIA NA URBANIZAÇÃO	182
5.4 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PLANEJAMENTO URBANO	188
6 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS CONDICIONANTES DO PROCESSO URBANO DE FEIRA DE SANTANA	196
6.1 ANÁLISE DOS INSTRUMENTOS LEGAIS	196
6.2 ANÁLISE COMPARATIVA ATRAVÉS DO USO DE REGISTROS FOTOGRÁFICOS	209
6.3 ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA.....	225
6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS ENTREVISTAS	232
6.5 TRIANGULAÇÃO DAS INFORMAÇÕES COLETADAS	263
7 CONCLUSÕES.....	269

REFERÊNCIAS	279
Apêndice A – Entrevistado E₁	289
Apêndice B – Entrevistado E₂	290
Apêndice C – Entrevistado E₃	292
Apêndice D – Entrevistado E₄	294
Apêndice E – Entrevistado E₅	296
Apêndice F – Entrevistado E₆.....	298
Apêndice G – Entrevistado E₇.....	300
Apêndice H – Entrevistado E₈.....	302
Apêndice I – Entrevistado E₉.....	303
Apêndice J – Entrevistado E₁₀.....	305

1 INTRODUÇÃO

Para o estudo do processo que envolve a questão urbana, a história, a geografia, a demografia, a economia, a política, a sociologia e até a psicologia, auxiliam os procedimentos analíticos. Com base na utilização das diversas perspectivas de análise, também é necessário buscar entender como os fatos foram ocorrendo no passado para ajudar a entendê-los no presente, conforme ressalta Lefebvre (2008, p. 52), “sem os procedimentos progressivos e regressivos (no tempo e no espaço) da análise, sem esses múltiplos recortes e fragmentações, é impossível conceber a ciência do fenômeno urbano.”

Entender o processo de urbanização demanda a busca do conhecimento de como as cidades foram se formando, como sua expansão foi acontecendo e quais fatores contribuíram para que adquirissem a atual configuração. Essa análise envolve diversas ciências, a exemplo da demografia, que poderá auxiliar o poder público a elaborar a política de planejamento urbano em função do aumento da população, o que necessariamente ocasiona mais serviços e infraestrutura.

E qual é a definição do processo de urbanização? Ele pode ser entendido como o processo econômico e social de produção da cidade. É, segundo análise realizada por Castells (1983, p. 47), “um processo pelo qual uma proporção significativamente importante da população de uma sociedade concentra-se sobre certo espaço, onde se constituem aglomerados funcional e socialmente interdependentes do ponto de vista interno, e numa relação de articulação hierarquizada (rede urbana).”

Os estudiosos ressaltam que o processo de urbanização começou a se desenvolver a partir do século XVIII. Segundo Santos (1998, p.19) “foi necessário ainda mais um século para que a urbanização atingisse a sua maturidade no século XIX, e ainda mais um século para adquirir as características com as quais a conhecemos hoje.”

Barros (2007a, p. 261) analisa o processo de urbanização a partir do século XX, quando considera que esse foi, de certa maneira, o século da urbanização:

Globalmente falando, é a partir daí que se pode dizer que a maior parte da população mundial passou a viver essencialmente em centros urbanos de diversos tipos. Essa ruptura com séculos e séculos de uma história humana em que a maioria da população do planeta dedicava-se fundamentalmente a atividades agrícolas e pastoris em que a cidade devia ser vista muito mais como uma exceção do que como o ambiente mais familiar para os homens, contribuiu naturalmente para que esse mesmo século XX assistisse a uma grande eclosão de interesses nos vários campos do saber ao estudar esse grande enigma e essa vasta trama de complexidade que é a cidade.

Ao estudar o processo de urbanização porque passam as cidades observa-se a mudança do rural para o urbano. Segundo o *Relatório sobre o Estado das Cidades do Mundo*

2010/2011, “Unindo o Urbano Dividido”, realizado pela ONU/HABITAT/IPEA (2012, p. 3) “em 2030, todas as regiões em desenvolvimento, incluindo Ásia e África, terão mais pessoas morando em áreas urbanas do que no campo. Nos próximos 20 anos, o Homo sapiens, “o humano sábio”, se tornará em *Homo sapiens urbanus* em praticamente todas as regiões do planeta.” A população do mundo se concentra nas cidades, o que nos leva a constatar que o mundo está cada vez mais urbano e como o processo de urbanização e desenvolvimento de grandes metrópoles tem afetado de forma intensa e variada aos aspectos da vida econômica, social e política de muitos países e em particular, os de urbanização mais rápida e atual.

A urbanização realizada sob pressão de movimentos migratórios, internos e externos, tem criado as megalópoles cuja infraestrutura de habitação, saneamento, transportes, etc. não acompanha as necessidades sociais mínimas para uma vida digna da maioria de seus habitantes.

Para a compreensão da questão que envolve o processo de urbanização das cidades, foi utilizado o conceito de urbano definido por Castells (1983) e por Lefebvre (2008). Para Castells (1983, p. 40) urbano é a “forma espacial de ocupação do espaço por uma população, a saber, o aglomerado resultante de uma forte concentração e de uma densidade relativamente alta, tendo como correlato previsível uma diferenciação funcional e social maior.” Lefebvre (2008, p. 35) analisa o urbano contextualizando algumas de suas características:

Três camadas, três épocas e três campos, não apenas de “fenômenos sociais”, mas de sensações e de percepções, de espaços e de tempos, de imagens e de conceitos, de linguagem e de racionalidade, de teorias e de práticas sociais: o rural (camponês); o industrial e o urbano, com emergências, interferências, desencontros, avanços e atrasos, desigualdades de desenvolvimento e, sobretudo, transições dolorosas, fases críticas. (LEFEBVRE, 2008, p.35).

O que se observou nessa análise foi o enfoque dado à relação da industrialização com a urbanização e os efeitos que essa relação foi causando. As desigualdades de desenvolvimento, todas as interferências e desencontros, avanços e atrasos, além das transições consideradas dolorosas e as fases consideradas críticas, se fizeram presentes nos países desenvolvidos e em desenvolvimento, como o Brasil.

O conceito de urbano adotado nesse estudo engloba a dimensão populacional e social, considera de que forma a população se concentra na cidade conforme a análise de Castells(1983), mas leva em conta a complexidade que a questão urbana envolve, segundo a visão de Lefebvre (2008), como um fator de tensões para essa investigação.

Considerando os aspectos sociais, Otávio Guilherme Velho(1976) reúne alguns dos estudos mais significativos já publicados sobre o fenômeno urbano e observa que o crescimento das cidades traz consigo “uma série de fenômenos desconhecidos até então, pelo

menos em tal escala, inclusive manifestações de “patologia social” tais como sub-habitação, delinquência, marginalismo e choque cultural, bem como problemas de planejamento urbano em geral.” (VELHO, 1976, p. 7).

Desde o seu início e até hoje, o processo de urbanização brasileiro vem ocorrendo com uma segregação social que mostra o contraste entre as áreas reguladas, dotadas de infraestrutura onde residem as classes de rendas médias e altas, áreas essas que em alguns casos são subutilizadas, e a periferia, onde as áreas públicas e privadas da maioria das cidades brasileiras são ocupadas por inúmeros assentamentos subnormais, habitados pela população de baixa renda, excluída do mercado imobiliário formal.

Em apenas cinco décadas no século passado, a população brasileira passa de majoritariamente rural para majoritariamente urbana. Uma das mais aceleradas urbanizações do mundo aconteceu “sem a implementação de políticas indispensáveis para a inserção urbana digna da massa que abandonou e continua a abandonar o meio rural brasileiro, cuja estrutura agrária contribuiu para essa rápida evasão de população.” (BRASIL, 2004, p.9).

Para esse estudo, foi necessário elaborar uma síntese sobre a evolução histórica da urbanização das cidades e sobre a evolução do sistema de transportes terrestres para averiguar a influência que o sistema rodoviário trouxe para esse processo. Também foram descritos o planejamento urbano do Brasil e da Bahia e a política pública de transporte urbano.

A necessidade de deslocamento de pessoas e de mercadorias, desde épocas mais remotas, sempre foi uma dificuldade para que os agrupamentos humanos se formassem e consolidassem, e o fato de ser considerada como entroncamento rodoviário, fez e continua fazendo de Feira de Santana uma cidade com características de expansão muito próprias. As possibilidades de atender a essas nuances, por causa da sua posição geográfica estratégica, fez com que sua expansão se consolidasse.

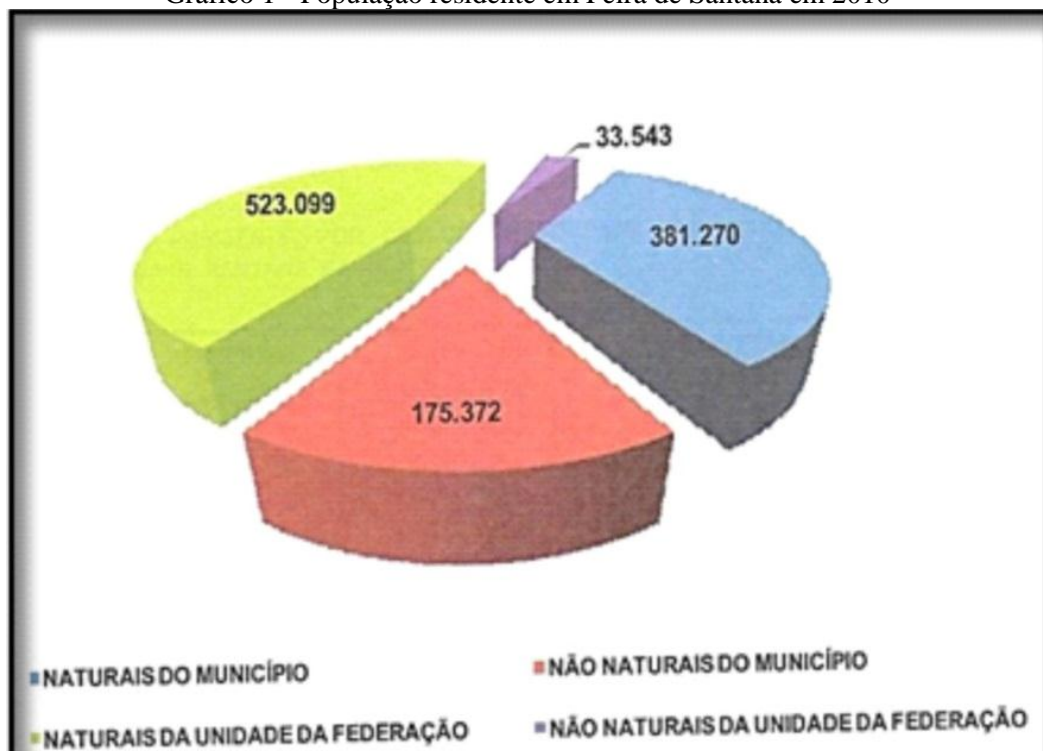
Um fenômeno que ocorreu a partir da década de 1950, em função do fato de ser entroncamento rodoviário e da sua condição de centro comercial e pecuário, foi o ritmo de crescimento que a cidade passou a desenvolver com a chegada de migrantes de todas as regiões baianas e brasileiras, mas principalmente nordestinas. Essa migração fez com que as áreas em torno dos anéis viários e das margens das rodovias fossem ocupadas muitas vezes por invasões, loteamentos populares e também por causa dos aglomerados habitacionais e de comércio, como existem em bairros periféricos.

A migração da população de várias cidades e regiões para Feira de Santana, fato que contribuiu para que sua expansão passasse a ocorrer em todos os sentidos e direções, aliado à forma do poder público de administrar a cidade, fizeram com que inúmeros assentamentos,

como invasões e loteamentos irregulares ou clandestinos, fossem surgindo. De acordo com os estudos da Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAN), já em 2001, existiam 50 assentamentos desse tipo, localizados na periferia da cidade (PMFS, 2012b).

Conforme consta no *Anuário Estatístico de Feira de Santana*, de 2012 (PMFS, 2012a) e de acordo com o censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) existia em 2010, apenas 381.270 habitantes naturais do município, de uma população total de 556.642 habitantes. O Gráfico 1 mostra as características da população residente no Município de Feira de Santana de acordo com o fato de serem naturais do município, naturais da unidade da federação, não naturais do município e não naturais da federação. Esses dados contribuíram para caracterizar a migração da população residente na cidade, mostrando que se somarmos aquelas pessoas que não são naturais nem do município nem da federação, o contingente é bastante significativo, perfazendo um total de 208.915 habitantes, ou seja, 37,53% do total. Somando as que são naturais da unidade da federação e as não naturais temos a população total de 556.642 habitantes.

Gráfico 1 - População residente em Feira de Santana em 2010



Fonte: Anuário Estatístico (PMFS, 2012a).

Observou-se que até a década de 1960 sua expansão foi ocorrendo de forma espontânea. Havia a disponibilidade de terra e muitas glebas, o que só facilitava essa

expansão. Só a partir de 1968 é que se constatou uma mudança, com a realização do primeiro Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI) de Feira de Santana.

Feira de Santana é um exemplo do padrão de urbanização, desafiador para o poder público municipal. A falta ou a inadequada aplicação dos recursos, impedem a implementação de ações que permitam controlar o ordenamento do uso e ocupação do solo, de forma a assegurar a prestação de serviços de uso coletivo com qualidade, à população residente em grande parte, nos bairros localizados na periferia da cidade. Esse tipo de expansão ocorre em locais sem a infraestrutura de serviços a exemplo de saneamento, vias de circulação, transportes, escolas e creches e causa um complexo de problemas para serem sanados. O que se constata, conforme relata Santos (1998, p. 95), é que esses problemas existem na maioria das cidades brasileiras:

Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. O seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem, etc. São elementos de diferenciação, mas em todas elas problemas como os de emprego, habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde, são genéricos revelam enormes carências.

Feira de Santana, também inserida nesse contexto, tem o seu processo de urbanização caracterizado através das formas de ocupação que vêm ocorrendo na zona urbana e rural. Sua população também vem mudando de majoritariamente rural para urbana, o que fica demonstrado conforme mostram os dados apresentados na Tabela 1 e no Gráfico 2.

Os dados da Tabela 1 foram elaborados com censos do IBGE de 1970 a 2010. Essa tabela serve para referendar a expansão do espaço urbano de Feira de Santana, cujo número de domicílios ocupados pela população urbana passou de 70,08% em 1970, para 91,48% em 2010. Já os domicílios ocupados pela população rural caíram de 29,92% em 1970, para 8,52% em 2010.

Tabela 1 - Domicílios urbanos e rurais do Município de Feira de Santana em 2010

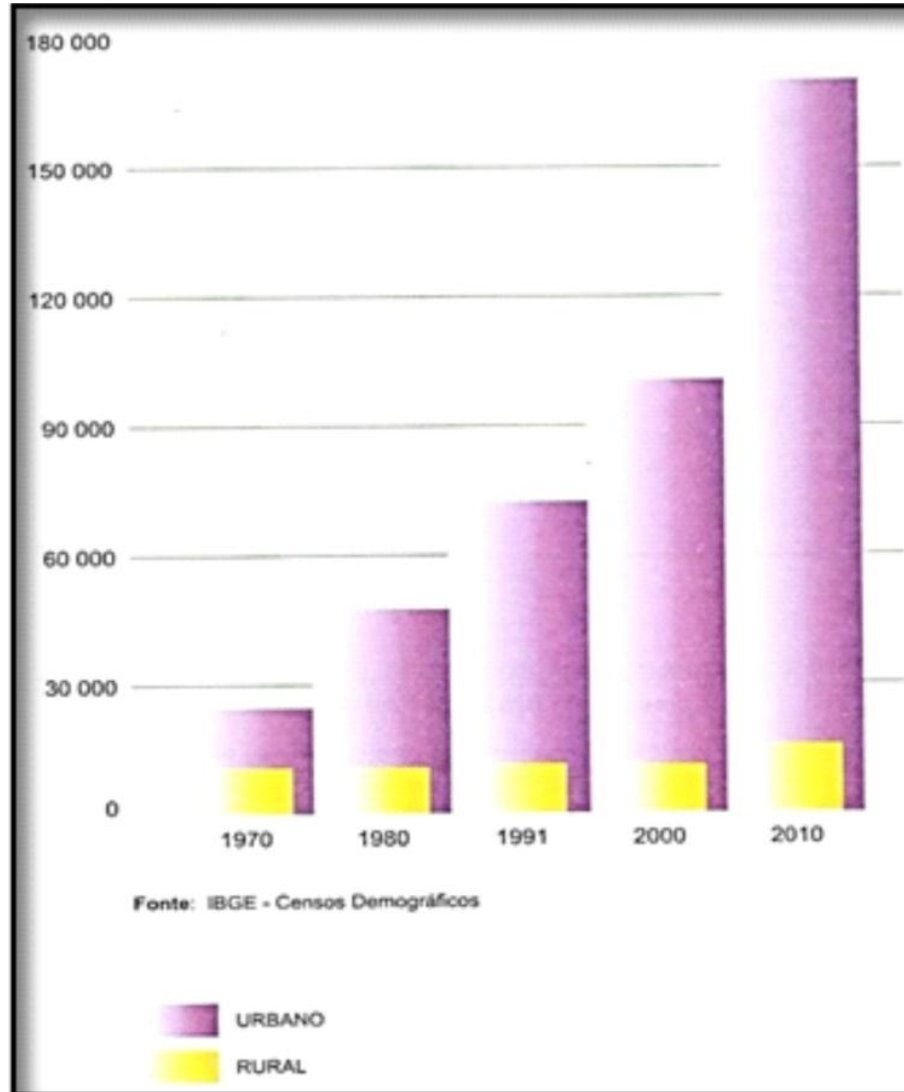
ANOS	DOMICÍLIOS				
	TOTAL	URBANO	(%)	RURAL	(%)
1970	35.606	24.951	70,08	10.654	29,92
1980	56.272	45.537	80,91	10.735	19,08
1991	87.051	75.686	86,94	11.365	13,06
2000	119.208	108.348	90,89	10.860	9,11
2010	188.078	172.056	91,48	16.022	8,52

Fonte: Anuário Estatístico 2012(PMFS, 2012a)com base nos Censos Demográficos do IBGE de 1970 a 2010.

O Gráfico 2 contextualiza a forma crescente da ocupação que foi ocorrendo com os domicílios da zona urbana de Feira de Santana e a forma decrescente da ocupação da zona rural. Esse crescimento acentuado com a ocupação dos domicílios urbanos é uma das formas

de mostrar que seu processo de urbanização vem num crescente, e que mesmo com as diferenças de grau e de intensidade, o que se observa é que essa forma de ocupação vem ocorrendo nas demais cidades brasileiras e baianas.

Gráfico 2 - Domicílios urbano e rural em 2010



Fonte: Anuário Estatístico 2012 (PMFS, 2012a).

Esses dados contribuíram para ajudar a entender os fatores que geraram a demanda por expansão das vias de circulação e contribuíram para mostrar que para atender a essa demanda, a cidade foi se espalhando em todas as direções gerando dois pressupostos: 1. Se o planejamento da cidade foi apropriado para a sua urbanização. 2. Se o fato de ser entroncamento rodoviário contribuiu para sua expansão urbana. Assim se estabelece o objeto da tese ou a tese propriamente dita com a finalidade de contribuir para a compreensão desse processo de urbanização da cidade de Feira de Santana: “como e de que forma” o setor de transporte e as políticas públicas de planejamento sofreram a influência das estradas,

implantadas no século passado, para a ligação com as diversas cidades da região, contribuindo para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana. Estabelecendo-se como objetivo geral: Avaliar os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana através da influência do sistema rodoviário.

Trata-se de um estudo para o entendimento de um processo circunscrito a uma delimitação espacial, o Município de Feira de Santana e seu entorno. Como hipótese para orientar a pesquisa, é natural que se estabeleça a relação direta entre as ligações que possibilitaram o desenvolvimento de atividades econômicas que sustentaram o processo de urbanização, tais como a evolução do sistema de transporte terrestre e as políticas públicas de planejamento urbano no Brasil. Considerando a hipótese e para atingir o objetivo geral elencou-se objetivos específicos descritos nas opções metodológicas. Essas análises foram utilizadas para responder à seguinte questão central: “Como o Sistema Rodoviário influenciou o Processo de Urbanização de Feira de Santana?”

A influência do sistema rodoviário foi analisada através do recorte temporal de 1960 a 2010. Foi dada maior ênfase a essa influência, após a implementação do Sistema Rodoviário baiano, principalmente a partir da fase em que a BR-324 foi asfaltada em 1960. Outro fator considerado foi a implementação do Plano Diretor Local Integrado (PDLI), elaborado em 1968, e que já considerava a influência da construção das rodovias no processo de urbanização de Feira de Santana. O outro recorte, 2010, foi em função da disponibilidade da análise dos dados, obtidos através do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado em 2010.

A população concentrada no espaço de Feira de Santana, cidade que tem como característica o fato de ter surgido do entrecruzamento de estradas, fez com que ela fosse crescendo e se expandindo, também em função dessa relação de articulação hierarquizada com outras cidades. A criação da Região Metropolitana de Feira de Santana (RMFS), em 2011 é uma comprovação dessa articulação em rede.

Para investigar a influência do sistema rodoviário no seu processo de urbanização, utilizou-se o conceito de crescimento que necessariamente passa pela questão que envolve a economia e, por conseguinte, a acumulação de bens. O crescimento é para alguns estudiosos o paradigma que fundamenta a economia de quase todas as nações e quando ele é relacionado ao crescimento da cidade, está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento dos meios transportes, ao armazenamento de informações e de pessoas. Ao longo da história é relatada a importância do desenvolvimento desses fatores, conforme cita Ascher (2010, p. 21):

Esteve igualmente correlacionado com as técnicas de transporte e de armazenamento das informações necessárias à organização da divisão do trabalho e das trocas como o demonstra o nascimento conjunto da escrita e da contabilidade. Finalmente, a dimensão das cidades dependeu dos meios de transporte e de “armazenamento” das pessoas, em particular das técnicas de construção em altura, da gestão urbana dos fluxos e dos serviços (redes viárias, esgotos, água, etc.), bem como das exigências de proteção e controle.

Para outros autores O conceito de crescimento urbano deve ser associado, sobretudo ao crescimento em tamanho e/ou em número dos centros urbanos e em suas funções, o que nos permite concluir que há uma correspondência entre a expansão urbana, as suas repercussões nos padrões de povoamento e a organização de uma determinada sociedade. Nesse estudo, o conceito de crescimento adotado enfocou as questões de ordem econômica e social que envolvem a ocupação do espaço das cidades ao longo da história.

O maior desafio nos dias atuais é criar as condições para assegurar qualidade de vida, não interferindo negativamente no meio ambiente e agindo de forma preventiva, para evitar que a degradação continue principalmente nas regiões habitadas pelos setores mais carentes. É através da aplicação da política pública de planejamento urbano, com o envolvimento dos movimentos sociais e a aplicação da legislação, que se espera atender a esse desafio.

Indicadores como o aumento da concentração da população nas cidades, a demanda pela ampliação do sistema de transportes, de saneamento básico, de educação, de saúde, mostram que a rápida urbanização da população brasileira ocorreu de forma desigual e não promoveu, na mesma intensidade, a oferta de emprego necessária para absorver a mão de obra que, em busca de sobrevivência, migrava para as cidades. Conforme relata Bógus (2004, p. 287):

Nas últimas décadas têm se verificado grandes alterações na dinâmica populacional brasileira, que é resultante tanto do processo de transição demográfica, já experimentada pelas sociedades urbano-industriais do Primeiro Mundo, como de sua inserção no contexto da globalização e do processo de reestruturação produtiva.

Para auxiliar o poder público a atender essas modificações, oriundas das alterações da dinâmica populacional e das sociedades urbano-industriais, a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001, Lei N°10.257, procurou possibilitar aos governantes um maior espaço para a ação e implementação das políticas públicas (BRASIL, 2002). Esta Lei regulamentou as disposições constitucionais relativas à exigência do cumprimento da função social da propriedade urbana e definiu novas condições para avanços na legislação municipal, dirigida à garantia do direito a moradia e à construção de uma cidade mais humana, ambientalmente saudável e acessível a todos.

A importância da atuação do poder público na administração dos conflitos oriundos dos diversos interesses que envolvem a ocupação do espaço urbano, destacando entre outros, os problemas causados pelo déficit habitacional e a ocupação desordenada do solo são abordadas por Araújo (2009, p.56) que inclui ainda a “especulação imobiliária descontrolada, destruição das áreas verdes e do patrimônio histórico, utilização política do processo de ordenamento urbano, incompatibilidade entre os diversos tipos de usos, problemas no tráfego de veículos, entre outros”.

Quanto às modificações promovidas pela administração pública, vale observar que para alavancar o desenvolvimento econômico e social e considerando as possibilidades de inserção da economia local, no sistema econômico internacional, o governo municipal pode implementar medidas relacionadas ao uso do solo e a infraestrutura urbana, facilitadoras do acesso às inovações tecnológicas e outros serviços.

Conforme estudos apresentados nos *Cadernos Mcidades*, mesmo com a utilização dos instrumentos de regulação do uso e ocupação do solo, as desigualdades permanecem para aqueles que não conseguem adquirir um espaço urbanizado e apropriado para morar:

Instrumentos urbanos como planos diretores locais, assim como as leis de parcelamento do solo, não foram capazes de aumentar a oferta de solo urbanizado para mercados de baixa renda e impedir o crescimento dos assentamentos precários e loteamentos clandestinos. Mesmo a regularização fundiária de assentamentos que preenchem as condições exigidas pela lei se caracteriza pela morosidade e raramente chegam ao registro de títulos em cartório e à inscrição em cadastros públicos. (BRASIL, 2004, p.46).

As modificações do espaço urbano muitas vezes acontecem em função do aumento do valor do uso do solo que é dado pelo setor privado, causando divisões no seu processo de ocupação. Em estudo recente desenvolvido pela parceria entre ONU/HABITAT/IPEA (2102), ficou demonstrado o quanto o urbano se encontra dividido. Segundo os resumos e constatações apresentados nessa pesquisa, elaborada em 2010/2011, ficam caracterizadas as mudanças porque passam constantemente as cidades:

As cidades mudam constantemente. São construídas, reconstruídas, transformadas, ocupadas por diferentes grupos e usadas para funções diferentes. Na busca por uma melhor organização espacial para obter maiores receitas, economias de escala mais eficientes e outros benefícios dos aglomerados urbanos, as cidades produzem vários níveis de diferenciação residencial. Na maioria das áreas urbanas do mundo desenvolvido, a segmentação dos espaços para diferentes usos é relativamente visível, embora a heterogeneidade e os usos misturados continuem acontecendo de forma ampliada. Já em muitas cidades do mundo em desenvolvimento, a separação dos usos e níveis de prosperidade é tão óbvia que os ricos moram em bairros com bons serviços, condomínios privados e residenciais formais bem construídos, enquanto os pobres estão confinados em assentamentos informais e favelas no centro da cidade ou na área periurbana. (ONU/HABITAT/IPEA, 2012, p. 3).

O poder de organizar o espaço se origina de um conjunto complexo de forças mobilizado por diversos agentes sociais e que de acordo com Harvey (2006, p. 171) “numa região metropolitana, devemos considerar a formação da política de coalizão, a formação da aliança de classes, como base para algum tipo de empreendedorismo urbano.”

O empreendedorismo urbano voltado para as questões relacionadas com os deslocamentos de pessoas e de mercadorias foi considerado, observando-se o conhecimento existente sobre como as vias de comunicação, que perpassam pelos meios marítimos, terrestres e aéreos, influenciaram a história da cidade de Feira de Santana.

No relato sobre as pastagens férteis, com aguadas disponíveis e uma posição geográfica estratégica que “exerceram uma grande atração, passando o povoado a constituir o ponto de pouso dos tropeiros, dos viajantes e das boiadas procedentes do sertão baiano [...]” (PMFS, 1968, p. 98) se observou que essas condições contribuíram para que a ocupação do espaço fosse acontecendo. O destino eram os principais mercados consumidores do Recôncavo baiano e da capital da Província. Nesse período, duas estradas tinham um papel importante para o município: a Real, que ligava o Porto de Nossa Senhora do Rosário da Cachoeira a Feira de Santana, Riachão do Jacuípe, Jacobina e Juazeiro; e a Estrada das Boiadas, que ligava Feira de Santana a Salvador.

Por causa das deficiências oriundas das ligações viárias existentes entre Feira de Santana e a capital da Província, Cachoeira, Santo Amaro da Purificação, São Félix, Nazaré das Farinhas e Muritiba, o crescimento do município sofreu algumas limitações em seu processo de ocupação.

A partir da construção da primeira grande estrada, que liga Feira a Salvador, destacada no estudo desenvolvido por Kátia Mattoso (1992), que ao analisar a Bahia do século XIX e estudar as vias de comunicação, mostra o papel do transporte marítimo e ferroviário, constata-se a importância das estradas pavimentadas:

A primeira estrada pavimentada pelo sistema de Mac Adam data de 1851. Ela saía de Santo Amaro e media 150 braças, aproximadamente 330 metros. No século XIX, cavalos e burros eram indispensáveis aos transportes. Todos montavam a cavalo ou em dorso de mula para fazer uma visita a um amigo ou levar recados e mercadorias. A primeira linha ferroviária, que partia de Salvador em direção ao rio Joanes, data de 1860 e, depois de seus 18,5 quilômetros iniciais, foi interrompida em Aratu, no fundo da baía. Esse novo meio de transporte suscitou muitas esperanças, mas seu desenvolvimento não foi rápido. Durante a maior parte do século XIX, Salvador continuou a ligar-se às vilas e arraiais de sua Província pelos métodos tradicionais, ou seja, as vias marítimas e fluviais e os animais de carga (o primeiro plano para a construção de estradas de rodagem no Estado da Bahia data de 1917 – lei nº 1.277 – e a primeira grande estrada construída ligou Salvador a Feira de Santana). (MATTOSO, 1992, p. 59).

A influência das estradas para o processo de urbanização de Feira de Santana fica marcada com a construção da primeira grande estrada construída na Bahia, ligando Salvador a Feira, através do primeiro plano baiano de construção de rodovias, de 1917, denotando também a importância da sua posição geográfica, conforme relata Zorzo (2000).

A possibilidade de melhoria do acesso à cidade de Feira de Santana, com a construção dessa rodovia, fez com que as migrações se acentuassem e isso também contribuiu para que a população urbana se expandisse. Outras estradas como a BR-101 e a BR-116, que atravessam a cidade também desempenharam esse papel, ao possibilitarem a circulação em outras direções.

O Mapa 1, elaborado pelo sistema de transportes do DERBA, em 2001, mostra a caracterização geográfica do Município de Feira de Santana, destacando as rodovias que cortam o Estado da Bahia. Na legenda estão destacadas as rodovias federais e estaduais pavimentadas e sem pavimentação.

Mapa 1 - Rodovias Baianas



A possibilidade de acesso ao Município de Feira de Santana, através da expansão das rodovias, contribuiu também para que houvesse o aumento da sua frota de veículos que era inicialmente, muito pequena. Poppino (1968) relata que em 1924 havia 1.730 veículos no

interior do Estado, e em 1950, Feira de Santana possuía 175 automóveis, 17 ônibus, uma ambulância, 33 vagões na estação e 348 caminhões.

Essa frota, conforme mostra a Tabela 2, foi ampliando e de acordo com dados obtidos no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)/3ª CIRETRAN, entre os anos de 2004 a 2011, passou a ser de 189.364 veículos com 86.379 automóveis, que representam 45,62% dos veículos cadastrados no município.

Tabela 2 - Frota de veículos cadastrados no Município de Feira de Santana

ANOS	TOTAL	VEÍCULOS POR TIPO							
		AUTO	%	CAMIONETA	%	CAMINHÃO	%	ÔNIBUS	%
2004	70.373	43.649	62,03	5.507	7,83	5.076	7,21	730	1,04
2005	76.475	47.388	61,97	4.903	6,41	5.273	6,90	775	1,01
2006	84.174	51.706	61,43	4.692	5,57	5.716	6,79	803	0,95
2007	123.361	63.856	51,76	13.223	9,87	7.614	6,17	959	0,78
2008	138.580	68.409	49,36	12.181	10,72	8.027	6,51	1.066	0,86
2009	152.717	73.790	48,32	13.384	10,85	8.518	6,90	1.111	0,90
2010	172.861	80.257	46,43	15.929	12,91	9.528	7,72	1.182	0,96
2011	189.364	86.379	45,62	17.454	9,22	10.091	5,33	1.236	0,65

Fonte: Anuário Estatístico (PMFS, 2012a) com base nos dados do DETRAN/3ªCIRETRAN.

O aumento da frota de veículos, que na década de 1950 era em número de 175 automóveis e que seis décadas depois passou a ser de 86.379, serve como referência para contextualizar a demanda por expansão das vias de circulação e contribui para mostrar que para atender a essa demanda, a cidade foi se espraiando em várias direções.

Após essa contextualização histórica sobre a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana, foi descrita a estrutura da tese: a partir de uma análise introdutória sobre o tema seguem-se cinco capítulos, além das conclusões.

No primeiro capítulo foi realizada a apresentação detalhada da tese sobre o processo de urbanização, buscando sintetizar de que forma a expansão de Feira de Santana foi ocorrendo sob a égide do seu sistema rodoviário. Para contextualizar essa explanação foram utilizadas informações em forma de figuras e tabelas para mostrar de que maneira a localização geográfica, juntamente com o sistema viário, fizeram com que sua expansão se acentuasse.

No segundo capítulo foram descritas as justificativas e as opções metodológicas para o desenvolvimento da tese. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica sobre o Setor de Transportes e sobre o Planejamento Urbano. A pesquisa documental ocorreu nas Secretarias de Planejamento Municipal, de Desenvolvimento Urbano e de Transportes, no Arquivo Público Municipal, Museu Casa do Sertão e através da análise das edições existentes dos Planos Diretores. Para o estudo de caso, as abordagens adotadas envolveram a utilização do

uso de registros fotográficos, análise da base cartográfica e das vistas aerofotogramétricas, a aplicação de entrevistas e utilização do software NVivo.

Quais as vantagens da utilização dessas opções? A pesquisa bibliográfica tem como vantagem o fato de auxiliar ao pesquisador na busca de mais informações do que o que ele conseguiria investigar sozinho. A pesquisa documental tem os mesmos passos da pesquisa bibliográfica, porém, utiliza materiais que ainda não receberam um tratamento analítico, ou que podem ser reelaborados em função das metas que a pesquisa precisa atingir.

E o estudo de caso? Quais são as vantagens e desvantagens da sua aplicação? Robert Yin (2003), em seu livro *“Estudo de caso: planejamento e métodos”* destaca que o estudo de caso contribui de forma inigualável para a compreensão de diversos tipos de fenômenos individuais, organizacionais, sociais e políticos:

Não surpreendentemente, o estudo de caso vem sendo uma estratégia comum de pesquisa na psicologia, na sociologia, na ciência política, na administração, no trabalho social e no planejamento (YIN, 1983). Pode-se encontrar estudos de caso até mesmo na economia, em que a estrutura de uma determinada indústria, ou a economia de uma cidade ou região, pode ser investigada através do uso de um projeto de estudo de caso. Em todas essas situações, a clara necessidade pelos estudos de caso surge do desejo de se compreender fenômenos sociais complexos. Em resumo, o estudo de caso permite uma investigação para se preservar as características holísticas e significativas dos eventos da vida real - tais como ciclos de vida individuais, processos organizacionais e administrativos, mudanças ocorridas em regiões urbanas, relações internacionais e a maturação de alguns setores. (YIN, 2001, p.21).

O que é importante nessa opção metodológica é a abertura da possibilidade para estudar fenômenos como o caso do processo de urbanização de Feira de Santana. O fato de ser utilizado para explorar situações da vida real cujos limites não estão claramente definidos, para descrever a situação do contexto em que está sendo feita determinada investigação e explicar as variáveis causais de determinado fenômeno em situações muito complexas, que não possibilitam a utilização de levantamentos e experimentos, é que fez com que essa opção metodológica fosse utilizada.

No terceiro capítulo, foi realizada uma análise sobre o setor de transportes para então, contextualizar os sistemas de transportes no Brasil e na Bahia. Essa evolução histórica foi incluída para ajudar a caracterizar a relação existente entre a urbanização da cidade e as formas de deslocamentos, necessária para atender à movimentação de pessoas e mercadorias, possibilitando a comunicação física entre os espaços das cidades.

O quarto capítulo abordou o planejamento urbano no Brasil e na Bahia. As modificações que foram surgindo com o passar do tempo nas formas de agrupamento dos homens, demandou também que novas formas de pensar o espaço das cidades fossem

adotadas. Além da necessidade de adequar o planejamento das cidades em função das modificações que iam aparecendo, essas modificações também se fizeram presentes em relação à função transporte, que une as demais funções (habitar, trabalhar e lazer). Para concluir esse item foi incluída, portanto, a abordagem relacionada com a política pública de transporte urbano, tendo como foco a necessidade de investigar de que forma essa política influenciou a expansão urbana de Feira de Santana.

O estudo do quinto capítulo abordou o ambiente do estudo de caso, a cidade de Feira de Santana. O primeiro tópico foi sobre o seu processo de urbanização. Um item de destaque considerado foi a influência do sistema rodoviário para sua expansão, observando-se alguns marcos e os agentes que impactaram a sua urbanização. Também foi descrito o atual sistema de transportes do município e o seu processo de industrialização. Para finalizar esse capítulo foram citados os instrumentos de regulamentação urbana adotados.

No capítulo seis foram levantadas as condicionantes da urbanização de Feira de Santana sob a influência do seu sistema rodoviário, desde que foi implementada a primeira rodovia da Bahia, ligando Feira de Santana a Salvador. As análises dessas condicionantes foram feitas com base nos dados coletados através das entrevistas realizada se analisadas com a aplicação do software NVivo, do estudo sobre o instrumento legal, que foram as edições existentes do Plano Diretor, de arquivos fotográficos, que contribuíram para mostrar a expansão urbana da cidade e da base cartográfica e aerofotogramétrica existente atualmente.

Nas conclusões são destacados todos os enfoques que estão relacionados ao processo de urbanização de Feira de Santana, em função da influência do seu sistema rodoviário. Foi feita a retrospectiva das linhas dos procedimentos seguidos, a apresentação dos contributos para o conhecimento originado pelo trabalho e as considerações práticas. Para a realização dessa retrospectiva, foram considerados os objetivos geral e específicos, os pressupostos e a questão central que nortearam o desenvolvimento dessa tese.

2 JUSTIFICATIVA E OPÇÕES METODOLÓGICAS

As possibilidades de dominar os transportes entre lugares distantes foi um dos fatos que influenciaram no processo de urbanização das cidades. A população passou a se concentrar nas cidades, e esse fato demandou por novas necessidades a serem atendidas, incluindo as formas de deslocamentos.

É diante desse contexto, que a relação existente entre o processo de urbanização das cidades e as formas de deslocamento, através dos sistemas de transportes das pessoas e das mercadorias, está inserida no estudo da evolução das cidades. A influência do sistema rodoviário, que é um dos sistemas de deslocamento terrestre mais utilizado, contribui de forma inegável para a comunicação física entre as cidades, embora outros sistemas de deslocamento também sejam utilizados, como o ferroviário, aeroviário e hidroviário.

Com o aparecimento das primeiras cidades e em função dos conhecimentos adquiridos, fica mais caracterizada a necessidade dos deslocamentos de mercadorias e de pessoas. Senna e Michel (2006) relatam que ao longo da história, transporte tem sido um setor importante para o desenvolvimento econômico e social:

No mundo atual, que se baseia em um crescente comércio global onde a produção é espalhada ao redor do mundo, transporte é mais uma vez um setor fundamental tanto para os países desenvolvidos quanto os em desenvolvimento. Sua eficiência influenciará diretamente no desempenho de cada país. Nesse sentido, cada modo de transporte precisa operar da melhor forma possível, seja individual ou coletivamente, como parte do esforço intermodal, de forma a assegurar a logística mais eficiente. (SENNA; MICHEL, 2006, p.29).

Essa abordagem inicial buscou analisar de forma interligada, a influência do sistema de transporte para o processo de urbanização, que ao longo do tempo foi estudado por muitos que dedicaram-se a pensar sobre as cidades. Vale a pena destacar o papel de Fustel de Coulanges (2012), que reconheceu nas cidades, objetos decisivos da história da humanidade, as contribuições significativas de Henri Lefebvre (2008) e nomes da história e da sociologia, como Lewis Mumford (2008) e Leonardo Benevolo (2011), dentre outros.

Estudiosos de diversas áreas buscaram entender o processo de evolução das cidades. Como exemplo, podemos citar Marcel Poète (2011), que estuda a cidade como organismo vivo (biologia urbana), Patrick Geddes (1994) (*Regional Survey*), ou seja, Método da Investigação Regional, que analisa que a cidade deve ser investigada de forma detalhada e sistematizada, integrada com a região onde se encontra inserida e Idelfonso Cerdá (1860), que escreveu a Teoria Geral da Urbanização e usou o termo *urbe*, para designar os assentamentos humanos e a palavra *urbanização*, para designar a ação sobre a *urbe*.

O conceito de urbanismo está intrinsecamente relacionado a um conjunto de regras que norteiam as questões que envolvem as modificações da cidade. Urbanismo, segundo Mattos (1952, p. 45) é o “planejamento das cidades e regiões de acordo com suas condições naturais e ambientes, a fim de satisfazer necessidades sociais, econômicas, biológicas e estéticas, em face dos recursos técnicos e condições políticas de cada local e época.” Esse conceito abrange os enfoques necessários para o entendimento do que é o urbanismo, envolvendo as condições naturais e ambientais que foram gerando as cidades, mas também se preocupando em satisfazer as necessidades sociais, econômicas, políticas e até mesmo estéticas.

Mumford (2008, p.2) destaca que “no alvorecer da história, a cidade já é uma forma amadurecida. Em nossa tentativa de obter melhor visão do seu atual estado, devemos espreitar pela linha do horizonte histórico, a fim de vislumbrar os obscuros traços de estruturas mais antigas e de funções ainda mais primitivas.” Através do conhecimento do passado, podemos chegar a uma melhor compreensão da evolução da cidade e da sua função na atualidade. Caracterizando a necessidade da busca das suas origens e transformações, Benevolo (2011, p.9) analisa as modificações do ambiente físico, desde a origem da cidade do mundo antigo, de maneira a entender a cidade de hoje: “para fazê-lo, devemos lembrar em poucas palavras as grandes mudanças da organização produtiva, que transformaram a vida cotidiana dos homens e provocaram, a cada vez, um salto no desenvolvimento demográfico.”

A cidade atraía a população do campo, em busca de melhores condições de vida e de proteção das intempéries e dos ataques dos animais. Elas, porém, funcionavam mais como recipiente de acolhida do que de atração. Essas funções se originaram nas cidades antigas e se mantiveram até a idade média, quando a cidade se consolida quando reúne a fortaleza, em torno da qual se organizara um núcleo de habitação e serviços, e o mercado, quando surgem novas rotas comerciais abertas pelas Cruzadas. Essa reunião das duas funções gera uma nova dinâmica social. Nesse contexto, as instituições político-administrativas próprias à cidade se organizam, buscando obter maior coerência interna e autonomia.

A passagem da cidade antiga para a medieval ocorreu do século V ao XV, com a migração da população para o campo, em busca do seu sustento. No período compreendido entre os séculos V e IX, as cidades medievais passaram por um período de estagnação. Com a retração da atividade comercial, a cidade perdeu importância econômica deixando de ser o centro de trocas e de produção artesanal. No entanto, nesse espaço de tempo, novas atividades surgiram promovendo com elas uma nova divisão social do trabalho e a diversificação das classes sociais. A partir de então, “cresce assim a massa de artesãos e dos mercadores, que

vivem a margem do poder feudal, os quais tinham por sustentação os latifúndios e a exploração servil.” (BENEVOLO, 2011, p. 259).

A partir do século X, a economia europeia começa a retomar o seu crescimento. Eis que ocorre um aumento da produção agrícola, com reflexos diretos nas atividades comerciais, quando passam a ter maior relevância devido ao elevado aumento da população. A cidade adquire novas funções e as relações sociais se estruturam em torno da igreja e das corporações de ofícios – guildas¹ de construtores e artesãos, elementos formadores da cidade medieval.

As cidades da época medieval se destacavam mais pela defesa, pela administração e pelo comércio. Elas adquirem novas formas e vêm mudando suas funções, se transformando e do simples abrigo passa para a cidade sagrada, feudal, comercial, política e industrial. Foi entre os séculos XV a XVIII, período que os historiadores denominam de Idade Moderna, que ocorreu a transição do feudalismo para o capitalismo, caracterizando as cidades modernas. Com a desintegração do sistema feudal, as cidades que funcionavam como sede de governo nacional ou provincial, obtiveram um relativo crescimento com a construção de estradas e começaram a impor sua influência sobre os centros menores. Tornaram-se centros de vida social e política.

O crescimento populacional das cidades também está relacionado com a Revolução Industrial, que juntamente com as facilidades permitidas pelos sistemas de transportes, foi sendo ampliado, acelerando o processo de urbanização. Andrade (1974) destaca a importância dos descobrimentos marítimos e do comércio de alguns produtos para o crescimento das cidades e a facilidade que os sistemas de transportes possibilitam, contribuindo inclusive para o grande crescimento populacional:

Os descobrimentos marítimos e o comércio dos produtos tropicais, de ouro e da prata do ultramar, possibilitaram um crescimento vertiginoso das grandes capitais para onde confluíam as riquezas e para os portos especializados no comércio colonial como Antuérpia, Amesterdã, Bordéus, Le Havre, etc. Só a Revolução Industrial e as facilidades de transportes, surgidas a partir do século XVIII, possibilitaram o grande crescimento populacional das cidades, a urbanização acelerada e, sobretudo, a consolidação do desenvolvimento de uma hierarquia dos centros urbanos. Assim, as cidades da Europa Ocidental se formaram em função do atendimento às necessidades da região em que se situavam e só posteriormente é que se abriram para o exterior. (ANDRADE, 1974, p. 13).

A Revolução Industrial também contribuiu para consolidar o desenvolvimento da hierarquia dos centros urbanos. Vasconcelos (2000) destaca os quatro aspectos em que a

¹Segundo Benevolo (2011), as guildas, corporação artesanal ou corporações de ofício, eram associações de artesãos de um mesmo ramo, isto é, pessoas que desenvolviam a mesma atividade profissional, que procuravam garantir os interesses de classe em regulamentar a profissão. Ocorreram na Europa durante a Idade Média e mesmo após. Cada cidade tinha sua própria corporação de ofício. Essas corporações tinham como finalidade proteger seus integrantes.

revolução industrial (iniciada por volta de 1760 e com a primeira fase concluída em 1860) teve um papel determinante no processo de urbanização das cidades, conforme está descrito no Quadro 1.

Quadro 1 - Influência da Revolução Industrial no processo de urbanização

ASPECTOS	FATOS
Hegemonia econômica e política da Inglaterra	Através da bandeira do liberalismo econômico esse estado estendeu sua influência ao conjunto do globo, incluindo as novas repúblicas latino-americanas, da Ásia e da África, transformando grandes áreas em produtoras de matérias primas e consumidoras de produtos industriais.
Transformações tecnológicas	Além da própria produção industrial, essas transformações levaram ao desenvolvimento das ferrovias e da navegação a vapor.
Transformações sociais	Criação de duas novas classes, o patronato e o operariado gerando as grandes revoluções sociais de 1848.
O crescimento urbano	As concentrações industriais provocaram o crescimento das cidades existentes e a criação de novos núcleos industriais com condições de habitação também precárias para o operariado, em grande parte migrante de áreas rurais.

Fonte: Vasconcellos (2000, p. 27).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

As cidades cresceram, e em função das concentrações industriais e com a criação de novos núcleos industriais, as migrações de áreas rurais se intensificaram e o aumento populacional, juntamente com todas as demandas a ele relacionadas, se instalaram, causando problemas diversos. Os problemas oriundos da ocupação do espaço das cidades fizeram com que a partir do século XIX se buscasse a compreensão da relação existente entre o conteúdo político, econômico, social e ideológico do poder de classe numa dada sociedade e o seu invólucro espacial.

Vários estudiosos procuraram analisar a necessidade de se desvendar as contradições do espaço urbano. Maia (2010, p.15) destaca que “tais estudos modificam por completo a perspectiva de análise e, neste movimento, as contribuições de autores estrangeiros como Castells e Harvey foram fundamentais.” No Brasil, autores como Milton Santos (1998a, 1998b, 2010), Roberto Lobato Corrêa (1989) e Marcelo Lopes de Souza (2008a, 2008b), dentre outros, também trouxeram a sua contribuição, para a análise dessas contradições.

Face à complexidade apresentada pelas contradições na ocupação e expansão do espaço urbano, é que surge a necessidade da interação entre os estudiosos, que se dedicam a analisar as cidades com as suas características e diversidades. O estudo das revoluções existentes nos tempos atuais, caracterizadas por fenômenos como o surgimento das megalópoles, o caos urbano, as alterações do meio ambiente e as respectivas modificações das funções da cidade, nos ajudam a esclarecer como o processo de urbanização vem ocorrendo no mundo e no Brasil.

Harvey (2006) coloca que a análise da evolução da cidade é uma arena de perene controvérsia, durante o período que mostra a mudança do feudalismo para o capitalismo e aborda a importância da urbanização para o desenvolvimento de século XIX:

Na transição do feudalismo ao capitalismo, o significado das cidades é uma arena de perene controvérsia, gerando, ao longo dos anos, uma literatura notável e esclarecedora. Diversas evidências também podem agora ser apresentadas para sustentar a importância da urbanização para o desenvolvimento político, cultural e industrial do século XIX, assim como para a expansão subsequente das relações sociais capitalistas aos países menos desenvolvidos, que agora têm as cidades que, de forma dramática, mais crescem no mundo. (HARVEY, 2006, p.166).

A rede urbana que articula a economia, a sociedade e o espaço-tempo globalizado organiza também territórios de amplitudes várias, do micro-regional ao continental. As relações metrópoles-satélites, que inspiraram interpretações sobre o subdesenvolvimento e as relações internacionais, ganham hoje uma imensa complexidade diante da dimensão multiescalar, fragmentada e mutável sob o comando do capital financeiro, particularmente na periferia do capitalismo, no mundo subdesenvolvido. As teorias que tentaram explicar a transformação, o crescimento, o sentido e a função da cidade para informar seus melhoramentos e/ou planejamento, tiveram grande importância nas intervenções feitas, tanto pelo Estado, quanto pela sociedade em várias manifestações.

Ao investigar o fenômeno urbano, Paul-Henry Chombart de Lauwe (1976) destaca a rapidez em que eles ocorrem e chama a atenção para “as transformações, que antes podiam ser acompanhadas durante um período de cinquenta anos e manifestam-se aos nossos olhos em alguns anos, quiçá em alguns meses.” (LAUWE, 1976, p. 115).

A rapidez com que as transformações no espaço urbano vêm ocorrendo está também relacionada com a evolução do sistema de transportes. Os meios de deslocamento por vias marítimas (cabotagem) ou ferroviárias desempenharam um papel importante em determinados momentos da história, porém, foram, em muitas situações, substituídos pelo sistema rodoviário.

O transporte influi para a qualidade de vida da população da mesma maneira que os outros serviços considerados essenciais como o abastecimento de água, saneamento básico, etc. Mello (1981) ressalta essa importância:

O desenvolvimento urbano trouxe consigo uma série de benefícios às pessoas, como: o maior acesso às inovações tecnológicas, maiores possibilidades culturais e educacionais, maiores alternativas de trabalho, mas trouxe, também, uma série de problemas, dentre os quais um dos mais graves é o relativo ao precário funcionamento dos sistemas de transportes.

A necessidade de locomoção é inerente à vida urbana, porém se ela for feita de forma inadequada, a custos sociais elevados, consumindo parcela ponderável da renda disponível e do tempo das pessoas, provocará danos à qualidade da vida urbana. (MELLO, 1981, p.21).

Após a Segunda Guerra Mundial, o sistema rodoviário teve seu crescimento impulsionado em função da atuação do Estado. Através da construção e manutenção de vias, o Estado tem um papel fundamental para coordenar economicamente, junto com a iniciativa privada, a expansão dos fluxos de comércio e a integração física entre regiões. A infraestrutura rodoviária cresceu em todo o mundo, causando forte dependência desse modal para o deslocamento de passageiros e de cargas, conforme relatam Senna e Michel (2006, p. 40):

O transporte rodoviário cresceu muito rapidamente após a Segunda Guerra Mundial e constitui-se hoje na forma predominante de transportes em todo o mundo, com muitos países confiando e dependendo fortemente do mesmo, tanto para passageiros quanto para cargas.

As diversas alterações no processo de urbanização das cidades, em função das formas de deslocamento disponíveis para o transporte de pessoas ou de mercadorias, envolvem as modificações do sistema viário. Em função das características de desenvolvimento dos países, Vasconcellos (2000) analisa essas modificações e suas interferências para a evolução das cidades, destacando que sua adaptação a novas funções econômicas, por meio do rearranjo da oferta de transporte é um fenômeno muito comum, embora pouco reconhecido.

Tomando um dos extremos da mercantilização do transporte, as grandes cidades dos EUA, principalmente Chicago e Los Angeles, começaram a experimentar estas profundas transformações a partir dos anos vinte e, posteriormente, evoluíram para a organização de grandes sistemas viários, como expressão da dominação do automóvel. No caso dos países europeus, nos quais a mercantilização foi menos profunda, as grandes cidades começaram a vivenciar essas lutas políticas para a adaptação do espaço a partir do final da Segunda Grande Guerra, quando a prosperidade econômica levou a um grande número de automóveis. No outro extremo, os países em desenvolvimento apresentavam uma grande variedade de situações:

Países muito pobres (como Bangladesh na Ásia, Zâmbia na África e Bolívia na América Latina) dependem quase que inteiramente de meios não motorizados de transporte (caminhada e bicicleta), ou de ônibus. Conseqüentemente, as suas cidades ainda não sofreram grandes transformações. No entanto, outros países em desenvolvimento, em estágios mais avançados de industrialização, já organizaram um conjunto mais diversificado de meios de transporte, dentro do qual o transporte motorizado desempenha um papel importante (como o Brasil, o México e a Coréia do Sul). Nestes países, o espaço urbano já foi profundamente transformado para adaptar-se ao crescimento do transporte motorizado. Na Ásia, Jakarta, Manilla e Seul são exemplos claros de transformações de grande escala. Na América Latina, a cidade do México, além de Caracas, Santiago, Buenos Aires e várias cidades brasileiras, também evoluíram para novos e complexos padrões urbanos, como parte de importantes mudanças sociais e econômicas que ocorreram principalmente após o término da segunda guerra mundial. (VASCONCELLOS, 2000, p. 50).

Ao serem analisadas as modificações que ocorreram nas cidades, oriundas das alterações ocasionadas pela oferta dos transportes e considerando os países desenvolvidos e em desenvolvimento, observa-se que em função das desigualdades do seu processo de urbanização, elas ocorreram de diferentes formas e padrões. O que se constata é que os padrões urbanos sofreram e sofrem mudanças sociais e econômicas, em função do sistema de transporte utilizado, independente do nível de desenvolvimento do país.

As cidades surgiam em torno dos portos e passou-se a utilizar os rios e os canais para o transporte. Também foi utilizado o sistema ferroviário em determinados períodos, sendo depois substituído pelo sistema rodoviário, que chegou predominando no século XX. A industrialização desse século, caracterizada pelo investimento maciço em infraestrutura rodoviária, contribuiu para aumentar o tráfego, expandiu a mobilidade pessoal e acelerou o crescimento metropolitano.

Com esse crescimento surgiu o processo de periferização e de estruturas espaciais com topografia diversificada e complexa, observando-se que a população, principalmente em função dos deslocamentos pendulares (casa, trabalho, estudo e lazer), enfrenta problemas de mobilidade urbana.

Também devem ser considerados o surgimento de subcentros urbanos e a descentralização do emprego, influenciando os deslocamentos e a conseqüente necessidade de utilização do sistema viário. O fato de estarmos vivendo na era informacional, conforme nos chama a atenção Manuel Castells (2010) em sua trilogia, lançada no final da década de noventa, prenunciando a chegada do novo milênio, também deve ser considerado. “Aprendemos que já estamos a um passo além da globalização da economia e entramos na era informacional” conforme afirma Freitag (2002, p.149), o que também resulta em mudanças no processo de urbanização.

A teoria da formação dos sistemas urbanos, na sua formulação mais estruturada, considera um mundo em que existem, de um lado produtores que procuram maximizar o seu lucro, e do outro, consumidores que buscam maximizar a sua satisfação. Todo o resto permanecendo constante, a valorização do espaço, tanto pelos consumidores, como pelos produtores, é feita pela importância, que uns atribuem ao esforço dispendido para se deslocarem no espaço isto é, para percorrerem distâncias e que outros dão ao espaço, enquanto viabilizador das suas escalas de produção. Conforme constata Lopes (1998), ao analisar a nova função das cidades, a migração populacional tem feito com que elas cresçam de forma explosiva:

O processo de evolução das cidades passou a ser tanto de concentração, consequência da migração rural, quanto de expansão, a partir do crescimento explosivo da população já urbanizada. Onde este fenômeno ocorre, o tamanho das cidades passa a ser incontável, gerando as megacidades ou megalópoles. Isso está ocorrendo de forma evidente, com o crescimento explosivo das grandes cidades, nos países periféricos e semiperiféricos. (LOPES, 1998, p.35).

Alguns autores consideram que, embora seja difícil analisar os benefícios existentes a nível quantitativo, o fato é que, quando se investe no setor de transportes, a relação com o crescimento de uma região ou de uma nação fica caracterizada. Senna e Michel (2006, p. 39) afirmam que “embora a direção da relação causal ainda não seja completamente entendida, existem fortes evidências de que a disponibilidade e eficiência da infraestrutura definitivamente sinalizam no sentido de crescimento econômico.”

Com base nas evidências de que as melhorias da infraestrutura de transportes influenciou na expansão urbana de Feira de Santana é que foram desenvolvidas as opções metodológicas dessa tese, buscando atender ao **objetivo principal** desse estudo que foi: “Avaliar os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana através da influência do sistema rodoviário.” Corroborando com essa análise quatro **objetivos específicos foram considerados**: 1. Identificar a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização; 2. Caracterizar o sistema de transporte urbano; 3. Analisar o planejamento urbano e 4. Apresentar a política pública de planejamento urbano.

Foram considerados os seguintes pressupostos: 1. O fato de ser entroncamento rodoviário contribuiu para sua expansão urbana. 2. O planejamento da cidade foi apropriado para a sua urbanização.

Essas análises foram utilizadas para responder à seguinte questão central: Como o Sistema Rodoviário influenciou a Urbanização de Feira de Santana?

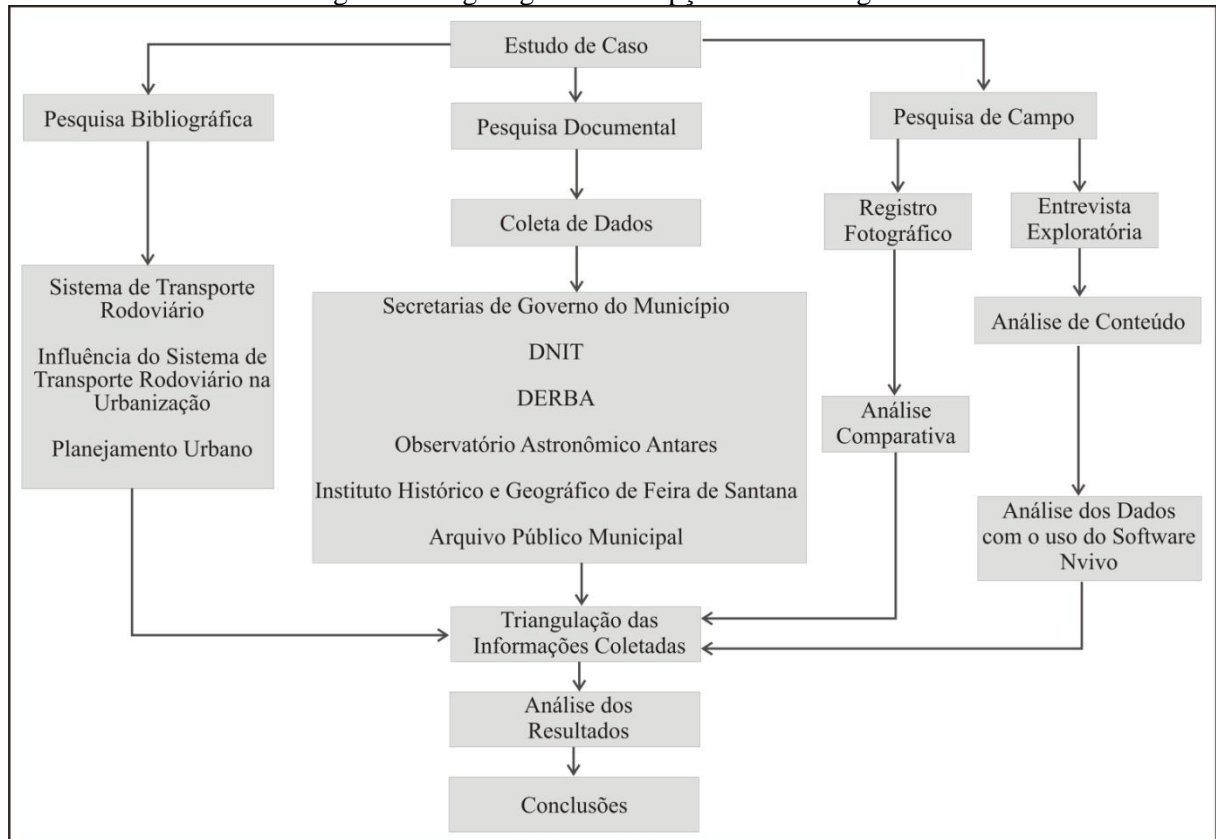
Para a elucidação de um fenômeno real, que é a expansão urbana de Feira de Santana, foram utilizados dados de caráter qualitativo, embora a frequência de aparição de determinados elementos da mensagem também tenha sido considerada.

Em função das características particulares da pesquisa qualitativa é que esse enfoque foi utilizado no estudo do processo de urbanização de Feira de Santana, sob a influência de seu sistema rodoviário, desenvolvido no período compreendido entre os meses de janeiro a julho de 2014.

O objetivo do desenvolvimento de uma pesquisa é responder a uma necessidade de esclarecimento sobre determinado fato ou fenômeno. Para atender aos objetivos propostos e

na busca de averiguar os pressupostos levantados para ajudar a entender a questão central, foram adotados as opções metodológicas, conforme mostra o organograma da Figura 1.

Figura 1 - Organograma das Opções Metodológicas



Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

2.1 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

No estudo desenvolvido, a pesquisa bibliográfica teve como foco a análise do sistema rodoviário e sua influência para o processo de urbanização, a evolução do sistema de transporte urbano do Brasil, o planejamento urbano e as políticas públicas de planejamento urbano.

Ao pesquisar sobre o sistema rodoviário foi analisada a sua evolução no Brasil e na Bahia e a evolução do sistema de transporte urbano para atender ao objetivo específico de “Caracterizar o sistema de transporte urbano.”

Alguns dos autores que abordam a evolução do sistema rodoviário no Brasil e na Bahia e a evolução do sistema de transporte urbano, considerados nesse estudo foram: Resende (1973); Peixoto (1977); Barat (1978); Campos (2013); Costa e Figueiredo (2007); Ferraz e Torres (2004); Fraenkel (1980); Lee (2002); Prego (2001); Stiel (1984); Vasconcellos (2000, 2013); Vianna (2007), dentre outros.

Foram considerados os estudos sobre a questão urbana no Brasil e na Bahia, de autores como: Maricato (1995); Mattoso (1992); Motta e Ajara (2001); Santos (2010); Silva e Fonseca (2008), etc.

Com relação aos trabalhos que envolvem a questão urbana específica de Feira de Santana foram utilizados os livros, as teses, dissertações e monografias dos seguintes autores, em ordem cronológica: Poppino (1968); Silva, Silva e Leão (1985); Gama (1994); Lima (1994); Cruz (1999); Zorzo (2000); Queiroz (2006); Oliveira (2008); Andrade (2008); Lima (2008); Almeida (2009); Oliveira (2010); Gama (2009); Oliveira (2010); Santo (2012); Freitas, Gomes e Borges (2013).

A influência do sistema rodoviário para o processo de urbanização foi analisada no Brasil e na Bahia, considerando as formas com que o sistema de transporte urbano (coletivo ou particular) foi evoluindo com o passar do tempo.

Foi estudado o planejamento urbano no Brasil e na Bahia e a política pública de planejamento urbano, com o intuito de esclarecer quais foram os procedimentos adotados pelo poder público, para organizar e otimizar o crescimento urbano de Feira de Santana.

Esse enfoque foi utilizado para atender a dois dos objetivos específicos da pesquisa que foram: “Analisar o planejamento urbano” e “Apresentar a política pública de planejamento urbano.”

Considerando que nesse estudo foi utilizada a pesquisa bibliográfica e a documental e analisando o que há de comum entre a pesquisa documental e a bibliográfica, verificou-se que ambas têm o documento como objeto de investigação.

O levantamento bibliográfico sobre o tema em foco contribuiu para gerar informações que foram utilizadas para auxiliar a análise dos resultados, através do processo de triangulação das informações coletadas.

2.2 PESQUISA DOCUMENTAL

Buscando atender ao critério da representatividade e da homogeneidade, para a realização da análise documental desse estudo, foram utilizados os seguintes documentos: o Plano Diretor através das duas versões existentes, sendo a primeira de 1968 e a mais atual de 1996 e que ainda se encontra em vigor; o estudo da reavaliação do PDLI de 1971; o Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé; o relatório denominado “*Diagnóstico do Tecido Urbano, Estudos Ambientais e Projetos Básicos de Infra-estrutura Urbana no Município de Feira de Santana*” elaborado em 2011; dados estatísticos obtidos através das edições dos

Anuários Estatísticos de Feira de Santana da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de 2008 e de 2012, mapas e vistas aerofotogramétricas.

A análise da pesquisa documental desse estudo foi realizada através da coleta de dados nas seguintes instâncias: Secretarias de Planejamento Urbano, de Desenvolvimento Urbano, e de Transporte e Trânsito; Observatório Astronômico Antares da UEFS, no Departamento Nacional de Infraestrutura e Trânsito (DNIT) e no Departamento Nacional de Estradas da Bahia (DERBA), no Instituto Histórico e Geográfico de Feira de Santana (IHGFS), no Museu Casa do Sertão, no Arquivo Público Municipal e na Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER).

Nas Secretarias de Planejamento Urbano e de Desenvolvimento Urbano as informações coletadas se referiram a expansão urbana de Feira de Santana através da base de dados existente. Na secretaria de Transporte e Trânsito pesquisa de dados através de estudos técnicos sobre a evolução do sistema de transportes em Feira de Santana.

No Observatório Astronômico Antares foi desenvolvida a coleta de dados sobre a origem e expansão da cidade, com a utilização de mapas e dados de base cartográfica. No DNIT e no DERBA foram coletados dados da base informativa desses órgãos, através da consulta dos mapas e dos projetos e planos de construção e recuperação de rodovias.

No Instituto Histórico e Geográfico, no Museu Casa do Sertão e no Arquivo Público Municipal informações sobre a expansão urbana de Feira de Santana através das fontes disponíveis tais como fotografias, cartas e textos escritos. Na CONDER vistas aerofotogramétricas disponibilizadas pela sua equipe técnica.

Foram analisadas as duas edições dos Planos Diretores com o objetivo de investigar de que forma ocorreu a expansão da cidade e se essa expansão foi prevista nesses planos. Também fez parte dessa análise, o estudo para reavaliar o PDLI de 1968, realizado em 1971 e a proposta de Lei do PDDM, que resultou na Lei Complementar N^o/2006.

Foi utilizado o suporte técnico do Laboratório de Geotecnologia (GEOTEC) do Departamento de Tecnologia, da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), para analisar a base de dados coletadas através de mapas e de sistemas georreferenciados dessa pesquisa.

Para a análise dos dados obtidos através das informações coletadas com as entrevistas foi utilizada a técnica de investigação, denominada análise do conteúdo, que possibilita que as informações sejam confrontadas com outras já existentes, podendo permitir ampla generalização.

Uma das formas de apresentação dos dados, através dessa análise, é a utilização de quadros, diagramas, figuras e modelos, adotando procedimentos estatísticos ou não, para sintetizar e destacar as informações coletadas.

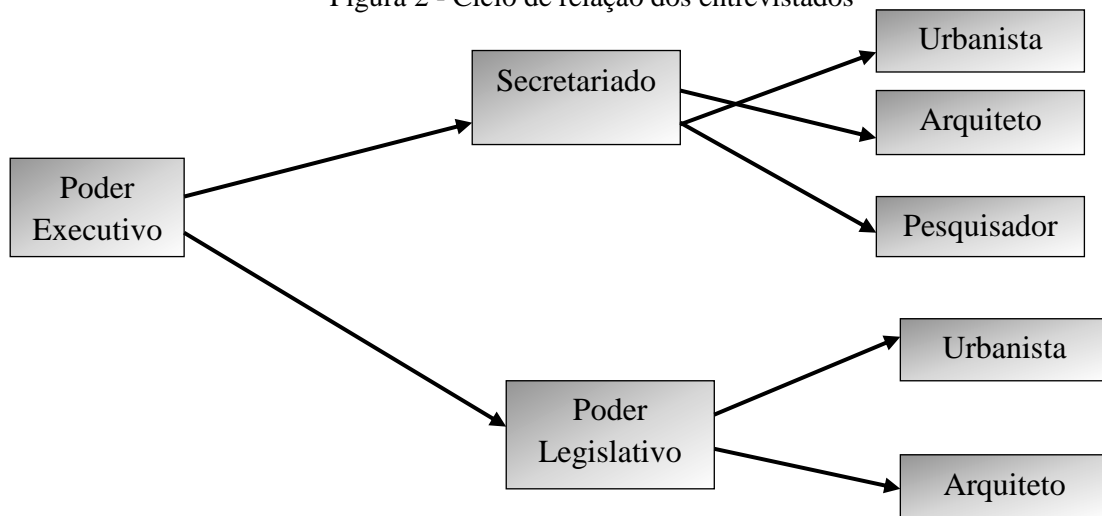
Para a realização da organização da análise dos dados coletados foi necessário que se estabelecessem três etapas: a pré-análise, quando foi feito um plano de desenvolvimento das ações que seriam implementadas; a exploração do material, através da seleção dos documentos que seriam utilizados; e o tratamento dos resultados, a inferência e a sua interpretação a partir dos objetivos propostos.

A pesquisa de campo adotada nesse estudo utilizou para a coleta de dados, as entrevistas, os registros fotográficos, os mapas e as vistas aerofotogramétricas. Depois da coleta dos dados, após o seu tratamento e interpretação através da confrontação sistemática e das inferências, que possibilitaram ao pesquisador a interpretação do material obtido, se deu a análise dos resultados e as respectivas conclusões.

2.3 PESQUISA DE CAMPO

A aplicação das Entrevistas teve como objetivo a aquisição do conhecimento adquirido através de pessoas chaves para o estudo sobre a expansão urbana de Feira de Santana. Foram entrevistados os Secretários de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e de Transporte e Trânsito, do passado e do presente, Urbanistas e Arquitetos que participaram tanto da elaboração dos Planos Diretores, como trabalharam ou ainda trabalham com a questão urbana, autoridades do executivo e legislativo e pesquisadores sobre a origem e história do município. Com exceção do historiador, todos os demais entrevistados estavam atuando na administração pública durante o desenvolvimento da pesquisa. O fluxograma da Figura 2 descreve o ciclo da relação existente entre os entrevistados.

Figura 2 - Ciclo de relação dos entrevistados



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

A definição da seleção utilizada envolveu pessoas chaves do poder executivo e legislativo, do secretariado, arquitetos, urbanistas e pesquisadores. A relação entre os entrevistados do poder executivo, legislativo e o secretariado foi em função do papel que eles desempenham para a definição da política pública de planejamento urbano e a sua aplicação. Para tentar atender às demandas que a expansão urbana vai causando, os representantes do poder executivo precisam do apoio do secretariado, que por sua vez necessita do subsídio técnico do arquiteto, do urbanista e do pesquisador. O pesquisador contribui ao fornecer informações que possam ajudar a contextualizar essa expansão. Em função da necessidade de legislar a ocupação e ordenação do uso do solo urbano é que entra a atuação do legislativo.

As entrevistas realizadas foram sempre do tipo aberta, solicitando, portanto, aos entrevistados que discorressem sobre o tema proposto. Foram informados que o tema sobre o qual deveriam discorrer era: “A influência do sistema rodoviário para o processo de urbanização de Feira de Santana.” A escolha dessa pesquisa foi com as dez pessoas consideradas chave para o estudo, conforme descrito no Quadro 2.

Quadro 2 - Classificação dos entrevistados, codificação e perfil

CLASSIFICAÇÃO	CÓDIGO	PERFIL
Poder Executivo	E ₁	Conhece a dinâmica urbana da cidade por fazer parte da administração pública durante vários períodos.
Secretário de Planejamento Urbano	E ₂	Secretário de Planejamento Urbano durante vários períodos. Conhecedor da dinâmica urbana.
Arquiteto e urbanista	E ₃	Participou da reavaliação do PDLI em 1971. Fez parte da equipe da Secretaria de Planejamento durante vários períodos. Participou do Escritório de Planejamento Integrado (EPI).
Secretário de Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico	E ₄	Foi secretário de transportes no período de implantação do SIT. Conhecedor da dinâmica urbana por fazer parte da administração pública durante vários períodos.
Arquiteto e urbanista	E ₅	Foi secretário de Gestão e Projetos. Participou da equipe da Secretaria de Planejamento Urbano durante vários períodos.
Secretário de Transportes e Trânsito	E ₆	Conhecedor da dinâmica urbana e da dinâmica do transporte urbano na atualidade.
Pesquisador	E ₇	Feirense que acompanhou como pesquisador e escritor a expansão urbana de Feira de Santana. Membro do IHGFS.
Arquiteto e urbanista	E ₈	Participou da reavaliação do PDLI em 1971. Fez parte da equipe da Secretaria de Planejamento durante vários períodos. Participou do EPI. Faz parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano.
Secretário de Desenvolvimento Urbano	E ₉	Conhecedor da dinâmica de expansão urbana por fazer parte da administração pública durante vários períodos. Acompanha a execução de obras em todo o município.
Poder Executivo/Poder Legislativo	E ₁₀	Participou como vereador para a aprovação do PDLI de 1969. Conhece a dinâmica urbana por fazer parte da administração pública durante vários períodos.

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

A escolha dos 10 entrevistados foi em função da participação e do envolvimento deles com as questões relacionadas com a expansão urbana de Feira de Santana. Administrador público, todos os secretários que estão vinculados ao tema em estudo, equipe de técnicos também vinculados ao tema e pesquisador e historiador, que nasceu e cresceu em Feira de Santana e que escreve sobre o tema.

As entrevistas realizadas resultaram em informações que duraram em média 30 minutos de gravações. Essas informações foram transcritas pela autora da tese, depois digitadas e transformadas nos APÊNDICES (A, B, C, D, E, F, G, H, I e J).

Para a análise dos dados obtidos através das informações coletadas com as entrevistas foi utilizada a técnica de investigação, denominada análise do conteúdo, que possibilita que as informações sejam confrontadas com outras já existentes, podendo permitir ampla generalização. A análise de conteúdo pode ser usada para analisar dados qualitativos em uma investigação histórica ou em outros tipos de estudos em que as informações coletadas se transformam em um texto escrito. Bardin (2011, p. 15) define o que é a análise de conteúdo:

É um conjunto de instrumentos metodológicos cada vez mais sutis em constante aperfeiçoamento, que se aplicam a “discursos” (conteúdos e continentes) extremamente diversificados. O fator comum dessas técnicas múltiplas e multifacetadas – desde o cálculo de frequências que fornece dados cifrados, até a extração de estruturas traduzíveis em modelos – é uma hermenêutica² controlada, baseada na dedução: a inferência. Enquanto esforço de interpretação, a análise de conteúdo oscila entre os dois polos do rigor da objetividade e da fecundidade da subjetividade. Absolve e cauciona o investigador por esta atração pelo escondido, o latente, o não aparente, o potencial de inédito (do não dito), retido por qualquer mensagem.

A categoria análise de conteúdo foi aplicada para estudar os dados obtidos com as entrevistas, ou seja, o corpus da análise foi formado pela íntegra de todas as entrevistas realizadas. Uma das formas de apresentação dos dados, através dessa análise, é a utilização de quadros, diagramas, figuras e modelos, adotando procedimentos estatísticos ou não, para sintetizar e destacar as informações coletadas.

Por ser análise de conteúdo, essas informações foram codificadas e reunidas nas categorias ou unidades de registros. O critério de categorização utilizado foi o semântico, com todos os temas reunidos em unidades de registro que ficaram agrupadas de acordo com a categoria em que tinham algo em comum. Exemplificando: foi citada, por diversos entrevistados, a unidade de registro construção civil: construção de prédio garagem, expansão com novas avenidas, necessidade de construir viadutos. Outro exemplo foi a unidade de registro migrações: as pessoas que passavam por aqui que vinham do Norte ficavam morando aqui e até hoje isso acontece; a posição geográfica permite que as pessoas que vinham para a circulação terminem se estabelecendo aqui. Não foi necessário utilizar subcategorias em função da forma como as categorias foram estruturadas e codificadas.

A partir do procedimento de análise das entrevistas foi possível propor a matriz de categorias teóricas, empíricas e códigos de análise, de acordo com os objetivos da investigação desta pesquisa conforme constam no Quadro 3.

² Segundo Bardin, hermenêutica, arte de interpretar os textos sagrados ou misteriosos, é uma prática muito antiga. O que é possível de interpretação? Mensagens obscuras que exigem uma interpretação, mensagens com um duplo sentido cuja significação profunda (a que importa aqui) só pode surgir depois de uma observação cuidadosa ou de uma intuição carismática.

Quadro 3 - Matriz das categorias teóricas, empíricas e códigos de análise

CATEGORIAS TEÓRICAS	CATEGORIAS EMPÍRICAS	CÓDIGOS OU UNIDADES DE ANÁLISE
Transportes Políticas Públicas de Planejamento Urbano Processo de Urbanização Feira de Santana	Processo de Urbanização de Feira de Santana Influência do Sistema Rodoviário no Processo de Urbanização de Feira de Santana	Construção Civil
		Economia
		Polo Educacional
		Indústria
		Problemas de Infraestrutura
		Logística
		Migrações
		Mobilidade Urbana
		Políticas Públicas
		Polo de Saúde
		Sistema Rodoviário
		Modais de Transporte
		Urbanismo
Comércio		

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

As categorias teóricas relacionadas na primeira coluna do Quadro 34 referem-se aos conteúdos desenvolvidos na revisão de literatura, e fundamentam as categorias empíricas da segunda coluna, que resultaram da pesquisa de campo. A terceira coluna compreende os dados sistematizados para a apreciação analítica e descritiva do objeto da investigação. Deve ser ressaltado que todos os códigos ou unidades de análise da terceira coluna estão relacionadas com as duas categorias empíricas da segunda coluna.

Foi utilizado o aplicativo Nvivo (2014) para analisar as informações obtidas de forma qualitativa. Esse aplicativo permite que o investigador possa editar, visualizar e organizar os documentos. Com o NVivo pode-se trabalhar com dados; organizar os dados; dividir dados em unidades manipuláveis; sintetizar dados; descobrir o que deve ser apreendido com os dados e finalmente decidir como transmitir aos outros os resultados a partir da análise dos dados. Possibilita criar e gerenciar um grande número de categorias de maneira dinâmica e através dele pode-se obter de forma automática, a frequência das unidades de registro.

Com o objetivo de desenvolver a interpretação sobre os dados codificados em cada categoria empírica, de forma analítica e descritiva, e valendo-se dos códigos de análise, foi possível construir os gráficos de 4 a 17 com todas as unidades de análise.

Também foi utilizado o Registro Fotográfico, o que contribuiu para a visualização do contexto pesquisado e para uma investigação sobre a expansão da cidade, com base em

fotografias do passado e do presente. Essas imagens foram utilizadas com o objetivo de servirem como parâmetro expositivo e comparativo da expansão urbana, buscando usar esse instrumento como forma de investigar as modificações que surgiram nas estruturas de circulação, na tipologia das construções e conseqüentemente, no espaço da cidade.

Foi utilizada a base de dados do Clube dos Fotógrafos de Feira de Santana, do Museu Casa do Sertão, do Arquivo Público Municipal e do historiador e escritor, membro do IHGFS, Sr. Antonio Moreira Ferreira, conhecido como Antonio do Lajedinho. As fotografias utilizadas com imagens do presente foram de autoria da pesquisadora.

Relativamente, poucos historiadores trabalham com arquivos fotográficos se comparados com aqueles que trabalham com documentos escritos. Porém, quando se trata da análise de períodos como, por exemplo, na época da pré-história, em que as pinturas das cavernas foram utilizadas para se entender a história, as imagens ofereciam em casos como esse, a única evidência de que se dispunha.

No estudo de caso realizado no Município de Feira de Santana, essa análise foi realizada a partir de uma leitura cronológica com as imagens do presente e do passado, para ajudar a contextualizar a forma como o solo foi sendo utilizado, e a evolução do seu processo de urbanização. Foram apresentadas imagens das ruas que fizeram parte da fase inicial da sua ocupação, mostrando as modificações que foram acontecendo.

2.4 ESTUDO DE CASO

O Estudo de Caso pode ser utilizado em uma pesquisa a partir do momento que o pesquisador contemplar três aspectos básicos: Quando o tipo de questão de pesquisa é da forma como e por quê; Quando o controle que o investigador tem sobre os eventos é muito reduzido; Quando o foco temporal está em fenômenos contemporâneos dentro do contexto de vida real. É apropriado para pesquisadores individuais, porque possibilita que um determinado enfoque de um problema seja estudado de forma profunda, dentro de um período de tempo limitado.

Foi utilizada essa opção metodológica porque o tipo de questão é da forma “como”; porque o controle do investigador sobre os eventos é reduzido; o foco temporal está em fenômenos contemporâneos dentro do contexto de vida real; é apropriado para pesquisadores individuais; a pesquisa envolve o planejamento municipal, como estudos de plantas, bairros ou instituições públicas; e pelo fato de ser caracterizado pelo estudo profundo e exaustivo de um objeto (dentro de um período de tempo limitado), permitindo um conhecimento mais

amplo e detalhado, tarefa praticamente impossível mediante os outros tipos de delineamentos considerados.

Em função das opções metodológicas utilizadas nesse estudo, foi aplicada a técnica da triangulação de dados. Triviños (1987, p. 138) define o objetivo da sua utilização: “a técnica da triangulação tem por objetivo básico abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do foco em estudo.”

Minayo (2010) enfoca uma abordagem sobre a Triangulação de Métodos, definindo-a:

A Triangulação de Métodos pode ser compreendida como uma dinâmica de investigação que integra a análise das estruturas, dos processos e dos resultados, a compreensão das relações envolvidas na implementação das ações e visão que os atores diferenciados constroem sobre todo o projeto: seu desenvolvimento, as relações hierárquicas e técnicas, fazendo dele um constructo (SCHUTZ, 1982) específico. Além da integração objetiva e subjetiva nos processos de pesquisa, esta proposta inclui os atores contactados em campo, não apenas como objetos de análise, mas, principalmente, como sujeitos de auto-avaliação, uma vez que são introduzidos na construção do objeto de estudo. A ética que fundamenta a triangulação apoia-se nos princípios da filosofia comunicativa (HABERMAS, 1987). Pois essa estratégia propicia meios para que, no desenvolvimento do processo de investigação e de análise, os que implementam as ações se apropriem da compreensão dos dados quantitativos e qualitativos gerados pelo trabalho e recolham subsídios para as mudanças necessárias. A triangulação de métodos é particularmente recomendada para estudos de avaliação. (MINAYO, 2010, p. 361).

Essa estratégia foi utilizada para recolher subsídios para melhor compreensão do objeto de estudo através dos dados obtidos durante a investigação. A pesquisa realizada no município de Feira de Santana foi do tipo estudo de caso único por se tratar de uma única realidade e procurou novos elementos que contribuíssem para explicar o objeto de estudo. O Quadro 4 configura a forma como a pesquisa foi delineada e quais os recursos utilizados para atender aos objetivos propostos.

Quadro 4 - Estrutura da pesquisa

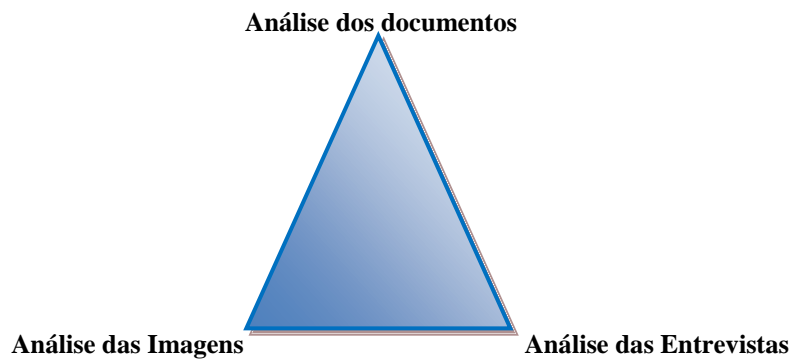
OBJETIVOS GERAL E ESPECÍFICOS	MÉTODOS	RECURSOS
GERAL: Avaliar os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana através da influência do sistema rodoviário.	Pesquisa Bibliográfica Pesquisa Documental Pesquisa de Campo	Aplicativo NVivo Entrevista Análise de Conteúdo Utilização de mapas e de fotografias
1. Identificar a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização	Pesquisa Bibliográfica Pesquisa Documental Pesquisa de Campo	Aplicativo NVivo Entrevista Análise de Conteúdo Utilização de mapas e de fotografias
2. Caracterizar o sistema de transporte urbano	Pesquisa Bibliográfica Pesquisa Documental Pesquisa de Campo	Aplicativo NVivo Entrevista Análise de Conteúdo Utilização de mapas e de fotografias
3. Analisar o planejamento urbano	Pesquisa Bibliográfica Pesquisa Documental Pesquisa de Campo	Aplicativo NVivo Entrevista Análise de Conteúdo Utilização de mapas e de fotografias
4. Apresentar a política pública de planejamento urbano.	Pesquisa Bibliográfica Pesquisa Documental Pesquisa de Campo	Aplicativo NVivo Entrevista Análise de Conteúdo Utilização de mapas e de fotografias

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Para a aplicação dessa dinâmica de investigação, se procurou compreender o contexto em que os dados foram gerados buscando as razões que o entrevistado teria para elaborá-lo da forma como o fez, fazendo inferências. Para a etapa final da análise foi realizado um diálogo entre a dimensão teórica e os dados empíricos.

O tipo de triangulação utilizada foi a triangulação dos dados coletados das fontes distintas, de modo a obter uma descrição mais crítica e detalhada do fenômeno, a partir da configuração apresentada na Figura 3.

Figura 3 - Configuração da triangulação realizada



Essa triangulação ocorreu com a análise dos dados obtidos através da pesquisa documental, das imagens obtidas e da análise das entrevistas. No processo de análise houve a abordagem da relação entre a análise qualitativa e quantitativa.

Os dados quantitativos obtidos através da frequência com que as unidades de registro foram citadas foram triangulados com as informações qualitativas, contextualizadas pelos documentos, pelas imagens e pelas entrevistas.

Após a triangulação dos dados, foi elaborada a conclusão desse estudo, que enfocou as seguintes partes: retrospectiva das linhas dos procedimentos seguidos, apresentação dos contributos para o conhecimento originado pelo trabalho e as considerações de ordem prática. Para concluir o estudo de caso foram analisadas as condicionantes da expansão urbana de Feira de Santana sob a influência do sistema rodoviário.

No capítulo seguinte foi descrito o setor de transportes e sua evolução no Brasil e na Bahia, destacando a sua influência no processo de urbanização.

3 O SETOR DE TRANSPORTES

Os primeiros caminhos utilizados para o deslocamento eram apenas simples trilhas de pedestres, abertas nas matas e podem ser considerados como as mais antigas estradas. A necessidade de buscar alimentos e água fez com que o homem deixasse os caminhos em condições de permitir seu deslocamento da forma mais acessível possível, entre sua caverna e os campos de caça ou poços de água. Ele foi obrigado a intervir nos caminhos, cortando-os, aterrando-os e construindo passagens sobre os cursos d'água para atender às demandas que foram surgindo. Essas modificações foram alterando o ambiente e abrindo passagens que configuraram novas vias de acesso, ou seja, as estradas. Nesse processo de evolução das estradas surgiram então as rodovias, que são definidas como as estradas públicas pavimentadas, destinadas, principalmente, ao tráfego de veículos automotores.

O homem intervém então, no ambiente para melhorar as formas de deslocamento e com isso está também buscando atender ao princípio fundamental do transporte. Os diversos modais de transporte influenciam o processo de urbanização das cidades, desde a época da pré-história até a atualidade. Os sistemas de transportes são importantes para o intercâmbio entre os povos e o comércio e para o processo de urbanização das cidades. Fraenkel (1980, p.1) analisa a função dos transportes sob a ótica da sua evolução histórica, desde a pré-história, até o século XVIII:

Durante milênios o homem só dispunha, para se deslocar e para transportar quaisquer objetos, dos meios físicos de que a natureza o dotou. Mais tarde começou a utilizar animais para carga, e posteriormente inventou a roda, que permitiu o aparecimento das carretas primitivas. Nessa situação atravessou toda a pré-história e grande parte da história antiga. Só no século XVIII, com a invenção da máquina a vapor, apareceram os primeiros meios mecânicos de transporte, quer marítimos, substituindo as embarcações a vela, quer terrestres, com as ferrovias primitivas; e apareceram simultaneamente com a mecanização primitiva da indústria manufatureira, até então baseada exclusivamente no esforço muscular de homens e de animais. As indústrias começaram a ser mecanizadas e a dispor de máquinas um pouco mais pesadas. A máquina a vapor permitiu o aparecimento da locomotiva e de transportes ferroviários rudimentares, como o feito por George Stephenson na Inglaterra, em 1814, rebocando sobre trilhos uma carga de 30 toneladas a 4 milhas por hora, numa mina de carvão; e foram um progresso extraordinário em relação à carroça e ao lombo de burro então utilizados com muito esforço e rendimento baixíssimo. (FRAENKEL, 1980, p.1).

Com a evolução nas formas de deslocamento através de invenções como a máquina a vapor e o aparecimento da locomotiva, e de transportes ferroviários rudimentares, o intercâmbio entre a população, o comércio e o processo de urbanização das cidades ficou mais consolidado, possibilitando a formação de aglomerações maiores. Essa evolução foi ocorrendo em consonância com as alterações oriundas do crescimento econômico das cidades.

Em função da análise da importância do sistema de transporte, e da prevalência do sistema rodoviário no Brasil, como ficará demonstrado durante o estudo da sua influência na urbanização do Brasil e da Bahia, é que foram escritos os itens seguintes desse capítulo.

3.1 EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES

O uso dos rios como meio de transporte e para a agricultura, possibilitou que houvesse uma concentração da população, desde os primórdios dos povoamentos. Esse meio de transporte teve uma importância fundamental no período inicial da colonização e da ocupação dos espaços que viriam configurar as futuras cidades. Ainda no princípio do século XIX, em Londres, milhares de barqueiros ainda conduziam passageiros em suas embarcações no Tâmis:

Ao passo que centros comerciais mais antigos como Florença e Bruges começaram a decair no século XVI, os portos marítimos e fluviais, nas principais rotas do comércio, floresceram: haja vista Nápoles, Palermo, Lisboa, Frankfurt-am-Main, Liverpool. A construção de canais se propagou dos Países Baixos para o resto da Europa; e a perícia holandesa no controle e bombeamento de água foi também utilizada no desenvolvimento dos primeiros encanamentos das cidades em crescimento. O primeiro transporte de barco regular em canal, com serviço horário, teve lugar entre Delft e Rotterdam, no século XVII; mas Grenoble, segundo Blanchard, já tinha embarcações públicas de passageiros e mercadorias, para Lyon, em 1623. (MUMFORD, 2008, p. 499).

Ocorreu a utilização do transporte por vias aquáticas nos séculos passados, porém também se constata que já havia algumas estradas no Antigo Egito e na Babilônia, que partiam da capital e alcançavam os distantes pontos do Império, configurando a presença do transporte terrestre desde essa época. Com a queda da Babilônia, as civilizações que vieram depois, a Persa e a Grega, não apresentaram um bom desenvolvimento em relação à evolução dos transportes, o que veio a acontecer já no Império Romano.

O sistema de transporte rodoviário evoluiu e tem o seu processo histórico descrito desde a época do Antigo Egito, com a construção da primeira estrada. A evolução desse sistema aconteceu em paralelo com a evolução do homem e no mesmo ritmo. A origem da primeira estrada vem da época do Antigo Egito, quando foi construída a Grande Pirâmide, que serviria de túmulo para o faraó Keops, há cerca de 2.500 anos a.C..

Embora as estradas viessem sendo construídas desde os primórdios da história da humanidade, e isso envolve o período que ocorreu antes de Cristo, o que se observa é que só em fins do século XVIII a sua construção foi retomada, quando veio a ressurgir na Inglaterra, na França e nos Estados Unidos.

Os transportes feitos pelo rio e pelo mar foram os mais utilizados nas épocas mais antigas. O fato das cidades terem crescido próximas a vales e rios fez com que novas formas de navegação fossem surgindo, mas também fez com que, para terem acesso a áreas mais distantes, os homens passassem a utilizar os meios de transportes terrestres. Esse meio de transporte viabilizou a inserção da instituição mercado na vida urbana.

Na Idade Média europeia, quando se analisa os meios de transportes, se observa que havia a preferência pelo uso do cavalo a outros veículos. Usou-se muito a basterna³, depois surgiu o coche na Hungria, em meados do século XV, que tinha como característica as rodas traseiras mais altas e suspensão de carroceria, por meio de correntes e correias e o fato de ser considerada mais leve. O êxito da suspensão contribuiu para a difusão da carruagem, que passou a ser uma demonstração de prestígio, sendo considerado o meio de transporte urbano utilizado no século XVII. Convertida em elemento de prestígio e ostentação, ela se tornou o meio de transporte urbano, por excelência, da alta sociedade. Quando surgiram outros meios de deslocamento como os bondes e trens, as cidades se expandiram.

A necessidade de ocupação dos espaços fez com que a demanda pela evolução do sistema de transporte terrestre, juntamente com outros modais⁴, fosse se ampliando, permitindo que o homem se instalasse em lugares antes impossíveis de serem habitados. Com o passar do tempo os meios de transporte foram mudando de acordo com o surgimento de novas invenções como a máquina a vapor (1807), o uso inicial do transporte ferroviário (1830), o dutoviário (1865), o automóvel para uso comercial (1917) e por fim, a aviação comercial, que teve início em (1926).

Com a invenção da máquina a vapor, no século XVIII, surgiram os primeiros meios mecânicos de transporte: o marítimo e o ferroviário. Em 1838, começou a construção das primeiras ferrovias, o que provocou uma certa diminuição na importância das estradas de rodagem. Com novas possibilidades de deslocamento através do uso de ferrovias e do barco a vapor, as distâncias percorridas foram ampliadas permitindo o crescimento do comércio e das atividades econômicas. Fraenkel (1980) destaca a expansão dos novos meios de transporte, uma vez que os custos unitários caíram verticalmente e a importância que a ferrovia teve na época em que não havia outro modal de transporte que competisse com ela:

Durante cerca de um século a ferrovia cresceu e se expandiu sem qualquer possibilidade de competição, habituando-se a uma condição de monopólio que a manteve como único meio moderno e eficiente de transporte interno até o aparecimento dos veículos automotores, no início do século XX, em consequência da invenção do motor a explosão e do motor a combustão interna. Cerca de 20 anos

³Basterna era uma leiteira usada na Roma Antiga, transportada por mulas em vez de escravos.

⁴Os modais de transporte são: ferroviário, rodoviário, hidroviário, dutoviário e aeroviário.

mais tarde, o motor a explosão viria dar lugar ao aparecimento de outro novo e revolucionário meio de transporte, por via aérea, encurtando extraordinariamente as viagens, embora a altos custos, e desenvolvendo-se de tal modo que nos nossos dias já ultrapassava a velocidade do som em vôos comerciais com segurança (FRAENKEL, 1980, p. 1).

Durante o período em que o processo de industrialização se acentuou, a organização do espaço com a integração do território e o desenvolvimento dos transportes modernos possibilitou o fortalecimento e a diversificação dos centros industriais. Santos (2010) analisa o contexto da grande vaga de industrialização do século XIX, que viu florescer e desabrochar a maior parte dos grandes organismos urbanos atuais e a formação dos laços de dependência, laços funcionais não só entre as cidades e as zonas rurais bem como entre as próprias cidades. Destaca que “os elementos motores aparecem em diferentes pontos de um mesmo território e constituem poderosos organismos urbanos, com certa autonomia e uma pulsação intrínseca, conservando-se, contudo, estreitamente ligados uns aos outros.” (SANTOS, 2010, p. 124).

Os organismos urbanos se desenvolveram com a organização do espaço que se estruturou a partir das relações de dependência entre as cidades e as zonas rurais e entre as próprias cidades, durante o período da industrialização (século XIX). A influência do sistema de transporte para a formação desses organismos urbanos está presente em todas as fases de expansão das cidades.

É interessante para a análise da influência do sistema de transporte na organização do espaço, buscar entender a maneira escolhida pelo sistema capitalista para expandir-se nos países subdesenvolvidos. Algumas cidades, tendo alcançado um determinado estágio de crescimento, sentiram a necessidade de transportes modernos para dar continuidade ao seu desenvolvimento e também para atender às novas exigências da economia. Já as cidades dos países em desenvolvimento, pelo fato de não disporem de uma rede de transportes que possibilitasse a propagação de sua influência de forma uniforme e em todo o território nacional, não conseguiram se expandir completamente, o que influenciou o seu ritmo de crescimento.

No Quadro 5 foi descrita uma análise com o objetivo de comparar a relação existente entre a evolução do sistema de transportes e as alterações que essa evolução foi causando para o crescimento econômico dos países desenvolvidos e em desenvolvimento.

Quadro 5 - Sistema de transportes X crescimento econômico

PAÍSES	SISTEMA DE TRANSPORTE	CRESCIMENTO ECONÔMICO
Desenvolvidos	Sistemas de transportes mais eficientes	Maior crescimento econômico
Em desenvolvimento	Sistemas de transportes menos eficientes	Menor crescimento econômico

Fonte: Ferraz e Torres (2004); Ascher (2010); Senna e Michel (2006).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2015).

As transformações ocorridas nas cidades dos países em desenvolvimento sofreram a interferência das modificações que os sistemas de transportes apresentaram, causando impactos de grande profundidade e abrangência. À proporção que os meios de transporte foram evoluindo o espaço das cidades desses países também foi se modificando.

No Brasil, se observou que faltou integração entre as diversas modalidades de transportes, o que causou deficiência no processo de urbanização e no desenvolvimento econômico das suas cidades. A substituição dos sistemas de transportes aconteceu em função da capacidade que o sistema de transporte terrestre apresentou para o deslocamento das cargas e das pessoas. As inovações tecnológicas que ocorreram com o desenvolvimento do automóvel possibilitaram que, em função dos acréscimos do sistema produtivo, o avanço do transporte rodoviário se consolidasse.

Embora a realidade urbana se vincule ao consumo, a produção e às redes de distribuição (infraestrutura viária), não é apenas em relação a essas demandas que ela deve ser analisada. Lefebvre (2008, p.50) chama a atenção de que uma vez apreendida nesse nível, ela aparece de outro modo: “conjunto e sede de múltiplos mercados, o dos produtos agrícolas (locais, regionais e nacionais), o dos produtos industriais (recebidos, fabricados, distribuídos no local ou no território circundante), o dos capitais, o do trabalho, sem esquecer o da moradia e o do solo a edificar.”

Todos os ângulos levantados nessa análise são importantes, porém o sistema de transportes merece destaque em função do seu papel na urbanização da cidade. As dificuldades de deslocamento de materiais e de pessoas contribuem para ocasionar algumas distorções na ocupação do espaço urbano. Algumas áreas são densamente ocupadas, formando metrópoles e até megalópoles, outras pouco densas, com espaços concentrados na mão de poucos. O transporte urbano interfere no desenvolvimento de um país e na qualidade de vida de uma sociedade. Ferraz e Torres (2004) relatam essa importância para o desenvolvimento econômico e social de um país:

A facilidade de deslocamento de pessoas, que depende das características do sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento. Também associado ao nível de desenvolvimento econômico e social está a

facilidade de deslocamento de produtos, o que depende das características do sistema de transporte de carga. (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 1).

A rede viária de uma localidade e de uma região é também a base física dos serviços urbanos e da circulação, além da função social que exerce de importância primordial para a comunidade. Ascher (2010) aborda o domínio do tráfego das cidades, mostrando que a sua estruturação é diretamente relacionada com as direções que os fluxos dos transportes demandam:

Com efeito, face ao crescimento das cidades e à importância crescente do fluxo de pessoas e de mercadorias, a concepção das ruas como a das cidades é cada vez mais marcada pelas lógicas da organização dos transportes e mais particularmente pela procura de maximização dos tráfegos. As cidades estruturam-se assim em função da física dos fluidos, primeiro a partir de grandes eixos assegurando altos débitos, em seguida com ramos secundários e terciários para distribuir as pessoas e os bens até seu destino final. É o mesmo modelo que foi utilizado para os esgotos, para a distribuição de água, do gás, da eletricidade. De fato, as redes sobrepõem-se em grande parte umas às outras, impondo um modelo urbano de fluxos e redes. (ASCHER, 2010, p.162).

Essas redes se estabeleceram em função do transporte em geral, mas também do automóvel, que se impôs de forma rápida e que fez com que parecesse normal organizar grande parte da cidade em função dele. Fatores que tendem a ocasionar maior mobilidade influenciam na organização do espaço. A organização da cidade tem como fator primário a necessidade de mobilidade já que a população está se concentrando nela, causando grandes aglomerações. Fatores de ordem geográfica, histórica, cultural, social, política e econômica também confluem para a análise das formas de disposição do espaço das cidades.

Senna e Michel (2006, p. 49) destacam a relevância que a infraestrutura de serviços tem para a operacionalização e eficiência das economias modernas: “a infraestrutura em geral e as rodovias em particular são importantes insumos na provisão de bens e serviços e influenciam decisivamente na produtividade, custos e na competitividade da economia.”

A infraestrutura necessária para atender ao deslocamento das pessoas, quando consideramos os modos de transporte urbano são classificadas em três grandes grupos: privado ou individual; público, coletivo ou de massa; e semi-público. Esses modos de transporte urbano de passageiros serão definidos de acordo com o estudo de Ferraz e Torres (2004), considerando a flexibilidade de uso no espaço e no tempo e descritos no Quadro 6.

Quadro 6 - Modos de transporte urbano

CLASSIFICAÇÃO	DEFINIÇÃO
Privado ou individual	É aquele em que os veículos são conduzidos por um dos usuários, que pode escolher livremente o caminho e o horário da partida.
Público,coletivo ou de massa	É aquele em que os veículos pertencem a uma empresa e operam em rotas predefinidas e horários fixos. Não há flexibilidade de uso no espaço e no tempo.
Semi-público	É aquele em que o veículo pertence a uma empresa ou indivíduo e pode ser utilizado por determinado grupo de indivíduos ou por qualquer pessoa, tendo rota e horário adaptáveis aos desejos dos usuários em vários graus.

Fonte: Ferraz e Torres (2004).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Após essa análise sobre a evolução dos sistemas de transportes e para melhor compreensão da relevância das rodovias no processo de urbanização de Feira de Santana, foi realizado um estudo sobre a evolução dos sistemas de transportes terrestres no Brasil e na Bahia.

3.2 EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES NO BRASIL

A ocupação do território brasileiro se deu inicialmente pela área costeira. Portugal, através de sua política urbanizadora, buscava construir uma forte rede urbana. A solução encontrada para que essa rede se formasse foi a implantação do regime de capitânicas hereditárias. Centurião (1999, p. 107) destaca que:

Acompanhando esse processo, seriam formados, necessariamente, e pelo menos isso era o esperado, centros urbanos em pontos do litoral. A criação de tais centros urbanos ficaria a cargo dos donatários, pois a estes foi concedido o poder de fundar vilas.

Já em termo de abertura de vias, nem mesmo a exploração do pau-brasil, na primeira metade do século XVI, deixou algum vestígio, pois a madeira, após o corte, seguia pelo curso dos rios até a foz, onde era embarcada para Portugal. Com o Brasil recém-descoberto, nada se encontrou com os índios que pudesse caracterizar alguma perspectiva de estrada. Os caminhos utilizados pelos colonizadores eram as vias tênues e rudimentares, que serviram de orientação para o traçado de algumas estradas de ferro que, ao que parece, seguiam os caminhos deixados pelos índios e bandeirantes. Já as trilhas utilizadas para o deslocamento das reses também deram a sua contribuição para a expansão do espaço brasileiro. Em função da ação colonizadora foram surgindo outras demandas por serviços, como a continuidade de abertura de trilhas, que viriam a configurar futuras estradas.

Os primeiros núcleos urbanos a se formarem no Brasil se estabeleceram predominantemente no litoral por questões de ordem econômica, administrativa e militar. As

formas de comunicação se estabeleciam basicamente através das vias marítimas e fluviais e também as formas de escoamento da produção ou aquisição de produtos manufaturados.

O processo de povoamento do Brasil se deu com a colonização dos portugueses, que se preocupavam em ocupar as áreas que se encontravam próximas da costa, com o objetivo de escoar a produção. Inicialmente se deu a exploração do pau-brasil, o açúcar, (Mata Pernambucana e Recôncavo Baiano), ocupação do interior com a criação de gado, depois a exploração aurífera que formou núcleos em Minas Gerais, e o café que concentrou a população no Rio de Janeiro, em São Paulo e no Paraná. O Maranhão teve seu povoamento intensificado a partir da cultura do arroz e do algodão e a Amazônia com a produção da borracha, na segunda metade do século XIX.

As dificuldades oriundas da falta de comunicação existente entre as diversas partes do país, fez com que se formassem aglomerações isoladas, já que não se dispunha de uma rede de estradas que pudesse interligá-las. As estradas de ferro, que eram já muito utilizadas em outros países, aqui não tiveram a expansão necessária para contribuir com a integração econômica. Andrade (1974, p. 203) analisa as dificuldades de comunicação no Brasil:

O Brasil formou-se, assim, como um autêntico arquipélago, sem facilidades de comunicações internas e em que cada região, comandada por um porto, voltava-se para o mercado externo, mantendo com este quase todas as suas transações. O Rio de Janeiro, capital do país desde o século XVIII, não dispunha de uma rede de estradas que levasse a sua influência às porções mais distantes do país, comunicando-se com os centros macro-regionais apenas por via marítima. A febre de construção de estradas de ferro que no século XIX atingiu vários países, possibilitando a integração econômica dos mesmos, não teve expressão em nosso país, onde em vez de se construir uma verdadeira rede nacional, formou-se uma série de pequenas e médias estradas de ferro de penetração; estradas de ferro que ligavam o porto marítimo às áreas produtoras do interior e cuja principal finalidade consistia em facilitar o escoamento desses produtos.

Já o transporte terrestre existente na época da colonização e do Império, pouco contribuía para melhorar a comunicação entre as diversas regiões do país e era realizado pelos caminhos deixados pelas tropas. Os deslocamentos das pessoas ocorriam através da utilização dos animais e raramente de outra forma. As estradas existentes nessa época eram ainda incipientes, servindo mais como caminho para passagem das tropas, do que propriamente para deslocamento de passageiros. Os passageiros viajavam mesmo era no lombo dos animais, uma vez que existiam poucos veículos para transportá-los e poucas estradas transitáveis.

Com a vinda de D. João VI, rei de Portugal, para o Brasil, foram construídas estradas imperiais empedradas, por onde transitavam carruagens da família imperial, além de muitos outros veículos com tração animal. Na época do Império, já havia a preocupação de algumas

personalidades em relação à necessidade de se adotar um plano de viação, porém só no início da República é que o Estado tomou a iniciativa de começar a preparar planos.

Ao analisar a evolução do sistema de transporte terrestre e enfocando o sistema ferroviário observamos que este ocorreu inicialmente de forma desordenada e que no período correspondente ao Segundo Império, o Brasil entrou na era ferroviária com a construção de numerosas ferrovias e com a linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, do ramal de São Paulo.

Um fato que merece destaque ao se analisar o sistema de transporte do Brasil é a assinatura da Carta Régia de 1808, pelo Príncipe Regente D. João VI, ao abrir os portos para as nações amigas. A chegada da Família Real ao Rio de Janeiro, em 1808, marca o início da história do transporte no Brasil. Com Dom João VI chegam as três primeiras carruagens: a do Príncipe Regente, a de Dona Carlota Joaquina e a da rainha Dona Maria Primeira. A presença da Família Real provoca grande transformação na cidade do Rio de Janeiro.

Na época da independência em 1822, surgiram as tentativas iniciais de organização do sistema de transportes através da aplicação da legislação, buscando regulamentar as competências referentes aos governos Imperial, Provincial e Municipal. Essa legislação definia que essas instâncias deveriam prover a navegação dos rios, abrir canais, construir estradas, pontes e viadutos, admitindo ainda a existência de concessões a nacionais e estrangeiros. Durante a Regência Uma, a política dos transportes estava voltada para os melhoramentos das estradas de ferro. No Segundo Reinado de D. Pedro II, as estradas de rodagem já mereciam algum destaque. Os modais de transporte passaram então a dispor de estradas, ferrovias e da navegação de cabotagem.

Com a perspectiva de interligar as diversas regiões do país, a crença dos engenheiros era de que as regiões despovoadas seriam ocupadas e a imigração poderia ocorrer através da descoberta de novos recursos, que então seriam explorados. Um dos exemplos dessa preocupação foi o Plano Rebelo, submetido ao Governo Imperial no ano de 1838, pelo engenheiro José Silvestre Rebelo. A elaboração de planos setoriais de transportes no Brasil vem desde o século XIX.

Depois da frustração que aconteceu em relação ao primeiro plano geral, fruto de uma comissão composta em 1890, cada modal tinha programas independentes, e somente em 1934 o país adotou formalmente um Plano Geral de Viação, conforme mostra o Mapa 2.

Mapa 2 - Plano Geral de Viação de 1934



Fonte: Sandoval (2014).

O mapa apresenta uma visão sobre o Plano Geral de Viação Nacional, que foi aprovado pelo decreto de 29 de junho de 1934. As convenções adotadas para a representação dos modais existentes mostram que esse plano incluía apenas os modais de transporte ferroviário e fluvial. Nessa década já existiam projetos de ferrovias a serem construídas fortalecendo mais ainda esse modal de transporte, embora o potencial hidráulico brasileiro seja muito elevado, nota-se que os investimentos não eram direcionados para o modal aquaviário.

O que acontecia era que a prática do planejamento ainda não era sistematizada conforme relata Sandoval (2014, p. 2) “a prática de planejamento, mais sistemática e recorrente, iria, contudo, começar após a Segunda Guerra e se consolidar, definitivamente, no Regime Militar, onde gozou de alguma estabilidade institucional.” A falta de integração entre

os diferentes modais, apesar de sua importância para o desenvolvimento da economia brasileira, fez com que o setor de transportes sofresse historicamente uma quase completa ausência de integração entre as suas diferentes modalidades e também sofresse com as deficiências existentes na coordenação das políticas modais.

Com o fracasso das ferrovias em propiciarem a implantação de uma rede nacional de transportes no Brasil, começaram a surgir, no final da década de 1920, as primeiras preocupações com as rodovias. Nesta década e na seguinte, veio a público, uma série de planos de transportes, concebidos, como no passado, por indivíduos, mas agora também por instituições governamentais, todos eles dando ênfase ou prioridade à construção de rodovias.

Ao realizar um levantamento cronológico sobre o sistema rodoviário brasileiro merecem destaque alguns fatos: a criação do Ministério da Viação e Obras Públicas (1906); a construção da estrada só para automóveis ligando o Rio a Petrópolis também em 1906; em 1909 o lançamento do automóvel Ford modelo T; em 1913 surge uma figura histórica que marcou o rodoviarismo nacional, Washington Luiz Pereira de Souza (presidente do Automóvel Clube Paulista); e em 1916, a realização do I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem (Rio de Janeiro) dentre outros.

Em 1927, foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, um imposto adicional sobre os combustíveis e veículos importados. Também nesta época foram construídas as antigas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, inauguradas em agosto de 1928, trechos iniciais dos grandes troncos ligando todo o Oeste-Sul com todo Norte-Leste do Brasil.

Quando se analisa o panorama do sistema de transporte rodoviário observa-se que várias ações foram implementadas para elaborar o planejamento do sistema viário brasileiro. Ações como a aprovação em 1934, do Plano de Viação Nacional; a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1937; criação, em 1939, do Conselho Nacional de Petróleo (CNP); criação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL) e do Imposto de Consumo, em 1940 e a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) em 1945, contribuíram para alavancar o planejamento do sistema viário.

O primeiro Plano Geral de Viação foi elaborado em 1934 e substituído por outro em 1946. O penúltimo plano estava em vigor desde 1964 e pela maleabilidade do seu traçado, pela modicidade do seu custo inicial, pela multiplicação dos seus utilizadores, assim como pela facilidade de aquisição de veículos e de combustível, o predomínio das rodovias no quadro dos transportes do Brasil foi inevitável.

Para administrar o complexo de rodovias que vinha se formando no país foi criado o DNER, através da Lei N^o 467, de 31 de julho de 1937, embora, na verdade, sua origem tenha sido durante as obras das primeiras rodovias federais, quando Washington Luís criou a Diretoria de Estradas de Rodagem. Durante o Governo Provisório, este órgão iria ser transformado na Comissão de Estudos Rodoviários, logo depois transformada na Comissão de Estradas de Rodagem Federal. Iniciava-se, assim, uma estrutura administrativa que iria se reproduzir também em outros níveis da administração pública.

A concentração de investimentos para a ampliação das rodovias se deu através da criação de órgãos como a Petrobrás, do impulso dado a indústria automobilística e também em função das demandas oriundas das necessidades de desenvolvimento que dominavam a opinião pública. O marco para o desenvolvimento dos transportes no Brasil foi a criação da Lei Joppert de N^o 8463/45, que instituiu o FRN e que também deu autonomia administrativa ao DNER, e que foi considerada como o início de uma nova fase de desenvolvimento nos transportes rodoviários do país. A aprovação dessa lei foi importante porque fez com que se buscasse investir na melhoria das rodovias já existentes, que se buscasse construir outras rodovias, que fossem elaborados programas anuais de trabalho, que iriam fiscalizar a aplicação dos recursos oriundos dos estados e da União e estimulou também os estados a investirem nas rodovias.

Essa lei foi importante para o desenvolvimento dos transportes no Brasil, mas, deve ser ressaltada a falta de integração dos modais de transporte, o que causou desequilíbrios conforme é mostrado na contextualização apresentada no estudo realizado por Barat (1978, p. 15): “O transporte rodoviário foi responsável, em 1970, pelo atendimento de 73% das toneladas-quilômetro deslocadas neste ano.” Esse dado possibilita a análise do desequilíbrio existente em relação aos outros modais de transporte, quando firma o transporte rodoviário como responsável pela maior parte do deslocamento de mercadorias nesse ano.

A substituição dos modais ocorreu de forma acelerada no Brasil, sendo que o maior período do desenvolvimento industrial, efetivamente coincidiu com a desativação dos sistemas ferroviários e de cabotagem e a implantação do sistema rodoviário. O avanço do modal rodoviário fez com que ficasse até difícil recuperar as outras modalidades. A troca do sistema de transportes ferroviário e marítimo pelo sistema de transporte rodoviário se deu pelo fato dos custos fixos serem menores em relação às demais modalidades e pelo fato dos seus custos variáveis, de prestação de serviços, crescerem menos do que os da ferrovia e da navegação costeira.

A preponderância do sistema de transporte rodoviário para o desenvolvimento econômico do país foi se consolidando, melhorando diversos setores da economia e permitindo que diversas regiões se integrassem. Na década de 1950, os investimentos rodoviários tiveram um importante papel para o desenvolvimento econômico do Brasil, passando a ser possível integrar os mercados e até ampliá-los, pois a comunicação estabelecida através do modal rodoviário abriu novas possibilidades.

Observa-se que o processo de desenvolvimento do Brasil, se comparado ao de outros países, é bastante recente. As desigualdades socioeconômicas entre as suas regiões nos fazem questionar de que forma então, levar o desenvolvimento e reduzir as desigualdades existentes? Conforme relatam Almeida e Santana Junior (2012, p. 61);

Sob a influência das novas teorias, formuladas especialmente por economistas europeus, a ideia de que o crescimento econômico estava diretamente associado ao processo de industrialização passou a orientar as políticas de desenvolvimento implementadas por governos de diversos países entre os anos 1950-1970, dentre eles EUA, França, Itália e Brasil.

Nessa época, predominava a ideia de que o desenvolvimento de um país ou de suas regiões estava intrinsecamente relacionado com a instalação das indústrias, que por sua vez iria gerar um crescimento por difusão na economia, o que iria reduzir as desigualdades entre os distintos espaços geográficos. Mas, na prática não foi bem assim que aconteceu e as desigualdades permaneceram. Alguns estudiosos defendiam a teoria de que as indústrias se instalavam em uma localidade por causa do papel dos custos dos transportes e da mão de obra barata. Outros já analisavam os fatores de aglomeração, com as vantagens oriundas da concentração das indústrias em um mesmo espaço geográfico. François Perroux considerou a noção de polo de crescimento afirmando que o dinamismo de uma região depende de uma ou mais indústria líder, que irá exercer um papel determinante no processo de desenvolvimento. Segundo ele, após definir os espaços, o investimento concentrado na constituição dos polos gera um processo de crescimento econômico por difusão em toda a economia:

Geograficamente concentrado, o polo industrial complexo transforma o seu meio geográfico imediato e, se tem poder para tanto, toda a estrutura da economia nacional em que se situa. Centro de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos e definidos, chama à existência outros centros de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos e definidos. Quando dois destes centros entram em comunicação graças a vias de transporte material e intelectual, extensas transformações se desenham no horizonte econômico e nos planos, de produtores e consumidores. (PERROUX, 1975, p.108).

As transformações geográficas, em função da instalação de um polo industrial, também não trouxeram o crescimento esperado, mantendo as desigualdades regionais. Buscando reduzir essas desigualdades, programas de governo para construção e manutenção

das rodovias foram implementados, de forma a contribuir para a melhoria do crescimento econômico. Um exemplo é a implantação da indústria automobilística nacional que contribuiu para tornar o modal rodoviário o mais utilizado no Brasil. Na primeira metade do século XX, a constatação de que o Brasil continuava isolado, fez com que Vargas e Kubitschek, buscando a integração do país, estabelecessem como metas a construção de grandes obras rodoviárias e a construção de Brasília.

A articulação do país através da capital Brasília, fez com que houvesse investimentos maciços na construção de rodovias buscando interligar suas diversas regiões. Com a expansão da indústria automobilística e com o poder de acesso aos automóveis, que as classes média e alta apresentavam, o modal rodoviário passou a ser mais utilizado e o governo pressionado para realizar melhorias nas rodovias federais e estaduais. Criou-se uma cultura que valorizava a posse do automóvel e em consequência disso, a demanda pela ampliação e construção das rodovias se fazia premente. Outro fator foi a desativação do sistema ferroviário, uma vez que a modernização dos trens de passageiros e de cargas passou a ser considerada cara e desnecessária, já que as rodovias fariam o papel de integração, possibilitando uma mobilidade mais rápida.

Com o fracasso das ferrovias a partir da década de 1920, a preocupação com as rodovias foi se instalando, surgindo então vários planos de transporte. Com a ênfase que o governo Federal deu para as rodovias, a partir da década de 50, as ferrovias ficaram em segundo plano, pois não se construíram novas ferrovias, nem se terminaram as que tinham iniciado sua construção, nem se modernizou as que existiam.

O mito do rodoviarismo no Brasil, com o choque pela necessidade do uso do petróleo fez com que, na década de 1970, esse modal de transporte se transformasse numa grande preocupação, em função das incertezas dessa época, por causa das ameaças que vinham do Oriente Médio, com relação à possibilidade de elevação dos preços dos derivados do petróleo. Mas o modal rodoviário mesmo com essa preocupação, é o mais utilizado no Brasil, conforme consta na pesquisa realizada em 2011 e relatada por Santo (2012), na publicação da Associação Brasileira de Tecnologia para Equipamentos e Manutenção. As ferrovias também são responsáveis pelo transporte de carga do país, e os modais aquaviário e dutoviário, representam apenas uma pequena porcentagem, embora o potencial hidráulico disponível seja um dos maiores do mundo.

O modal rodoviário responde atualmente por cerca de 60% de toda a movimentação de carga no Brasil. As ferrovias ficam com 24% do total; o modal aquaviário, com 13%; o aeroviário, com 0,3% e o dutoviário, com 3%. Apesar dessa importância dentro da matriz de transporte do País, metade da malha rodoviária brasileira, por

onde trafegam em torno de 80% das cargas rodoviárias, passageiros de ônibus e veículos particulares, encontra-se em condições de trafegabilidade, conforto e segurança satisfatórios. Cerca de 12,6% da malha são consideradas ótimas; 30%, boas. A outra metade, no entanto, está em estado regular ou abaixo das condições aceitáveis. Cerca de 57% foram assim classificadas, somadas as avaliações de condições regulares 30,5%, ruins 18,1% e péssimas 8,8%.(SANTO, 2012, p. 29).

A rodovia, como modal de transporte, passou a prevalecer no Brasil a partir da segunda metade do século XX, em função das suas características, possibilitando a realização da entrega dos produtos atendendo critérios de qualidade, rapidez, confiabilidade, flexibilidade e custos, de acordo com o valor agregado dos produtos.

Contextualizando a influência do sistema rodoviário no processo de desenvolvimento do país, se observa que nesse processo de evolução dos sistemas de transporte, houve um período em que o isolamento em que se encontravam as regiões do país prejudicava a economia, o que demandava ações para melhorar os sistemas de comunicações. O desenvolvimento dos transportes era um fator importante para alavancar a economia do país. No Quadro 7 foi contextualizada a influência dos sistemas de transportes para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Quadro 7 - Influência dos sistemas de transportes X economia do Brasil

PERÍODO	SISTEMAS DE TRANSPORTES	ECONOMIA
Início da colonização	Vias marítimas e fluviais	A economia se baseava na exploração do pau-brasil, do açúcar, a criação de gado, a exploração aurífera, a cultura do café, do arroz e do algodão.
Autêntico arquipélago de ilhas (século XVIII/XIX)	Faltava rede de estradas (século XVIII) Formou-se uma série de pequenas e médias estradas de ferro de penetração (século XIX)	Não possibilitava a integração da economia.
Década de 1920	Fracasso das ferrovias e primeiras preocupações com a implantação das rodovias	Dificuldades para o desenvolvimento econômico.
Década de 1950	Ampliação dos investimentos no setor rodoviário	Integração e ampliação dos mercados melhorando o desenvolvimento econômico.
Atualidade	Preponderância do sistema rodoviário	Ciclos econômicos nacionais.

Fonte: Andrade (1974); Santos (2010).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2015).

As possibilidades de maior crescimento econômico encontram-se ligadas também às formas de evolução do sistema de transporte. Na segunda metade do século XIX, foi introduzido o sistema de transporte coletivo com o uso do bonde, que melhorou a circulação de mercadorias e de pessoas contribuindo também, para melhorar o desenvolvimento econômico do país. Pires (2012, p.2) destaca porque a implantação do sistema de bondes foi um dos mais importantes acontecimentos históricos da segunda metade do século XIX, através de, pelo menos, seis importantes motivos:

1. Representou um marco na modernização dos transportes coletivos; 2. Significou o fortalecimento da integração intra-urbana das cidades e a redução dos tempos de circulação; 3. Possibilitou a expansão da área de influência dessas cidades sobre suas periferias a partir da implantação do sistema de transporte urbano, sobre trilhos; 4. Tornou imanente, no solo urbano, a presença das redes técnicas, integrando os espaços inter e intra-urbanos, através de trilhos, postes e fios elétricos; 5. Representou mais um componente de capacitação e de formação de mais força de trabalho para as empresas (públicas e privadas) e as concessionárias de serviços de utilidade pública; 6. Proporcionou a valorização do solo urbano e atração de mais atividades pelas externalidades criadas de sua infraestrutura de rede.

A história da implantação do sistema de transportes coletivos no Brasil pode ser acompanhada através da descrição do Quadro 8. Estão relacionados os tipos de transportes, o ano de sua implantação e quando foram desativados.

Quadro 8 - Evolução dos sistemas de transportes no Brasil

TIPO DE TRANSPORTE	ANO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE DESATIVÇÃO
Bonde por tração animal	No final dos anos 1850	Final do século XIX
Bonde movido a vapor	Final do século XIX	Início do século XX
Bonde elétrico	Final do século XIX e início do século XX	Meados dos anos 1960
Ônibus elétrico (trólebus)	Final dos anos de 1950	Início dos anos 1970
Ônibus a diesel	A partir dos anos de 1970	-----
Uso do automóvel (como transporte individual de massa)	A partir dos anos de 1970	-----

Fonte: Pires (2012).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Segundo destaca Freitag (2006, p. 131), essa utilização do automóvel como transporte individual de massa “modificou a fisionomia das grandes cidades e capitais, associando-se aos congestionamentos de trânsito a poluição do ar e a irritabilidade dos motoristas.” A dificuldade de mobilidade é considerada, por alguns autores, como um elemento balizador do desenvolvimento urbano. A necessidade de equacionar da maneira mais adequada possível o transporte urbano de um país é uma preocupação constante, já que atualmente a maioria da população se concentra nas cidades. Os transportes urbanos têm sido uma preocupação presente nas discussões dos pesquisadores e do poder público. Com o processo de urbanização das cidades gerando grandes aglomerações, os problemas oriundos do transporte urbano passaram a ser considerados de difícil solução.

3.2.1 A influência do sistema de transporte rodoviário no processo de urbanização do Brasil

A colonização do Brasil pelo governo de Portugal enfrentou obstáculos em função do próprio meio físico (grande extensão territorial e contrastes fisiográficos) além de questões relacionadas à economia. As dificuldades de deslocamento em função das precárias condições de transporte não possibilitaram que a economia se desenvolvesse da mesma forma que em

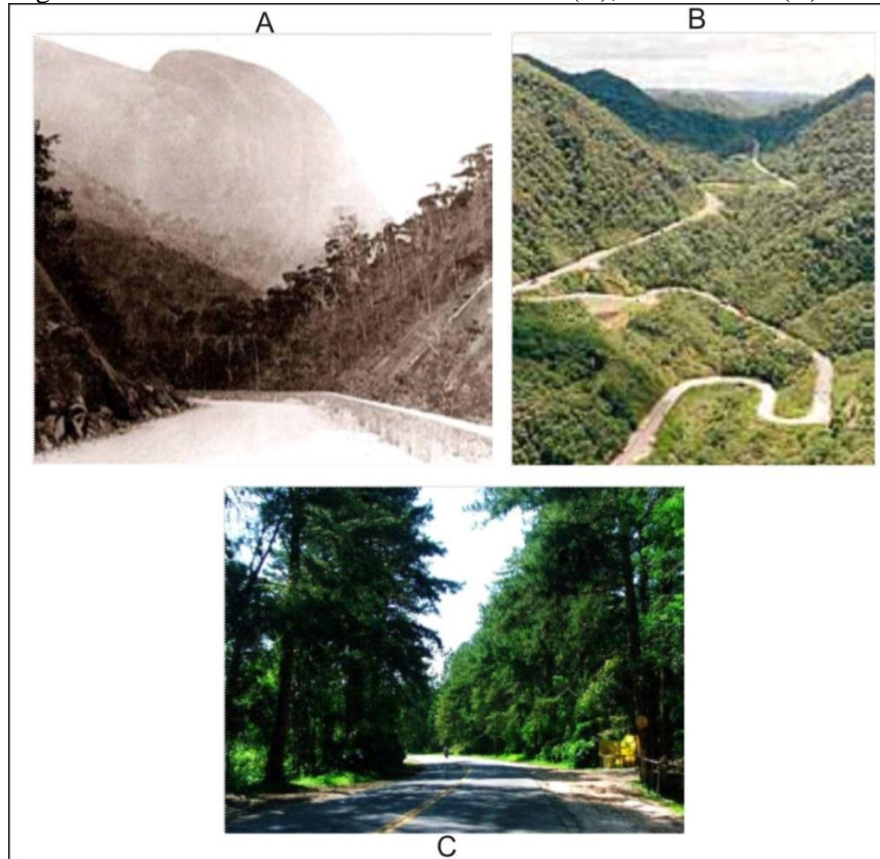
outros lugares, onde os meios de circulação eram mais eficazes. A ocupação predominante dos espaços, no início da colonização, estava vinculada a uma civilização de origens rurais, com a primazia acentuada da vida rural.

A exploração do Brasil se deu na costa litorânea, também em função da facilidade de comunicação com os índios que aqui habitavam. O fato é que os indígenas, de uma forma ou de outra, abriram caminhos para a colonização das terras do Brasil através das migrações que seu povo realizava, antecedendo os portugueses, que utilizavam essas áreas habitadas previamente pelos indígenas. Nessa época, as dificuldades de deslocamento eram bastante acentuadas e não se fazia muita coisa para melhorar essa situação, conforme destaca Peixoto (1977, p. 27) “no período colonial, que se prolongou por três séculos, nada se fez em matéria de transportes no Brasil.” As demandas pelo deslocamento de produtos e pessoas se acentuavam e o sistema de transporte passou a merecer maior preocupação daqueles que estavam no poder.

Com a abertura dos portos ao comércio exterior, em 1808, e também a proclamação da Independência, em 1822, o Brasil teve um período de mais possibilidades de progresso, o que veio a contribuir para o início aera dos transportes. Durante o período do primeiro Império, foram poucas as preocupações com o transporte de uma forma geral e muito menos ainda quando se referia ao transporte terrestre. Segundo Prego (2001, p.29) “merece destaque a Estrada da Serra da Estrela – ligando o norte fluminense da Estrela (Rio Inhomirim, ao fundo da Baía de Guanabara) à cidade de Petrópolis.” Essa estrada foi uma das primeiras a serem construídas no Brasil.

No período concernente ao segundo Império, foi feita uma concessão através de um decreto imperial, a Mariano Procópio Ferreira Lage, para a organização da Companhia União e Indústria, com a finalidade de construção e exploração de estradas de rodagem. Foram poucas as rodovias construídas durante o Império. Dignas desse título, apenas a União e Indústria, entre Petrópolis e Juiz de Fora, a estrada D. Francisca, entre Joinville e Rio Negro, além da “Graciosa”, entre Antonina e Curitiba, conforme mostra a Figura 4.

Figura 4 - Vista das rodovias União e Indústria (A), D. Francisca (B) e Graciosa (C)



Fonte: Sandoval (2014).

Mesmo com esse destaque do sistema rodoviário brasileiro, as estradas de ferro tinham mais importância na política governamental, havendo um período em que a ferrovia prevaleceu sobre as rodovias. No Brasil, o setor de transporte terrestre nasce ligado ao setor de transporte ferroviário. O auge da utilização do transporte ferroviário ocorre no século XIX com a interligação dos centros produtores agrícolas às regiões produtoras nacionais e aos portos. Em meados do século XX, ocorre a expansão da malha rodoviária, em detrimento da estagnação da malha ferroviária.

O subsetor relacionado ao sistema de transporte rodoviário no Brasil, que está historicamente atrelado aos ciclos econômicos nacionais, tem prevalecido sobre os sistemas marítimos e ferroviários. Santos e Silveira (2010, p. 44) destacam essa influência quando afirmam que “é num Brasil integrado pelos transportes e pelas necessidades advindas da industrialização que vão nascer importantes cidades no interior.”

A influência do sistema rodoviário, através da utilização do caminhão como forma de transporte de mercadorias, possibilitou que outras relações de comércio se estabelecessem entre as diversas cidades do país. Novas formas de relação entre metrópole econômica e centros regionais se estabelecem por intermédio do caminhão.

A partir da Segunda Guerra Mundial, os novos transportes terrestres beneficiam São Paulo, a metrópole industrial do país. O caminhão passou a substituir os navios e as ferrovias, e em função disso, o traçado das estradas obedecia às novas exigências da indústria e do comércio, e assim acabou por reforçar a posição de São Paulo como centro produtor e, ao mesmo tempo, de distribuição primária. A criação da indústria automobilística e a construção de Brasília, também contribuíram para favorecer São Paulo e para aumentar o desequilíbrio econômico.

Alguns fatos merecem destaque ao se analisar as formas de ocupação do território brasileiro. A expansão da indústria e do consumo da produção, levando a economia e a sociedade a se renovarem, foi um desses fatos.

É desse período, o asfaltamento da estrada de rodagem Rio - Bahia, no início dos anos 60, e o início da construção da Belém-Brasília e da Brasília-Acre, assim como o asfaltamento e a melhoria de outras rodovias, inclusive na própria área central do país. A construção de Brasília demandou a ampliação da rede rodoviária do país e essa expansão possibilitou formas mais rápidas de circulação e em áreas mais amplas. O asfaltamento e melhoria de algumas estradas e a construção de outras, contribuíram para melhorar os deslocamentos.

A década de 1960 alavancou a construção das rodovias, porém, durante o período do regime autoritário, a crise econômica da década de 70 interfere na agenda de expansão do sistema rodoviário do país, que teve uma época de estagnação, até a década de 1980. Correia (2011, p. 37) analisa a crise do sistema rodoviário sob a ótica das reformas da agenda rodoviarista na década de 1980:

Seu desenvolvimento ocorre no regime autoritário e desenvolvimentista predominante até a década de 80, cujas bases institucionais e financeiras se esvaem a partir da crise econômica da década de 70, conduzindo-o a uma crise permanente. Desde 1985 que as iniciativas reformistas – nas três reformas da agenda rodoviarista que identificamos – integram o cardápio de iniciativas do Poder Executivo, mas a crise da infraestrutura rodoviária resiste a vários Governos e, com a superação da elevada instabilidade macroeconômica, ganha espaço na agenda governamental por intermédio de programas como “Avança Brasil” e PAC.

Após a década de 80, as iniciativas reformistas da agenda rodoviarista, que sofreram os efeitos da crise existente durante vários governos, mudam quando a economia se torna mais estável, surgindo alguns programas que retomaram a participação do sistema rodoviário no processo de urbanização da cidade.

O transporte rodoviário que é o transporte feito por estradas, rodovias, ruas e outras vias pavimentadas ou não com a intenção de movimentar materiais, pessoas ou animais de um determinado ponto a outro, passou a prevalecer no país. No Brasil, de acordo com o DNIT, o transporte rodoviário é o principal sistema logístico e conta com uma rede de 1.751.868

quilômetros de estradas e rodovias nacionais (a quarta maior do mundo), por onde passam 56% de todas as cargas movimentadas no território brasileiro. Esse sistema de rodovias é o principal meio de transporte de cargas e passageiros no tráfego do país.

No âmbito do Estado da Bahia, o transporte rodoviário também é o principal meio de transporte de cargas e de passageiros, o que tem influenciado o processo de urbanização dos 417 municípios que compõem essa unidade da Federação. Tendo Feira de Santana como eixo polarizador, o sistema rodoviário tem como vias principais a BR-324 que liga Salvador à Feira de Santana, a BR-242, que liga Salvador ao oeste baiano e à capital federal; a BR-101 de sentido norte-sul com traçado paralelo ao litoral e a BR-116 que liga a área metropolitana ao sudoeste. Outras rodovias estaduais e federais atendem ao tráfego de longa distância ou atendem as sedes dos municípios, fazendo parte de um sistema combinado que se complementam a exemplo da BR-110, BR-415, BR-407, BA-099 e BA-001.

3.3 EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES NA BAHIA

As atividades econômicas tiveram um papel de fundamental importância para o desenvolvimento do sistema de transporte terrestre da Bahia. A agroindústria do açúcar teve destaque no início do processo de colonização da Bahia, mas outras atividades como a criação do gado, também influenciaram por causa da necessidade de se abrirem trilhas para a passagem das boiadas, o que fez com que o sistema de transporte terrestre também contribuísse para a interiorização de seu desenvolvimento econômico. “A contribuição para a fixação de uma rede de transportes terrestres, dada pelos ciclos do açúcar, pau-brasil e gado, é pequena, embora já se delineiem as trilhas que conduzirão à conquista do *hinterland* daquilo que é hoje o extenso território baiano.” (BRASIL, 1986, p.8).

O fato do descobrimento do Brasil ter se configurando inicialmente no território do Estado da Bahia, faz com que a evolução da sua rede de transportes confunda-se com a própria evolução histórica do País. Analisar o processo de colonização do Brasil envolve uma retrospectiva sobre essa colonização, que se deu inicialmente em Olinda e Salvador. Os portugueses passaram a explorar as capitânicas hereditárias de Pernambuco e Bahia, no século XVI, por causa de suas posições geográficas, condições climáticas e da organização político-administrativa e nessas regiões, eles se instalaram juntamente com os escravos africanos. Foram construídos engenhos de açúcar, vilas e cidades e redes de transportes e o açúcar apesar de todas as crises, promoveu um crescimento horizontal da área ocupada.

Os ciclos econômicos, representados pela comercialização do açúcar, pelo fumo e pela criação do gado, desempenharam um papel preponderante para a ocupação das áreas povoadas na época da colonização brasileira. As regiões inicialmente ocupadas formavam uma pequena área de Pernambuco e do Recôncavo da Bahia, porém com o passar do tempo, essa ocupação se ampliou, gerando prósperas áreas, que incitavam à especulação econômica.

Salvador, pela sua localização privilegiada, serviu como base para o desenvolvimento da colonização brasileira. Inicialmente os transportes eram realizados na baía de Todos os Santos e quando a navegabilidade era interrompida, se buscava os caminhos terrestres para o deslocamento de mercadorias e de pessoas. A primeira estrada baiana e o aparecimento dos caminhos terrestres, que deram início ao desenvolvimento do seu sistema de transportes, foram relatados no estudo sobre o Histórico das Rodovias Federais no Estado da Bahia, elaborado pela equipe do 5º Distrito Rodoviário Federal:

A primeira estrada construída em solo baiano foi o caminho ligando a cidade à Vila Velha, construída por Tomé de Souza. As excelentes condições naturais oferecidas para o abrigo da navegação pela baía de Todos os Santos, o aspecto favorável oferecido pela rede hidrográfica que nela desemboca, a fertilidade das terras nas adjacências da referida baía que se constituem no chamado Recôncavo Baiano, compõem-se como os fatores favoráveis que fizeram de Salvador uma base fundamental para o desenvolvimento da colonização. Estes citados fatores condicionaram o surgimento dos caminhos terrestres para o sertão, a partir do local do curso d'água onde terminava a navegabilidade, e deste modo estabelecem-se as bases iniciais do desenvolvimento de um sistema de transportes daquele que, futuramente, seria o território baiano. (BRASIL, 1986, p. 8).

Esses fatos, que se reportam aos séculos XV e XVI, mostram que a atividade econômica da agroindústria do açúcar dessa época, inicialmente fixada nas proximidades dos rios e da orla marítima, não contribuiu de forma efetiva para que a rede terrestre se desenvolvesse. A mudança aconteceu por causa do ciclo da criação do gado, que demandou a abertura de caminhos para o seu transporte.

No século XVII, através de uma das principais atividades econômicas, a criação de gado, iniciou-se o processo de interiorização, com o deslocamento do gado que chegava do sul do Piauí para a região oeste da Bahia e era comercializado na capital. No século XVIII, essa interiorização passou a ocorrer com os bandeirantes impulsionando a abertura de estradas, ao buscarem ouro, prata e outras riquezas. Quando a atividade econômica do ciclo da mineração começa a se reduzir ainda no século XVIII, a atividade econômica ligada à produção do açúcar volta a prevalecer e com ela as estradas reais no Recôncavo Baiano, como a estrada do “Pé Leve”, ligando Santo Amaro a Tanque de Senzala. No início do século XIX, surgem as ferrovias, modalidade essa que de acordo com Brasil (1986, p.9):

Dominaria inteiramente o referido século, na questão dos transportes terrestres no Brasil, o mesmo acontecendo, logicamente, no estado da Bahia. É a época da construção da estrada de ferro São Francisco ligando Salvador a Juazeiro, seguindo-se-lhe as demais presentes.

No século XIX, as mudanças na configuração do espaço baiano, estão diretamente relacionadas ao modal de transporte ferroviário. Surgem também, nesse período, algumas estradas, em função das demandas relacionadas à agroindústria do açúcar. Os fluxos de passageiros e de cargas se expandiram com a construção de novas linhas ferroviárias. Já no século XX, o modal rodoviário passa a influenciar os deslocamentos e a rede instalada na Bahia possibilita então, a sua ligação com outras regiões do país. A expansão dos modais ferroviário e rodoviário nos séculos XIX e XX afetou a configuração do território baiano no plano regional e urbano das cidades conforme cita Zorzo (2001, p. 1):

O empreendimento das obras e todo o circuito de gastos e geração de recursos advindos com o funcionamento das ferrovias afetaram o território, que passou por uma transformação técnica e uma mudança do modo de produção. Viabilizando uma reconcentração dos fluxos, as novas vias se apoiaram nas linhas de fluxo vindas do período colonial, mas superaram-nas em seus atributos de conexão e movimentação de cargas e passageiros.

Na segunda metade do século XX, as cidades baianas sofreram uma mudança funcional e hierárquica com os novos fluxos que passaram a circular pelo modo rodoviário. Cidades e vias que sempre promoveram concretamente intensas interações microscópicas, que se estruturam no espaço e no tempo agregando novas forças sociais, passaram a desempenhar um agenciamento fundamental para a fragmentação do território. A rede de rodovias instalou também, ao seu modo um dispositivo territorial. Através de sua disposição e da interconexão terrestre, a rede de cidades da Bahia se ligou com outras regiões do país, cujos fluxos delas oriundos vieram cruzar o território estadual.

O papel das ferrovias como principal meio de transporte, começa a declinar a partir da segunda metade dos anos 30 do século passado, entrando em decadência nos anos que se seguiram, pois a abertura das estradas de rodagem passou a prevalecer. A partir dessa substituição pelo modal rodoviário houve uma mudança na rede de cidades da Bahia, permitindo sua ligação a outras regiões do país. Também é importante destacar, que em função da produção de grãos do Oeste baiano e da implantação da indústria petroquímica, tornou-se necessário a reorganização do sistema portuário, para atender a essas novas demandas.

A baixa integração do modal rodoviário baiano com os demais, fez com que no século XX, os problemas oriundos das deficiências causadas pelos sistemas de transportes do estado influenciassem sobremaneira, as atividades produtivas. O fato das redes ferroviárias e rodoviárias serem deficitárias contribuía para que as distâncias que separavam as regiões produtoras, do porto de exportações, fizessem com que as mercadorias fossem transportadas literalmente no lombo dos burros, através de estradas precárias. Para melhorar essa situação,

tornaram-se necessárias algumas medidas que, sob a forma de legislação, buscassem minimizar e tentar resolver os problemas de escoamento das mercadorias e do deslocamento das pessoas. A legislação voltada para a implantação do sistema rodoviário baiano descrita no Quadro 9, contextualiza como foi a sua evolução:

Quadro 9 - Legislação para a implantação do sistema rodoviário baiano

LEGISLAÇÃO	FUNÇÃO
Lei nº 1227 de 31 de agosto de 1917	Estabelecia meios, normas e condições para a construção das estradas
Decreto normativo nº 1723 de 9 de outubro de 1917	Aplicação de recursos para a construção da Feira-Salvador
Lei nº 1351 de 1919	Autorizava a construção da estrada Ilhéus-Itabuna
Lei nº 1458 de 3 de setembro de 1920	Autorizava a construção de rodovias diversas
Lei nº 1847 de 28 de agosto de 1925	Criação da estrutura administrativa para construir estradas
Lei nº 9328 de 19 de janeiro de 1935	Aprovado o plano rodoviário
Lei nº 2615 de 21 de setembro de 1940	Verba para a implantação de rodovias através do fundo especial

Fonte: Andrade (2008).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

A formação da rede rodoviária baiana começou a despontar na década de 1920, quando houve uma reviravolta no sistema viário baiano em função da influência do rodoviarismo. Zorzo(2000) historia sobre a aprovação do primeiro plano rodoviário baiano em forma de legislação, que foi aprovado pela Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, em 31 de agosto de 1917, ressaltando que ele não foi devidamente implementado e que o resultado direto foi a construção da primeira estrada de rodagem ligando a Capital a Feira de Santana, considerada desde então, a principal conexão terrestre de Salvador ao sertão:

O plano autorizou a construção de estradas de rodagem ligando centros produtores a mercados consumidores ou a rios navegáveis, estradas de ferro e portos de mar. O estrondoso plano, que não foi devidamente implementado, tinha uma constituição centralizadora na forma de uma “estrada de cintura” contornando a Bahia de Todos os Santos, da qual partiriam outras “estradas de penetração” ou “regionais” e desde as quais partiriam outras linhas de interconexão ligando-se com povoados do interior e com ferrovias. (ZORZO, 2000, p. 109).

Também foi criado em 1917, o Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia (DERBA), ampliando os horizontes de pesquisa, planejamento, projeto e construção de estradas e ainda nesse ano o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que passou a responder pelo plano geral das estradas, fiscalizando os serviços técnicos e administrativos, regulando e policiando o tráfego. Neste ano, se inicia a ligação entre Salvador e Feira de Santana e entre Ilhéus e Itabuna. A rodovia Salvador – Feira de Santana é inaugurada em 1928, vindo a ser parte integrante, posteriormente, da rede federal, inicialmente como BR-28 e hoje, como BR-324.

Até a década de 1930, pouco o governo federal fez em matéria de rodoviarismo no território baiano, citando-se 42 km construídos pela antiga Inspeção Federal de Obras contra

as Secas (IFOCS), depois Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS). O IFOCS tinha a função, durante o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), de construir açudes como antídoto contra as secas. Conforme destaca Pomponet (2009, p. 60) “a novidade foi a intensificação da construção de rodovias cortando a região, principalmente os sertões, também sob o encargo do órgão. Uma dessas rodovias foi a Transnordestina (posteriormente incorporada à BR-116), que visava ligar Fortaleza, no Ceará, ao Sudeste.”

De acordo com o relato apresentado no histórico das rodovias federais no Estado da Bahia, a participação do governo federal em relação às rodovias e no período compreendido entre 1930 e 1945, se concretiza através das realizações do DNOCS, conforme descrito no Quadro 10.

Quadro 10 - Descrição das rodovias baianas

RODOVIAS	PERÍODO
Conclusão da Rodovia Feira – Barra do Tarrachil, depois BR-13 e, atualmente, BR-116.	1930 a 1945
Construção da Rio – Bahia, depois BR-4 e atual BR-116, trecho Feira de Santana – Jequié – Conquista – Divisa BA/MG.	1930 a 1945
Construção da Transversal de Sergipe que se estende até Jeremoabo e daí a Juazeiro, depois BR-27 e atual BR-235.	1930 a 1945
Muritiba – Itajuípe – Itabuna – São José – Camacã, da BA-2, depois BR-5 e hoje, parte integrante da BR-101; Alagoinhas – Cipó – Paulo Afonso, depois BR-12, e atual BR-110; Tanquinho – Jacobina, hoje, parte integrante da BR.324	1930 a 1945

Fonte: Brasil (1986, p.10).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional (1937) e do Plano Rodoviário Nacional (1944), que foram marcos para o desenvolvimento do sistema rodoviário no Brasil, a Bahia também sofreu os reflexos dessa política e teve seu sistema de transporte rodoviário melhorado, já que os Estados passaram a receber regularmente, verbas específicas destinadas à construção, conservação e melhoramentos das estradas. Para viabilizar a destinação destas verbas era necessário criar repartições estaduais nos moldes do DNER. É interessante assinalar nesse contexto que, até pelo menos a primeira metade da década de 40, a ideia da ligação das várias regiões do país por meio de rodovias era considerada indesejável e uma meta distante de ser alcançada.

Nessa época o sistema de rodovias ainda não era considerado prioritário, havia inclusive a opinião de técnicos e de políticos de que ele poderia concorrer com as ferrovias, o que não seria bom. As rodovias eram tidas como necessárias, porém complementares aos meios de transportes ferroviários e portuários. Entretanto, devemos observar que as

dificuldades que afligiam o setor ferroviário, já amplamente reconhecidas, tornaram praticamente inevitável a busca por modais alternativos de transportes de longa distância, e as rodovias passaram a ser o modal que dominou o país e a Bahia.

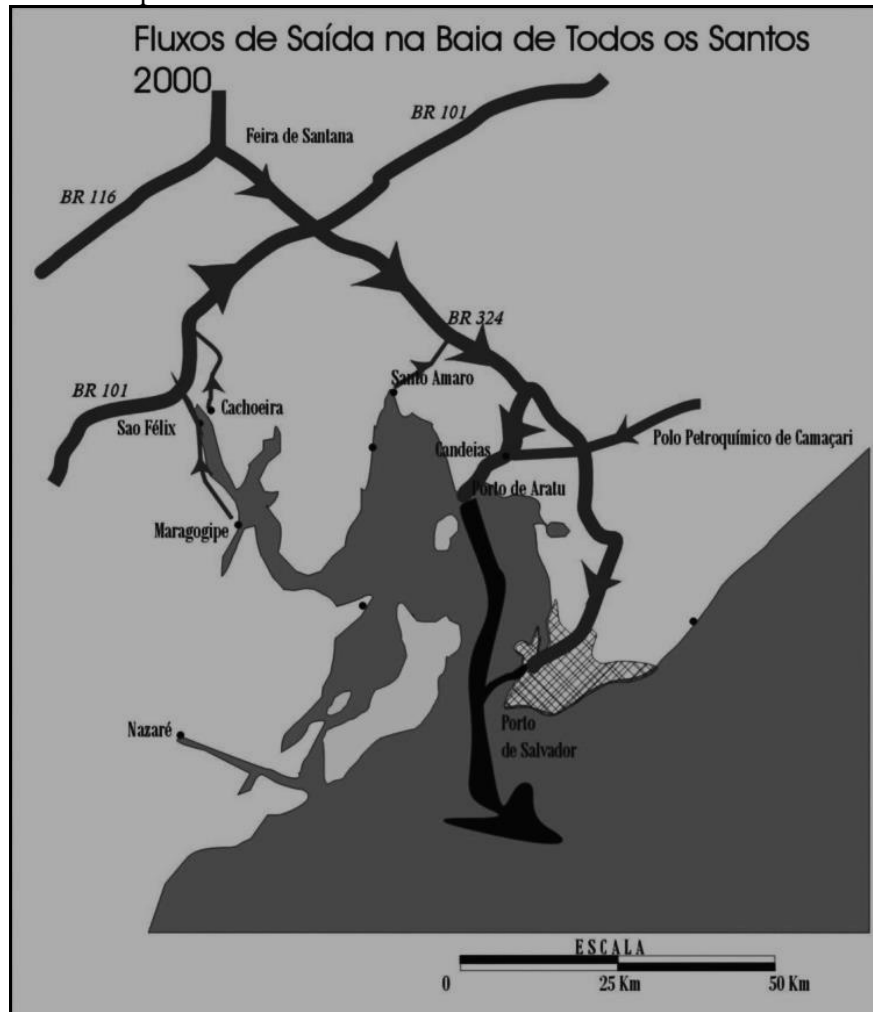
Com a predominância desse modal na Bahia, o DERBA passou a emitir concessões, permissões e autorização de linhas. Essas atribuições depois passaram para a alçada do Departamento de Transportes e Tráfego (DTT), que era subordinado à Secretaria de Transportes e Comunicação do Estado da Bahia. Zorzo e Veras Filho (2011) analisam o crescimento da malha rodoviária da Bahia e destacam que a sua rede de rodovias se consolidou a partir da década de 1980:

Com a crise internacional do petróleo, os governos federal e estadual reduziram os seus investimentos nos transportes. Se em 1975 o governo investia cerca de 1,8% do PIB nos transportes, esse índice caiu para 0,2% na década de 1990. Atualmente a política governamental é de recuperação da infraestrutura existente mais do que implantação de novas vias. Mesmo assim, nas últimas décadas, a rede de rodovias teve ampliação, mormente nas estradas da região do Oeste Baiano e em estradas de ligação das sedes urbanas com a malha principal.

O crescimento da malha rodoviária da Bahia seguiu dois princípios bem claros, um de acordo com a política regional do próprio estado e o outro segundo a política federal. Especialmente, dentro de uma estratégia regional, fruto do próprio processo de disposição da rede urbana e de ocupação da terra, as vias foram sendo implantadas do litoral para o interior e, nesse sentido, principalmente da capital e do Recôncavo para o interior. Novos vetores, segundo uma política de integração nacional, a malha viária básica se formaram a partir de linhas norte-sul. (ZORZO;VERAS FILHO, 2011, p. 229).

O Mapa 3 mostra a reconcentração dos fluxos e mudanças da rede urbana. Esses fluxos estão relacionados com as seguintes rodovias: BR-116, BR-101 e BR-324.

Mapa 3 - Fluxos de saída na Baía de Todos os Santos/2000



Fonte: Zorzo e Veras Filho (2011).

Observa-se que houve uma interligação nos projetos rodoviários federais e estaduais de acordo com os diversos planos rodoviários projetados, só que na prática essa interligação não foi muito articulada. O governo baiano lançou o Programa de Corredores Rodoviários do Estado da Bahia, buscando ligar a fronteira agrícola da região oeste, aos portos de Salvador e Aratu, na década de 1990.

Em 19 de maio de 1998, foi criada a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), autarquia, em regime especial, vinculada à Secretaria de Infra-Estrutura do Estado da Bahia, através da Lei n.º 7.314, regulamentada pelo Decreto n.º 7.426, de 31 de agosto de 1998. A AGERBA tem como função emitir concessões, permissões e autorização de linhas, substituindo o DTT.

Com a predominância do modal rodoviário, conclui-se então, que qualquer estratégia de desenvolvimento econômico e social para um Estado, com as dimensões da Bahia, deve incluir a melhoria da qualidade das suas estradas. Gusmão (2003), quando analisa a integração

dos corredores rodoviários baianos, contextualiza a situação da Bahia em relação a esses corredores:

A Bahia é o quinto Estado brasileiro em extensão territorial. Ocupa uma área de 576 mil quilômetros quadrados o que corresponde a 6,6% do país e a 36,3% da região Nordeste. Esse território é integrado por 25 mil quilômetros de rodovias, dos quais 20 mil quilômetros foram construídos e são mantidos pelo governo estadual. Mais de 100 mil quilômetros de estradas vicinais integram e alimentam a malha rodoviária principal. (GUSMÃO, 2003, p.1).

A influência da malha rodoviária baiana se faz presente para o desenvolvimento das atividades econômicas em todo o seu território, pelo fato dele ser integrado por vinte e cinco mil quilômetros de rodovias. Com a invenção do automóvel, houve uma mudança radical nos sistemas de transportes terrestres em todo o mundo e isso também influenciou os transportes no Brasil e na Bahia. No Quadro 11 está uma descrição da influência dos sistemas de transportes para o desenvolvimento econômico da Bahia.

Quadro 11 - Influência dos sistemas de transportes X economia da Bahia

PERÍODO	SISTEMAS DE TRANSPORTES	ECONOMIA
Início da colonização	Vias marítimas e fluviais	Os ciclos econômicos, representados pela comercialização do açúcar, pelo fumo e pela criação do gado .Especulação econômica.
Século XVII/XVIII	Faltava rede de estradas	Criação de gado, ciclo econômico da mineração e produção de açúcar
Século XIX	Domínio das ferrovias Surtem algumas estradas	Dificuldades para o desenvolvimento econômico.
Século XX	Através de sua disposição e da interconexão terrestre, a rede de cidades da Bahia se ligou com outras regiões do país, cujos fluxos delas oriundos vieram cruzar o território estadual. Instalação da rede de rodovias	Integração e ampliação dos mercados melhorando o desenvolvimento econômico.
Atualidade	Preponderância do sistema rodoviário	Ciclos econômicos estaduais.

Fonte: Brasil (1986); Zorzo (2001).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2015).

O sistema de transporte de Salvador, no início da sua colonização, era voltado para apoiar o porto e fazer a ligação entre as cidades Alta e Baixa, para conduzir passageiros e cargas. Cunha Filho (1979, p. 82), em seu relato sobre a evolução dos tipos de transporte utilizados na Bahia relata desde o uso do guindaste dos padres até a chegada dos bondes elétricos⁵.

⁵Do guindaste dos padres, criado pelos jesuítas aos fundos da Catedral, em 1549, os soteropolitanos tiveram os Almocreves, as cadeirinhas de Arruár, as diligências, os bondes de tração animal (mais tarde, movidos a eletricidade), os trólebus, as gôndolas, as marinets e outras engenhocas. Em 1845, foi criado um sistema de carruagens públicas que perdeu espaço para a iniciativa privada quando Raphael Ariane, em 1864, introduziu a primeira linha de bondes com tração animal. Em 1897 surgiram os bondes elétricos.

Referendando a afirmação de que foi criado um sistema de transporte urbano coletivo, que usou inicialmente as carruagens públicas, Stiel (1984, p.1) em *História do Transporte Urbano no Brasil* relata que “o transporte urbano coletivo em Salvador começou em meados de 1845 quando uma lei municipal permitiu o estabelecimento de companhias de ônibus e Gôndolas na cidade.” Em 1864, foi aprovada uma lei que designava a concessão de transporte de cargas e de passageiros. No final da década de 1890, as gôndolas foram substituídas pelos bondes elétricos. Em 1910 já havia uma considerável quantidade de linhas de bonde que se integravam aos Planos Inclinados e ao Elevador Lacerda. Em 1912, começou a operar o transporte sobre rodas no centro antigo de Salvador. Em meados da década de 1940, tem início na Bahia de forma incipiente, o transporte intermunicipal, com alguns pioneiros fazendo esse transporte entre a capital e o Recôncavo Baiano, por conta própria. Em 1945, depois da Segunda Guerra Mundial, os ônibus chegaram a Salvador, tornando-se fundamental para o progresso da cidade. Em 1957, foi criado o serviço de trólebus na Cidade Baixa, que não teve sucesso, uma vez que os ônibus utilizados pela iniciativa privada, como transporte coletivo era mais competitivo.

Ao se considerar o serviço de transporte intermunicipal de passageiros, o órgão que é encarregado da outorga, regulação, controle e fiscalização das concessões e permissões para a operação desse serviço é a AGERBA. Este serviço é um serviço público de competência do Estado, constituído para atender às necessidades de deslocamento da população entre as diversas regiões da Bahia, sendo outorgado à iniciativa privada através de concessão ou permissão, precedida de licitação.

A influência do sistema de transporte para o processo de urbanização das cidades baianas afeta a todos os segmentos da sociedade. Tanto o poder público, quanto os usuários, têm em comum o fato de estarem preocupados com as dificuldades de equacionamento dos problemas gerados pelo sistema de transporte.

3.3.1 A influência do sistema de transporte rodoviário no processo de urbanização da Bahia

As primeiras estradas baianas do período colonial, conhecidas como caminhos de gado, partiam de Salvador e de Cachoeira tomando duas direções, leste-nordeste e oeste-

sudoeste.⁶ Conforme descreve Mattoso (1992, p.468) no século XVI, esses caminhos ligavam a capital a terras situadas a leste e ao noroeste:

Um deles trazia até a cidade o gado da região onde hoje fica Lagoa Grande, no Sertão de Pernambuco. Outra rumava para a Chapada Diamantina e, na altura da atual cidade de Boa Vista do Tupim, bifurcava-se, tomando duas direções: nordeste, passando por Jacobina, até Juazeiro; e norte, chegando às margens do São Francisco, num ponto entre Xiquexique e Sento Sé. Por essa estrada chegava a Salvador não só o gado criado no Sertão baiano como o proveniente do longínquo Piauí.

Esses caminhos de gado contribuíram para o processo de urbanização baiano na medida em que possibilitaram que o comércio de gado se expandisse e que em função desse comércio, a ocupação do espaço fosse acontecendo.

As bases iniciais, para o desenvolvimento do sistema de transportes do futuro território baiano, estão descritas no Quadro 12, elaborado de acordo com os dados obtidos na publicação do Ministério dos Transportes (BRASIL, 1986). Essas informações ajudam a contextualizar o processo de evolução do sistema de transportes da Bahia do século XV, quando a atividade econômica que preponderava era a agroindústria do açúcar, a extração do pau-brasil e o ciclo representado pelo gado, ao século XIX quando tem início a era do automóvel.

Quadro 12 - Bases iniciais para o desenvolvimento das vias baianas do século XV ao século XIX

PERÍODO	ATIVIDADE ECONÔMICA	ESTRADAS
Século XV	Agroindústria do açúcar, pau-brasil e gado	Caminho da cidade à Vila Velha
Século XVI	Agroindústria do açúcar, pau-brasil e gado	Surgimento dos caminhos terrestres para o sertão
Século XVII	Ciclo do ouro e mineração	Caminho do Sertão (sudoeste) Caminho do Sertão (ramo da direita) Caminhos do Sertão (ramo da esquerda)
Século XVIII	Mineração entra em decadência e ressurgem a agroindústria do açúcar	Início da construção da Estrada do Pé Leve e de outras estradas
Século XIX	Agroindústria do açúcar Fins do século XIX – indústria do automóvel	Estrada do Pé Leve – ligando Santo Amaro a Tanque de Senzala

Fonte: Brasil (1986).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Fica demonstrado conforme está descrito no Quadro 10, que a infraestrutura de transportes da Bahia influía de forma determinante para as atividades econômicas desde o início da sua colonização. Essa influência se estende ao processo de urbanização, quando com a abertura de um caminho ou com a construção de uma estrada, ocorre a ocupação dos vazios e a interiorização do desenvolvimento.

⁶Essa descrição se baseia em Abreu (1960), *Caminhos e povoamentos do Brasil* e em Freyre (1960) *História Territorial do Brasil: Bahia, Sergipe e Espírito Santo*.

A análise dos traços da história econômica da Bahia está ligada aos problemas oriundos das desvantagens causadas pelas falhas existentes nos sistemas de transportes, e contextualiza a navegação como o grande recurso existente antigamente e as dificuldades para que os deslocamentos pudessem ocorrer através das vias terrestres. Almeida (2009) faz um relato sobre as questões que envolviam e envolvem as dificuldades oriundas dos sistemas de transportes baianos:

A navegação na Bahia de Todos os Santos era o grande recurso. Ao longo da costa também. O Arsenal da Marinha fora reformado, as construções navais se desenvolveram, ao menos até o Acordo com a Inglaterra! Veio a navegação a vapor no Recôncavo e na Costa. O Conde da Palma tratou da navegação no Jequitinhonha. Mas o desembarço dos navios, a atracação e o desembarque eram lentos e desanimadores. As embarcações, saveiros e sumacas, eram muito maltratadas. O transporte terrestre então longe ficava das “facilidades” de navegação. Na zona dos canaviais, o massapé atolava meses seguidos. A marcha do Exército Libertador foi penosamente retardada por essas circunstâncias. Os rios e riachos, sem pontes, criavam obstáculos sempre prenhes de imprevistos. Clamava-se por pontes. O sertão era servido por limitadas estradas coloniais. As principais saíam da Cachoeira, para o Norte, via Jacobina, onde o ouro continuava a ser uma das pequenas, mas variadas fontes de proventos da Bahia, e para Maracás, Caetitê e Rio das Velhas – o velho caminho das Minas, que Martius descreveu. O algodão, que dava com gosto nas terras altas, reclamava caminhos. C. Brandt começa o Ilhéus-Conquista. De Camamú para o interior outro havia sido iniciado por D. Fernando José de Portugal. (ALMEIDA, 2009, p.92)

A abertura dos caminhos permitia os deslocamentos de forma precária, porém, com o passar do tempo, as estradas foram sendo construídas, possibilitando que esses deslocamentos ocorressem de forma mais adequada. Um fato importante ocorreu na década de 1920, quando foi elaborado o primeiro plano rodoviário baiano, que autorizou a construção das estradas de rodagem, fazendo a ligação entre os centros produtores e os mercados consumidores. Essas estradas também tinham a função de estarem ligadas com os rios navegáveis, os portos e as ferrovias, de modo que melhorassem as formas de deslocamento de mercadorias e pessoas. Obteve-se como resultado desse plano a construção da primeira estrada de rodagem moderna da Bahia, que foi a Feira-Salvador. Quando no fim do século XIX e início do século XX, as rodovias Feira-Salvador e a Rio-Bahia já se encontravam em pleno uso, houve então melhorias para o deslocamento de pessoas e mercadorias, o que contribuiu para influenciar a economia baiana.

A influência dos sistemas de comunicação e transportes para a configuração dos núcleos urbanos e a formação de novos centros locais foi descrita por Andrade (2008, p. 8) que analisou o sistema flúvio-marítimo, ferroviário e rodoviário:

Progressivamente o eficaz sistema de comunicação e transporte flúvio-marítimo (nas águas dos rios Paraguaçu, Subaé e Jaguaripe, além da própria baía de Todos os Santos e Atlântico Sul) que foi sustentáculo para a ocupação e exploração do Recôncavo baiano era substituído pelos sistemas ferroviário e rodoviário.

Inicialmente, com as ferrovias, sob as bases das mesmas cidades nodais (Nazaré, Cachoeira e Santo Amaro), como eixos de ligação com outros destinos interiores, posteriormente, com a implantação das rodovias e a concretização de uma rede urbana nacional viabilizando novas relações na divisão territorial do trabalho e da produção, novos centros locais se constituíram a exemplo de Feira de Santana, Santo Antônio de Jesus e Alagoinhas, em detrimento das antigas nucleações. (ANDRADE, 2008, p. 8).

A substituição dos sistemas de transporte fluvial e marítimo pelos sistemas ferroviário e rodoviário, fez com que as ligações com as cidades do interior se tornassem mais viáveis, o que também contribuiu para a geração e a consolidação da rede urbana baiana. Outro fator importante foi o fato de que o processo de industrialização brasileiro, que se encontrava concentrado no Sudeste do país, necessitava ser descentralizado. Para tanto, urgia implantar-se uma infraestrutura de transportes que contribuísse para o escoamento da produção e da ocupação dos vazios existentes no interior e que interligasse a Bahia e o Nordeste à região Sudeste. Spínola (2009, p. 259) destaca a importância dessas ligações viárias:

Na medida em que a nova industrialização voltava-se para atender às demandas do mercado do Sudeste, implantar-se-ia, também, toda uma infraestrutura de transportes, interligando a Bahia e o Nordeste àquela região, o que já se preconizava no contexto do planejamento estadual, objetivando o escoamento da produção e, também, a interiorização do desenvolvimento com a ocupação dos grandes vazios e a ampliação do mercado local. Só que as ligações viárias no sentido leste-oeste do Estado não ocorreram com a eficácia devida e a estratégia seguida pelo governo federal priorizou a abertura de grandes estirões rodoviários somente no sentido sul-nordeste (primeiro a BR-116 e, depois, a BR-101), o que, fatalmente, traria novas condições concorrenciais para as empresas tradicionais nordestinas, desarticulando suas bases e abrindo caminho para a penetração, em seus mercados, de unidades mais competitivas, tecnologicamente modernas e melhor administradas, oriundas do Sudeste ou do exterior.

Os sistemas de transportes e suas respectivas ligações viárias têm importância fundamental para o desenvolvimento e ocupação dos grandes vazios, escoamento da produção e a ampliação do mercado local. Quando não existe um sistema de transporte eficiente e eficaz, surgem problemas diversos e que causam prejuízos de toda natureza.

Deve-se ressaltar que a Região Metropolitana de Salvador possui praticamente um único corredor rodoviário. Quase todas as rodovias federais e estaduais que se dirigem para Salvador reúnem-se na região do Município de Feira de Santana, localizado a cerca de 100 quilômetros da Capital, para daí ter sequência ao longo de um único canal de tráfego. Além de vincular o importante entroncamento rodoviário de Feira de Santana ao sistema portuário de Salvador, esse corredor de tráfego atravessa zonas de atividades extrativas e de transformação da PETROBRÁS, e assegura infraestrutura de transportes a um dos maiores e diversificados parques industriais do país: o Centro Industrial de Aratu.

Considerando os anos 50, 60 e 70, merecem destaque três ações elaboradas em função da necessidade de escoamento da produção e da necessidade de obtermos os bens de consumo

produzidos em outros centros: o efeito da Petrobrás com a implantação da Refinaria Landolfo Alves em Mataripe (RELAM), a construção da Hidrelétrica de Paulo Afonso, o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC).

A malha rodoviária baiana interligava a Bahia, o Nordeste e o Centro Sul, o que passou a permitir o escoamento de bens intermediários e a entrada de bens finais e de consumo, que eram produzidos no Centro Sul.

A importância do sistema rodoviário para a nação ficou caracterizada pela expansão do seu sistema viário. A Bahia, a partir de meados do século XX, com os estímulos que foram dados para a ampliação dos fluxos do sistema rodoviário do país, se expandiu, contando inclusive, com a chegada das rodovias nacionais. O papel desempenhado pelas rodovias a partir de 1950 possibilitou que houvesse uma reorganização dos fluxos de transporte de cargas e de passageiros. Nessa época foi construída a BR-116 e a BR-324 teve sua pavimentação iniciada e concluída em 1960.

De 1946 em diante, marcou-se a atuação do Departamento de Estradas de Rodagem (DERBA). Foi obra dele a BR-4, de Feira a Juazeiro, inaugurada em 1967 e em 1971, ele concluiu os 437 km da BR-242, do vale do Paraguaçu ao São Francisco.

As rodovias também contribuem para explicar o processo de urbanização das cidades, embora o cerne da questão esteja nas relações econômicas e sociais. O papel que as relações capitalistas desenvolvem, através dos diversos interesses a ela vinculados, em função da relação de produção e de consumo, produção e circulação e produção e distribuição, que intervêm para a produção do espaço e interferem diretamente no social, vem sendo analisado de forma muito técnica. Existe a necessidade de se pensar as cidades baianas, sem explicá-las de acordo com uma visão mecanicista e através, apenas, de elementos unicamente técnicos:

Para dar início, como ressalva, salienta-se a necessidade de superação de uma visão mecanicista que insiste em explicar a produção das cidades baianas, como de outros lugares do Brasil e do mundo, por meio de elementos meramente técnicos, o que além de configurar o que Godinier (1997) definiu como determinismo tecnológico, também produz um fetichismo da técnica, que, problematicamente, inverte toda a ordem da explicação e do fenômeno urbano. É diante desse grande equívoco que, de forma reducionista, as rodovias, por si mesmas, explicam, por exemplo, o crescimento de cidades como Vitória da Conquista, Feira de Santana, Santo Antônio de Jesus, Itabuna, dentre muitas outras, desconsiderando elementos muito mais relevantes para a discussão e que são a própria essência da existência de tais rodovias enquanto materialidade puramente técnica. É como se, por exemplo, no Período Colonial, fosse o Porto, per si, e não toda a complexa rede de relações e interesses que envolveram a acumulação primitiva do capital, o determinante na produção de cidades como Salvador. (SANTOS, 2010, p.62).

Dentre várias outras nuances, compreendem os interesses que estão vinculados à expansão do capital “terciário” (comercial e ligado aos serviços), financeiro, industrial,

agrário e imobiliário, bem como, mormente, os ditames e conjunto de normas engendradas pelo Estado, nas esferas federal, estadual e municipal.

Conclui-se que os ditames e conjuntos de normas engendradas pelo Estado, nas esferas federal, estadual e municipal, precisam atender não apenas a questões de ordem técnica, mas também questões de ordem social, quando se busca investigar o fenômeno urbano. As rodovias são importantes, mas elas são produtos de uma ordem social mais ampla e é necessário se contextualizar as articulações existentes no mundo e no Brasil para se buscar entender a configuração do território baiano.

Embora seja necessário contextualizar todos os fatores existentes no mundo e no Brasil, que interferem na estruturação de um território, as formas de ligação entre as cidades, que o configuram, são de fundamental importância para a análise do fenômeno urbano.

No próximo capítulo serão analisadas as questões relacionadas com a situação do planejamento urbano no Brasil e na Bahia e a política pública de transporte urbano.

4 POLÍTICAS PÚBLICAS DE PLANEJAMENTO URBANO

Ao escolher o local, tamanho, forma e disposição de cada povoado, os atos para essa escolha eram conscientes e designavam uma maneira de pensar e planejar esses núcleos que seriam habitados, levando-se em conta questões de ordem social, religiosa e econômica e de acordo com as técnicas e recursos disponíveis. A primeira forma de legislar sobre o espaço da cidade surgiu entre os gregos, romanos e hindus, conforme relata Coulanges (2012, p. 203):

Entre os gregos e entre os romanos, como entre os hindus, a lei foi primeiro uma parte da religião. Os antigos códigos das cidades eram um conjunto de ritos, de protocolos litúrgicos, de preces, ao mesmo tempo que disposições legislativas. Neles, as normas do direito de propriedade e do direito de sucessão estavam dispersas no meio das regras sobre sacrifícios, sepulturas e culto dos mortos.

Desde o século XV, com os tratados renascentistas, se observou que já havia a preocupação com a forma de ocupação do espaço urbano. Nos séculos XVI e XVII, alguns planos abstratos ou apenas a projeção do espaço urbano em forma de coordenadas geométricas, já norteavam a visão da totalidade da cidade. Foi no século XIX, porém, que começaram a aparecer as primeiras obras que se preocupavam com a forma, a funcionalidade e os desdobramentos sociais que viriam a acontecer no âmbito das cidades e da superpovoação do mundo urbano, com a emergência demandada pelas sociedades industriais.

Surge o campo de estudos que analisa a cidade como um espaço que corresponde a um viver próprio e que é passível de ser estudado, também sob o ponto de vista das ciências sociais. A origem do termo urbanismo foi proposta pelo arquiteto Idelfonso Cerdá (1860), autor da primeira obra que discute os desdobramentos sociais originários do processo de industrialização e que se preocupou em elaborar uma teoria geral sobre a urbanização.

O conceito do termo urbanização está relacionado com o sentido de organização e o de urbanismo, se tenta compreender como a ciência que estuda o espaço físico da cidade, sendo considerada uma ciência de caráter normativo das formas urbanas. O fato é que, para se compreender a forma física que a cidade passa a ter, o planejamento deve ser instituído como meio de controle da ordem urbana, englobando a compreensão do sistema econômico, social e político sobre o espacial.

E o conceito de planejamento, segundo consta na Carta dos Andes de 1958, “é o processo de ordenamento e previsão para conseguir, mediante a fixação de objetivos e por meio de ação racional, a utilização ótima dos recursos de uma sociedade em uma época determinada”, conforme cita Monteiro (2007, p. 43).

O que se observa é que essa definição se atém ao caráter técnico das ações de planejamento, o que irá gerar um plano que terá como objetivo realizar ações que busquem,

por exemplo, projetos de adequação da infraestrutura, esgotamento sanitário, melhorias do sistema viário, oferta de programas habitacionais, abastecimento de água e construção de equipamentos sociais. Se essas ações forem analisadas a um prazo mais longo, não trarão consigo um benefício maior para resolver os problemas urbanos, uma vez que estão desconectadas de um planejamento mais efetivo e duradouro.

Com a revolução industrial houve uma mudança no perfil das cidades em função das demandas que surgiam por causa do novo modo de produção, o que viria a ocasionar o descontrole da ocupação do espaço urbano e situações como marginalidade, miséria e surtos de epidemia. Esse contexto serviu de alerta para os homens, que começaram a buscar a resolução dos problemas para evitar o caos e a desordem urbana, através de propostas de ordenação do espaço. Analisando a questão do planejamento urbano, Mattos (1952, p.47) destaca que, apenas no século XIX, surgiram inovações de valor relacionadas às aglomerações humanas que vinham se formando:

Após a revolução industrial, constatou-se quase completa perda do controle urbano, e apenas esforços isolados fizeram-se sentir, sempre com visão parcial do problema. Mesmo no período barroco, com suas gritantes realizações no velho e no novo mundo, pouca contribuição básica trouxe ao planejamento; suas obras eram fundamentalmente edições atualizadas de antigas concepções e antigos métodos. Apenas no século XIX tivemos inovações de valor, com a merecida e sem dúvida providencial predominância da engenharia sanitária, em grande parte graças à qual foram contornados os seriíssimos riscos epidêmicos a que estavam sujeitas as crescentes aglomerações humanas.

A expansão urbana, que veio ocorrendo após a revolução industrial, provocou a necessidade de um planejamento que buscasse minimizar os problemas que surgiam em função dela. Um desses problemas era a ampliação da demanda necessária para a circulação de pessoas e de mercadorias. No século XIX, os problemas oriundos dos deslocamentos se acentuavam e isso aumentou a partir do processo de industrialização, em função do acelerado aumento dos deslocamentos dentro das cidades, o que provocou a busca de alternativas para os problemas de transportes, mesmo que, inicialmente, de forma empírica.

A primeira solução de grande porte, capaz de deslocar grandes massas populacionais, foi colocada em funcionamento em 1863, com a primeira ferrovia urbana do mundo. No Quadro 13 está uma descrição da evolução do sistema de transporte no mundo.

Quadro 13 - Evolução do Sistema de Transporte no Mundo

EVENTO	LOCAL/PERÍODO
A primeira ferrovia urbana do mundo, o primeiro metrô.	Londres/1863
Metrô	Glasgow/1863; Budapeste/1896; Paris (1900), Boston (1901), Berlim (1902) e Nova York (1904); Buenos Aires/1913.
Bondes elétricos	Cleveland (EUA) /1884
Trem elétrico	Baltimore/1884
Ônibus com motor à explosão	Paris/1905

Fonte: Mello (1981, p. 23).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Com a gravidade da extensão dos problemas urbanos, como a superpovoação das cidades e as dificuldades de deslocamento, surgiram os primeiros congressos específicos para analisar essa situação e buscar a troca de experiências, na tentativa de trazer soluções que contribuíssem, pelo menos, para minimizá-los. Podemos citar a primeira Carta do Urbanismo de 1919 e o *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM)* de 1924.

Adotou-se, conforme deliberações do CIAM, o seguinte conceito de urbanismo e das suas quatro funções: urbanismo é a organização das funções da vida coletiva, na cidade e no campo e as funções são: a) habitação; b) trabalho; c) recreação; d) transporte (a qual une entre si as três primeiras). Chegou-se a conclusão de que a evolução dos recursos técnicos pode ser considerada como a solução para os problemas oriundos da urbanização.

Quando se investiga o planejamento do século XIX, constata-se que houve uma ampliação dos estudos relacionados às cidades e suas regiões, considerados como elementos isolados para a compreensão e organização espacial de aglomerados urbanos, de redes de cidades, de regiões e até mesmo de nações. Essa forma de planejamento e sua evolução ficaram caracterizadas nas Cartas de Planejamento de Atenas, de *La Tourrette*, dos Andes e de Atenas.

As cartas contribuíram para a análise das formas de ocupação que vinham acontecendo no espaço urbano, o que demonstrava a preocupação existente na época. Foram considerados diversos enfoques dados ao planejamento: caráter regional, territorial, ou mesmo abarcando a Terra como um todo.

A necessidade de se buscar controlar a ocupação desordenada do espaço, através da especulação imobiliária, demonstra que é preciso que os recursos técnicos sejam colocados em prática, de forma a melhorar a qualidade de vida nos centros urbanos. É preciso envidar esforços para buscar atender aos objetivos comuns aos habitantes e aos agentes econômicos, políticos e sociais. As cidades precisam dotar-se de objetivos alcançáveis, a partir das

vontades e intenções de seus agentes. As estratégias participativas e a vontade de definir objetivos e projetos consensuais converteram-se na forma mais moderna de planejamento e gestão dos territórios urbanos.

A gestão dos territórios urbanos deve envolver as instâncias governamentais nos seus diversos níveis, porém não pode deixar de estar voltada para atender às demandas da população urbana, que deve participar do planejamento das ações que têm por objetivo ordenar o espaço, de forma que a sua ocupação ocorra de maneira coordenada entre todos os agentes envolvidos nesse processo.

A forma de urbanizar a cidade envolve questões históricas, culturais, sociais, econômicas e políticas. As revoluções que vêm acontecendo por causa das inovações tecnológicas, que possibilitaram as cidades serem ligadas em rede e por causa de outros fatores que causaram mudanças na forma de ocupar o espaço pelo homem, fizeram com que as configurações das cidades fossem se transformando. Essas modificações foram analisadas por Ascher (2010), que ao estudar os novos princípios do urbanismo, chama a atenção para as três revoluções urbanas modernas. Relata que a primeira revolução urbana moderna ocorreu quando a cidade medieval deu lugar a uma cidade “clássica”, com o novo poder do Estado entrando em cena; a segunda revolução começou quando surgiram as novas técnicas agrícolas; e a terceira revolução, é aquela que faz emergirem novas atitudes em relação ao futuro, juntamente com novos projetos e modos diferentes de pensamento e de ação.

Essa terceira revolução envolve os movimentos modernos do urbanismo. Os impactos desses movimentos com as tendências do pós-guerra causam, desde a formulação do plano, como objeto estático imposto pela administração, até o planejamento considerado como processo contínuo, com a emergência de novas preocupações sociais e ambientais e, com a diminuição do papel da administração pública na urbanização, a crescente importância das parcerias entre os setores públicos e privados.

É necessário que o conhecimento referente à cidade (englobando sua função e suas estruturas), além da aplicação técnica desse conhecimento (no contexto das decisões estratégicas e políticas), seja aplicado para ajudar a formular e resolver a problemática na qual ela se insere e as questões que estão relacionadas ao fenômeno urbano.

Não podemos planejar a urbanização da cidade sem investigarmos a sua história e origem. Como surgiram, quais as causas das modificações porque têm passado durante a sua ocupação, que fatores contribuíram para a sua expansão, e a partir dessas informações, traçarmos ações que possam garantir um processo contínuo de planejamento.

O fato das cidades apresentarem uma diversidade de forma, tamanho e função, faz com que os desafios que se apresentam para a sua gestão, adquiram proporções gigantescas. A forma como os espaços urbanos estão se expandindo mostra o quanto é necessário que as transformações sejam avaliadas de maneira ampla e que sejam baseadas na participação consciente de todos os segmentos da sociedade. Le Corbusier (2010) destaca a desordem na ocupação do território:

A desordem é bastante grande, a confusão bastante evidente, o mal-estar e a ameaça assaz indiscutíveis para que possa intervir hoje um espírito de síntese, que proceda a uma leitura da situação, que empunhe os fatores presentes e modele, para nossa edificação e conduta de nossos próximos atos, seres construídos, biologies cimentadas, teóricas talvez, mas tão fortemente cheias das virtualidades atuais, que constituem os próprios objetivos para os quais irá dirigir-se a nossa sociedade, no tempo e no espaço – levando o tempo que for preciso, atingindo a pureza ideal, mais ou menos, segundo sejam os ventos contrários ou favoráveis. (LE CORBUSIER, 2010, p. 117).

As cidades crescem, em muitos casos, de forma desordenada e vertiginosa, em uma velocidade tal, que traz dificuldades para os estudiosos do fenômeno urbano de acompanharem essas transformações e o que as está influenciando nesse processo de ocupação do solo. De que forma os que concebem e os que exercem os poderes políticos justificam as escolhas para adotarem as técnicas de ordenamento, de construção e de arquitetura? Bourdin (2011, p. 21) responde a esse questionamento colocando que depois de Cerdá (1860) e outros fundarem o urbanismo como um corpo de saberes constituído sobre o modelo das ciências “a exigência científica e técnica (por exemplo, sob a forma do higienismo) torna-se a principal justificação das escolhas tanto dos que concebem como dos que exercem os poderes políticos.”

É importante que as políticas públicas de planejamento urbano atendam às exigências técnicas e científicas, porém, não se pode deixar de considerar que esse planejamento tem que ser voltado para trazer qualidade de vida para os habitantes das cidades. Lefebvre (2008, p. 51) analisa uma forma de subordinar o espaço urbano à planificação ou planejamento de uma forma geral: “a política do espaço urbano apenas o concebe como meio homogêneo e vazio, no qual se estabelecem objetos, pessoas, máquinas, locais industriais, redes e fluxos.” As políticas públicas de planejamento urbano, necessariamente, precisam estar voltadas para atender às demandas advindas do ser humano, que busca melhor qualidade de vida ao habitar na cidade.

Essas demandas, que foram surgindo e se modificando com o passar do tempo e com a forma de apropriação do espaço das cidades, fizeram com que situações inadequadas que

envolvem a vida urbana, como o medo e a incerteza se instalassem, e com isso o perigo de que o espaço público se reduzisse em função dos interesses econômicos, à sua própria sorte:

Desde que as coisas foram abandonadas à própria sorte, de modo descontrolado, sentimos que cresce o perigo de que o espaço público se reduza ao “espaço inutilizável que restou entre bolsões de espaço privado”, como mostra de maneira eloquente Jonathan Manning, do South-AfricaKemelengArchitects⁷. Nesse árido espaço residual, as interações humanas se reduzem a um conflito entre automóveis e pedestres, possuidores e despossuídos, quer se trate de pedir esmolas e vender quinquilharias no sinal, de colisões entre veículos e pedestres indisciplinados, de furtos cometidos quebrando janelas ou de roubos de veículos. Coligando espaços privados e espaços públicos estão as vitrines das lojas que vendem bens de consumo, ou seja, elaborados mecanismos defensivos destinados a manter as pessoas afastadas: portarias, muros, razorwire⁸, cercas eletrificadas. Manning conclui sua análise com os votos de que aconteça um deslocamento do interesse que faça com que passemos do planejamento de um espaço privado para o planejamento de um espaço público mais amplo, que seja ao mesmo tempo frutivo e estimulante [...] É necessário criar uma variedade de usos alternativos, agindo como catalisadores, e não como barreiras para a interação humana. (BAUMAN, 2009, p. 71).

A diversidade existente entre os aspectos econômicos, culturais, sociais e políticos na produção do espaço público, causa uma dinâmica, que em algumas situações pode ser considerada implacável, para aqueles que migraram para a cidade em busca das oportunidades de trabalho. Em função das dificuldades de ordem econômica, a ocupação do espaço pode ocorrer de forma inadequada, com o surgimento de invasões e de ocupações irregulares.

As políticas urbanas estão voltadas para atender os interesses do poder, em nome da lei e da ordem. As formas de uso do espaço mudam constantemente, podendo-se exemplificar os diversos processos que envolvem a expansão das cidades: a valorização de determinadas áreas, o deslocamento do comércio, instalação das indústrias, dos serviços e do lazer, que alteram a sua configuração. As soluções técnicas para os problemas oriundos da ocupação dos espaços das cidades se realizam de forma separada, o que causa contradições para a concretização dessas ocupações fazendo como que a morfologia urbana seja cada vez mais resultante das estratégias políticas adotadas que são definidas em nome do progresso:

Com este procedimento se encobre os interesses imobiliários que permitem o deslocamento das favelas e a expulsão dos moradores indesejáveis dos “lugares valorizados” pelos atos decorrentes do planejamento urbano. O momento atual produz novas contradições que as políticas urbanas, sob a égide do Estado, pretendem resolver sem, todavia, colocar ou questionar sua racionalidade, criando formas de intervenção pontuais, a partir da consideração da cidade enquanto quadro físico, o que nega a prática sócio-espacial. (CARLOS, 2007, p. 14).

Planejar através de intervenções pontuais e considerando apenas a questão espacial, não atende às necessidades demandadas pelo homem. Quando se trata de planejamento

⁷Ver MANNING, J. Racism in three dimensions: South African Architecture and the Ideology of White Superiority. *Social Identities*, v. 10, n.4, p.527-36, 2004.

⁸*Razorwire* é um espécie de arame farpado em que as farpas foram substituídas por lâminas afiadas de várias dimensões, que cortam como fio de navalha.

urbano, a legislação deve estar voltada para atender aos requisitos necessários para habitar, trabalhar, recrear e se deslocar. A pluralidade de funções existentes nas cidades tem que ser atendida. A função de deslocamento deve ser planejada de forma integrada com as demais funções, sendo que todos os problemas devem ser estudados de forma conjunta.

O crescimento das cidades fez com que os sistemas de transportes fossem se modificando em função das atividades econômicas e sociais já que existe uma relação direta entre essas atividades e a ocupação do espaço urbano. Os planos urbanísticos que visam a realização das várias funções da cidade, como a conformação do território, o direito da propriedade do solo e a gestão do território devem ser elaborados conforme destaca Oliveira Filho (2009, p.93):

A primeira é a de inventariação da realidade urbana, e consiste em proceder um levantamento da realidade existente; a segunda é a de conformação do território, função essa substancialmente unitária, com a qual se pretende alcançar um desenvolvimento harmonioso das diferentes parcelas do território; a terceira função é a de conformação do direito da propriedade do solo, e pressupõe o estabelecimento de prescrições que vão tocar a própria essência do direito de propriedade, através da classificação dos usos, do zoneamento e dos parâmetros de ocupação; a quarta função é a de gestão do território, a qual se realiza por meio de diretrizes e normas instituídas por um instrumento básico, o plano.

A primeira função está ligada à realização de um levantamento da realidade urbana existente e com base nesse levantamento, traçar estratégias de acompanhamento da expansão da cidade. A segunda função busca alcançar um desenvolvimento harmonioso do território e envolve a aplicação de políticas públicas de planejamento urbano. A terceira função está ligada à efetiva legislação, que garanta o direito a propriedade do solo e a quarta função, ao poder público, a quem compete gerir o uso do território através de normas e diretrizes, com o uso de instrumentos como o Plano Diretor da cidade. Para que essas funções sejam garantidas é necessário que, no ato da elaboração das políticas públicas, os habitantes da cidade também sejam ouvidos.

Os modelos de programação não podem mais ser aqueles que eram elaborados de forma mecânica, devendo organizar e fazer funcionar dispositivos que darão uma orientação estratégica e que farão com que os sistemas urbanos sejam redefinidos, atendendo à sua coesão social com uma oferta urbana flexível. Bourdin (2011) analisando o urbanismo do futuro destaca que é necessário trabalhar na escala urbana para resolver seus problemas e que a programação urbana deverá exercer seus talentos em vários setores:

O urbanismo liberal⁹ felizmente libertou-se de modelos de programação muito mecânicos, mas não desenvolveu grandes alternativas. Hoje existem muitos bons programadores especializados, que conhecem bem os constrangimentos técnicos e

⁹ Urbanismo liberal, segundo Bourdin (2011), é aquele que defendia a possibilidade de uma ordem.

gestionários de um tipo de equipamento (centro comercial, museu, liceu), assim como os usos esperados e as suas evoluções possíveis, mas raros são aqueles que sabem trabalhar à escala urbana. Neste caso, o método limita-se ao conhecimento de experiências consideradas bem-sucedidas, ao qual se juntam algumas ideias feitas sobre a cidade, a prospectiva dos modos de vida e as tendências da economia. É preciso não nos contentarmos com isto, mais ainda no futuro que agora. A programação urbana deverá exercer os seus talentos em setores muito diversos e afrontar quase todos os seus enigmas fundadores. (BOURDIN, 2011, p.95).

As dificuldades para que a programação urbana atenda às demandas que surgem advêm das diversas variáveis que envolvem o universo da cidade. Como exemplo, temos o aumento da população urbana que se concentra nas periferias, as diversidades de ocupação da cidade em função da população heterogênea e variada e a ilusão da urbanidade, que possibilitará que todos vivam em conjunto. A informação e o conhecimento circulam em todos os lugares e de forma imediata, criando novos fluxos de riqueza e de poder em um espaço considerado global. Existe a necessidade de analisar o espaço global e local, pelo fato de que estão intrinsecamente relacionados, alterando as formas de planejar a cidade considerando apenas o seu contexto físico.

Em função da necessidade de se buscar redefinir o espaço e as instituições a ele relacionadas é importante que se considere os riscos e que se tome as devidas precauções para a gestão e produção das cidades. Ascher (2010, p. 77) destaca que: “risco e princípio da precaução constituem assim elementos determinantes do contexto no qual atuam hoje os poderes públicos, os urbanistas, os ordenadores do território e todos os atores privados e associativos envolvidos na produção e na gestão das cidades.”

Em função dos riscos e do princípio da precaução, o novo lugar da programação urbana deverá ser aquele em que serão considerados os imprevistos do povoamento e aquele que deverá fazer funcionar a cidade, considerando que os modos de vida não se alteram por decreto. Embora existam dificuldades para programar ações que contribuam para dirimir problemas oriundos da expansão urbana, como por exemplo, o surgimento de metrópoles e megalópoles, é necessário que o planejamento ocorra e que os instrumentos de gestão do espaço urbano sejam utilizados. O planejamento urbano no Brasil também está inserido nesse contexto.

4.1 O PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

A colonização brasileira teve nos portugueses seus planejadores pioneiros. Os relatos dos historiadores ressaltam que as cidades colonizadas pelos espanhóis eram mais organizadas do que as que foram colonizadas pelos portugueses, fato esse que também parece ter contribuído para a expansão desordenada do espaço urbano brasileiro.

Realizando uma análise sobre o planejamento urbano promovido pelo Estado, desde a época do Brasil colonial, merece destaque o papel que Tomé de Souza, seu primeiro governador, teve nesse processo, uma vez que ao chegar aqui já trazia consigo um plano para ocupar Salvador. A ideia inicial era que essa ocupação deveria propiciar boas condições de defesa. As primeiras construções foram de taipa, sendo bem modestas, depois se passou a utilizar pedra, cal e telhas para as coberturas, ainda no século XVI. Reis Filho (1968, p. 128) revela que havia “claramente a preocupação da Coroa com as condições do traçado de Salvador e a intenção de exercer controle sobre o delineamento da cidade por ocasião da sua fundação.”

O enfoque adotado na época do descobrimento do Brasil, com relação às formas de planejamento do uso do solo, foram as tendências geometrizaras que estavam prevalecendo em toda a Europa. Essa tendência já existia desde os fins da Idade Média, com a prevalência de muralhas e suas plantas retangulares. Na época renascentista, os esquemas eram a princípio os rádio-cêntricos, mas as suas aplicações, muitas vezes, prendiam-se também aos esquemas em xadrez. Dessa época para, cá vários planos foram surgindo. Com as Ordenações Filipinas houve uma tentativa, que não foi muito bem-sucedida, de fixar normas para a ocupação do espaço do solo nos territórios de domínio português na época da união das coroas de Espanha e Portugal, entre 1540 e 1640.

Os portugueses tentaram estabelecer normas nos territórios sob seu domínio e instalar uma política de urbanização, entre 1750 e 1777, conforme destaca Maricato (1997, p. 14):

Apenas entre 1750 e 1777, entretanto, foi instituída uma política de urbanização, com incentivo à criação de vilas que deveriam seguir as mesmas normas utilizadas no território português. Essa política, liderada pelo marquês de Pombal, primeiro-ministro português da época de D. José I, fazia parte de um esforço de busca de maior eficácia administrativa por meio da centralização, meta que Portugal ainda não conseguira dar ao governo da colônia. Essa nova legislação recomendava que ruas e praças deveriam se organizar em forma de xadrez, instituindo também normas para os lotes, quadras e fachadas, que não deveriam mais apresentar janelas com treliça (muxarabiê¹⁰). A reconstrução de Lisboa, após um grande terremoto, seguido de incêndio, em 1755, serviu de modelo para diversas cidades brasileiras.

O traçado das cidades brasileiras, fundadas durante o tempo colonial, era irregular com ladeiras íngremes e com algumas elevações que causavam dificuldades para os viajantes estrangeiros que aqui estiveram. Embora as dificuldades de acesso à cidade se fizessem

¹⁰ Segundo o *Dicionário Online de Português*, muxarabiê é balcão mourisco protegido em toda a altura da janela por treliça de madeira através da qual se pode ver sem ser visto (MUXARABIÊ, 2014). (Os muxarabiês, trazidos pelos portugueses para o Brasil, ainda hoje podem ser vistos em residências baianas e mineiras do tempo colonial).

presentes, não existiu uma ausência de plano e de linearidade, já que se seguiam as orientações urbanísticas de Portugal.

O crescimento dos centros urbanos menores ocorria muitas vezes por conta dos donatários e dos colonos, que eram estimulados pelo poder público a ocuparem suas terras. A política urbanizadora, que vigorava até meados do século XVII, deveria fazer com que as Câmaras (órgãos locais de administração) cuidassem de controlar os mecanismos de crescimento urbano.

No século XVII, o objetivo da política de urbanização era tentar obter maior eficácia administrativa e recomendar através da legislação, a forma de organização dos espaços. O planejamento do século XVIII não é definido com muita clareza pelo poder público, que não forneceu normas claras e incisivas do modelo do traçado urbano a ser seguido. Não há, nas cidades do Brasil, uma orientação muito efetiva sobre a conformação e o traçado das cidades. A irregularidade geral que dominava a cidade mostrava como o traçado da trama urbana ia se configurando, com ruas curvas e vias tortuosas, dividida em alta e baixa, o que causava apreensão em função dos riscos de desabamentos e da desordem que ia acontecendo “mas as cidades brasileiras seguiam o que poderia ser considerado como uma racionalidade específica, plástica e desconcentrada, adaptada à lógica cultural do mundo barroco luso-tropical” conforme destaca Centurião (1999, p. 219).

O que se observava é que as orientações dadas para a configuração do traçado do espaço físico eram mais incisivas quando se tratava de centros urbanos mais importante, porém, mesmo nesses centros, não havia uma preocupação maior com essa configuração. Nesse período o predomínio foi do irregular. O planejamento da ocupação do espaço no Brasil teve o processo evolutivo das formas de regular esse uso, nos séculos XIX e XX. Com relação à questão urbana, o padrão seguido foi baseado nas regulamentações de Portugal e em relação à legislação sanitária, o que se seguia era o padrão inglês e francês:

As normas de controle de alinhamento e nivelamento das vias, assim como a localização de atividades consideradas nocivas ao meio urbano, as condições de higiene e salubridade das edificações e do espaço público, utilizando princípios de controle e disciplina formulados nas cidades européias, são consolidadas nos chamados Códigos de Posturas Municipais, tornados obrigatórios no final do século XIX. A partir do término dos anos 20, nos chamados Códigos de Obras, permanecem os princípios higienistas europeus, e são identificados princípios da legislação americana, como é o caso, em São Paulo, dos padrões de arranha-céus. (FELDMAN, 2001, p. 41).

As correntes que se reportam ao urbanismo higienista, ao urbanismo americano dos anos 20 e ao movimento modernista, que se opõe à legislação de princípios higienistas na Europa dos anos 30, são usadas como referência quando se trata do Planejamento Urbano no

Brasil. Quando se considera o movimento modernista, a Carta de Atenas é tomada como referência, principalmente em relação ao zoneamento funcional.

Observa-se que no século XX, o planejamento era controlado pelo Estado. O planejamento urbano dessa época foi apoiado no capitalismo e no papel desempenhado pelo Estado como bases para o desenvolvimento da sociedade.

A partir de 1920, os códigos de obras e as leis de zoneamento urbano, substituíram a antiga legislação urbanística, que se baseava nos Códigos de Posturas de origem colonial. A reforma urbanística brasileira e sua relação com a legislação, sob a égide das designações do Estado, que através de leis específicas para projetos de reforma e saneamento das cidades portuárias, concedia concessões para os serviços públicos de transporte, energia e de saneamento seguia, sem ter como foco e parâmetro, a regulação social, beneficiando a sociedade pré-capitalista.

Em função das demandas que apareciam nas cidades industriais e do processo de produção, que envolvia custos sociais relacionados a habitação, transporte urbano e infraestrutura, surgem, nas políticas públicas a partir das décadas de 1940 e 1950, agendas restritas a segmentos específicos conforme relata Quinto Jr. (2003, p. 191):

As políticas públicas no Brasil tiveram agendas restritas a segmentos específicos como as antigas Caixas de previdência como IAPTEC, IAPI, etc. A partir das décadas de 1940 e 1950, em função dos grandes fluxos migratórios rumo às principais metrópoles brasileiras, as políticas públicas voltaram-se para a remoção de favelas no Rio de Janeiro, por exemplo, mas não como uma política urbanística inclusiva. Assim, a parcela da população que percebe menos de cinco salários mínimos passa a residir em áreas de sub-habitação, morando em favelas, loteamentos clandestinos ou cortiços.

Para coordenar o desenvolvimento urbano no Brasil começam algumas tentativas através da criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) junto com o Banco Nacional da Habitação (BNH), pela Lei N° 4.380, de 21 de agosto de 1964.

Alguns fatores devem ser considerados quando se averigua a questão urbana no Brasil. O pouco conhecimento sobre a realidade urbana, a insatisfação da sociedade com as políticas públicas, a exclusão social e também de que forma as desigualdades regionais intervêm para essa análise.

Ao se investigar sobre o planejamento urbano no Brasil, é necessário destacar situações de exclusão social e segregação espacial. Analisando o planejamento urbano e destacando as dificuldades dos planejadores em resolver questões como a proliferação de favelas e invasões, Freitag (2006, p. 133) ressalta as disparidades existentes quando se trata de planejar as áreas habitadas pelas elites e pela classe média, que são sempre melhor aparelhadas de todos os serviços, de uma forma geral:

No Brasil, falamos de favelas, invasões, cidades-satélite, comunidades e assim por diante. Elas são o reverso do planejamento urbano voltado para a elite e a classe média. Não há teoria urbana capaz de enquadrar as questões básicas para uma política habitacional decente, voltada para toda a sociedade brasileira. No contexto do capitalismo e da globalização, fica evidente que os planejadores e reformadores urbanos não têm condições teóricas nem práticas de resolver a questão.

A ausência de uma legislação mais abrangente e da atuação do Estado, quando se analisa os conflitos de ocupação e uso do solo, e as estratégias usadas para gerar o novo espaço urbano, caracterizam as dificuldades para que a ocupação do solo brasileiro ocorresse de forma mais equitativa e igualitária.

As diversidades na forma de planejar as cidades brasileiras, em função do seu desigual padrão de urbanização, aparecem em diferentes contextos regionais e socioambientais, desde as regiões costeiras até o interior do país. O legado dessa urbanização divergente aparece com a proliferação de assentamentos com irregularidades fundiárias e precariedades urbanísticas, que agravam a exclusão territorial que estrutura o espaço urbano.

Faz-se necessário que a ação do poder público se estenda a todos os segmentos populacionais oferecendo serviços e infraestrutura a todas as formas de ocupação do solo. Para regular as formas de ocupação do solo é necessário que façam parte da política pública, a regulamentação normativa das atividades da administração pública e do ordenamento territorial, as normas de planejamento urbano e os planos urbanísticos.

Quando se trata da estrutura normativa do urbanismo e do planejamento urbano, os instrumentos utilizados são: os planos urbanísticos, as leis de zoneamento, o regime de uso e ocupação do solo, a legislação ambiental, os direitos relativos à posse e à propriedade imobiliária e os sistemas de elaboração, gestão e fiscalização das atividades urbanísticas e a sua regulamentação.

Na década de 1960, com a modernização e crescente urbanização do território brasileiro, veio a necessidade de se pensar em uma reforma urbana, já que as condições de vida das pessoas nas cidades eram precárias e com isso apareceram as favelas e o caos urbano foi se instalando por falta da infraestrutura de serviços, como saneamento e transporte, surgindo, portanto, a necessidade de legislar de forma mais contundente sobre a matéria urbana.

É importante destacar de quem é a competência¹¹ constitucional para legislar sobre matéria urbanística. Segundo Cardoso (2003, p. 138) “a Constituição de 1988, ao contrário das anteriores, dispõe sobre o direito urbanístico. Por conseguinte, a competência que deflui

¹¹ Cardoso (2003) adota o conceito de competência em sentido lato, com base na lição cristalina de Ruy Cirne Lima, “que denomina, em direito público, a medida do poder que a ordem jurídica assina a uma pessoa determinada”.

da Constituição, para legislar em matéria urbanística, distribui-se entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios.”

A Constituição Federal dispõe sobre a política urbana e sobre os instrumentos dos planos diretores. Aborda a questão fundiária e cita instrumentos que ajudam no combate da especulação imobiliária. O que compete a União, de acordo com a Constituição? Conforme consta no artigo (21, IX) da Constituição (BRASIL, 2012, p.149), compete a União “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social” e no artigo (21, XX) “estabelecer diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.” E na esfera estadual? De acordo com o artigo 25,

os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta constituição” e poderão, segundo o artigo 25, no § 3º “mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (BRASIL, 2012).

O que compete ao Município? Segundo o artigo (30. I) “legislar sobre assuntos de interesse local”, bem como, de acordo com o artigo (182), “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. ” (BRASIL, 2012, p.167). E ainda segundo o artigo, 182, § 1º: O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Atualmente, a política urbana brasileira encontra-se estabelecida na Constituição Federal em seus artigos 182 e 183 e regulamentada pelo Estatuto da Cidade, através da Lei Nº 10.257, de 2001. Ela estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, aborda no Capítulo II (Dos Instrumentos da Política Urbana), em sua Seção I, art. 40 que para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos: I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social; II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; III – planejamento municipal, em especial: a) plano diretor, b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo, c) zoneamento ambiental, d) plano plurianual, e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual, f) gestão orçamentária participativa, g) planos, programas e projetos setoriais, h) planos de desenvolvimento econômico e social. Esses instrumentos direcionam as formas de gestão pública em todos os níveis administrativos.

No Capítulo III (Do Plano Diretor), em seu Art. 39 e Art. 40 estão colocadas as atribuições e a importância da implantação do Plano Diretor:

Art. 39.

A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 20 desta Lei. (BRASIL, 2012).

No Art. 40.

O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. No seu § 1º- O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas; § 2º- O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo; § 3º- A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos a cada dez anos; § 4º- No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão: I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade; II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos. (BRASIL, 2012, p.152).

Esses instrumentos se aplicam diretamente à política urbana, sendo, portanto, importante destacá-los. O Quadro 14 relaciona as leis que têm por objeto o ordenamento territorial das cidades, desde 1965 e as suas respectivas funções.

Quadro 14 - Leis e funções de ordenamento territorial

LEI/MEDIDA PROVISÓRIA	FUNÇÃO
Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.	Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.	Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais de política urbana (Estatuto da Cidade)
Medida Provisória nº 2.220, de 4 de setembro de 2001	Dispõe sobre a concessão de uso especial de que trata o § 1º do art. 183 da Constituição e cria o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU)
Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009	Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas.
Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965	Institui o Código Florestal
Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002	Dispõe sobre a universalização do serviço público de energia elétrica
Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007	Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico
Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010	Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos

Fonte: Pinto ([2011?], p.1).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Além dessas leis federais, inúmeras normas estaduais e municipais dispõem sobre desenvolvimento urbano. Com base nos graus de intervenção propostos pelo Estado a nível

nacional, regional e local, foram apresentadas no Quadro 15, as características dominantes do planejamento urbano.

Quadro 15 - Características do planejamento urbano

NÍVEL DE PLANEJAMENTO	OBJETIVOS	AÇÃO DO PODER PÚBLICO
Nacional	Mudanças de longo prazo.	Manifesta-se através de mecanismos de controle institucionais e financeiros.
Regional	Planejamento corretivo, visando adequar desvios estruturais, produtos dos desequilíbrios e injustiças do modelo histórico de crescimento do país.	Manifesta-se através de mecanismos de controle eminentemente econômico.
Local	Onde se exercem as relações de produção.	Manifesta-se de forma mais intensa e suscetível de ser orientada pelo planejamento urbano.

Fonte: Monteiro (2007).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

A Política Urbana Brasileira busca, na atualidade, atender às questões que estão vinculadas ao espaço urbano em todos os níveis, seja na esfera nacional, estadual ou municipal. De acordo com Ferrari Jr. (2004, p. 18):

O Planejamento Urbano no Brasil foi pautado em instrumentos urbanísticos, tendo nos Planos Diretores e Leis de Uso e Ocupação do Solo seus representantes mais pragmáticos, que se tornaram ‘opções’ mais que perfeitas para solucionar as mazelas sociais.

Existe uma ampla legislação urbanística, além dos planos urbanos, como condutores da organização do espaço, que oferece aos governantes opções de promover o melhoramento das cidades, a exemplo da ampliação de recursos, regularização do mercado, regularização de áreas privadas ocupadas irregularmente, preservação do patrimônio cultural, arquitetônico, urbano e ambiental e promoção do desenvolvimento sustentável. Embora exista toda essa legislação falta a integração entre as instâncias de governo, para que se possa obter condições mais adequadas ao processo de ocupação dos espaços das cidades.

A partir da aprovação do Estatuto da Cidade em 2001 e com a criação do Ministério das Cidades (MCidades) em 2003, que foi responsável pelas primeiras Conferências das Cidades a nível municipal, estadual e nacional, houve uma busca de interação, entre diversos setores da sociedade, para analisar e propor políticas e programas, sobre a coordenação deste Ministério. Existem critérios técnicos e políticos que se fundem, mesmo nas práticas consideradas mais democráticas de planejamento urbano e como exemplo, se pode citar a estrutura normativa dos Planos Diretores.

Oliveira Filho (2009, p. 183) analisa a partir de quando o planejamento urbano político se consolida no país destacando que isso ocorreu com a promulgação do Estatuto da Cidade. Ele mostra que este novo modelo de planejamento está vinculado à visão de mundo pós-

regulatório, em que a atividade política de planejar ocorre em um ambiente complexo e incerto e que implica, “especialmente em relação à participação popular, na configuração de um método de análise de dimensão particular: a idiográfica¹², que possui a particularidade de não perseguir, necessariamente, uma generalização.”

A consolidação do planejamento urbano, a partir da promulgação do Estatuto da Cidade, que estabeleceu a necessidade da elaboração dos Planos Diretores, representou um marco para a política nacional de desenvolvimento urbano.

Como efetivamente conduzir a dinâmica da ocupação do espaço da cidade e redefinir as instituições que a ele estão relacionadas? Com a aprovação do Estatuto da Cidade, os governantes passaram a dispor de mecanismo que auxilia a implementação de políticas públicas. Com os avanços na legislação municipal, estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, a situação do planejamento urbano da Bahia também sofreu modificações. O planejamento urbano baiano foi descrito no próximo tópico, com base nas formas de ocupação do seu território, que se deu a partir da colonização do Brasil.

4.2 O PLANEJAMENTO URBANO NA BAHIA

As desigualdades são a marca do processo de urbanização brasileiro. Na Bahia isso também ocorreu e é fato que a sua expansão tem características similares à do Brasil, também merecendo destaque as desigualdades sociais e regionais. A ocupação do solo baiano se deu inicialmente nas áreas que se estendiam pelo porto, depois na primeira linha de cumeadas e por último nos pontos altos e mais distantes.

Quando os portugueses escolheram a localização do sítio na Baía de Todos os Santos começou, então, a construção da cidade do Salvador. Silva e Silva (1991, p.57) ressaltam que ela se destacou por ser considerada um centro urbano, com a função de coordenar todo o processo de colonização:

Assim surge em 1549 a Cidade do Salvador, cuja característica maior é, de certa forma, a de ter sido fundada ex-nihilo¹³. A localização do sítio na Baía de Todos os Santos era bastante vantajosa na época, considerando sua posição central na costa com relação ao comércio de pau-brasil e às possibilidades de expansão da cana-de-açúcar e ainda atentando para os aspectos portuários e de defesa. Embora tivesse

¹²Na pesquisa idiográfica, os fenômenos variam de lugar a lugar e as suas inter-relações também variam. Os elementos possuem relações internas e externas à área. A análise deveria integrar o maior número possível de fenômenos inter-relacionados. Este processo pode ser repetido várias vezes, até o pesquisador achar suficiente para se compreender o caráter da área enfocada, obtendo-se um conhecimento bastante amplo de determinado assunto.

¹³ Segundo o dicionário de latim o significado de ex-nihilo é: do nada, nada (FERREIRA, [19--]). Coisa alguma pode ser criada do nada. Aforismo tirado de um verso de Pérsio, erigido em princípio filosófico por Lucrecio e outros epicuristas.

desembarcado primeiramente no atual Porto da Barra, onde surgiu o núcleo de Vila Velha, na entrada da Baía, o primeiro Governador escolheu como sítio, para a futura edificação da cidade, uma área no interior da Baía onde as condições portuárias e de defesa eram mais favoráveis, além de oferecer melhores recursos em água.

Ocorreu a ocupação do território baiano com a sua colonização sendo efetuada de forma planejada. A cidade de Salvador desempenhou o papel de centro urbano coordenador do processo de colonização brasileiro. Observa-se que a escolha do sítio e a utilização de legislação específica e reguladora de direito e obrigações dos colonizadores estiveram presentes nessa época. O processo de colonização ocorreu através das cartas de doação das capitânicas, que declaravam aos donatários, que eles poderiam criar povoações na Bahia.

O planejamento da ocupação espacial da Bahia, como consta nos livros de Posturas e Atas da Câmara da cidade de Salvador, registraram medidas semelhantes às tomadas pelas Câmaras e pelos governos das outras capitânicas, no sentido de controlarem o crescimento dos núcleos e em meados do século XVII já havia uma legislação direcionada para a aparência que as construções deveriam ter:

Essas, como as outras medidas, são uma indicação importante das transformações que ocorrem nas principais estruturas urbanas da Colônia e na forma de encará-las. [...] Estavam maduros os tempos para um controle mais eficaz, de sorte que, em meados do século XVIII a Câmara de Salvador estaria legislando sobre a aparência das construções. (REIS FILHO, 1968, p. 121).

A preocupação com o controle da organização espacial urbana já se fazia presente e demandou, com o passar do tempo, que novas legislações fossem sendo elaboradas com o objetivo de definir as políticas públicas de uso e ordenação do solo das cidades baianas.

A necessidade mais geral de uma política urbana para o Estado da Bahia “pode ser expressa no fato de que ela poderá contribuir para integrar eficiente e equitativamente ações setoriais, públicas e privadas, sobre uma base espacial intra-urbana e inter-urbana” conforme destacam Silva, Silva e Leão(1985, p. 70).

A Constituição do Estado da Bahia reforça o objetivo de contribuir para um desenvolvimento mais justo, beneficiando a população e buscando garantir seu bem-estar, quando aborda no Capítulo II – Da Política Urbana, em seus artigos 167 e 168 a necessidade de legislar sobre o direito urbanístico: Art. 167 - Caberá ao Estado, na forma da Constituição Federal e desta Constituição, legislar sobre direito urbanístico, e aos Municípios executar a política urbana, conforme diretrizes fixadas em lei, objetivando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes. Art. 168 - As ações de órgãos estaduais nos Municípios deverão estar de acordo com as diretrizes definidas pelos respectivos planos diretores (BAHIA, 2005, p. 85).

A Bahia apresenta, desde o início do seu processo de urbanização, alguns problemas relacionados com os seus centros urbanos, problemas esses que permanecem, já que as políticas utilizadas para tentar resolvê-los não produziram os efeitos esperados. A falta de atividades econômicas que possam suprir a necessidade da população, que habita em cidades de pequeno porte, fazendo com que as migrações para os centros maiores aconteçam é um desses problemas. A formulação e a implementação de uma política urbana no Estado da Bahia, pode ser considerada viável em função da sua situação no contexto regional e nacional e também em função de grandes eixos de circulação nacional que o atravessam.

O papel desempenhado pelo Estado da Bahia, no contexto regional e nacional, foi mudando e a política urbana passou a ser direcionada para o aproveitamento do dinamismo que acompanha o processo de urbanização e para a definição de estratégias, que buscassem integrar a rede urbana baiana.

Para dinamizar o desenvolvimento das cidades do Nordeste, uma das articulações que tomaram corpo nesta época, foi a parceria estabelecida com o governo federal, através da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), buscando iniciar o processo de modernização industrial do Estado da Bahia, com a implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), em 1966, a instalação do Centro Industrial de Subaé (CIS), em 1970 e a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), em 1978.

A atuação da SUDENE vem contribuir para modificar as formas de ocupação do espaço que ocorriam, em geral, de forma mais espontânea e passaram ser de uma forma planejada a partir da sua criação. Andrade (1974, p. 189) ressalta que é a partir desse momento que o desenvolvimento planejado vai substituir o desenvolvimento espontâneo:

A política da SUDENE no Nordeste se caracterizou sobretudo por uma dinamização na construção de obras de infra-estrutura, as quais são indispensáveis à aceleração do desenvolvimento e também, por uma agressiva política de industrialização. Política que beneficiou grandemente os três pólos macro-regionais do Nordeste – Salvador, Recife e Fortaleza – em menor escala as cidades que graças ao desenvolvimento da função comercial ou administrativa exerciam uma polarização em nível regional ou sub-regional, como São Luís, Teresina, Parnaíba; Sobral, Crato, Juazeiro, Mossoró, Natal, Campina Grande, João Pessoa, Caruaru, Garanhuns, Petrolina, Juazeiro, Maceió, Aracaju, Feira de Santana, etc. Assim a política de industrialização veio reforçar as polarizações anteriormente existentes.

A política desenvolvida pela SUDENE, na região Nordeste, melhorou a infraestrutura, o que possibilitou melhorias que trouxeram dinamismo para o seu desenvolvimento. O fato é que, também as cidades do interior, como Feira de Santana, graças ao desenvolvimento da função comercial e industrial, também se desenvolveram com a implantação dessa política.

Pode-se constatar, entretanto, que ocorreram diversas falhas, fossem elas, de ordem econômica, social, cultural ou política, na elaboração e aplicação da política urbana, o que

contribuiu para caracterizar a situação de desigualdade existente na Bahia. A urbanização do Brasil e da Bahia teve na utilização do transporte rodoviário, uma forma de contribuição para a expansão crescente da rede urbana. Os governos federais e estaduais se encarregaram da construção e controle das rodovias, e o setor privado se encarregou de resolver os problemas relacionados com a logística operacional e com os veículos para distribuição.

A política pública de transporte urbano busca tentar dirimir um dos problemas oriundos do processo de urbanização, que é a dificuldade de deslocamento de pessoas e de mercadorias. Essa política precisa contemplar o complexo desenvolvimento urbano ligado ao ciclo relacionado ao transporte, tráfego e trânsito, para a elaboração do planejamento intersetorial, intermodal e modal dos transportes.

4.3 A POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE URBANO

Sobre o processo de planejamento dos transportes e uso do solo, o propósito e a essência é enfrentar os problemas oriundos dos deslocamentos nas cidades do mundo industrializado e mesmo que esses problemas não sejam novos, com o crescimento da população urbana, eles se ampliaram. O aumento dos veículos motorizados também influenciou para aumentar as dificuldades de gestão do tráfego e esses problemas passaram a ter dimensões mais marcantes com o aumento populacional nos centros urbanos. O processo de planejamento dos transportes tem sido desenvolvido com o objetivo de tentar aliviar esses problemas. Segundo Bruton (1979, p. 1) o propósito desse processo tem sido, até recentemente, funcional em termos de tráfego:

Isto é, ele objetivou melhorar aquelas ineficiências óbvias dos sistemas de transportes correntes tais como congestionamento, demora e acidentes e a produzir propostas para investimento de capital e construção nas facilidades existentes e novas de transporte, que melhorarão as condições operacionais dos fluxos de movimentos futuros estimados, onde houverem expectativas de sobrecargas mais sérias nas redes de transportes existentes.

As formas de ocupação do solo urbano contribuem para caracterizar as demandas para o uso do transporte. O processo de urbanização da cidade está intrinsecamente relacionado às formas de deslocamento existentes e é importante que elas estejam interligadas para trazerem benefícios para a população.

As dificuldades de planejar os sistemas de transportes urbanos estão diretamente relacionadas ao acelerado processo de urbanização das cidades. A infraestrutura das cidades deve ser pensada e planejada de forma interligada com todos os setores, de maneira a haver uma ação conjunta na elaboração dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU).

Fatores como segurança e mobilidade têm que ser incluídos quando se planeja o sistema de transportes, mas não se pode deixar de lado a acessibilidade e o meio ambiente, quando a política pública de transporte for pensada e elaborada por todos aqueles que estiverem envolvidos em seu planejamento, sejam eles os técnicos, os políticos, os economistas e a sociedade como um todo.

Planejar o sistema de transporte das áreas metropolitanas é de grande complexidade por causa das diversas variáveis como mobilidade, custo econômico, deslocamento de pessoas e deslocamento de mercadorias, envolvidas nesse processo. Deve-se considerar, também, as diferenças existentes entre aqueles que têm acesso ao transporte particular e aqueles que dependem do transporte público. Vasconcellos (2000, p. 59) ressalta que “as políticas de transporte e trânsito cristalizaram diferenças marcantes entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular, que resultaram de ações eficientes de apoio ao aumento do número de automóveis, por meio da garantia de condições adequadas de circulação.”

Várias abordagens vêm sendo utilizadas buscando compreender melhor a história do planejamento dos transportes. Alguns autores consideram a abordagem sistêmica e a cíclica, como novas formas de se analisar as questões relacionadas à expansão das cidades. A abordagem sistêmica para o planejamento urbano evoluiu do trabalho de engenheiros e planejadores envolvidos nos primeiros estudos de transportes, conforme aborda Bruton (1979, p. 9):

Tais como os estudos de Chicago e Detroit e do trabalho de Mitchell e Rapkin¹⁴. Na opinião desses técnicos, a cidade foi vista como um conjunto de partes interconectadas – um sistema de partes (usos do solo) conectado por diferentes formas de comunicação, especialmente tráfego rodoviário. Como nós temos visto, uma série de planos de transportes foi produzida, respaldada no fato de que se o padrão de uso do solo de uma vila ou cidade podia ser definido para alguma data futura, então o padrão de tráfego associado podia também ser determinado e um sistema de transportes conveniente, projetado para ajustá-lo [...].

A abordagem cíclica formulada por Boyce, Day e McDonald¹⁵ refere-se primariamente ao desenvolvimento de conjuntos alternativos de planos ou políticas. Eles argumentam que é necessária uma revisão da progressão tradicional e basicamente linear de um conjunto de objetivos comuns para conjuntos de planos e políticas alternativas para avaliação e seleção. Em substituição eles propõem que seja adotado um processo de planejamento cíclico, com cada ciclo começando com a formulação (ou reformulação) de critérios de planejamento, padrões e políticas propostas para cada alternativa a ser testada.

O que se espera é que no fim de cada ciclo conclusões sejam obtidas e decisões tomadas de forma a determinar quais os aspectos das alternativas que devem ser considerados

¹⁴Ver MITCHELL, R. ; RAPKIN, C. **Urban traffic**: a function of land use. [S. l.]: Columbia University Press 1954.

¹⁵Ver BOYCE, D. ; DAY, N. ; MCDONALD, C. **Metropolitan plan making, regional science research monograph**. Filadélfia: [s.n.], 1970. v.4.

em outras etapas e somente em circunstâncias excepcionais, uma alternativa seja levada intacta de um ciclo para o próximo.

Até a década de 1950, as soluções que se buscava para os problemas oriundos dos transportes urbanos quase não tinham planejamento, sendo aplicadas, mais ou menos, de forma aleatória. O crescimento das atividades urbanas e o relacionamento dos sistemas de transportes com outros sistemas de ordem social e econômica fizeram com que o uso do solo passasse a ser relacionado com os diferentes tipos de movimentos do tráfego. No uso do solo com os movimentos de tráfego surgiu a orientação necessária para a elaboração dos planos de transporte urbano.

A evolução dos primeiros estudos para os transportes em áreas urbanas, através da elaboração dos Planos Diretores, tem seu marco inicial em Detroit. No Quadro 16, estão descritos os marcos que caracterizaram os avanços nas novas formas de encarar os planos de transportes.

Quadro 16 - Evolução nos planos de transportes

EVENTO	LOCAL /PERÍODO
Marco inicial da programação dos sistemas de movimentação	Detroit Metropolitan Area Traffic Study/1953
O plano de Chicago aplicou conceitos de teoria da localização, análise insumo-produto interindustrial, técnicas para projeção da população, empregos e uso do solo.	Chicago Area Transportation Study/1954
Plano de Pittsburg, o de Penn-Jersey e o Tri-State Transportation Study	Estados Unidos/1958/1959/1962
London Traffic Survey	Europa/1960
Assinatura do Federal Aid Highway Act	Estados Unidos/1960

Fonte: Mello (1981, p. 25).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O que se observa é que a legislação dos sistemas de transportes através da elaboração dos seus Planos Diretores é relativamente recente, tendo seu marco inicial na década de 1950, sendo que o impulso maior para essa elaboração foi dado nos Estados Unidos, que a partir da década de 1960 determinou que os programas voltados para áreas urbanas com mais de 50 mil habitantes, só seriam aprovados se estivessem relacionados ao planejamento dos transportes.

No Brasil, o planejamento da política pública de transporte sofreu a influência da ampliação das funções do Estado, que colocou a industrialização como meta, na tentativa de eliminar o seu subdesenvolvimento. A industrialização influenciou durante várias fases do processo econômico, destacando-se que, mesmo com o golpe militar de 1964 e independente das características de desigualdade da sociedade brasileira, o progresso continuava.

A elaboração dos planos de metas fez com que o planejamento se mantivesse sempre como a ordem do dia, para os administradores públicos do Brasil de acordo com o relato de Goularti Filho ([2002?], p.2):

A centralização da política dos transportes era executada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, que era assessorado pelos órgãos específicos vinculados a rodovias (DNER), ferrovias (DNEF), portos (DNPVN), navegação (CMM) e aviação (DAC). A continuação do planejamento nos transportes exigia a elaboração de estudos com vistas à formulação de novos planos. Entre 1961 e 1962, a instabilidade política, causada pela renúncia de Jânio Quadros e pelo insucesso do parlamentarismo, desorientou o governo no sentido de dar continuidade ao planejamento herdado da década anterior. A tentativa malfadada do Plano Trienal (1963–1965), o golpe militar e a desaceleração da economia, que vinha de uma taxa de crescimento do PIB de 9,26% ao ano entre 1957 e 1961, caindo para 4,32% entre 1962 a 1965, arrefeceram os vultosos investimentos que o setor do transporte vinha recebendo desde o início do Plano de Metas.

Buscando entender melhor o funcionamento das políticas públicas urbanas nas áreas de transporte, trânsito e mobilidade existentes no Brasil, e com base nos dados apresentados em Brasil (2004) em estudo desenvolvido pelo Ministério das Cidades, merecem destaque as seguintes ações: de 1970 a 1989 – criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU); 1986 – criação do Ministério de Desenvolvimento Urbano (políticas de saneamento, habitação, política urbana e transportes urbanos); em 1999 foi criada a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU/PR) com a atribuição de formular, implementar e coordenar as políticas nacionais de desenvolvimento urbano, as ações e programas de urbanização, de habitação, de saneamento básico, incluindo o transporte urbano.

Os problemas existentes quando se analisa o deslocamento de pessoas e de mercadorias, estão relacionados às políticas que foram desenvolvidas no passado e no presente, em função de variáveis como a economia e a forma de administrar de cada governante. Quando as cidades começaram a se expandir, a preocupação dos que se encontravam no poder estava diretamente relacionada com as formas de distribuição das mercadorias, que eram os excedentes da produção e que sobravam do consumo próprio. Com o passar do tempo, a expansão dos meios de deslocamento começaram a influir no processo de expansão das cidades, uma vez que novas possibilidades de transporte de mercadorias e de pessoas estavam surgindo.

O fato é que os planejadores de transportes passaram a associar a influência que os transportes apresentam para dar forma ao ambiente, em função das possibilidades de acessibilidade dentro da área urbana. Não dá para planejar os sistemas de transportes sem associar esse planejamento às formas de ocupação que vem sendo dada ao solo urbano.

Planejar o transporte de forma contínua e sempre atualizada é considerar a sua influência no desenvolvimento de uma área, que sob os efeitos desse planejamento, pode ser mais bem urbanizada.

A preocupação com o planejamento dos transportes urbanos no Brasil acentuou-se a partir da década de 1960 e foram aplicadas as metodologias desenvolvidas em outros países. As primeiras experiências realizadas em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Recife foram descritas no Quadro 17.

Quadro 17 - Planos de Transportes

PLANOS	LOCAL/PERÍODO
Projeto de Metrô	São Paulo/1967
Projeto de Metrô	Rio de Janeiro/1967
Plano de Transporte	Recife/1972

Fonte: Mello (1981, p. 35).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O que se constatou nesse período foi a falta de planos integrados de transporte e uso do solo, o que geraria o uso da modalidade de transporte mais apropriada para cada situação encontrada. Posteriormente esta deficiência foi corrigida pela elaboração de planos de uso combinado das linhas dos dois metrôs, com as linhas de ônibus e com o transporte ferroviário urbano. O plano adotado em Recife seguiu a metodologia desenvolvida pelo *Bureau of Public Roads*, com o principal destaque para as medidas sugeridas para o apoio ao uso do transporte coletivo em detrimento do transporte individual, antecipando uma política que só mais tarde seria adotada pelo Governo Federal.

No desenvolvimento do processo de planejamento dos transportes existem hipóteses e princípios que precisam ser considerados. Esse processo deve ocorrer de forma conjunta, envolvendo a opinião de vários especialistas, como engenheiros de tráfego e transportes, o planejador da cidade e o economista, mas também deve atender as aspirações da população, de uma forma geral.

Para planejar o sistema de transporte é necessário que se tenha como foco que ele deverá gerar a prestação de um serviço eficiente e de alcance social, bem como integrar um complexo de atividades produtivas. É importante que esse planejamento seja contínuo e integrado a todos os setores que estejam relacionados com as formas de ocupação do espaço urbano. O sistema de transportes tem efeitos mais amplos e duradouros sobre a estrutura socioeconômica e os investimentos nesse setor contribuiriam para consolidar o desenvolvimento do país, a redução dos desequilíbrios regionais e a redistribuição da renda pessoal. Barat (1978, p. 342) destaca outros fatores:

É importante, também, situar: a) o transporte de carga como um serviço intermediário que atende, na qualidade de insumo, às necessidades de outros setores da economia; b) o transporte pendular de passageiros como um serviço final que deve atender, todavia, a objetivos mais amplos de redistribuição de renda, ocupação territorial e de eficiência na produção; e c) o transporte, em geral, como consumidor da produção final de setores produtores de equipamentos, instalações, material rodante e serviços. Por conseguinte, a provisão do transporte não deve ser concebida como um fim em si mesmo, mas sim como um meio para que sejam alcançados melhores desempenhos dos setores produtivos.

Essa análise mostra que a integração das atividades produtivas deve, necessariamente, passar pela ênfase que deve ser dada ao setor de transportes, independente do fato de que ele seja de cargas ou de passageiros. Também se deve destacar a importância de que o seu planejamento seja realizado considerando que ele é parte de um planejamento global, para que todos os setores estejam integrados.

O objetivo e a definição de estratégias para adequar a oferta de transporte com a demanda atual e futura, devem estar, necessariamente, voltados para o desenvolvimento da região em estudo. Campos (2013, p. 1) destaca que “estas medidas ou estratégias podem variar desde uma simples intervenção num único sistema de transportes, como por exemplo, aumento da frequência no sistema, à implantação de novos sistemas de transportes.” A depender da medida adotada varia também o recurso necessário para executá-la. Para planejar de forma mais adequada, tem-se que fazer estimativa da demanda, sem o que não seria possível definir alternativas de transporte, ou a melhor medida a ser implementada para atender à população.

O processo de planejamento de transportes deve estar incluído num plano maior que envolva o desenvolvimento de uma cidade ou região, já que o transporte atua no cenário da cidade, sendo, portanto, necessário conhecê-la, para melhor determinação das suas demandas. Macedo (2013, p. 8) destaca que “as novas visões do urbanismo colocam o transporte como peça fundamental para mudar a configuração urbana.”

É, portanto, importante que o planejamento de transporte, que define a infraestrutura de circulação e o planejamento da circulação, que define como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e veículos, sejam realizados. A infraestrutura de circulação é formada por ruas, calçadas, vias férreas e terminais. No caso do transporte público, ele é formado pelos veículos que farão o transporte, a estrutura das linhas e a frequência de viagens. A Estrutura viária por sua vez, envolve a legislação, que define as regras de utilização das vias e calçadas (Código de Trânsito); a engenharia de tráfego, que define o esquema de circulação; a educação, que define como as pessoas serão treinadas para usar o sistema viário e a fiscalização, que controla o respeito às leis de trânsito.

No Brasil, a preocupação com o processo de planejamento dos transportes urbanos abordados de forma integrada ao uso do solo, teve início em 1972 com o Plano de Recife e com a busca da utilização mais racional do transporte por ônibus de Curitiba. Mello (1981) ressalta o avanço que ocorreu no planejamento dos transportes através da criação do GEIPOT¹⁶:

Avançou em 1974 com a criação do GEIPOT, de um grupo para estudar a problemática nacional dos transportes urbanos e, por fim, em 1976 foi dado o grande passo para o estabelecimento de uma política nacional para este setor, com a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU). Os resultados destas ações já se fizeram sentir, principalmente pela criação de uma consciência de que só através de medidas de racionalização dos serviços de transportes coletivos urbanos será possível recuperar os anos perdidos e evitar que ocorra o caos urbano, pela dificuldade das pessoas se locomoverem de um lado para outro dentro das cidades. [...]O processo de planejamento dos transportes urbanos deverá ser adotado como forma única de se ter certeza de que as medidas adotadas não são desconexas entre si. O plano diretor permite uma visualização completa do todo urbano, possibilitando a análise do efeito dos transportes sobre o uso do solo, e vice-versa, visão essa que dificilmente será obtida sem o plano. [...]O Plano Diretor de Transportes Urbanos permitirá a visualização do desenvolvimento do tráfego em vários horizontes, possibilitando a tomada de decisões de forma antecipada. (MELLO, 1981, p.216).

A criação do GEIPOT e da EBTU, na década de 1970, representou um avanço na forma de condução da problemática relacionada ao transporte urbano e na década de 1980, o avanço ocorreu por causa da promulgação da Constituição Brasileira em 05/01/1988.

De acordo com a Constituição Brasileira, os artigos relacionados ao tema transporte e trânsito são: Artigo 22 – Compete privativamente à União legislar sobre: Inciso XI – Trânsito e Transporte; Artigo 30 – Compete aos municípios; Inciso V – Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; Artigo 175 – Incumbe ao poder público, a prestação de serviços públicos na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou da permissão, sempre por meio de licitação. Parágrafo único – A lei disporá sobre: Inciso I – O regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão. Inciso II – Os direitos dos usuários; Inciso III – Política Tarifária; Inciso IV – A obrigação de manter o serviço adequado (BRASIL, 2012).

As demandas oriundas do trânsito existente nas cidades fizeram com que, através da Lei N^o9.503/1997, chamada Código de Trânsito Brasileiro (CTB), temas peculiares do direito

¹⁶Segundo Mello (1981, p. 35), GEIPOT é Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes.

de trânsito como, segurança viária, fluidez do trânsito, educação para o trânsito, conforto e meio ambiente fossem incluídos na legislação. O CTB regula apenas o trânsito sobre vias terrestres, considerando via terrestre somente aquela aberta à circulação. Em seu art. 10 assinala que “O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por esse Código.” (BRASIL, 1997). O legislador pátrio tutela todo e qualquer tipo de trânsito – o regular e o irregular (trânsito de qualquer natureza).

O conceito de trânsito, descrito no parágrafo 10 do art. 10 do CTB, é o seguinte: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” (BRASIL, 1997). Pode-se concluir que tanto pessoas habilitadas quanto as inabilitadas, tanto os veículos em bom estado de conservação quanto àqueles que estão em mau estado, assim como os animais conduzidos e aqueles que se encontram soltos nas vias, estão presentes e inclusos no cenário trânsito, sendo que uns de maneira regular e outros de maneira irregular, devendo estes sofrerem sanções da polícia viária. Observa-se que o conceito de trânsito não se esgota nos seres envolvidos, fazendo o dispositivo, menção à movimentação dos veículos na via: circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

As vias terrestres abertas à circulação podem ser divididas em vias públicas e vias particulares (são os condomínios constituídos por unidades autônomas). As vias públicas por sua vez podem ser divididas em rural e urbana. O Quadro 18 mostra as vias rurais, que são caracterizadas por não possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão e que podem ser classificadas de acordo com o pavimento (beneficiamento feito a via, como asfalto, concreto, etc.).

Quadro 18 - Vias Rurais

TIPOS DE VIAS RURAIS	TEM PAVIMENTO?
Rodovia	Sim
Estrada	Não

Fonte: Macedo (2013).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

No Quadro 19 foram destacadas as vias urbanas, que são as ruas, avenidas, vielas, caminhos ou similares, caracterizados principalmente por existirem imóveis edificadas ao longo da sua extensão.

Quadro 19 - Vias Urbanas

TIPOS DE VIAS URBANAS	TEM SEMÁFORO?	TEM CRUZAMENTO?	CARACTERÍSTICA ADICIONAL
Via de trânsito rápido	Não	Não	-----
Arterial	Sim	Sim	Liga bairros (região)
Coletora	Sim	Sim	Está dentro de um bairro (região)
Local	Não	Sim	-----

Fonte: Macedo (2013).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Entre as décadas de 1930 e 2010 merecem destaque algumas medidas de acordo com a ordem cronológica: a implantação dos corredores de ônibus (1976); o Vale-Transporte (VT) de 1985 a 1987; em 1988 a Constituição Federal define o transporte como serviço público essencial; a criação do bilhete único em São Paulo (2004); medidas para pessoas com deficiência (2004) e a implantação do transporte escolar rural, também em 2004.

Outra medida que merece destaque é o fato de que o sistema rodoviário nacional, que foi estruturado em função da utilização do transporte individual, começou a se consolidar desde a década de 1930. O uso do automóvel e da motocicleta (a partir da década de 2000) fez com que a maioria dos deslocamentos passasse a ocorrer de forma privada.

No Quadro 20 foi feita uma síntese sobre as transformações que foram acontecendo com os transportes, através da definição das fases, dos períodos em que os eventos ocorreram e das respectivas políticas adotadas, entre as décadas de 1930 a 2010.

Quadro 20 - Fases de Implantação das políticas

FASE	PERÍODO	EVENTOS
1	1930-1960	Construção da rede rodoviária nacional de suporte estrutural ao modelo de mobilidade com o automóvel. Urbanização com transporte público desregulamentado e sem motorização privada. Maioria dos deslocamentos feitos a pé, em bicicleta e no transporte público.
2	1960-1980	Urbanização acelerada, com início da motorização privada. O automóvel passou a servir quantidades significativas de deslocamentos. A regulamentação do transporte público criou um dos maiores sistemas do mundo.
3	1980-1990	Urbanização com motorização acelerada e máximo uso do transporte público. Regulamentação e VT garantem a sobrevivência do transporte público empresarial por ônibus. O abandono do projeto de sistemas integrados de transporte público abriu definitivamente o caminho para a motorização privada da sociedade brasileira.
4	1990-2000	A aplicação do novo código de trânsito reduz mortes e inicia nova fase de tratamento do tema. A entrada do carro 1.0 inicia a massificação da propriedade de automóveis; declínio do aumento populacional e do uso do transporte público.
5	2000-2010	A entrada da motocicleta sinaliza o fim do ciclo de implantação da política de motorização privada. Mais da metade dos domicílios já possui algum veículo privado. O transporte público começa a desaparecer das cidades com menos de 60 mil habitantes.

Fonte: Vasconcellos (2013).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

A análise das questões relacionadas ao transporte urbano no Brasil envolvem situações que podem ser assim resumidas: a expansão descontrolada das cidades com áreas de baixa densidade encarece o transporte; a política econômica brasileira fortaleceu o uso do transporte privado (automóvel e motocicleta); existe o fator ideológico que faz do automóvel algo essencial; a probabilidade do acesso ao petróleo com a descoberta das reservas do pré-sal. Enfim, o que se observa é que, no Brasil, a opção pelo transporte individual parece estar prevalecendo sobre o transporte público, o que demanda estudos e propostas para repensar essa opção e planejar o sistema de transporte.

No capítulo seguinte foi descrito o município de Feira de Santana abordando seu processo de urbanização e a influência do sistema rodoviário para esse processo.

5 O MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA

A origem de Feira de Santana remonta à época em que foi instituído o regime de sesmarias, pelo governo de Portugal. Faziam parte da área da Sesmaria denominada de Tocós, algumas fazendas que foram doadas para os sesmeiros, dentre as quais se encontrava a propriedade dos portugueses Domingos Barbosa de Araújo e Ana Brandão, medindo aproximadamente uma légua de comprimento por meio de largura, e situada na principal via comercial de gado, a “Estrada das Boiadas.” A história desse casal remonta à fundação de uma capela construída em 1773, em louvor a S. Domingos e a Santana.

Denominada de Santana dos Olhos D’Água, a fazenda de propriedade de Domingos Barbosa de Araújo fez parte da origem da cidade de Feira de Santana. A Figura 5 é uma vista do casarão dos Olhos D’Água e mostra o cruzeiro onde foram celebradas as primeiras missas.

Figura 5 - Casarão da Fazenda Santana dos Olhos D’Água, d/p século XVIII



Fonte: Gama (2009).

Sob a ótica de vários historiadores, antes que surgissem os primeiros núcleos de povoamento que deram origem a Feira de Santana, os índios das tribos Aimoré e Paiaíá foram considerados os primeiros habitantes da região. Depois, se fixaram nessa área, as famílias de origem europeia.

Poppino (1968, p. 54) destaca que “a área do atual município de Feira de Santana estava dentro da vasta sesmaria de Tocós, doada em 1609, a Antônio Guedes de Brito” e define a origem do município de Feira de Santana a partir do século XVII, quando considera o período inicial do povoamento de sua região, impulsionado pela criação de gado e instalação dos currais. O povoamento surgiu com a doação de terras pelos reis portugueses a alguns

súditos. Na área que deu origem à Feira de Santana, a família Peixoto Viegas foi detentora das terras nas quais teve início a freguesia, chamada Jacuípe, Água Fria e Itapororocas.

Para os estudiosos sobre Feira de Santana, a sua origem está intrinsecamente ligada à fazenda do casal Domingos Barbosa de Araújo e Ana Brandão e buscando referendar essa abordagem, foi considerado o estudo do pesquisador, professor Oscar Damião de Almeida (2006), que elaborou o “*Dicionário da Feira de Santana*” procurando resgatar fatos históricos e registrar a memória da cidade, contando a sua história:

O casal proprietário da fazenda Santana dos Olhos d’Água adquiriu suas terras nos idos de 1710 e doou, com escritura passada, em 1732, no Cartório de Cachoeira, cem braças em quadra para Santana e São Domingos, onde foi edificada a capelinha do Alto da Boa Vista, em redor da qual, foi surgindo um vilarejo com casebres e casas. Deste pequeno aglomerado de gente, dadas as necessidades de cada um, foi despontando, paulatinamente, um pequeno comércio, onde eram negociados gêneros alimentícios de toda espécie, pequenos e grande animais. Foi deste pequeno comércio, desta minguada feira, que emergiu o nome da gigantesca feira que se espraiou pelo centro, ruas e becos do lugarejo, tornando-se Povoado, oficialmente, em 1819 – Vila, em 1832 e Cidade, em 1873. (ALMEIDA, 2006, p. 42).

A ocupação do espaço urbano ocorreu ao redor de uma capelinha, onde surgiu um vilarejo e a partir daí, a aglomeração foi acontecendo com a instalação de um incipiente comércio, que buscava atender à demanda da população que aqui passou a viver. A origem do nome da cidade advém do fato de que a feira foi o fator que desencadeou a sua expansão. Outros fatores além da capelinha influenciaram o crescimento da cidade, dentre eles o clima e a proximidade dos rios. Em função dessas condições, os tropeiros vindos dos sertões baianos e de outras regiões como Piauí, Minas e Goiás, por aqui passavam conduzindo as boiadas e buscando pouso. Essa feira ainda era muito incipiente e atendia aos interesses de uns poucos.

Ainda contextualizado a origem de Feira de Santana deve ser destacado o Morgado de São José das Itapororocas (hoje distrito de Maria Quitéria). Os historiadores afirmam que a fixação do homem nesse sítio deve-se à rede hidrográfica composta pelos rios Jacuípe, Pojuca e Subaé, além dos alagadiços que se estendiam na vastidão do tabuleiro que servia de pórtico para o sertão.

O município de Feira de Santana, na história administrativa da Bahia, é relativamente recente se comparado a outras cidades que já existiam ao longo da costa do Recôncavo, sendo criado como unidade política em 1933:

A área agora ocupada pelo município de Feira de Santana achava-se sob a supervisão das autoridades temporais e espirituais da Cidade do Salvador, Capital da Bahia, desde os fins do século dezessete. Essa área, uma parte da imensa comarca de Cachoeira, desde 1693, foi elevada à categoria de paróquia, em 1696, pelo arcebispo do Brasil, dom João Franco de Oliveira. A nova paróquia, que se estendia por mais de vinte léguas ao norte e ao oeste do rio Jacuípe, chamou-se de S. José das Itapororocas. (POPPINO, 1968, p.19).

Para que a cidade fosse classificada como paróquia era necessário que a população atingisse um determinado contingente. Esse fato ocorreu em Feira de Santana, por causa da migração da população de outras plagas para cá, em busca das condições que sua localização, clima e possibilidades de sobrevivência ofereciam. Entre os séculos XVII e XVIII, muitas pessoas vinham para essas terras. O século XVIII é marcado por uma surpreendente diversificação e regionalização da economia baiana, com efeitos positivos sobre o povoamento em geral, e isso contribuiu para que houvesse uma expansão de vilas no território influenciado por Feira de Santana.

A feira que existia no século XVIII, era ainda de interesse restrito e embora a expansão do comércio continuasse a acontecer, ainda demoraria algum tempo para que a antiga vila se tornasse conhecida e passasse a categoria de cidade.

A expansão urbana de Feira de Santana veio ocorrendo em torno da estrada que unia Salvador e Juazeiro e foi se ampliando a partir de algumas ruas que demandaram maior atenção dos comerciantes, sendo parcialmente pavimentadas para permitir melhores condições de deslocamento.

Com o crescimento acentuado da população em função da expansão ocorrida por causa da feira do gado e de outra feira de produtos regionais, que eram semanais, o Governo Imperial, no dia 13 de novembro de 1832, elevou o povoado de Feira de Santana à categoria de Vila, desmembrando-o do município de Cachoeira. Faziam parte do território inicial do município de Feira de Santana, a freguesia de São José dos Campos das Itaporocas (hoje Maria Quitéria), Santana do Camisão (atual Ipirá) e Santíssimo Coração de Jesus do Perdão (atual Irará).

A escolha de Feira de Santana para sediar a feira do gado foi em função da sua proximidade com os rios Jacuípe e Pojuca, sua posição entre o Recôncavo e as passagens do Mundo Novo, Jacobina e do Rio São Francisco e também, por causa do tipo de pastagem existente na região.

O povoado de Feira de Santana foi escolhido, por razões de ordem econômica, para ser sede do novo governo, por causa da sua importância para a região, sendo, portanto, instituído o novo município. “Em 1832, quase toda a produção agrícola e pastoril dessa região da Bahia passava pela feira em Feira de Santana, no seu caminho para um mercado maior, o da Cidade do Salvador. Feira de Santana pouco a pouco se tornava a porta do sertão, o seu entreposto comercial e seu canal de comunicações.” (POPPINO, 1968, p. 25).

Com essa medida, Feira de Santana foi desmembrada de Cachoeira, tendo sua Câmara sido instalada em 18 de setembro de 1833. A comarca de Feira de Santana, na década de

1850, dividiu-se e passou a compreender a maior parte da área dos atuais municípios de Feira de Santana, Tanquinho, Santa Bárbara, Anguera, Riachão do Jacuípe, Candéal, Ichu, Nova Fátima, Capela do Alto Alegre, Pé de Serra, Gavião, Conceição do Coité, São Domingos, Valente, Retirolândia, Ipirá, Serra Preta e Pintadas.

Feira de Santana, como zona de transição geográfica, entre o litoral e o sertão, e também, conforme mostra Freire (2012, p. 50), “zona de mutação econômica, onde a união da pecuária com a agricultura se revelava na mais perfeita combinação a demarcar essa região”, tem a sua inserção na Bahia interiorana diferente da produção agrícola que prevalecia no Recôncavo, que era a cana-de-açúcar. Além do gado, faziam parte da economia da região, engenhos de açúcar e as culturas do tabaco, do algodão e da mandioca.

A feira livre contribuiu para estimular a configuração da trama urbana de Feira de Santana, e em função da demanda de serviços, surgiram casas comerciais, residenciais e hospedarias. Essa feira acontecia inicialmente na área considerada central da cidade, conforme mostra a Figura 6, com uma vista da feira livre com suas barracas distribuídas em plena rua e seus produtos espalhados pelo chão.

Figura 6 - Vista da feira livre, 1970



Fonte: Clube dos Fotógrafos.

E com essa efervescência comercial, o povoado depois de já ter passado para a categoria de vila, é elevado ao status de cidade, através do Decreto Estadual que definiu seu atual nome, em 1938:

A Lei Provincial nº 1.320, de 16 de junho de 1873, elevou a vila de Feira de Santana à categoria de cidade com a denominação de ‘Cidade Comercial de Feira de Santana.’ Houve algumas variações na denominação da cidade até que foi fixado o

nome de Feira de Santana através do Decreto Estadual nº 11.089 de 30 de novembro de 1938. (PMFS, 1968, p. 98).

Mesmo tendo sido alçada à categoria de cidade, ainda no final da segunda década de 1900, Feira de Santana apresentava características de uma pequena e pacata cidade, que não dispunha da infraestrutura mínima, como fornecimento de energia elétrica e de água encanada. Falcão (2009) relata como eram as condições da cidade, na época em que aqui habitavam apenas 12 mil habitantes e quando só havia as quatro ruas principais que eram a Direita, a do Meio, a Senhor dos Passos e a da Aurora e as quatro praças, a da Matriz, a Bernardino Bahia, a Froes da Mota e a João Pedreira ou do Comércio. Segundo Falcão (2009, p.19), realizava-se na Praça do Comércio “às segundas-feiras, uma grande feira de produtos da região, que abastecia a população local e atraía visitantes de muitos municípios vizinhos e da própria capital, também pela crescente feira de gado.”

Com o passar do tempo, Feira de Santana obteve inúmeros e importantes melhoramentos que foram acontecendo em função das novas demandas que surgiam. A instalação de alguns serviços como escolas, rede elétrica e as estradas que a ligaram a outras cidades e estados, contribuíram para o seu progresso. Alguns exemplos desses melhoramentos foram: a construção das estradas para o seu desenvolvimento, a exemplo da antiga rodovia Bahia-Feira (1944), Transnordestina (1944) e Rio-Bahia (1949). Alencar (1965, p. 10) cita outros fatos tais como: “abertura e asfaltamento da nova rodovia Bahia-Feira (BR -28), em 1960; construção do matadouro Frigorífico (MAFRISA), em 1959; criação do Bispado, em 21 de julho de 1962, além, naturalmente, de outras tantas que muito têm contribuído para o progresso de Feira de Santana.”

Com o ritmo do desenvolvimento, a cidade foi modificando o seu formato, com o surgimento de ruas largas e de casas comerciais, e em função do aumento populacional, que vinha num crescente, a demanda por mais serviços para suprir suas necessidades foi se ampliando. A Figura 7 é a vista de uma das suas mais importantes avenidas, a Senhor dos Passos, que foi uma das primeiras avenidas da cidade e que se encontra no miolo da área comercial.

Figura 7 - Vista da Avenida Senhor dos Passos, século XX



Fonte: Clube dos Fotógrafos.

Conforme consta no PDLI (PMFS, 1968, p. 104) o município situa-se, quase que inteiramente, no Polígono das Secas, excluindo-se apenas a sua parte sudeste, abrangendo o distrito de Humildes e a sua extensão territorial é de 1.437 Km².

O estudo da localização do município de Feira de Santana envolve a análise da contextualização do seu espaço físico através da zona fisiográfica e dos limites que o separam dos outros municípios. O município está situado na zona fisiográfica de mesmo nome, ao noroeste da capital do Estado da Bahia. O Quadro 21 mostra seus limites e a respectiva zona fisiográfica.

Quadro 21 - Localização de Feira de Santana

ZONA FISIAGRÁFICA	LIMITES DO MUNICÍPIO
Paralelos correspondentes a 12°30' (ao norte no município de Riachão do Jacuípe).	Santa Bárbara Tanquinho Conceição de Jacuípe
Paralelos correspondentes a 13° da latitude sul (nos municípios de Iaçú, Santa Terezinha e Castro Alves).	Candeal Anguera Santanópolis
Paralelos correspondentes aos meridianos 38°30' (a leste, nos municípios de Água Fria, Ouriçangas e Pedrão).	Ipecaetá Antônio Cardoso Coração de Maria
Paralelos correspondentes a 40°30' de longitude oeste Gr. (a oeste no município de Iaçú).	São Gonçalo dos Campos Santo Amaro

Fonte: PDLI (PMFS, 1968, p. 103-104).

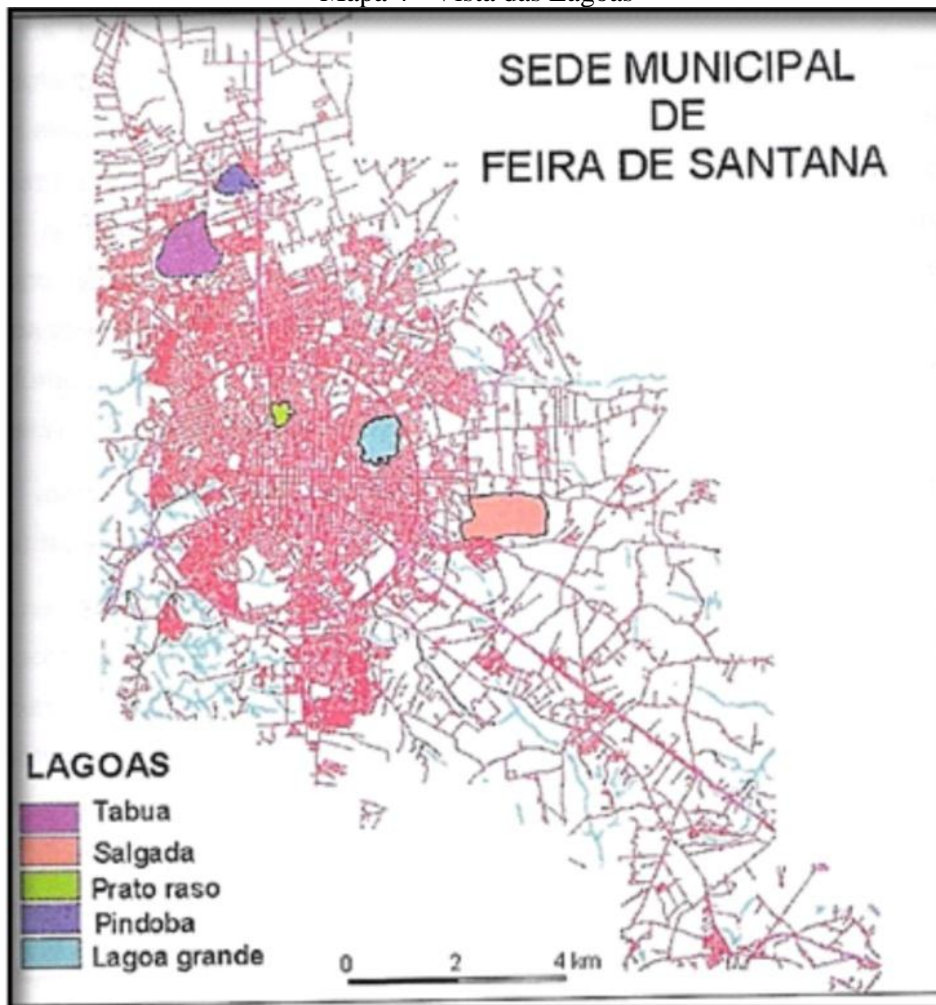
Nota: Elaborado pela autora desta tese (2013).

De acordo com a divisão espacial das Regiões de Influência das Cidades (REGIC) adotada pelo IBGE (1987, 2003, 2008), cidade Feira de Santana, foi classificada como de porte médio não metropolitano e capital regional, abrangendo 96 municípios com uma

população estimada de 3.035.969 habitantes, ocupando 27,9% da área territorial do estado da Bahia.

Fica a 257 metros acima do nível do mar, o clima é considerado tropical, úmido e semiárido, sua densidade demográfica pode variar de ano a ano e fazem parte da sua bacia hidrográfica: os rios Subaé, Pojuca e Jacuípe, diversas lagoas, alguns riachos e várias fontes nativas. No Mapa 4, estão destacadas as cinco lagoas que fazem parte da área urbana de Feira de Santana.

Mapa 4 - Vista das Lagoas



Fonte: PMFS (2013).

Com relação à temperatura “a média anual fica em torno de $24,10^0$ C e a densidade pluviométrica média de 900-1400 mm ao ano. O período chuvoso compreende de abril a junho e de setembro a dezembro.” (PMFS, 2006b, p.11).

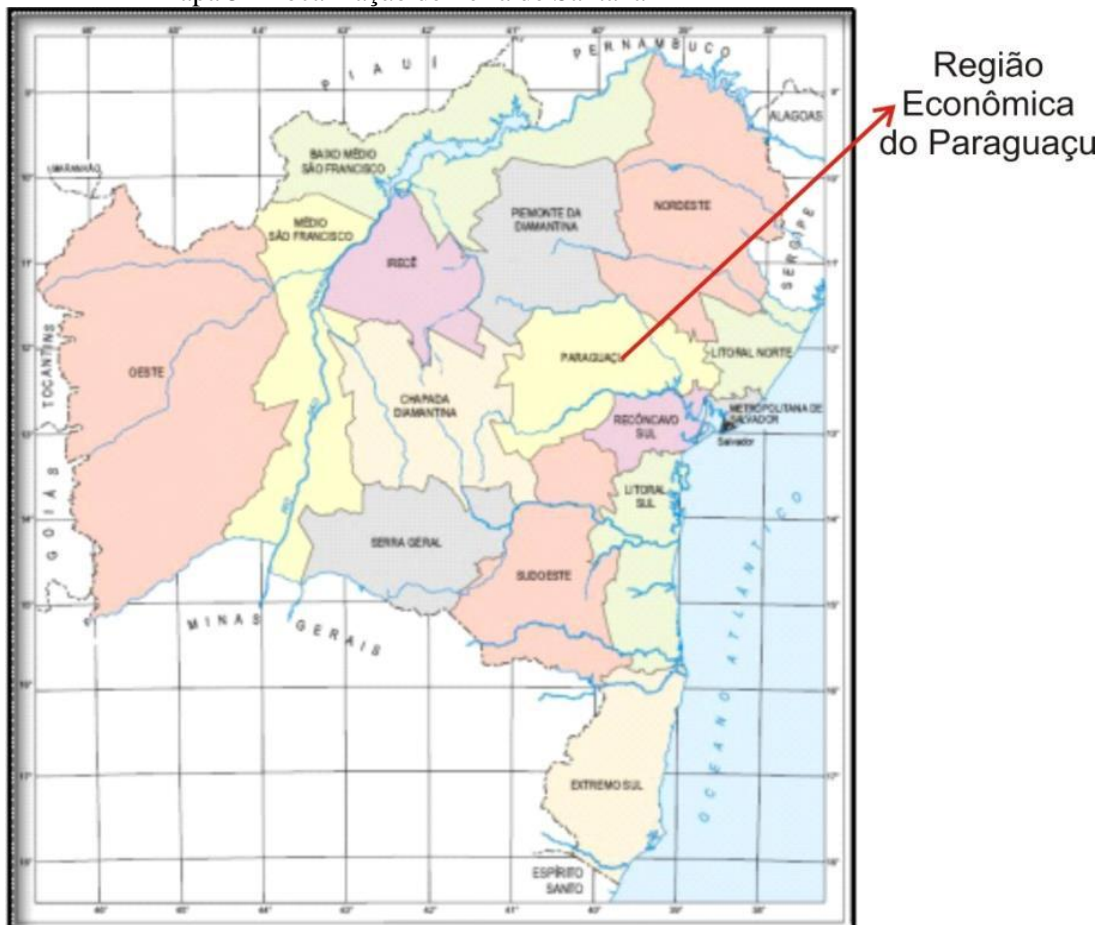
Localiza-se numa região intermediária entre o litoral úmido e o interior semi-árido da Bahia. Suas coordenadas medidas na Igreja Santana – Matriz são: $12^{\circ}15'24''$ S e $37^{\circ}57'53''$

W, com uma topografia pouco acidentada e uma altitude média de 200 m (PMFS, 1968, p. 104).

O município de Feira de Santana ocupa o trigésimo primeiro lugar em concentração populacional no Brasil e o segundo lugar em número de habitantes no estado da Bahia, com uma densidade demográfica de 408,51 hab./km², distribuída em uma área de 1.362,88 km², sendo 111 km² na sede.

A partir do início da década de 2000, a população de Feira de Santana vem sofrendo alterações consideráveis. Segundo dados obtidos através do censo do IBGE realizado em 2010a população existente no município já era de 556.756, com uma variação de 15,76% em relação à população de 2000, que era de 480.946. Esse mesmo censo destaca que em 2010,a população da zona urbana era de 510.736 pessoas e que a da zona rural, era de 46.020 pessoas.Feira de Santana faz parte da Região Econômica do Paraguaçu e está localizada no polígono da seca conforme mostra o Mapa 5.

Mapa 5 - Localização de Feira de Santana



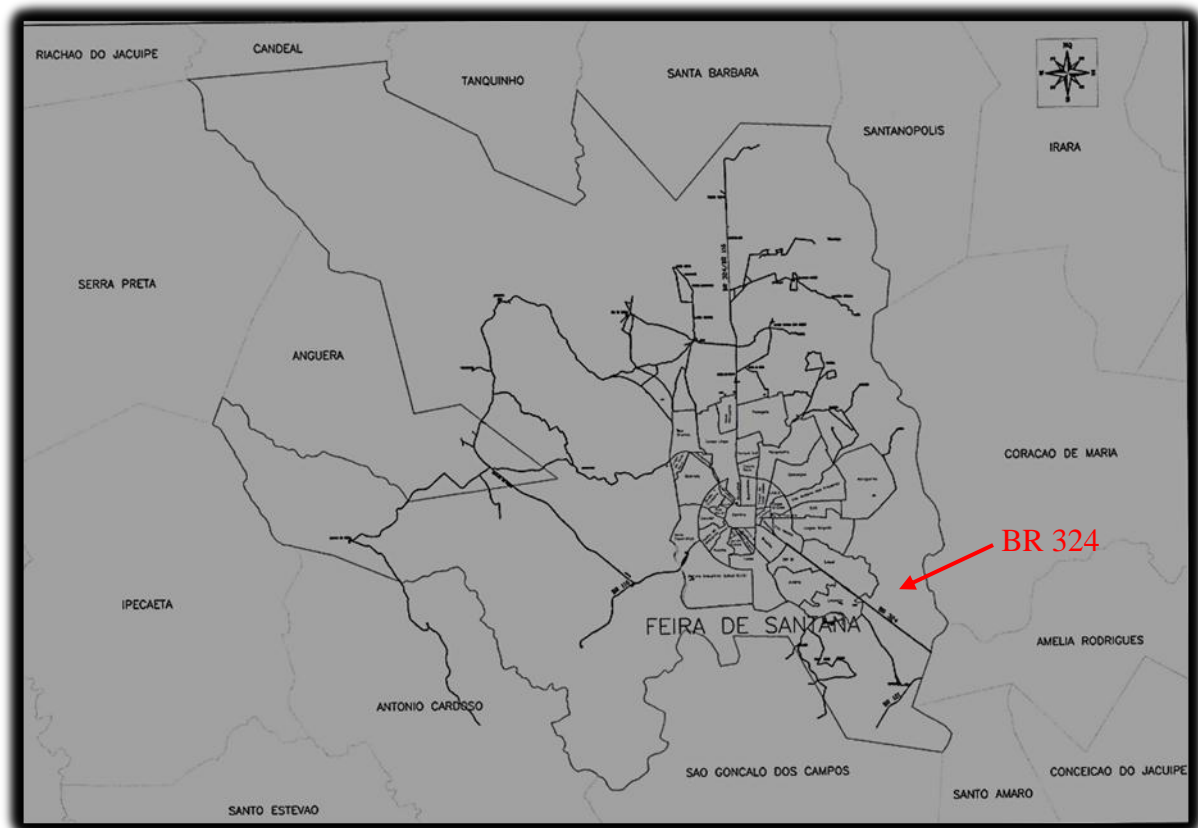
Fonte: SEI (2014).

É dividida em 09 distritos: Distrito Sede (Feira de Santana), Bonfim de Feira, Governador João Durval, Humildes, Jaguará, Maria Quitéria, Tiquaruçu, Matinha e Jaíba. O

Distrito Sede é praticamente conurbado com as sedes dos distritos de Maria Quitéria, Humildes, Jaíba e a cidade de São Gonçalo dos Campos, ao Sul. Todos os distritos são dependentes da sede municipal, destacando apenas o distrito de Governador João Durval, na parte de comércio e Humildes, nos setores de serviços com bares, lanchonetes e pequenas indústrias.

No Mapa 6, está caracterizada a Microrregião de Feira de Santana com destaque para a BR-324.

Mapa 6 - Microrregião de Feira de Santana



Fonte: PMFS (2013).

A configuração da trama urbana de Feira de Santana está alicerçada na feira livre o que a fez tornar-se o maior centro comercial do interior da Bahia. Sua organização espacial está diretamente relacionada ao comércio de gado, a pecuária e ao fato de ser cortada por várias rodovias o que contribuiu para o seu crescimento e influiu de forma direta para o seu processo de urbanização.

5.1 SUA URBANIZAÇÃO

Feira de Santana, município pertencente ao Estado da Bahia, Região Nordeste, Brasil, se originou de uma sesmaria designada por “Sesmaria de Tocós”, onde a sua história começou e, através das alterações no seu espaço urbano, chegou ao século XXI como Região Metropolitana.

A origem do povoamento da região de Feira de Santana teve como ponto de partida a necessidade que a pecuária demandava. A primeira feira de gado da Bahia foi a de Capuame, no século XVI, onde eram vendidos os animais da paróquia de São José das Itapororocas. Já no fim do século dezoito, contudo, as pastagens de Capuame transformaram-se em canavieiras e novas feiras aparecem, além da região açucareira, tais como as de Nazaré, Conceição da Feira e Feira de Santana.

Existia de forma marcante, a influência das relações comerciais de compra e venda do gado bovino, caracterizando a importância comercial de Feira de Santana no cenário regional daquela época. Merecem destaque a criação do gado e a atividade comercial, pela influência que tiveram no processo de urbanização de Feira de Santana. A importância da atividade comercial fica demonstrada inclusive pelo nome da cidade que foi “Comercial Cidade de Feira de Santana”, mudou em 1931, passando a ser chamada apenas de “Feira” e somente em 1938, a cidade passa a ser denominada pelo seu nome atual, “Feira de Santana.”

A importância como grande entreposto comercial, também advém da posição geográfica que Feira de Santana ocupa, a meio caminho entre a costa e o interior. A combinação da topografia com diferentes solos e com chuvas moderadas permitiu que houvesse uma ampla variedade na produção agrícola. O fato é que a posição de Feira de Santana contribuiu para refletir na economia do município. Por várias décadas a cidade foi conhecida por ter uma das feiras de gado mais concorridas do Brasil. Sua condição geográfica de proximidade das cidades costeiras facilitou aos criadores e agricultores a comercialização dos seus produtos. A população aumentou e passou a consumir mais carne e produtos agrícolas, o que também fortaleceu sua característica comercial.

A feira era semanal e um centro de permuta comercial e pouso obrigatório dos tropeiros e viajantes que vinham do alto sertão da Bahia, de Minas Gerais, Piauí e Goiás. A Figura 8 mostra uma vista dos tropeiros durante sua passagem em Feira de Santana.

Figura 8 - Vista dos tropeiros na cidade de Feira de Santana, início da década de 1990



Fonte: Clube dos Fotógrafos.

A configuração da sua estrutura urbana, pelo fato de ser considerada um imenso planalto, facilitou o trabalho dos primeiros construtores. Sampaio (1977, p. 11) analisa como os primeiros construtores atuaram em Feira de Santana:

A cidade de Feira de Santana foi construída com inteligência. Seu traçado é quase perfeito. Isto não foi difícil, devido ao imenso planalto que se apresentou aos primeiros construtores. De ordinário, as ruas partiam do Largo da Matriz, em direção ao norte, terminando na Praça Froes da Mota e circunvizinhas.

O fato de ter um traçado plano possibilitou que outras avenidas surgissem e dentre elas podemos citar, as Avenidas Getúlio Vargas, Senhor dos Passos, Maria Quitéria e João Durval, que têm como características sua ampla largura e longa extensão. A expansão da cidade aconteceu nos sentidos norte, sul, leste e oeste.

Na descrição de 1893, feita pelo escritor-geógrafo Alfredo Moreira Pinto (apud PMFS, 1968), há um relato sobre a expansão da cidade, destacando as dimensões das ruas de Feira de Santana, o que desde essa época já sinalizava para a forma como a sua expansão poderia vir a ocorrer se mantivesse a característica de construir largas e amplas ruas: “As três ruas principais são realmente esplêndidas pela sua largura, alinhamento, calçamento e passeio das casas, todas uniformes.” Pelos nomes notaremos de rua Direita, à esquerda de quem entre na cidade e a rua Senhor dos Passos à direita (PMFS, 1968, p. 99). Essas ruas eram cortadas pela Praça do Comércio (atual João Pedreira) conforme Figura 9.

Figura 9 - Vista da Praça do Comércio, século XX

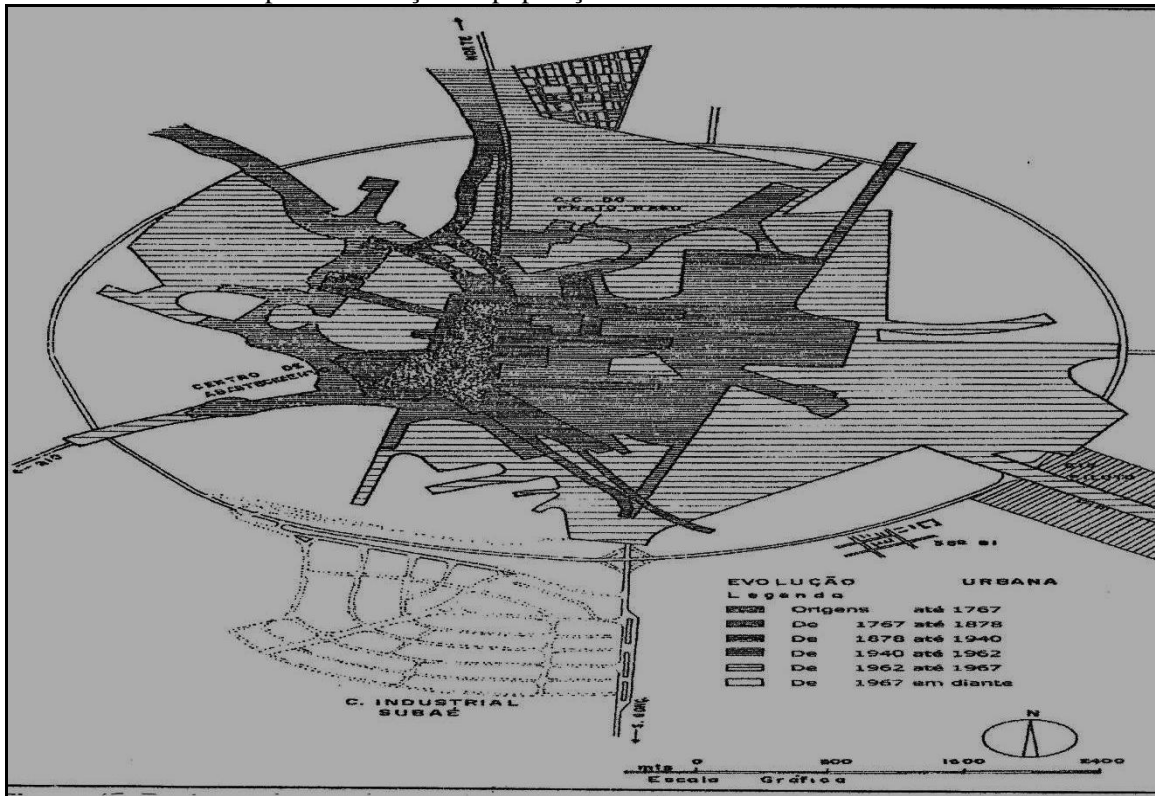


Fonte: Clube dos Fotógrafos.

Ao estudar a urbanização e os assentamentos subnormais de Feira de Santana merecem destaque o seu desenvolvimento inicial que ocorreu no sentido norte, mas que devido à linha férrea também aconteceu no sentido sul conforme cita Carmo (2009, p.167) “o desenvolvimento da cidade até 1878 ocorreu no sentido norte, em torno do sítio Alto da Bela Vista seu núcleo original.” Todavia, com a ligação do tronco ferroviário entre Feira de Santana e Cachoeira, em 1876, observou-se o redirecionamento desse crescimento no sentido sul, seguindo a linha férrea.

O aumento da população e a respectiva demanda por novas moradias fez com que a expansão também se consolidasse no sentido leste e oeste, conforme mostra o Mapa 7 e de acordo com dados levantados pelo PDLI, elaborado em 1968. Esse mapa mostra a evolução da população urbana de 1767 até 1967. Observa-se que a expansão urbana de Feira de Santana ocorria nessa época, dentro da área limitada pela Avenida Eduardo Froes da Mota, popularmente conhecida como Anel de Contorno. Também se pode observar uma área em linhas tracejadas, que mostra onde se instalou o Centro Industrial do Subaé (CIS).

Mapa 7 - Evolução da população urbana de Feira de Santana

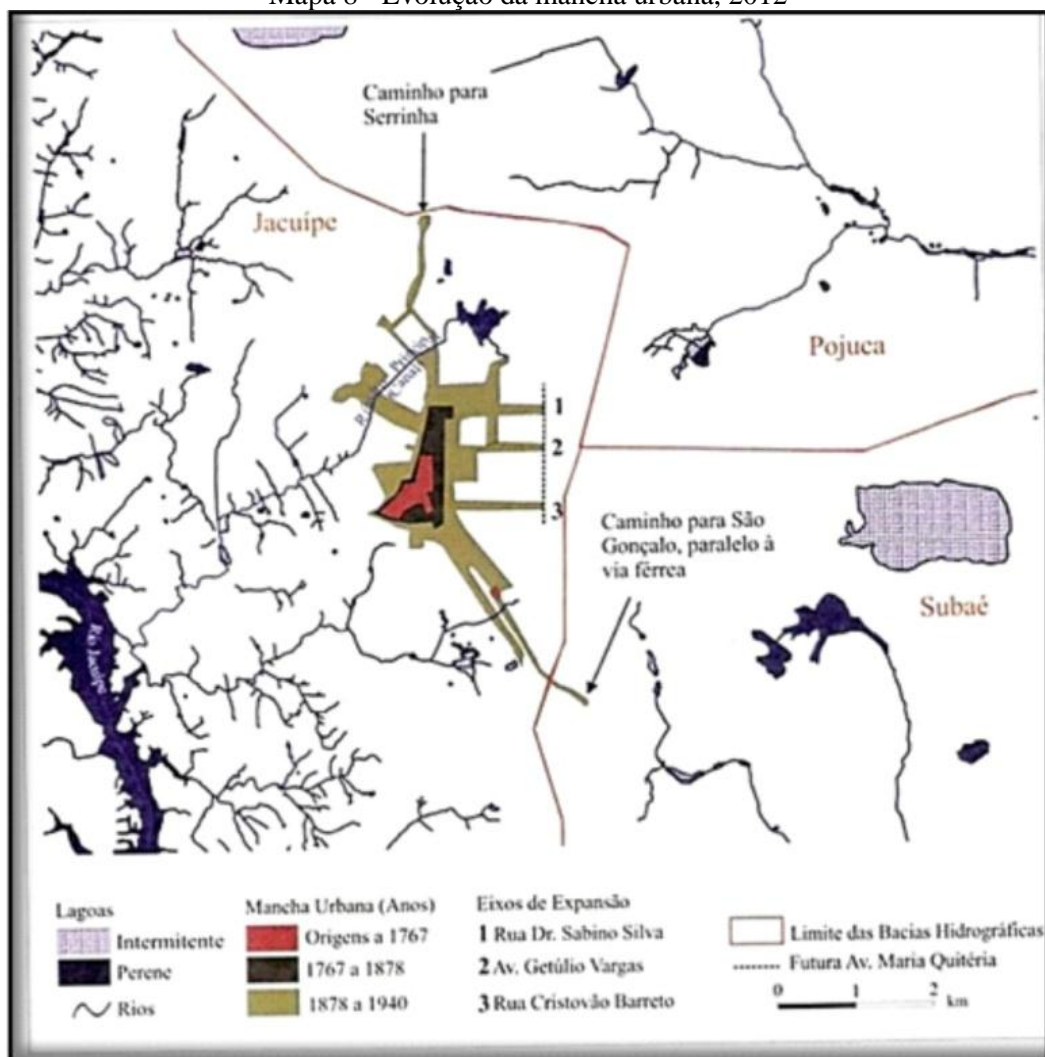


Fonte: PMFS (1968).

Diversos fatores contribuíram para alavancar o processo de urbanização do município de Feira de Santana e dentre eles pode-se destacar a importância do comércio, da indústria e dos avanços do seu sistema educacional.

A década de 1930 tem a feira do gado como principal indutora do processo de urbanização de Feira de Santana. Já a década de 1940 é marcada pela construção de rodovias que convergiam para Feira de Santana, o que contribuiu para dinamizar seu comércio, tornando-a o mais dinâmico entreposto comercial do interior da Bahia e o maior entroncamento rodoviário do Norte e Nordeste do Brasil. Segundo Santo (2012, p. 137), entre as suas origens e a década de 1940, é possível observar que a expansão da cidade se dá principalmente no sentido Norte-Sudeste conforme mostra o Mapa 8, de evolução da mancha urbana. Destaca ainda que na parte Sudeste, essa expansão acompanha a via férrea, que coincidia com o início do caminho para Salvador, sobre o Tabuleiro Interiorano.

Mapa 8 - Evolução da mancha urbana, 2012



Fonte: Santo (2012).

A cidade de Feira de Santana tem uma forte vocação comercial, devido ao grande fluxo de pessoas que passam por aqui, e por ser um entroncamento rodoviário, que liga os Estados do Nordeste ao Sul e Sudeste, sofrendo também, forte influência econômica de municípios e Estados vizinhos. Essas características contribuíram para atrair um fluxo intenso de pessoas que buscavam emprego e que queriam residir na cidade. Outras vinham para comercializar seus produtos, ou para instalar suas empresas. Diante desse contexto, o comércio e a economia se fortaleceram e, a partir dessa realidade, surgiu a instalação de pequenas unidades fabris caseiras, que passaram a processar produtos da região para atender a demanda que a cada dia se tornava crescente.

O estudo realizado por Poppino (1968) relata que o comércio superou a indústria na sua economia, durante o período compreendido entre os anos de 1860 a 1950. O seu desenvolvimento devia-se à posição privilegiada que ocupava nas rotas da Bahia e desde o período colonial que as atividades comerciais, em função da troca de gado e de produtos

agrícolas, se fortaleceram. Para referendar essa análise Poppino (1968, p.237) destaca que “numerosas casas comerciais haviam-se instalado em Feira de Santana e prósperos negócios de artigos importados existiam na cidade, antes de 1860.”

Já Silva, Silva e Leão (1985, p.261) realizando uma análise sobre o setor comercial de Feira de Santana trouxeram uma abordagem temporal de 1950 a 1980, contextualizando o reconhecimento dessa atividade:

Tradicionalmente, a cidade de Feira de Santana, como vimos anteriormente, sempre teve, no comércio, o reconhecimento de sua principal atividade econômica, a ponto de ser chamada, na região, de o “empório do sertão baiano” ou de “cidade comercial de Feira de Santana”, conforme a Lei de 6/6/1873, que lhe atribuiu a condição de cidade. Sua favorável posição geográfica, entre diferentes zonas geoeconômicas, foi fundamental para o crescimento do comércio.

A cidade de Feira de Santana marca essa vocação comercial devido ao grande fluxo de pessoas que passam para adquirirem os produtos que aqui são comercializados e por ser um entroncamento rodoviário, que liga os estados do Nordeste ao Sul e Sudeste. A expansão urbana de Feira de Santana sofreu a influência da abertura da Bahia-Feira, atual BR-324, o que definitivamente contribuiu para o seu crescimento. A configuração do espaço urbano em função da demanda que passou a ocorrer com a procura por novas moradias por causa do aumento populacional, fez com que começassem a surgir os bairros periféricos. No PDLI é feita uma análise sobre a ocupação do solo e a forma estrelada que a cidade passa a apresentar:

As vias de acesso a estes bairros geralmente são tortuosas e irregulares. Entre eles e o centro da cidade encontravam-se várias chácaras e grandes propriedades urbanas. Com o desenvolvimento e a valorização dos terrenos, surge o parcelamento para fins comerciais ocorrendo o traçado de ruas em malha retangular que são apoiadas nas ruas iniciais – tortuosas e irregulares que ligavam os bairros mais afastados, aspecto que conserva até hoje. A abertura mais recente de novas estradas, e algumas edificações, nortearam a ocupação do solo e reforçaram a forma ‘estrelada’ que possui a cidade. (PMFS, 1968, p.100).

O alto preço cobrado por um terreno no centro da cidade fomentou o crescimento dos bairros periféricos. A sua topografia favorável permitiu a expansão de Feira de Santana de forma horizontal, e a sua malha retangular surgiu do parcelamento das áreas verdes, que eram constituídas pelas chácaras e glebas, para fins comerciais.

Feira de Santana, como não poderia deixar de ser, também sofre grandes alterações na sua dinâmica populacional e sofre a influência da dinâmica capitalista. Sobre essa dinâmica e com base nos dados do censo realizado pelo IBGE (2010), pode-se concluir que há uma tendência de dispersão urbana, com o esvaziamento populacional da área central e aumento na área periférica:

Na escala intraurbana, os dados do censo 2000 já revelam a continuação do fenômeno de esvaziamento populacional na área central e nos bairros adjacentes localizados na porção interna ao anel de contorno. Se em 1996, 56% da população urbana ainda habitava a área circundada pelo anel de contorno, apenas quatro anos depois esse percentual cai para 54%, caindo para apenas 49% em 2010.

Os bairros localizados na porção sul do espaço intra-anel ganham população na década de 1990. Por outro lado, o bairro Centro perde 18% de sua população na década de 1990. Esse decréscimo populacional também acontece de forma acentuada nos bairros localizados a leste do Centro: Parque Getúlio Vargas (-10%), Capuchinos (-6%) e Ponto Central (-20%). (FREITAS; GOMES; BORGES, 2013, p.36).

Constata-se, portanto, que há o aumento da população na área externa do Anel de Contorno, com a ampliação do número de bairros e a redução na zona interna, inclusive com decréscimo populacional. Atualmente, o centro da cidade (dentro do Anel de Contorno) tornou-se uma área eminentemente comercial, restando poucas unidades residenciais, o que se pode observar nas Avenidas mais centrais como Maria Quitéria, Getúlio Vargas e João Durval, conforme mostram as figuras 10, 11 e 12.

Figura 10 - Avenida Maria Quitéria em Feira de Santana, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Figura 11 - Avenida Getúlio Vargas em Feira de Santana, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Figura 12 - Avenida João Durval Carneiro em Feira de Santana, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Em Feira de Santana, estão presentes em seu processo de urbanização, todos os agentes que buscam produzir o espaço para atender aos interesses dos grupos, sejam eles de ordem econômica, política ou social. O crescimento da cidade também ocorreu no sentido transversal, leste-oeste, por causa dos arruamentos abertos pelo poder municipal e da disponibilidade de terrenos.

Quando se trata das diretrizes de ocupação do solo, conforme consta no PDLI, desde a década de 1960 já se observava a falta de uma definição urbanística, resultando em irregularidades nos perfis horizontais e verticais da cidade (PMFS, 1968). Inicialmente delimitada pelo Anel de Contorno, a cidade de Feira de Santana expandiu-se de forma a transformar as áreas centrais em áreas quase que eminentemente comerciais e as áreas externas ao limite do anel, em áreas residenciais, porém com características comerciais, em alguns bairros periféricos. As Figuras 13 e 14 mostram a delimitação da Avenida Eduardo Froes da Mota, popularmente conhecida como Anel de Contorno.

Figura 13 - Delimitação do Anel de Contorno em Feira de Santana: Mapa (A) e Imagem de Satélite (B)



Fonte: PMFS (2013); Arquivo Antares (2007).

Figura 14 - Vista do Anel de Contorno em Feira de Santana, 2014

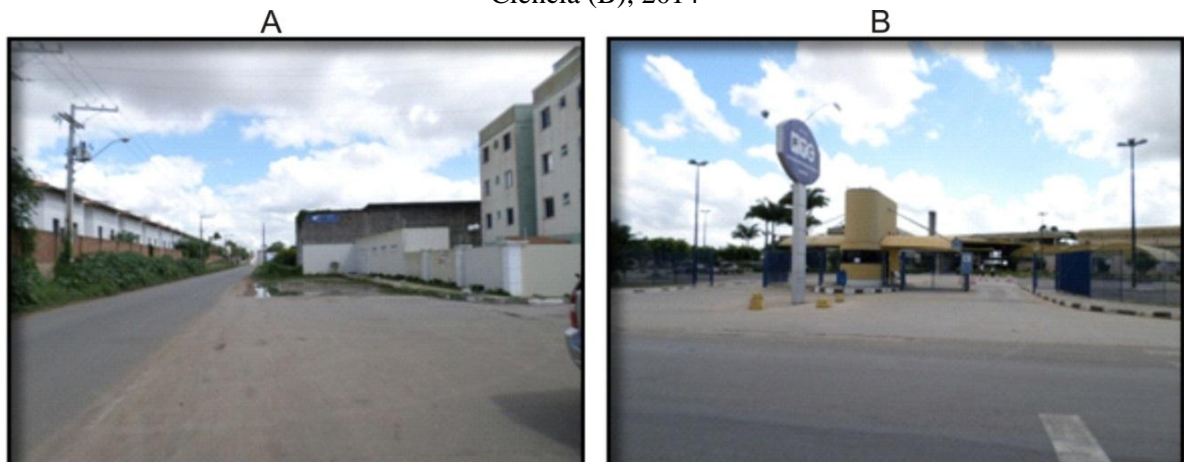


Fonte: Cerqueira (2014).

Com a migração de uma população de baixa renda, que passou a se instalar na periferia, o governo municipal passou a interferir, através de ações como a abertura de loteamentos, que estimularam a ocupação de áreas mais distantes do centro, surgindo então bairros como JOMAFÁ e Cidade Nova. Outros conjuntos como Centenário, Milton Gomes, ACM e Morada das Árvores, foram planejados para atender aqueles que dispunham de um poder aquisitivo um pouco melhor.

Já a população que dispunha de uma renda mais elevada e que se concentrava inicialmente na área central da cidade, posteriormente foi se afastando para bairros como Santa Mônica e Capuchinhos (dentro do Anel de Contorno) e atualmente essa expansão extrapola o Anel de Contorno, com o crescimento de bairros como o SIM, cuja designação tem origem na instalação do Serviço de Integração do Migrante, durante o governo de João Durval Carneiro. A Figura 15 mostra uma vista da Avenida Artêmia Pires e da Faculdade de Tecnologia e Ciência (FTC), localizadas no Bairro SIM.

Figura 15 - Vista da Avenida Artêmia Pires em Feira de Santana (A) e Faculdade de Tecnologia e Ciência (B), 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

No ano 2000, houve uma expansão do mercado imobiliário para a classe média e alta, e foi nesse período que a cidade iniciou um processo de reestruturação urbanística, especialmente, nas principais avenidas que cortam o centro comercial da cidade, aumentando a exploração e a especulação imobiliária. Os investimentos públicos em infraestrutura viabilizaram a implantação de benfeitorias na região nordeste da cidade, bem como no seu entorno, denotando que havia uma expansão para a construção de empreendimentos habitacionais mais específicos para a população de renda média e alta. Isso vem acontecendo, principalmente, nas imediações das avenidas Nóide Cerqueira, Ayrton Senna e Francisco Fraga Maia. A Figura 16 mostra a expansão dessas avenidas que são prorrogação das Avenidas Getúlio Vargas, João Durval e Maria Quitéria.

Figura 16 - Vistas das Avenida Nóide Cerqueira, Ayrton Senna e Fraga Maia em Feira de Santana, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Foram construídos, através do extinto Banco Nacional de Habitação (BNH), conjuntos como Feira IV, Feira V, Feira IX e Feira X (dentro do Anel de Contorno) e outros, como Feira VI, Fraternidade, Viveiros, Francisco Pinto e o Parque Panorama (fora do Anel de Contorno), todos para a população de baixa renda.

Surgiram, também, as ocupações espontâneas, que eram antigas favelas e hoje são bairros que foram urbanizadas, como o Aviário, PLANOLAR e George Américo, situados fora do Anel de Contorno. Carmo (2009, p. 169) destaca como esse tipo de habitação foi se firmando, em função da demanda por uma morada da população com baixa renda:

Em 2001, conforme o Pemas¹⁷ (2001) foram cadastrados no município 50 assentamentos subnormais¹⁸, com 23.524 domicílios, sendo 13.610 unidades em favelas e 9.914 unidades em loteamentos irregulares. Habitavam naqueles locais 67.097 pessoas, nas favelas, e 48.876 nos loteamentos irregulares, totalizando 115.973 habitantes.

¹⁷Projeto sobre Planejamento Estratégico Municipal de Assentamentos Subnormais.

¹⁸ Assentamentos subnormais são aqueles com irregularidade de titulação dominial, ocupações em terrenos ou edificações não próprios, titulação incompleta, assentamentos em área de risco, falta de infraestrutura adequada, dentre outros, segundo o Programa Habitat Brasil.

Esses dados mostram que o nível de pobreza existente no município fez com que a população buscasse uma forma de abrigo, de acordo com suas condições econômicas. Essa expansão de assentamentos definidos como subnormais contribuiu para a contextualização da periferização da cidade.

Feira de Santana apresentava uma estrutura basicamente igual a das cidades construídas nos séculos passados, entretanto, com as migrações que vieram acontecendo pelos mais diversos motivos (trabalho, estudo, comércio) a cidade foi passando por diversas transformações. Em função desses fatores a cidade mudou sua estrutura física, começou a se verticalizar e a crescer para lugares antes impensados.

A verticalização teve início com a construção de alguns edifícios como o prédio do antigo INPS e o edifício Anna Müller Falcão, construído pela Falcão Incorporações e Empreendimentos Ltda. (FIEL), empresa que pertencia a alguns membros da família Falcão.

A Figura 17 mostra uma vista do primeiro prédio, construído em Feira de Santana, na Rua Sales Barbosa e a Figura18 uma vista do segundo prédio, na Avenida Getúlio Vargas.

Figura 17 - Vista do prédio do INPS em Feira de Santana, 1960



Fonte: Antônio do Lajedinho.

Figura18 - Vista antiga em Feira de Santana, 1970 (A) e atual (B) do Anna Miller



Fontes: (A) Antônio do Lajedinho; (B) Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Em Feira de Santana, evidencia-se uma segregação social bastante marcante em algumas áreas da cidade e em alguns casos, a expansão imobiliária contrasta com o crescimento desordenado, a falta de infraestrutura e moradias precárias.

O aumento da população ocorreu também por causa da atração de pessoas de diversas regiões do Brasil, em função do sistema educacional existente no município e esse aumento populacional passa a demandar por mais infraestrutura.

Desde o século XVIII, conforme constava na Constituição de 1824, que o direito à educação primária deveria ser garantido a todos os brasileiros. Em Feira de Santana, o sistema educacional compreendia apenas uma escola pública primária para rapazes, que foi criada através de um ato do Conselho Geral da Província, a 19 de maio de 1830. A expansão do seu sistema educacional se deu de forma diferenciada para meninos e meninas. “Só depois da promulgação da lei de 3 de novembro de 1849, que determinava que pelo menos uma escola pública primária fosse instalada em cada paróquia é que novas escolas seriam criadas na comarca de Feira de Santana” conforme relatou Poppino (1968, p. 103). Mesmo com a lei, promulgada em 1849, só existia em Feira de Santana em 1860, uma escola primária para meninas.

As dificuldades para a alfabetização em função das poucas unidades escolares existentes e pela diferença na formação entre meninos e meninas, que deveriam ser educados separadamente, fizeram com que o acesso à educação ficasse restrito a poucos. Nessa época, os pais tinham a visão de que a educação das meninas não era prioritária e aqueles que admitiam a necessidade de educá-las, mandavam-nas para escolas particulares. A educação secundária só veio a ocorrer a partir de 1853. As famílias mais abastadas contratavam

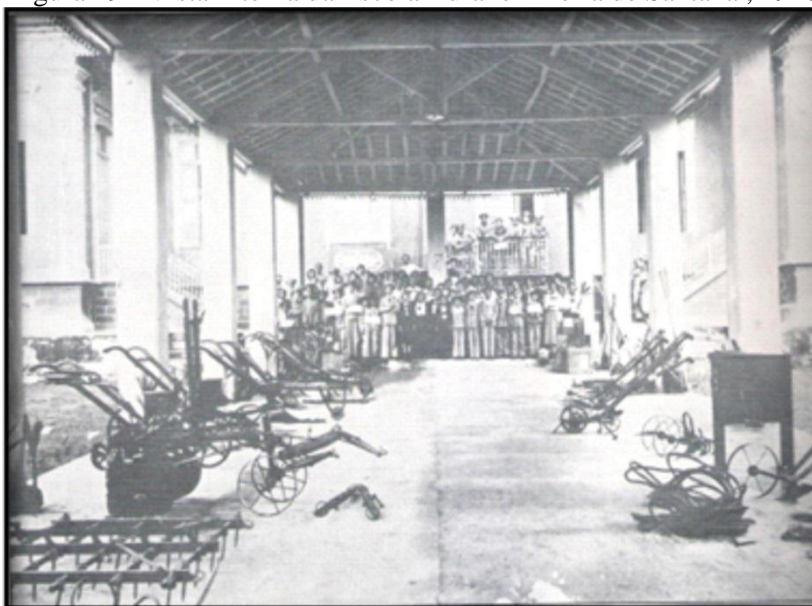
preceptores (padres e capelões) para instruir os filhos e quanto ao ensino superior, os poucos, que chegavam a esse nível, estudavam em universidades europeias.

A educação no município é caracterizada como frágil e inadequada nos primórdios da sua urbanização. No Plano Diretor Local Integrado (PMFS, 1968, p. 160) consta um relato das providências que precisavam ser tomadas para melhorar essa situação:

Essas circunstâncias exigem, ao lado de medidas de melhoria ou ampliação das unidades físicas, ou de aumento do número de professores e alunos nas escolas, a concentração destas em unidades do tipo de grupos escolares, eliminando ao máximo possível as escolas isoladas, de forma a permitir uma maior supervisão e controle, por parte da administração municipal; por outro lado, exigem a adoção de medidas para dotar de maior capacidade organizativa a secretaria especializada, seus órgãos e quadro administrativo, visando ao aperfeiçoamento do pessoal nos níveis primário e secundário, principalmente naquele, em que a participação municipal já se faz em maior escala.

A preocupação com a estrutura educacional de Feira de Santana fez com que algumas ações fossem implementadas para tentar melhorar esse sistema. Na década de 1920 a sociedade feirense sentiu a necessidade de melhorar a cultura de seu povo e para isso algumas medidas foram adotadas, como a instalação da escola Normal Rural (Figura 19), que tinha como objetivo a formação de professoras para exercerem o magistério e o colégio Santanópolis (década de 1930) com o curso secundarista. “Esses, pois, são considerados fatos sintomáticos da preocupação com a formação de profissionais habilitados no Município, destaque no cenário regional.” (LIMA, 2008, p.53).

Figura 19 - Vista Interna da Escola Rural em Feira de Santana , 1920



Fonte: Gama (1994).

Em 1925, foi criada a Escola Normal de Feira de Santana, no governo de Francisco Marques de Góes Calmon. Essa escola foi instalada aqui por causa da importância comercial

e cultural, para onde as pessoas vinham buscar os serviços educacionais que não existiam em suas cidades e por causa das dificuldades de acesso à capital. O objetivo dessa escola era formar mestres e mestras que atuassem na área rural, já que a população de Feira de Santana nessa época era sua maioria residente na zona rural. Conforme destaca Cruz (2004, p.165) “mesmo não tendo sido criada exclusivamente, só para mulheres para o exercício do magistério, tornou-se, na sua prática, uma escola com esse fim”. Era procurada só por mulheres, porque a educação infantil era considerada uma atividade feminina.

Em 1950, segundo relata Poppino (1968, p.14), pouco mais do que 10% dos habitantes votaram nas eleições municipais. Qual o motivo para que essa participação fosse tão baixa? Além da apatia em relação à política, outra explicação é o fato de que os analfabetos não poderiam votar. Nessa época, a instrução era um privilégio de poucos e boa parte da população era formada por lavradores, cujos filhos precisavam ajudar no trabalho das roças, ficando difícil melhorar o grau de instrução.

Fica claro que as dificuldades oriundas dos problemas referentes à educação interferiram no passado para o desenvolvimento econômico da cidade. Nas décadas de 70 e 80, quando estava iniciando o processo de industrialização, do município, havia uma verdadeira legião de migrantes que saíam de sua terra natal em busca de emprego e melhores condições de vida, já que se abriam novas perspectivas de desenvolvimento econômico.

Spínola (2003) relata que para atender a esse fenômeno de migração foi criado o Serviço de Integração de Migrantes (SIM), para capacitar aqueles que precisavam ocupar o mercado de trabalho, mas não eram qualificados. Esse sistema de educação que era utilizado pelo SIM, possibilitava que os migrantes fossem inseridos no mercado de trabalho através da qualificação em áreas como construção civil e marcenaria, dentre outras. Durante o seu funcionamento, entre 1968 e 1985, chegou a atender de 25 a 27 famílias por dia, passando por suas instalações, nesse período, cerca de 25 mil pessoas.

O sistema educacional de Feira de Santana foi evoluindo e nas últimas décadas as escolas construídas tanto particulares como públicas foram aumentando. De acordo com PMFS (2010, p. 100), “o município conta com 435 colégios de ensino fundamental, sendo 90 do estado, e 45 de ensino médio”.

No ano 2000, conforme consta no *Anuário Estatístico de Feira de Santana* (PMFS, 2012), estavam matriculados em Feira de Santana, um total de 205.741 estudantes, desde o curso pré-escolar até o curso superior, incluindo aqueles que fizeram mestrado e doutorado.

Quando se analisa a função educacional sob a ótica do ensino superior, observa-se que a cidade de Feira de Santana tem-se caracterizado como um centro de crescimento e

desenvolvimento, tanto de educação superior, como econômico, onde foram instaladas, na última década, várias Instituições de Ensino Superior (IES), indústrias, estabelecimentos comerciais varejistas e atacadistas e prestadores de serviços, os quais têm contribuído significativamente para o destaque de Feira de Santana, no âmbito regional e nacional, no que se refere ao desenvolvimento educacional de nível superior.

Outro fator que contribuiu significativamente para alavancar o crescimento do município a atuar como um dos agentes indutores do seu processo de urbanização foi a instalação da Faculdade de Educação de Feira de Santana, em 10 de abril de 1968, através do Decreto Estadual nº 20.647. O seu funcionamento foi autorizado pelo Conselho Estadual de Educação, mediante a Resolução 07/68, de 26 de agosto desse mesmo ano.

Em 24 de janeiro de 1970, pela Lei Estadual nº 2.784, foi criada a Fundação Universidade de Feira de Santana (FUFS), sob a vigência da Lei Federal nº 5.540, de 28 de novembro de 1968, a qual seria o agente responsável pela implantação da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), que após seis anos, obteria em 27 de abril de 1976, através do Decreto Federal nº 77.496, a autorização para funcionamento. A Universidade vem apresentando um crescimento expressivo, concentrando suas ações na mesorregião do Centro-Norte baiano, estando presente em cerca de 150 municípios, cumprindo um papel de fundamental relevância na formação de pessoas, no sentido de torná-las capazes de contribuir de forma cidadã para com o desenvolvimento econômico e social da sociedade baiana e brasileira. A Figura 20 mostra uma vista do campus da UEFS quando ainda estavam em fase de construção, os dois primeiros módulos iniciais.

Figura 20 - Campus da Universidade Estadual de Feira de Santana, 1970



Fonte: Arquivo UEFS (2000).

Com o advento da UEFS e, posteriormente, das Faculdades particulares, o município se tornou um centro agregador da população em busca do ensino de nível superior. Feira de Santana não se estruturou para receber os novos habitantes, imigrantes, que por aqui chegaram, apresentando uma estrutura urbana não planejada.

As ações desenvolvidas e os resultados delas decorrentes credenciam a UEFS como uma das mais expressivas Instituições de Educação Superior do Estado da Bahia e do País. Outro aspecto a ser observado é que, após a criação da Faculdade de Educação de Feira de Santana e com a sua posterior transformação em Universidade, várias Instituições Privadas de Ensino Superior foram instaladas na cidade, a exemplo do Campus da Universidade Salvador (UNIFACS), da Faculdade de Tecnologia e Ciência (FTC), Faculdade Anísio Teixeira (FAT), Faculdade Nobre (FAN) e da Universidade do Recôncavo (UFRB) dentre outras.

Feira de Santana se tornou, então, um centro de referência educacional, capacitando profissionais de várias regiões e em diversas áreas de conhecimento e em 2010, conforme consta nos dados do Anuário Estatístico de Feira de Santana de 2012, estavam matriculados nos cursos de graduação presenciais da Universidade Estadual de Feira de Santana, 6.729 alunos e nas Faculdades particulares, 10.123 alunos contextualizando a expansão do ensino na cidade.

Com a chegada de novos habitantes, inclusive daqueles que para cá vieram em busca de capacitação e a conseqüente necessidade de construção de mais residências, a estrutura urbana de Feira de Santana sofreu modificações, tanto em sentido horizontal como vertical. A conseqüência dessas modificações foi a mudança da configuração espacial da cidade que está se verticalizando e crescendo para lugares antes impensados.

Outro fator que tem interferido para o processo de verticalização da cidade de Feira de Santana é a busca pela segurança que os condomínios verticais oferecem. A Figura 21 apresenta uma vista do processo de verticalização na atualidade.

Figura 21 - Verticalização em Feira de Santana, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Como até 1968 não houve nenhum planejamento integrado, o crescimento da cidade ocorreu de forma espontânea e a ocupação foi se dando próxima aos locais em que a água subterrânea era abundante, o que facilitava o seu acesso através da escavação de poços. Foi elaborada uma nova edição do Plano Diretor em 2006 (ainda em trâmite para aprovação), vigorando ainda a Legislação de 1992.

Observa-se em Feira de Santana, o problema oriundo da baixa densidade em alguns trechos, com vazios urbanos e a falta de ligação entre algumas áreas. Um exemplo é o bairro SIM, em que essa situação se fazia presente e que hoje, é um dos bairros que melhor representam a expansão imobiliária do município, com diversos condomínios em construção e outros já habitados.

No sentido contrario, ocorre o processo de conurbação, que tem causado através do crescimento da malha urbana, uma junção de áreas rurais ao perímetro urbano como, por exemplo, o que ocorre com os distritos de Humildes e Maria Quitéria e a cidade de São Gonçalo. Pode-se concluir, portanto, que o ambiente sofreu transformações e para estudá-las devem ser considerados os seus aspectos positivos e negativos. Com o surgimento de novas formas e processos espaciais é necessário uma análise das interferências causadas por essas modificações.

Os vazios urbanos existentes na área periférica da cidade fazem com que os custos com a infraestrutura urbana sejam mais elevados, sem considerar que é nessas áreas que existe a maior precariedade dos serviços públicos. No Quadro 22 são destacados os aspectos positivos e negativos das modificações sofridas com a expansão da malha urbana de Feira de Santana, na atualidade, tomando como referência os limites estabelecidos pelo Anel de Contorno.

Quadro 22 - Alterações da Malha Urbana de Feira de Santana

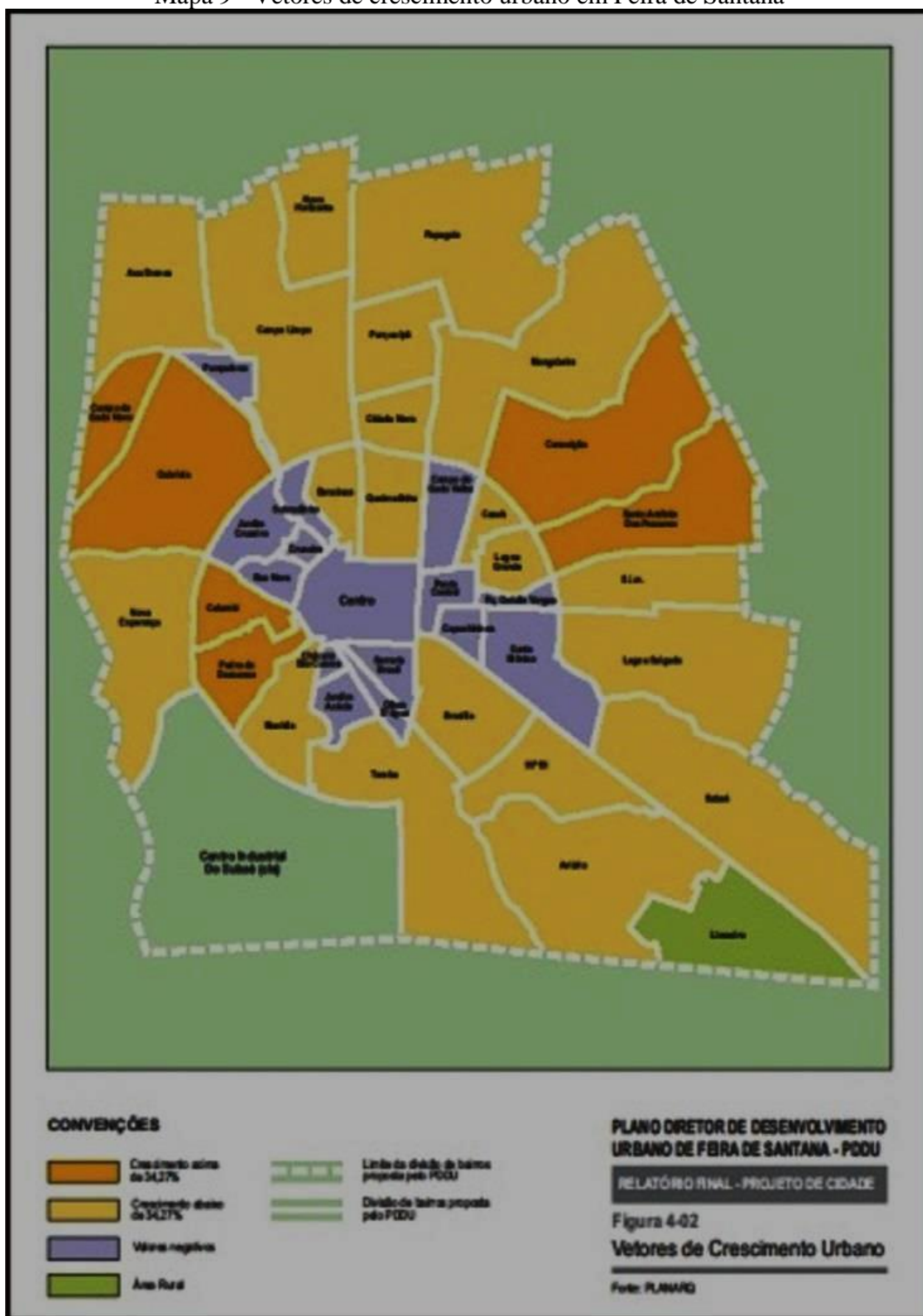
MALHA URBANA	ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
DENTRO DO ANEL DE CONTORNO	Ampliação do Número de Faculdades Expansão do Comércio Ampliação da rede de saúde (hospitais e unidades de saúde da família) Ampliação da rede de bares e restaurantes	Custo elevado dos terrenos Poucas áreas dotadas de projetos paisagísticos (praças e jardins) Redução das áreas residenciais Dificuldade de Mobilidade
FORA DO ANEL DE CONTORNO	Custo mais acessível dos terrenos Ampliação das unidades habitacionais Abertura de áreas comerciais nos bairros Ampliação da rede de bares e restaurantes Ampliação da rede de saúde (unidades de saúde da família)	Dificuldade de Mobilidade Falta de Infra-estrutura Expansão desordenada Invasão de lagoas e mananciais Poucas áreas dotadas de projetos paisagísticos (praças e jardins)

Fonte: Dados originais. Elaborado pela autora desta tese (2013).

Cidade que era delimitada por um círculo, o Anel de Contorno, hoje passa a ter uma malha urbana diversificada, pois a forma como a sua expansão está ocorrendo, extrapola uma configuração já estabelecida.

Alguns setores da malha urbana são mais propensos ao crescimento, o que faz com que alguns agentes atuem no processo de descentralização da cidade. O preço dos terrenos e o fato de existirem regiões pouco povoadas fizeram com que novos bairros surgissem e com eles, comércios de diversos tipos, novas avenidas e ações da prefeitura para urbanização dessas novas áreas. Como exemplo, podemos citar os bairros da Mangabeira, Sim e Conceição I e II. O Mapa 9 mostra os vetores do crescimento urbano caracterizando a crescente expansão urbana de Feira de Santana extrapolando o limite antes estabelecido pelo Anel de Contorno.

Mapa 9 - Vetores de crescimento urbano em Feira de Santana



Fonte: PMFS (2006b).

A segregação social está presente nesse processo de expansão sendo caracterizada pelo crescimento desordenado da cidade e pela forma como os agentes de produção do espaço intervêm. A presença de moradias bastante precárias e da falta de infraestrutura de alguns bairros é um fator determinante desse contexto.

As características de urbanidade e modernidade estão se fortalecendo e a sua origem rural está sendo modificada. O que causa preocupação nesse processo é o fato de que os problemas estruturais não foram previstos pelos governantes do passado, o que tem gerado a segregação das classes sociais e caracterizado a falta de planejamento comprovada pela ausência de saneamento básico, pavimentação de vias e transporte público pouco eficiente.

A sua posição de importante entroncamento rodoviário e a proximidade da capital, Salvador, possibilitou que novas empresas se instalassem e que o crescimento do comércio, mesmo em bairros sem uma infraestrutura mais adequada, contribuisse para originar novas formas espaciais. Essas condições permitiram um aumento populacional conforme mostra a Tabela 3.

Tabela 3 - População do município de Feira de Santana

Ano do Censo	População Total	População Urbana	Taxa de Urbanização (em %)
1940	83.268	14.603	16,9
1950	107.205	34.277	32,0
1960	141.757	69.884	49,3
1970	187.290	131.720	70,3
1980	291.506	233.631	80,1
1991	406.447	349.557	86,0
2000	480.949	431.730	89,8
2010	555.642	510.635	91,7

Fonte: Santo (2012).

Após a contextualização de algumas de suas características, procurou-se abordar a relação existente entre os elementos que definem uma estrutura urbana específica, ou seja, da estrutura urbana e o seu suporte físico natural, através de uma análise das mudanças estruturais da cidade, procurando perceber o que mudou em relação ao lugar, a sua forma e a relação desses acontecimentos com a formação do todo, que é a sua atual estrutura urbana.

Com o crescimento da pobreza urbana, aliada a incapacidade das famílias de baixa renda de adquirir uma moradia adequada no mercado e a insuficiente construção de habitações de interesse social promovido pelo poder público, agravaram-se os problemas habitacionais, urbanos, ambientais e sociais gerados pelo crescimento das invasões de terras e ocupações ilegais do solo urbano, provocando o surgimento e o desenvolvimento de assentamentos informais em todo o País. Buscando integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, conforme consta na Constituição Federal, Art. 25, parágrafo terceiro, foi criada a Região Metropolitana de Feira de Santana (RMFS)

tentando, dessa forma, contribuir para a resolução de problemas oriundos da urbanização e metropolização das cidades, que fazem parte de sua microrregião.

O decreto da Assembleia Legislativa com sanção publicada no Diário Oficial, na forma de Lei Complementar nº 35 foi de 06 de julho de 2011, criou a RMFS que, inicialmente, foi formada por Feira de Santana, Amélia Rodrigues, Conceição de Jacuípe, Conceição da Feira, São Gonçalo dos Campos e Tanquinho. A criação da RMFS traz uma série de benefícios para os municípios da região como a redução do valor da conta telefônica, que passa a ser de ligação local entre as cidades, captação de recursos de diversas fontes, por meio de um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, e a criação do Policiamento Metropolitano, responsável pela cobertura de toda a área sob a inspeção e vigilância do Comando Metropolitano.

Na Tabela 4, são descritos os dados referentes à legislação, área, população, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o Produto Interno Bruto (PIB) das seis cidades que, inicialmente, formaram a Região Metropolitana de Feira de Santana.

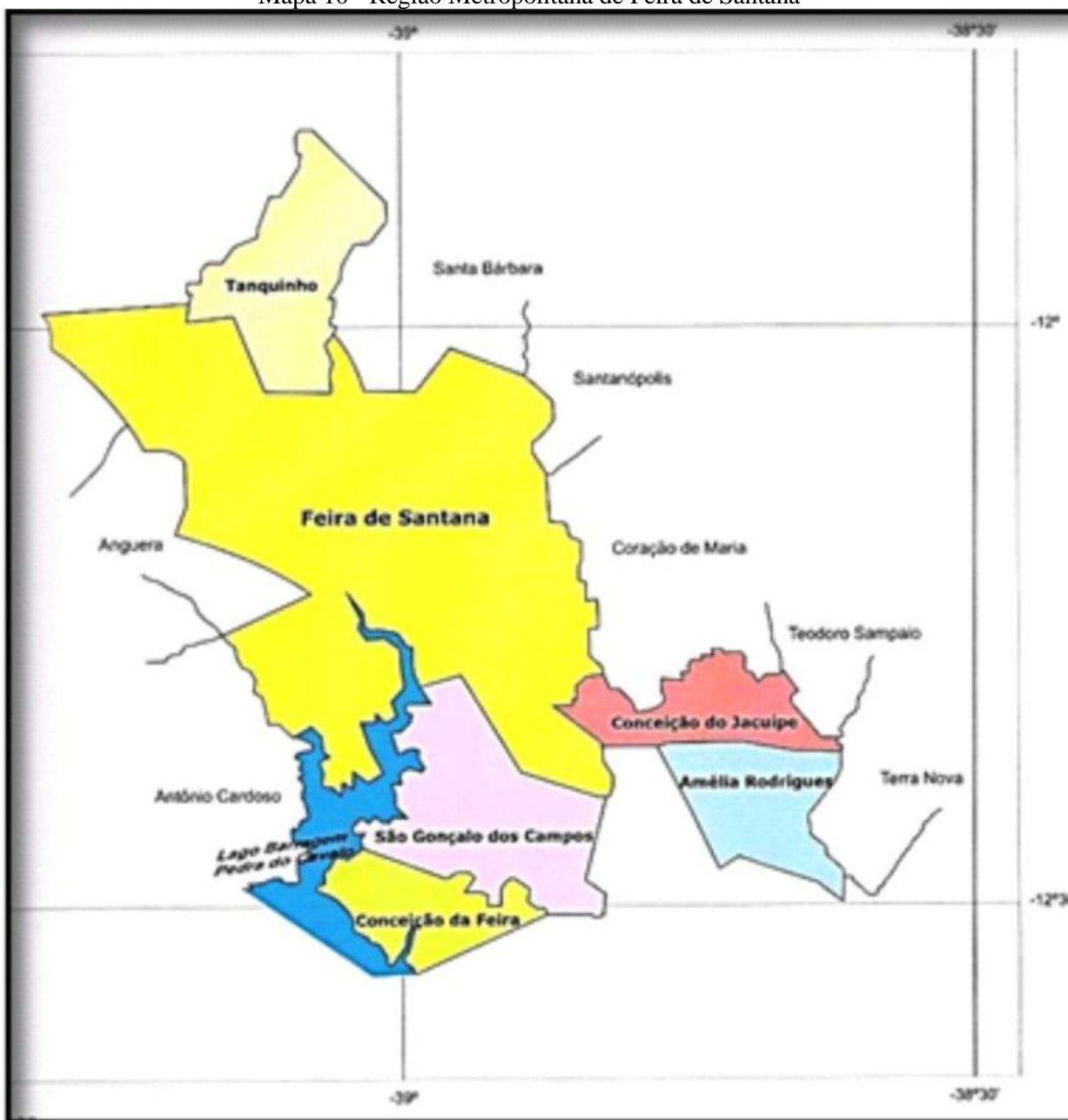
Tabela 4 - Dados da Região Metropolitana de Feira de Santana

Município	Legislação	Área (Km²)	População (2012)	IDH	PIB (2010)
Feira de Santana	LCE 35/2011	1 362,880	568 099	0,740	7 433 139
Conceição de Jacuípe	LCE 35/2011	115,680	30 717	0,695	533 024
São Gonçalo	LCE 35/2011	293,989	34 232	34 232	260 636
Amélia Rodrigues	LCE 35/2011	124,075	104 358	0,695	129 275
Conceição da Feira	LCE 35/2011	159,776	20 826	0,668	104 358
Tanquinho	LCE 35/2011	209,026	8 035	0,661	31 259
Total		2.265,426	686.989	0,687	8 623 052

Fonte: Secretaria de Comunicação de Feira de Santana (PMFS, 2013).

Foram anexados mais dez municípios, durante a segunda fase do projeto, conforme Lei Complementar Nº106 de 2011, compondo a Área de Expansão Metropolitana de Feira de Santana: Anguera, Antônio Cardoso, Candéal, Coração de Maria, Ipecaetá, Irará, Riachão de Jacuípe, Santa Bárbara, Santanópolis e Serra Preta. O Mapa 10 mostra a RMFS destacando a localização de Feira de Santana.

Mapa 10 - Região Metropolitana de Feira de Santana



Fonte: PMFS (2012a).

Fazem parte da rede urbana da Região Metropolitana de Feira de Santana, centros urbanos de dimensões variadas e que estabelecem relações dinâmicas entre si. A cidade de Feira conforme denota a hierarquia, centraliza sob a sua égide, as decisões que caracterizam a conformação espacial dessa rede e através dessas decisões, a sua evolução futura e a sua preocupação no estabelecimento de metas de políticas públicas.

Silva, Silva e Leão (1985, p. 247) destacam a importância do estudo da evolução de Feira de Santana, em relação ao sistema hierárquico de Salvador: “Não é possível imaginar um papel regional expressivo para Feira de Santana antes do século XIX, como também não é

lógico estudar a sua evolução desvinculada de um sistema urbano hierarquicamente superior, que é o de Salvador.”

Já Lima (2008) analisa a importância das diversas redes geográficas na vida econômica, social, política e cultural contextualizando o papel de Feira de Santana em função da Teoria das Localidades Centrais de Christaller:

O papel desempenhado por Feira de Santana, calcado na teoria das localidades centrais, como importante centro urbano-regional, enquanto local de distribuição varejista e de prestação de serviços, como centro de região, das relações espaciais e dos ritmos de crescimento demográfico, econômico, político, e do nível de eficiência no atendimento das necessidades dos habitantes da região, pode ser caracterizada como uma forma sócio-espacial de um ciclo de exploração, com um conjunto de centros urbanos dentro de uma hierarquia de cidades, funcionalmente articuladas, entre cidade dominante e cidades dominadas. (LIMA, 2008, p. 49).

O papel de Feira de Santana para a microrregião é de fundamental importância, uma vez que ela é um centro urbano-regional que centraliza ações como a prestação de serviços que atendem às necessidades dos habitantes das cidades a ela ligadas ou até mesmo conurbadas. O fato de ser entroncamento rodoviário também contribui para que a sua influência seja bem delineada e marcada como cidade dominante na região.

Outro fato que deve ser considerado quando se analisa a expansão urbana de Feira de Santana é a introdução do uso do automóvel e do caminhão, o que fez com que as estradas fossem construídas para possibilitar os deslocamentos desses veículos a motor. Poppino (1968, p. 208) relata que os homens de negócios passaram a exigir melhorias do governo, o que ocasionou uma série de planos para a construção de uma rede de estradas destacando que “tanto as autoridades estaduais como as municipais corresponderam a essas solicitações.” Em 1917, o governo da Bahia traçou o primeiro de uma série de planos para uma rede de estradas para automóveis, que ligariam todas as regiões do Estado.

Com o advento do veículo a motor, a possibilidade de morar em setores mais distantes da área central tornou-se viável, sendo esse um dos motivos para o aparecimento de bairros mais afastados, ou periféricos. Nessa época, o uso dos animais ainda concorria com o uso dos automóveis. Com a introdução do automóvel e do caminhão houve uma revolução na construção das estradas que cruzavam Feira de Santana e a Bahia.

Na década de 1960, houve a preocupação em corrigir os problemas oriundos das distorções que ocorriam no processo de ocupação do solo, através do PDLI. Observou-se que havia uma expansão descontrolada e que era necessário o estabelecimento de diretrizes pelo poder público para buscar equilibrar essa expansão:

Entendeu-se, então, que em consequência dessa expansão descontrolada, verifica-se desequilíbrios não só entre os setores primário, secundário e terciário da economia, como também, entre a estrutura ocupacional e a estrutura educacional, entre a

concentração e a dispersão espacial da vida urbana e entre a quantidade e a qualidade das instituições que atuam na área. Nesse processo, evidencia-se a necessidade da ação coordenadora por parte de organismos públicos para que estes estabeleçam diretrizes, de comum acordo com a iniciativa particular, na busca do equilíbrio da expansão desses elementos constitutivos do sistema, através da fixação do comportamento racional da produção, do consumo, das trocas, da distribuição espacial dos aglomerados urbanos e da prestação de serviços sociais de interesse comum dos habitantes. (PMFS, 1968, p. 11).

Essa expansão continua ocorrendo e durante todos esses anos, Feira de Santana vem modificando a sua estrutura urbana, espraiando-se nas diversas direções e alterando a paisagem urbana, incluindo a sua verticalização. O papel do poder público na gestão dos conflitos oriundos dos diversos interesses que se apresentam para o uso e ocupação do solo precisa ser bem definido buscando evitar problemas como o déficit habitacional, ocupação desordenada do solo, especulação imobiliária descontrolada, destruição de áreas verdes e mananciais, problemas de infraestrutura (saneamento, esgotamento, pavimentação), falta de preservação do patrimônio histórico, processo de periferização, problemas de tráfego e circulação.

Desde que foi elaborado o primeiro PDLI, na década de 1960, que já se observava que a iniciativa privada procurava os caminhos do rendimento máximo e com investimentos desprovidos do sentido de integração para com a totalidade do aglomerado urbano. O que se constatava na década de 1960 e ainda se constata atualmente é que a administração municipal, a responsável pelo controle das interferências causadas pela iniciativa privada ao ambiente urbano, em muitos casos, pela sua passividade, tem contribuído para aumentar o caos urbano.

Um dos fatores que contribuiu para que fossem feitas algumas modificações pelos agentes de produção do espaço, foi o uso do automóvel. Na década de 1950, os automóveis como Ford, Rural Willis, jipes e caminhonetes já eram utilizados pelos seus moradores, tanto para o deslocamento das pessoas como para transporte de mercadorias. O fato de ser entroncamento rodoviário fez com que o município se tornasse um centro de distribuição de mercadorias e um mercado importante. Segundo Poppino (1968, p.215) “Em 1950, Feira de Santana jactava-se de possuir 175 automóveis, 17 ônibus, uma ambulância, 33 vagões na estação e 348 caminhões.”

Se na década de 1950 se contava nos dedos quantos automóveis, caminhões, ônibus, etc. existiam em Feira de Santana, no ano de 2014, esse número é infinitamente superior, merecendo destaque a inserção da motocicleta como um meio de transporte muito utilizado pela população com renda mais baixa.

Para a análise do processo de urbanização de Feira de Santana foram utilizadas vistas aerofotogramétricas. O levantamento aerofotogramétrico necessita de dados obtidos através

do voo das aeronaves e existem algumas dificuldades para a obtenção de imagens com boa qualidade. Em Feira de Santana, o primeiro levantamento realizado sobre a zona urbana foi o solicitado pela Prefeitura Municipal, em 1959. Santos (2007, p.119) relata a evolução desse mapeamento e quais os órgãos que contribuíram para a elaboração desses levantamentos:

O segundo vôo em 1969 na escala de 1:8.000, resultou na elaboração de plantas urbanas na escala de 1:10.000, 1:5.000 1:2.000 e 1:1.000. Outros têm sido realizados por empresas como: a Companhia de Energia Elétrica da Bahia - COELBA, Empresa de Abastecimento de Água e Esgoto da Bahia – EMBASA e Centro Industrial do Subaé – CIS. Além disso, alguns levantamentos foram realizados em áreas do município, tendo como empresas contratantes: a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais - CPRM, Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRÁS, Ministério das Minas e Energia – MME e Conselho Nacional de Geografia - CNG.

Por meio de convênio firmado entre a EMBASA e a Prefeitura Municipal de Feira de Santana em 1998, restituiu-se em meio digital, parte do aerolevanteamento de 1992, resultando em cerca de 50 Km² de mapeamento sobre a Bacia do Rio Subaé. Ainda em 1998 a CAR - Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional, empreendeu um novo levantamento de cerca de 220 Km² sobre a zona urbana do município, como parte do programa de cobertura aerofotogramétrica das 30 maiores sedes municipais do Estado da Bahia, como já foi citado. Esse levantamento além de 465 fotos aéreas 1:8.000 sobre 368 Km² produziu, a base cartográfica planialtimétrica na escala 1:2.000 sobre 226,20 Km², 194 ortofotos digitais P&B A1 escala 1:2.000 (arquivos MaxiCAD e ArcInfo) e Modelos Numéricos de Terreno (MNT). No âmbito da prefeitura municipal de Feira de Santana, os acervos de documentação cartográfica são compostos principalmente por fotografias resultantes de levantamentos aerofotogramétricos de diversos períodos, plantas urbanas em papel, restituição aerofotogramétrica em formato digital e MNT, dentre outros. Essa instituição embora possua certa infra-estrutura no que diz respeito à documentação cartográfica com certo nível de atualização, carece de investimentos na área de Geoinformação, que possibilitem apoiar e melhorar, o nível de serviços que são prestados à população, o planejamento e a administração municipal.

No Mapa 11, está a imagem digital obtida a partir do aerolevanteamento de 1998 onde aparece em azul, um trecho do Rio Subaé.

Mapa 11 - Mapa Digital Urbano de Feira de Santana



Fonte: Santos (2007).

As Figuras 22 e 23 mostram uma vista área de Feira de Santana em épocas diferentes contribuindo para que se possa visualizar alterações na paisagem urbana juntamente com o mapa digital.

Figura 22 - Vista área de Feira de Santana, 1975



Fonte: Fotógrafo Antonio do Lajedinho.

Figura 23 - Vista aérea atual de Feira de Santana em 2013



Fonte: Fotógrafo Guto Jads.

Feira de Santana possui um aeroporto de pequeno porte, o Aeroporto João Durval Carneiro, que realiza apenas voos particulares com aviões de menor porte e somente no período diurno, uma vez que não possui balizamento noturno. Em estudo solicitado pela Prefeitura Municipal à Empresa de Engenharia VETEC foi feita uma análise sobre o Plano Aeroviário do Estado da Bahia, elaborado pelo Instituto de Aviação Civil em 2001, no qual constava a seguinte abordagem sobre a importância do aeroporto: “O aeródromo de Feira de Santana foi selecionado para compor o Sistema Estadual de Aeroportos devido à importância sócio-econômica do município no contexto estadual,” (PMFS, 2010, p. 51). Atualmente, existem algumas ações de melhoria da infraestrutura, como a ampliação das pistas e a perspectiva de ainda em 2014, começar efetivamente a funcionar o transporte de cargas e de passageiros.

A expansão de Feira de Santana vem causando a demanda por um sistema de transportes que consiga atender às necessidades de deslocamento da população seja para trabalhar, estudar, para o lazer e para se deslocar para sua habitação.

O papel regional de Feira de Santana se consolidou mais ainda, a partir da década de 1940, em função da construção das rodovias, pois ela tornou-se um polo de convergência entre as regiões do país e a capital, Salvador. Com as novas rodovias, as distâncias ficaram reduzidas, os custos dos deslocamentos de pessoas e de mercadorias também sofreram reduções e a ela passou a ser considerada como o maior entroncamento do Norte e Nordeste e como o segundo maior do Brasil.

5.2 O SISTEMA RODOVIÁRIO E SUA INFLUÊNCIA NA URBANIZAÇÃO

Para estudar a influência do sistema rodoviário na expansão urbana de Feira de Santana foi também considerado o papel desempenhado pela navegação marítima, fluvial e pelo sistema ferroviário.

Os primeiros núcleos que deram origem à Feira de Santana foram fazendas que ficavam quase que totalmente isoladas de Salvador, sendo que o comércio ocorria através do lombo dos animais. O percurso das tropas e das boiadas formava uma rede de caminhos, que ligava o setor de produção ao centro econômico. No século XVI a primeira feira de gado da Bahia ocorreu onde havia extensas pastagens para o gado, em Capuame, norte do Recôncavo. Já no final do século XVIII, a feira do gado passou a vigorar em Conceição da Feira, Nazaré e Feira de Santana.

A expansão de Feira de Santana ocorreu, segundo destaca Silva, Silva e Leão (1985, p. 253) “depois de 1819, com a transferência da feira de gado do Capuame para o povoado de Santana dos Olhos d’Água.” Essa feira de gado passou a ser considerada como a mais importante da Província, projetando a vila de Feira de Santana. Nos fins do século XVIII, esses caminhos já convergiam para Cachoeira, que pelo fato de ser localizada no baixo curso do rio Paraguaçu, passou a desempenhar a função de entreposto fluvio-marítimo do sertão.

Os benefícios que Feira de Santana conseguiria a partir da segunda metade do século XIX com a implementação dos transportes marítimo e terrestre foram os vários projetos ferroviários e um deles ligaria as cidades de Cachoeira e Feira de Santana, em 1876, transformando Feira em ponta de trilho. O Mapa 12 mostra essa ligação entre Feira e Cachoeira, na década de 1940, que tinha a extensão de 48 km.

Mapa 12 - Estrada de ferro Feira de Santana/Cachoeira – 1940



Fonte: PMFS (2013).

As ferrovias também surgiram para ajudar a escoar a produção e para facilitar o deslocamento da população. Zorzo (2000) ressalta que o sistema ferroviário na Bahia obteve

sua maior conformação em meados do século XX, quando alcançou um patamar de 2.600 km de ferrovias, mas que depois de 1950 a rede começou a diminuir de extensão:

É importante frisar, que o grosso da rede ferroviária do país foi construído seguindo concepções e planos viários vindos do século XIX. Foram sete as principais linhas ferroviárias que foram construídas na Bahia. A primeira ia da capital, Salvador, à Juazeiro passando por Alagoinhas, que começou a ser construída em 1856. Uma segunda, iniciada em 1867, a Estrada de Ferro Central da Bahia, ia de Cachoeira para Feira de Santana e para a Chapada Diamantina. Uma terceira, que ia de Nazaré a Jequié, foi iniciada em 1871. A quarta, a Estrada de Ferro de Santo Amaro começou a ser construída em 1875. A quinta, a Estrada de Ferro da Bahia a Minas, foi iniciada em 1891. A sexta, era uma ligação do Ramal de Alagoinhas a Timbó com a Estrada de Ferro de Sergipe, começou a ser construída em 1884. A última, a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, é obra de 1904. (ZORZO, 2000, p.2).

A utilização do transporte ferroviário trouxe benefícios para a agricultura e o comércio de Feira de Santana. Existiam dificuldades para a construção de uma estrada de ferro, que seguiria o vale do rio Paraguaçu, desde Cachoeira até a chapada Diamantina, no planalto central da Bahia. O governo desenvolveu uma luta para que essa estrada fosse construída e teve também que atender à demanda oriunda dos pedidos dos comerciantes de Feira de Santana, para que essa ferrovia chegasse até lá. A Figura 24 mostra uma vista da estação ferroviária, onde hoje existe um centro comercial popular, denominado Feiraguai.

Figura 24 - Estação Ferroviária, década de 1900



Fonte: Clube dos Fotógrafos.

Com a redução dos custos com transporte e a diminuição do tempo de deslocamento entre Cachoeira, São Félix e Feira de Santana, foi possível ampliar a expansão da cidade no sentido norte-sul, permitindo ainda, o crescimento do fluxo comercial e de pessoas.

Uma das formas que os viajantes tinham para chegar a Feira de Santana na década de 1920, era a via marítima. O relato de Sampaio (1977, p.9) destaca que “quem se destinasse a Feira, a fim de alcançá-la no mesmo dia, só poderia atingi-la através do que se chamava: uma viagem direta.” E como seria essa viagem? Duas formas de deslocamento com destino a Feira de Santana seriam utilizadas: a marítima e fluvial. O percurso necessário para quem saísse da Capital, para chegar a Feira de Santana por via marítima, era primeiro ir para Cachoeira e de lá tomar o trem que o levasse a seu destino final. Fazia parte dos percalços para esse deslocamento, o desencontro entre os horários do vaporzinho que às vezes não coincidia com o horário dos trens, a falta de infraestrutura hoteleira, para abrigar aqueles que necessitassem pernoitar na cidade, o cansaço da viagem e seus onerosos custos.

A viagem por via fluvial para se alcançar Cachoeira, levava entre 5 a 6 horas. Depois se esperava até a metade da tarde, a chegada do trem que iria fazer o percurso parando nas estações de Belém, passando pela cidade de Conceição da Feira, parando em São Gonçalo, onde existiam duas escalas e só ao anoitecer se chegava a Feira de Santana. Ficam assim caracterizadas as dificuldades de deslocamento por via marítima e fluvial até a década de 1920.

Foi considerado o período colonial, para analisar como as estradas surgiram e para averiguar, a partir dele, como o sistema rodoviário influenciou a expansão urbana do município de Feira de Santana. No século XVI, as estradas eram apenas caminhos de gado que ligavam a capital às terras situadas a leste e ao noroeste da Bahia:

Partindo de Salvador e da vila de Cachoeira, tomavam duas direções: leste-nordeste e oeste-sudeste. No século XVI elas eram os chamados ‘caminhos de gado’ e ligavam a capital apenas às terras situadas a leste e ao noroeste. Um deles trazia até a cidade o gado da região onde hoje fica Lagoa Grande, no Sertão de Pernambuco. Outro rumava para a Chapada Diamantina e, na altura da atual cidade de Boa Vista do Tupim, bifurcava-se, tomando duas direções: nordeste, passando por Jacobina, até Juazeiro; e norte, chegando às margens do São Francisco, num ponto entre Xiquexique e Sento Sé. Por essa estrada chegava a Salvador não só o gado criado no Sertão baiano como o proveniente do longínquo Piauí. (MATTOSO, 1992, p. 468).

Os caminhos de gado foram as primeiras estradas baianas. Poppino (1968) relata que em 1859, teve início a construção da primeira estrada carroçável entre Feira de Santana e Santo Amaro, no Recôncavo baiano, cuja obra foi concluída durante a seca de 1859/1861. Ele analisa a importância da posição geográfica e do clima, para contextualizar o papel da cidade de Feira de Santana, destacando que, cinco dos seis caminhos principais entre a cidade do Salvador e o sertão, passam por Feira de Santana e também o volume de todo o tráfego, entre o interior e a costa.

As primeiras estradas foram as de terra batida, utilizadas basicamente para o transporte dos animais, que seriam comercializados em Feira de Santana. As dificuldades para o deslocamento dos viajantes eram imensas e a posição geográfica de Feira de Santana, entre o litoral e o interior, influenciou as condições econômicas, por ser passagem obrigatória para quem circulava para o norte ou para o sul do país. A evolução da construção das rodovias de Feira de Santana, depois de 1860, distribuiu-se por três fases distintas que envolveram os caminhos para carros e animais e as novas estradas de rodagem e que fizeram com que a cidade passasse a ser um foco de convergência em diversas direções:

O sistema de caminhos para carros e animais, que se desenvolveu depois dessa data, continuou com poucas alterações, até 1917. De 1917 a 1938, verificou-se a construção pelo Estado, pelo município e pelos particulares de muitas novas estradas de rodagem. Depois de 1938, Feira de Santana tornou-se o foco de irradiação e de convergência do novo sistema de rodovias planejado e executado pelos governos do Estado e da União. (POPPINO, 1968, p. 205).

Os sistemas de deslocamentos por via terrestre, pela via ferroviária ou via rodoviária, eram ainda precários e com isso os deslocamentos demoravam cerca de um dia para se conseguir, saindo de Salvador, chegar a Feira de Santana. Foi de 1920 até 1950 o período em que Feira de Santana tornou-se o centro do sistema de rodovias, planejado pelos governos estadual e federal. Nessa época já estava ligada a Salvador e ao Espírito Santo (via sem pavimentação); ligada no sentido Oeste até Seabra e ao Nordeste do Estado e do Sul do país, com a abertura da BR-116.

Com a inauguração oficial em 1929, e após muitas dificuldades para a sua execução, foi inaugurada a Bahia-Feira, hoje denominada BR-324, beneficiando a comunicação do sertão baiano com a capital e trazendo para Feira de Santana a possibilidade de ampliar a sua capacidade comercial. Nessa época, a viagem era considerada dispendiosa e o sistema de transporte urbano ainda muito precário. A construção da rodovia Salvador-Feira contribuiu para reduzir o deslocamento que já foi de até dois dias, mas ainda não se vivia uma situação muito favorável, uma vez que a sua conclusão demorou quase meio século e quando finalizada, só dispunha de pista simples. O deslocamento feito por ônibus era problemático e inseguro, por conta da falta de qualificação dos motoristas e pelo fato das empresas serem particulares, o que deixava o usuário sem ter a quem recorrer na busca de melhoria do atendimento.

Ao estudar o espaço urbano de Feira de Santana, Oliveira (2010, p. 66) destaca a importância da comercialização do gado que atingiu seu auge em 1950 e sua diminuição em 1960, quando a rodovia BR-324 (Salvador-Feira) foi asfaltada e relata que “de 1950 a 1980,

houve uma grande alteração na estrutura da cidade, com o crescimento dos estabelecimentos comerciais e a elevação da oferta de empregos.”

Com a melhoria dos deslocamentos, após a BR-324 ter sido asfaltada, o comércio ampliou a sua participação para a expansão urbana do município melhorando a oferta de emprego, o que faria com que também houvesse um aumento populacional. Atualmente a BR-324 conta com pistas duplicadas tanto no sentido Feira-Salvador como no sentido Salvador-Feira. Esse aumento populacional também foi acontecendo em função de fatores como as possibilidade de adquirir emprego, perspectivas de melhoria no ensino, expansão do comércio e da instalação do CIS.

A análise da relação entre a influência das rodovias para o aumento populacional teve início na década de 1950, por causa do fenômeno das migrações, que ocorreu também em função das possibilidades de deslocamentos e teve o fim em 2002, por causa dos dados obtidos através do censo do IBGE, realizado em 2010. No Quadro 23 foi exposta a ampliação da população em função das possibilidades de deslocamentos após as melhorias oriundas da construção e ampliação das rodovias.

Quadro 23 - Influência das rodovias para o aumento populacional

PERÍODO	EVENTO	POPULAÇÃO
1950	Abertura e melhoria das estradas aliada ao desenvolvimento dos transportes. Crescimento demográfico bastante rápido	107.205
1960	Asfaltamento da BR-324.	141.757
1980	Migração intensa da zona rural e de outros municípios, associada à chegada do CIS e em função da construção e melhoria das rodovias.	291.504
1990	Programa corredores rodoviários do estado da Bahia.	405.848
2000	Ampliação e melhoria da malha rodoviária baiana.	480.949
2010	Pouca integração do sistema rodoviário com pouco mais de 25,2 mil quilômetros de rodovias na Bahia não contribui de forma mais direta para o aumento populacional.	556.756

Fonte: Silva et al (1985); PMFS (1971); Oliveira (2010); PMFS (2012).

Elaborado pela autora desta tese (2015).

Constatou-se que em alguns períodos o aumento populacional foi maior do que em outros e que esse fenômeno sofre interferência de fatores diversos, a exemplo da época das secas, da instalação de indústrias ou das dificuldades, em função do momento em que se encontra a economia do país e do estado.

A rodovia Transnordestina, denominada Rio-Bahia e depois BR-116, também contribuiu para a expansão de Feira de Santana, pois aumentou a expectativa do comércio ligando o Rio de Janeiro à Bahia e a Pernambuco, e depois se estendendo para os Estados da

Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e Maranhão, ligando Sudeste e Nordeste, via Minas Gerais.

Pelo fato de ser considerado como entroncamento rodoviário, o município de Feira de Santana possibilita a circulação dentro do contexto viário, tanto nacional como regional e segundo consta no PDLI (PMFS, 1968, p. 119), “analisando a rede de estradas que compõem o sistema rodoviário para a Bahia, verificamos que o trecho Salvador-Feira de Santana, funciona como eixo de convergência das principais vias que cortam o Estado”, caracterizando, portanto, a importância dessa rodovia.

Feira de Santana localiza-se num eixo polarizador do sistema rodoviário do estado da Bahia cujas vias principais são a BR-324, a BR-101, na direção Norte/Sul com traçado paralelo ao litoral; e a BR-116, que liga o estado de Pernambuco ao Sudoeste baiano, em direção a Minas Gerais. No Quadro 24, estão descritas as rodovias federais que cruzam a cidade de Feira de Santana, destacando os pontos de acesso de cada uma delas.

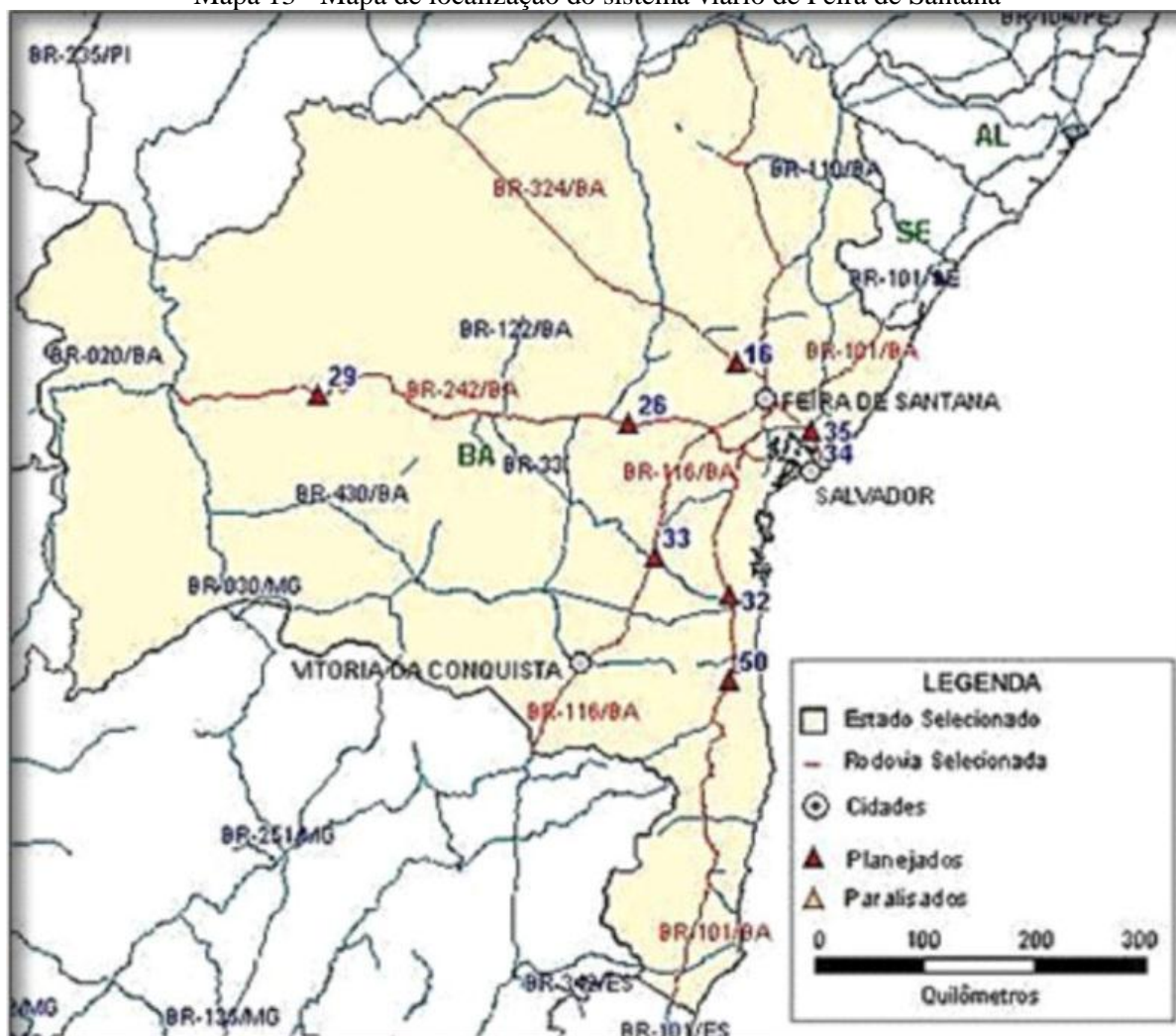
Quadro 24 - Rodovias que cruzam Feira de Santana e seus pontos de acesso

RODOVIAS	PONTOS DE ACESSO
BR-324	Feira-Salvador
BR-101	Direção Norte-Sul
BR-116 (Rio-Bahia)	Pernambuco ao Sudoeste baiano

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Outras rodovias estaduais a exemplo da BA-052, BA-099 e BA-001, atendem ao tráfego de longa distância ou ligam as sedes municipais como parte de um sistema combinado que se complementa. Conforme ilustra o Mapa 13, a cidade de Feira de Santana é passagem para quem transita entre o Norte, Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Mapa 13 - Mapa de localização do sistema viário de Feira de Santana



Fonte: SEI (2014).

O Mapa 14 mostra a situação de Feira de Santana em relação ao sistema rodoviário que a corta. São destacadas por uma linha na cor marrom as rodovias federais, a exemplo da BR-324 e BR-116 e por uma linha na cor amarelada, as rodovias estaduais, a exemplo da BA-052.

Construída pelo engenheiro Alexandre Portella, com a obra tendo início em 1912. Seu comprimento é de 170 m, com um leito de 5 m de largura e 470 toneladas de ferragem. A Figura 25 mostra vistas da Ponte Barão do Rio Branco durante sua construção.

Figura 25 - Ponte Barão do Rio Branco, década de 1900



Fontes: Clube dos Fotógrafos e Museu Casa do Sertão.

Nessa época, já se podia prever a futura necessidade das rodovias. As pontes permitiam as travessias dos rios e a Ponte Barão do Rio Branco também possibilitava que passassem as boiadas vindas de Goiás, Minas Gerais e do sertão de modo geral. As viagens a cavalo, as cargas de mercadorias vindas do campo e vice-versa, e os tropeiros com dezenas de burros carregados, cruzavam diariamente por aquela ponte. Na atualidade, a ponte Barão do Rio Branco, conforme mostra a Figura 26, continua sendo uma via de acesso entre Feira de Santana e sua microrregião.

Figura 26 - Vista da Ponte Barão do Rio Branco, 2014



Fonte: Agência Oliveira (2014).

A partir de 1917, o marco que impactou a urbanização de Feira de Santana foi a construção das rodovias que cortam e atravessam o município, transformando-a no segundo maior entroncamento rodoviário do Brasil, só perdendo para São Paulo. As rodovias federais BR-324 e BR-116 se encontram na Avenida Eduardo Froes da Mota (Anel de Contorno) e a BR-101 faz entroncamento com a BR-324. As BR-101 e BR-116 são as principais e as mais extensas do país.

Com a introdução do automóvel e dos caminhões, a necessidade para a construção das estradas se fez mais premente, e a pressão dos homens de negócios influenciou o governo da Bahia, que traçou planos para a estruturação de uma rede de estradas que teve início com a construção da BR-324, ligando Feira de Santana a Salvador, contribuindo para que as distâncias fossem reduzidas e para que o acesso à capital fosse mais rápido.

A fase inicial de construção da Feira-Salvador, teve início em Salvador, em 2 de fevereiro de 1918 e em Feira de Santana, em 27 de abril do mesmo ano. Foram duas frentes de ataque para sua execução: uma realizada pelo DERBA, partindo de Salvador para Feira de Santana e a outra, realizada pelo DNER, partindo de Feira de Santana para Salvador. Inicialmente denominada de BR-28, passou depois a ser denominada de BR-324. A proposta de execução do projeto era de uma via macadamizada, de seis metros de largura, nos 144 km que separavam as duas cidades. Em dezembro de 1921, os automóveis já podiam trafegar na Feira-Salvador, na estação das secas. A Figura 27 mostra uma vista da antiga estrada Feira-Salvador, na época em que ainda era formada por pista simples. Nessa Figura estão caracterizadas algumas fases das etapas construtivas do km 0 até o km 92.

Figura 27 - Etapas construtivas da Bahia-Feira em 1918



Fonte: DNER (1965).

A posição de Salvador é excêntrica em relação às duas grandes rodovias longitudinais, BR-101 e BR-116, que interligam as Regiões Nordeste, Sudeste e Sul do país e conseqüentemente, integram a Região Nordeste ao sistema rodoviário nacional. Por essa razão, o trecho Salvador-Feira irá desempenhar um papel fundamental para o tráfego que flui entre Salvador e as demais regiões do país. “Por este efeito polarizador, constitui-se, assim, o trecho rodoviário em questão naquele de maior importância do estado, em função da densidade do tráfego que o atravessa” (BRASIL, 1986, p. 84).

Esta rodovia foi totalmente duplicada em toda a sua extensão de 144 km. A Figura 28 mostra uma vista da atual estrada Feira-Salvador (BR-324).

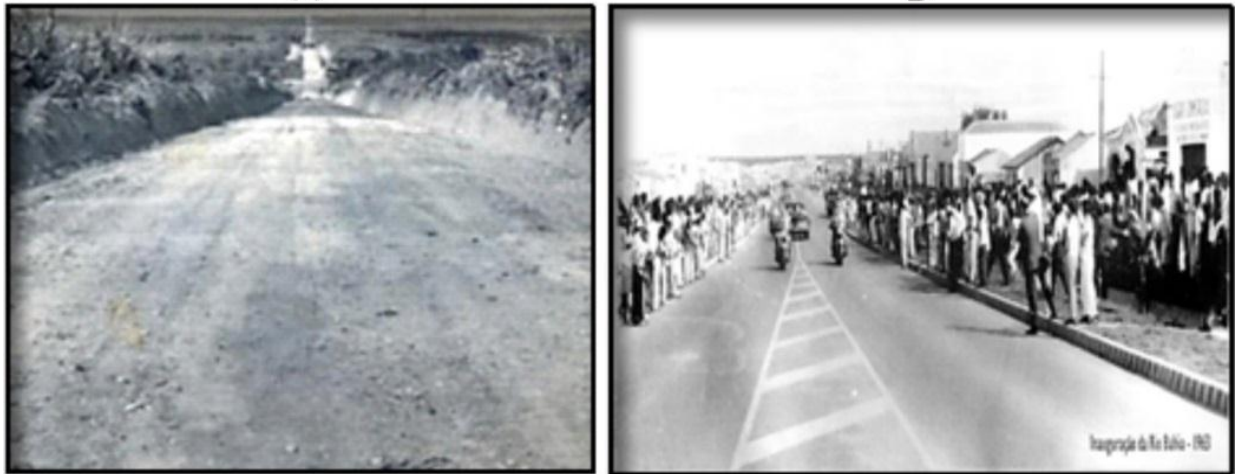
Figura 28 - Vista da Feira-Salvador, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Outra rodovia que corta Feira de Santana e que é considerada uma das mais extensas do país é a BR-116. Inicialmente conhecida como Rio-Bahia, depois BR-4 e atualmente BR-116. A construção da BR-116 teve início em 1933 e finalizou em 1949, com uma extensão de 1.878 km que liga Feira de Santana ao Rio de Janeiro. A Figura 33 (A) mostra uma vista da BR-116, quando ainda era uma estrada sem pavimentação. Sua inauguração, porém, só veio a ocorrer em 1963, conforme mostra a Figura 29 (B).

Figura 29 - Vista da BR-116 na década de 1930 e 1963



Fonte: Google Imagens (2014).

Do ponto de vista nacional, a BR-116 é parte integrante da estratégica ligação entre as Regiões Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste. Em função dessa ligação essa rodovia funciona “como um meio de integração do espaço econômico nacional e sua implantação se deveu mais ao fato da necessidade de ampliação do mercado para fazer face ao excessivo desenvolvimento do parque industrial da Região Sudeste no após guerra” conforme (BRASIL, 1986, p. 56).

Considerando o ponto de vista regional, a sua importância pode ser verificada pelo fato dela interligar entre si, e a outras sub-regiões do Estado e a Capital, importantes polos locais de desenvolvimento como sejam: Feira de Santana, Serrinha, Jequié e Vitória da Conquista.

Na Figura 30 (A e B) estão imagens da BR-116 na atualidade.

Figura 30 - BR-116, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Feira de Santana se tornou uma das cidades mais importantes do país, do ponto de vista econômico e comercial, pelo fato de dispor de enormes rodovias que cruzam a cidade, como a BR-101, antes denominada BR-5. É uma rodovia longitudinal, que tem início no município de Touros (RN) e se estende até o município de São José do Norte (RS). Interliga as capitais dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia. “No estado da Bahia se estende por quase 957 km, desde a divisa com Sergipe até a divisa com o Espírito Santo”, conforme consta na descrição da publicação da PMFS (2010, p. 39).

A BR-101 é considerada a maior do Brasil, sendo hoje totalmente pavimentada. Ela inicia em Fortaleza e termina no Rio Grande do Sul. Sua extensão é de 4.385 km e passa por dez estados fazendo a ligação de diversas cidades como Pelotas, Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Guarulhos, São José dos Campos, Rio de Janeiro, Volta Redonda, Governador Valadares, Fortaleza, Vitória da Conquista e Feira de Santana.

Conforme relato de Silva, Silva e Leão (1986, p. 256) “em 1949, a BR-101 (em cascalho) foi concluída, e Salvador, através de Feira de Santana, ligou-se ao sudoeste do Estado e aos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.” A Figura 31 mostra uma vista da etapa construtiva da BR-101.

Figura 31 - Vistas da etapa construtiva da BR-101, década de 1940



Fonte: Google Imagens (2014).

Já a Figura 32 mostra uma vista da BR-101 na atualidade com pista totalmente asfaltada.

Figura 32 - Vista da BR-101, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A construção das rodovias causou impacto no processo de urbanização de Feira de Santana a partir do momento que possibilitou o acesso de pessoas e mercadorias de forma mais rápida e menos onerosa, contribuindo também com o aumento da população e a consequente expansão do município.

No Quadro 10, que relata as bases iniciais para o desenvolvimento das vias baianas do século XV ao século XIX, foram descritas as atividades econômicas que eram escoadas para outras regiões, pelas estradas que existiam nessa época. Já no Quadro 25 foram descritos os fatos e a influência que a implantação das rodovias BR-324, BR-101 e BR-116 trouxeram para a economia da região de Feira de Santana, a partir do século XX.

Quadro 25 - Influência das rodovias para a economia da região de Feira de Santana

PERÍODO	FATO	INFLUÊNCIA PARA A ECONOMIA
1918	Início da construção da BR-324	Expansão das áreas de lavoura e a evolução da agricultura de subsistência.
1928	Conclusão da BR-324 ainda sem pavimentação	Feira de Santana define-se como centro de convergência dos produtos agrícolas regionais, sobretudo das boiadas provenientes de áreas distantes do Estado e do País.
1938	A utilização da BR-324 como via de acesso.	Feira de Santana torna-se centro de irradiação e de convergência do novo sistema de rodovias planejado e executado pelos governos do Estado e da União e define-se como centro coletor-distribuidor.
1945	Construção da BR-116	Desempenha o papel de canal coletor fundamental de tráfego que flui entre Salvador e as demais regiões contribuindo para impulsionar a economia.
1950	Feira de Santana é conectada por rodovias encascalhadas a qualquer cidade do Estado	Essa integração possibilita a expansão da economia com a aproximação dos municípios das microrregiões de Serrinha e do Sertão de Canudos. Desde essa época que Feira de Santana começa a alterar sua estrutura urbana com o crescimento dos estabelecimentos comerciais.
1956	Início da pavimentação da BR-101	Um dos principais troncos rodoviário do país apresenta importância econômica para o sul da Bahia com o escoamento da produção do cacau e como apoio a indústria de turismo.
1960	Conclusão do asfaltamento da BR-324	A economia da região se transforma. Feira de Santana passa a realizar grande parte do abastecimento de Salvador, em cereais, carne e leite. Maior polo sisaleiro do Estado e centros cafeicultores importantes. Influência do setor industrial.
1985	Duplicação total da BR-324	Ampliação do setor econômico com a melhoria das possibilidades de escoamento através da logística do transporte.
1999/ 2002	Ampliação da malha rodoviária baiana	Para atender às diversas demandas da economia como atividades turísticas e para facilitar o escoamento da produção.
2003/2011	Melhorias da malha viária	Feira de Santana é hoje uma das cidades mais importantes do país do ponto de vista econômico e comercial.

Fonte: Dados originais Silva et al (1985); Andrade (2003); Brasil (1986), Gusmão (2003).

Nota: Elaborado pela autora da tese (2015).

Por se situar numa área estratégica, Feira de Santana passou a exercer um papel de destaque no sistema urbano baiano. Com a política de integração nacional, desenvolvida pelo governo com a ampliação da rede de rodovias baianas, que em 1930 perfazia apenas um total de 42 km e que hoje já está em torno de uma extensão de 11.448,60 km (compreendendo rodovias pavimentadas, implantadas, em leito natural e planejadas) Feira de Santana teve seu papel de centro de apoio para o deslocamento de passageiros e de cargas ampliado, influenciando de forma decisiva como fator de crescimento extra-regional.

Constata-se que a ampliação e melhoria do sistema rodoviário provocou uma dinamização das suas atividades econômicas, o que também contribuiu para que a pequena cidade, originária de uma sesmaria, hoje se transformasse em Região Metropolitana.

Essa expansão vem causando a demanda por um sistema de transportes que consiga atender às necessidades de deslocamento da população seja para trabalhar, estudar, para o

lazer e para se deslocar em direção à sua habitação no fim do dia. Esse sistema foi descrito no tópico seguinte.

5.2.2 O sistema de transporte urbano

O sistema viário de Feira de Santana, assim como a sua origem, está relacionado ao comércio do gado, introduzido na Bahia, no século XVI. A necessidade de conduzir a boiada fez com que os boiadeiros procurassem aquelas regiões que oferecessem melhores condições ao gado e que facilitassem o seu transporte.

Na primeira década após a fundação do município, a Câmara, que no século XVIII exercia diversas funções, legislando sobre questões relacionadas ao abastecimento de água, a regulamentação da renda da venda da carne, plantio de árvores e sobre a abertura e manutenção das ruas e praças, traçou planos para ajudar a resolver os problemas das vias da cidade, que vinha se expandindo e demandando, portanto por serviços como o de calçamento:

O arraial de Feira de Santana tinha-se desenvolvido sem plano algum e nenhuma atenção se prestara à localização de novas construções. Por conseguinte, em 1833, as ruas da nova vila eram estreitas e tortuosas, cheias de pó ou lama, conforme a estação. As duas Praças – a da Matriz, defronte à primitiva capela e a do Comércio, onde se vendiam os produtos agrícolas na feira, todas as terças-feiras, eram apenas lugares abertos, sem pavimentação. A Câmara pouco poderia fazer para melhorar essas condições, mas planos foram traçados para o eventual alargamento ou retificação dos caminhos existentes. Na primeira década depois da fundação do município, a Câmara iniciou um programa de calçamento a paralelepípedos das ruas e praças. Pela lei provincial de 9 de agosto de 1850, seriam pagos pelos respectivos proprietários, em cada rua, os gastos com a pavimentação das ruas e dos passeios. Quatro anos mais tarde, a Câmara regulamentou a referida lei. Em resultado dessa regulamentação, as ruas principais e as duas praças da vila, em 1860, estavam calçadas com blocos de pedras, bem como a maioria dos passeios. (POPPINO, 1968, p. 34).

Como resultado das ações propostas pela Câmara, através da lei provincial de 9 de agosto de 1850, o programa de pavimentação das ruas, passeio e calçadas foi ampliado. Os sistemas de transporte, em função dessas ações também demandaram por mais recursos e melhorias. A influência dos sistemas de transportes para a evolução da cidade foi demonstrada por diversos estudos. Silva, Silva e Leão (1985, p. 253) destacam que “na segunda metade do século XIX, a implementação dos transportes, marítimo e terrestre, iria trazer benefícios para Feira de Santana.” Os transportes têm um significado representativo para a evolução das cidades. O fato de ser entreposto comercial dentro do sistema rodoviário nacional e regional, fez com que Feira de Santana se expandisse e conforme consta no PDLI:

Os transportes representam um setor de alta significância na evolução da cidade, o que decorre diretamente de sua posição de entreposto dentro do sistema rodoviário

nacional e regional sendo, além disso, o trecho Feira-Salvador da BR-324 eixo de convergência das principais vias que cortam o estado. (PMFS, 1968, p. 121).

Esses fatos contribuíram para que a especulação imobiliária fosse influenciando de forma acentuada a ocupação do espaço urbano, o que trouxe consigo a necessidade de ampliação do sistema viário, que, nem sempre se expandiu na proporção necessária. Os conflitos apresentados em função da desorganização do trânsito na cidade, com a população disputando espaço com os automóveis e o não cumprimento da legislação (em alguns casos), fizeram com que os administradores urbanos começassem a procurar novas soluções.

O PDLI, no item que analisa a infraestrutura e o sistema viário, destaca a preocupação com os problemas oriundos das interferências que os interesses do capital causam com a especulação imobiliária, através da sua influência para conflitar o sistema viário desde a década de 1960: “Os sucessivos loteamentos, fruto da especulação imobiliária, (iniciativa privada) por falta de intervenção do poder municipal, através da legislação e fiscalização, para efeito de controle, contribuem acentuadamente para conflitar o sistema viário.” (PMFS, 1968, p.119). A legislação existe, porém em muitas situações não é obedecida, o que também contribui para causar os problemas de circulação.

Para ordenar melhor o espaço público era necessário que a regulação de certos fluxos fosse realizada, buscando melhorar as condições de trafegabilidade da cidade. Embora Feira de Santana quisesse se modernizar, muitos problemas precisavam ser resolvidos: os veículos trafegavam com facilidade em função da largura das ruas e concorriam com os pedestres, os passeios eram utilizados pelos feirantes e pelos pedestres (e ainda hoje é assim), o espaço era ocupado por uma mistura de tráfego e pessoas, comércio e residências. Essa mistura dificultava a administração urbana, sendo necessário disciplinar os condutores, liberando o trânsito para a preponderância do automóvel.

A cidade que se queria moderna mostrava-se com um trânsito desorganizado. Carecia da regulação de certos fluxos, capazes de ordenar o viver urbano em seu dia-a-dia tal como o semáforo, a faixa de pedestre e as leis de trânsito, dentre outros. Faltava um sistema de pavimentação e transportes, condizentes com o fato de cidade que estava se modernizando. Vinha do século XVIII, com ruas tortas, esburacadas e que durante as chuvas tinha a lama dominando suas áreas de circulação, melhorando algumas de suas vias no século XIX, porém ainda precisando regular todos os problemas existentes nessas vias de circulação.

A demanda por um sistema de transportes regulamentado e mais eficiente foi sentida pelo poder público, que passou a estabelecer normas para o deslocamento de pessoas e de

mercadorias. A pavimentação das vias também era uma preocupação para com as formas de melhorar o sistema de transporte.

Pelos idos das décadas de 1950 e 1960, os governantes do município se preocupavam em pavimentar ruas e praças, com o objetivo de tornar sua aparência mais agradável e mantendo-a limpa, o que era um desafio para transformar a cidade em moderna e civilizada. A população reclamava da falta de infraestrutura da cidade demandando soluções do poder público. As ruas eram de terra batida e com o passar dos anos começaram a receber pavimentação asfáltica, embora ainda hoje existam aquelas sem nenhum tipo de pavimento, ou que ainda utilizam o paralelepípedo. A Figura 33 mostra uma vista da situação da pavimentação de algumas ruas da cidade, na atualidade.

Figura 33 - Vista da situação de ruas da cidade, 2013



Fonte: Google Imagens (2014).

Os desafios para manter a urbe limpa e a administração dos espaços públicos permanecem. Com o crescimento da cidade vieram também os problemas causados pelo aumento da população, com a demanda por transporte coletivo e demais serviços públicos. Almeida (2006) realiza uma análise sobre a situação dos transportes públicos fazendo ressalva à necessidade de melhorias. Ele relata de forma sucinta, a quantidade de veículos disponíveis

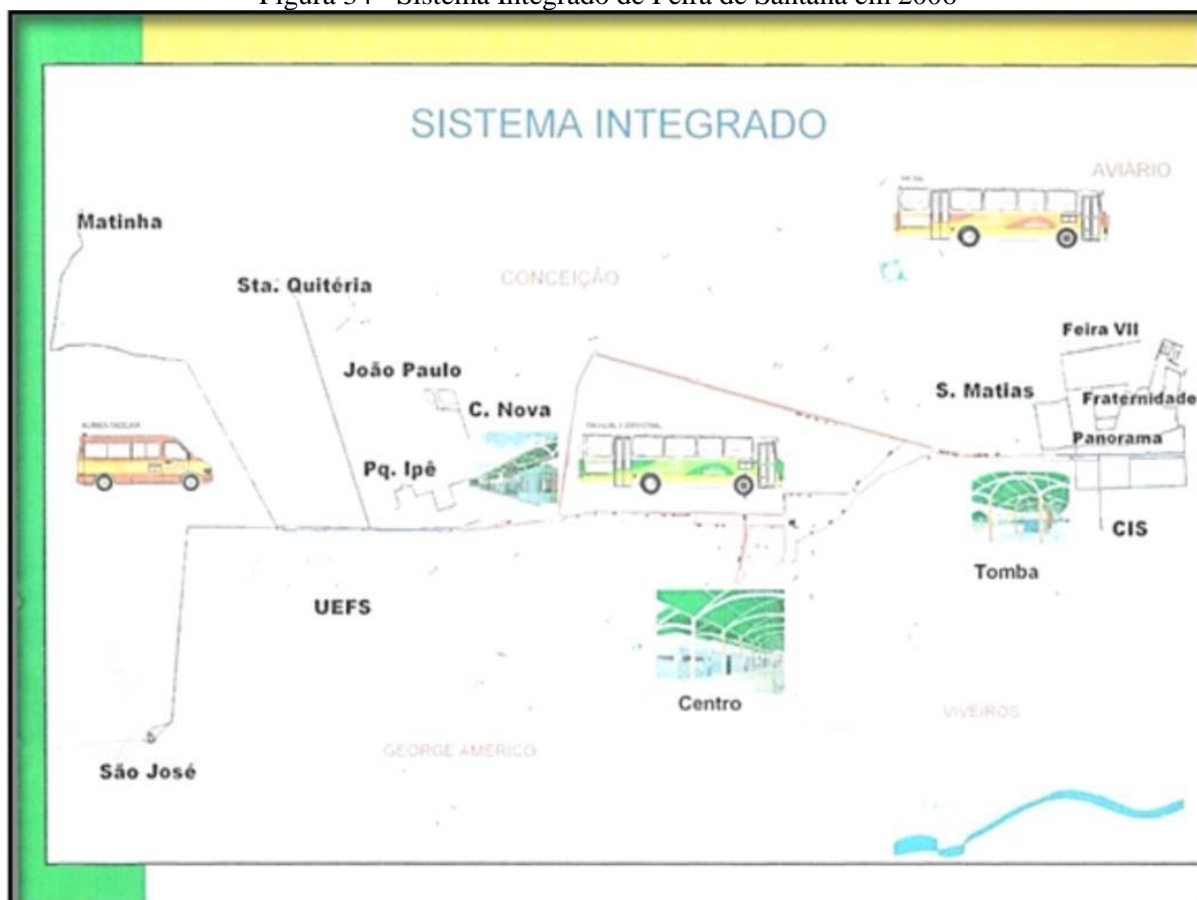
para o transporte público na década de 2000 e a construção das estações de transbordo, realizada pelo Governo Municipal:

Feira de Santana cresceu e inflou para todos os lados. Houve inúmeros loteamentos. Todo povo comprou seu pedaço de terra, há mais de duas décadas atrás. Atualmente, Feira de Santana dispõe de mais de 80 bairros a serem servidos pelos transportes coletivos. Os poderes públicos devem estar vigilantes para prover as necessidades primárias da 1ª Cidade do interior baiano, pois ela se tornou mãe dádiosa, precisando atender, sem carência, a seus filhos legítimos e adotivos, mister se faz, mais transportes, melhores e mais baratos, pois Feira de Santana é uma cidade plana, sem muitos gastos em combustível e desgastes de peças, para ônibus, Kombis e táxis. Ultimamente o número de ônibus se avolumou, nas diversas linhas. As Kombis perfazem cerca de 200; algumas bestas, os táxis atingem a 1350 e os Motoboys alcançam um número de mais de 300, como transporte alternativo e nos Distritos, existem 25, entre ônibus e Kombis. O Governo Municipal mandou construir três estações de transbordos para baratear a passagem aos usuários; uma, na Cidade Nova, outra, no final do prolongamento da Avenida Getúlio Vargas (Rua Olímpio Vital), perto da Avenida do Canal e a terceira, no Bairro Tomba, começadas em 2004, já em plena operação. (ALMEIDA, 2006, p. 68).

As ações desenvolvidas pelo poder público, para prover necessidades consideradas primárias, como os transportes, foram se ampliando. Com o crescimento da cidade para todos os lados, loteamentos surgindo a todo o momento e o aumento do número de bairros, a demanda por transportes se ampliou, o que fez com que o número de ônibus que passaram a circular nas diversas linhas, aumentasse. Além disso, outros meios de deslocamentos como a utilização de Kombis, bestas, táxis e motoboys (moto táxis) também passaram a ser utilizados.

Buscando estabelecer melhor equilíbrio dos veículos, dos itinerários, dos terminais e de fatores complementares (conforto, velocidade, comunicação, regularidade, confiabilidade e acessibilidade) foi elaborado o Sistema de Transportes Integrado (SIT) de Feira de Santana. A Figura 34 mostra as três estações de transbordo na Cidade Nova, no Tomba e no Centro. O deslocamento realizado com o pagamento de apenas uma tarifa reduz o custo da viagem beneficiando a seus usuários.

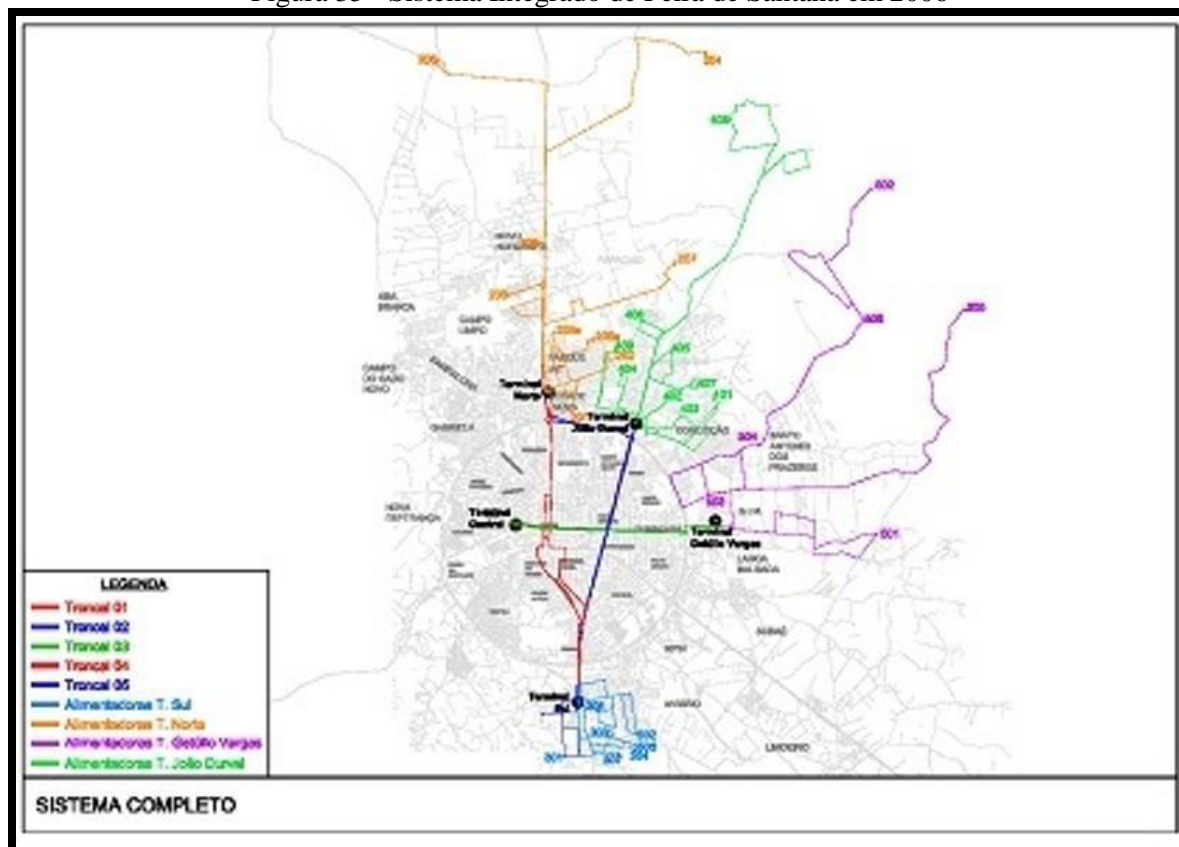
Figura 34 - Sistema Integrado de Feira de Santana em 2006



Fonte: PMFS (2006a).

O sistema viário contribui para viabilizar a estrutura urbana da cidade enquanto espaço que permite a realização das atividades humanas. A Figura 35 mostra as vias troncais e os sistemas alimentadores para cada estação de transbordo, em cores diversas conforme consta na legenda.

Figura 35 - Sistema Integrado de Feira de Santana em 2006



Fonte: PMFS (2006a).

Os ônibus do município fazem as linhas chamadas de troncais e de linhas alimentadoras. As linhas troncais fazem a ligação entre os três terminais indo de norte a sul, a exemplo de: Cidade Nova/CIS via Terminal Central; Cidade Nova CIS/Av. João Durval via Shopping Boulevard; Pampalona/CIS via Terminal Central e CIS/Rodoviária via Terminal Central. Já as linhas alimentadoras fazem a ligação entre Bairro e Terminal Central, a exemplo de: Aviário via 35° BI; Conjunto Feira VII via Av. João Durval; Subaé via Santa Mônica; Asa Branca via Pampalona; Conceição I via Parque Brasil; George Américo; Conjunto João Paulo via Av. Maria Quitéria; Jardim Cruzeiro; Santo Antônio via Av. Getúlio Vargas; UEFS via Sobradinho; Mangabeira/Alto do Papagaio via Av. João Durval, etc.

No “*Diagnóstico do Tecido Urbano, Estudos Ambientais e Projetos Básicos de Infra Estrutura Urbana no Município de Feira de Santana*”, realizado em 2012, solicitado pela Prefeitura de Feira de Santana à empresa PRISMA e que gerou o “*Relatório de Estudos Preliminares*”, considera-se o sistema viário como um suporte para os sistemas de transportes da cidade nas modalidades coletivo, público ou privado:

O Sistema Viário como um dos elementos “invariantes” da forma urbana, ou seja, um dos elementos mais estáveis da morfologia urbana, segundo Sampaio em a Forma Urbana: Cidade Real & Cidade Ideal, ‘cuja intervenção pode alterar não só a

configuração da estrutura superficial, mas pode alcançar a estrutura profunda no desempenho da forma em vários níveis, como: acessibilidade, custo do solo, polarização das atividades, segregação de usos, qualidade ambiental, etc.' é, também, o suporte dos sistemas de transportes da cidade, nas modalidades de coletivo, público ou privado, para a realização dos deslocamentos de pessoas e de mercadorias, o que permite a viabilização da estrutura urbana enquanto espaço para efetiva realização das atividades humanas. (PMFS, 2012b, p. 92).

No caso de Feira de Santana, a peculiaridade da sua localização e topografia fica marcada pelos limites de um círculo que envolve a cidade, e em função dessa característica, a classificação das vias urbanas foi realizada tendo como referência a Av. Eduardo Froes da Mota, que circula toda a cidade formando um Anel de Contorno. Quando é considerada a malha viária dentro e fora do Anel de Contorno fica caracterizada a diferença existente no processo de urbanização da cidade, conforme é apresentado no Estudo de Racionalização e Modernização do Sistema de Transportes Coletivos de Feira de Santana:

O sistema viário básico intra Anel é dotado de vias largas e pavimentadas onde concentra todo o comércio com clínicas, bancos, entretenimentos, residências, etc. A rede extra Anel é formada por vias secundárias nem sempre pavimentadas e são acessos exclusivos aos conjuntos habitacionais, chácaras, loteamentos e espaços livres ali existentes. (PMFS, 2006a, p. 23).

Existem algumas vias arteriais que são consideradas principais como a Av. José Falcão da Silva (BR-116 Norte – Corredor Norte), Av. Maria Quitéria, Av. Gov. João Durval Carneiro, Rua Primavera, Rua Papa João XXIII/Av. Senador Quintino/Araújo Pinho (corredor Sul). Av. Dep. Francisco Pinto (BR-116 Sul), Av. Getúlio Vargas, Av. Dep. Colbert Martins (BA-520), Av. Eduardo Froes da Mota (Anel de Contorno), Av. Presidente Dutra e Av. Rio de Janeiro. Essas vias ou corredores principais se encontram representadas no Mapa 15.

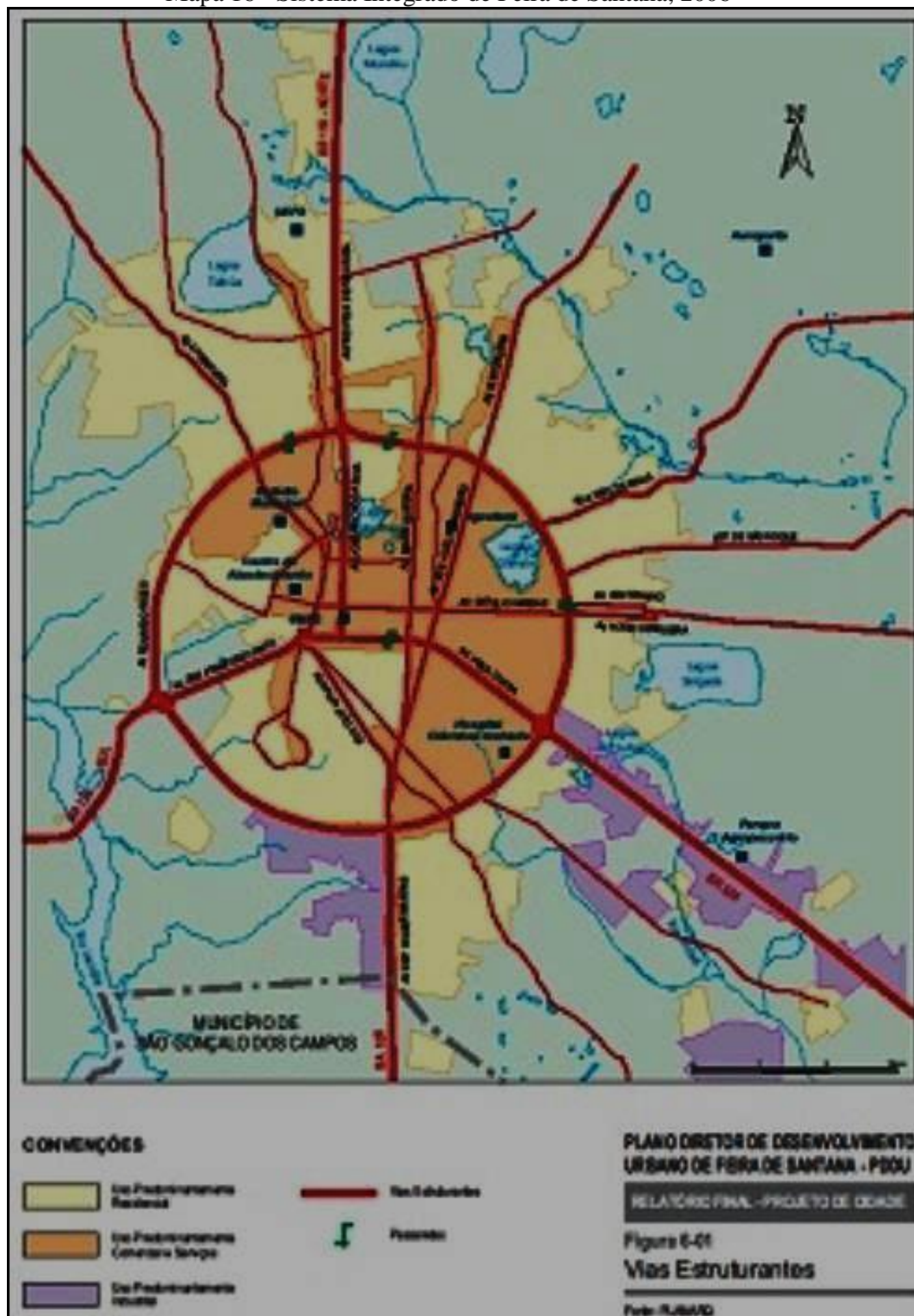
Mapa 15 - Corredores Principais, 2006



Fonte: PMFS (2006a).

O Mapa 16 mostra as vias estruturantes que são apresentadas na cor vermelha e as passarelas em verde. Destacando em amarelo o uso estritamente residencial, em laranja o uso predominantemente comercial e de serviços, e em lilás o uso exclusivamente industrial.

Mapa 16 - Sistema Integrado de Feira de Santana, 2006



Fonte: PMFS (2006a).

As imagens da Figura 36 mostram o complexo de viadutos da cidade de Feira de Santana, antes designado por Viaduto José Ronaldo de Carvalho e atualmente Viaduto João Miraldo Gomes, como um dos suportes de circulação para pessoas e mercadorias e que contribui para melhorar os deslocamentos daqueles que passam pelo Anel de Contorno.

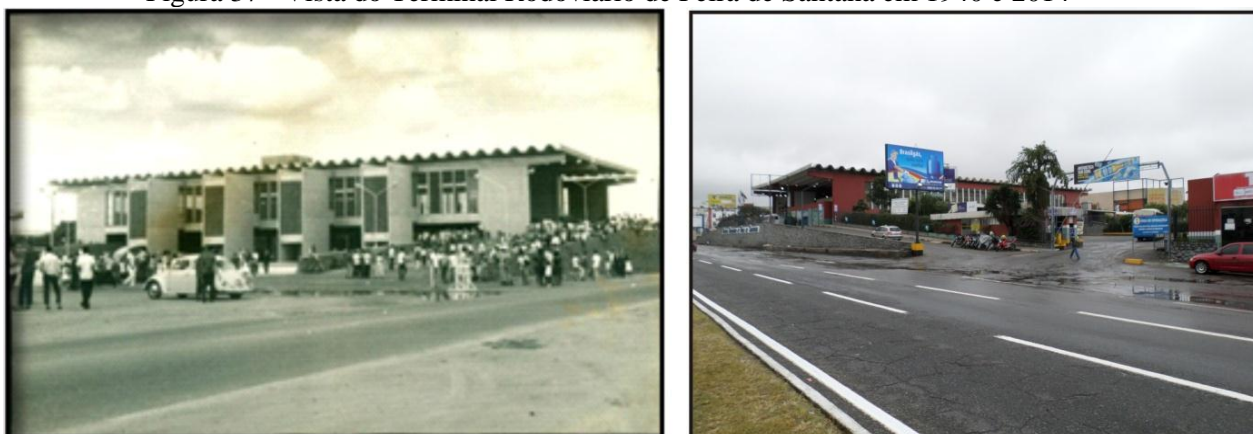
Figura 36 - Vista do complexo de viadutos, 2013



Fonte: Skyscrapercity (2013).

Como apoio para o transporte intermunicipal, que é realizado por várias empresas de ônibus foi construído o Terminal Rodoviário e embora existam algumas linhas intermunicipais de cidades próximas, que partem do seu município de origem circulando na área urbana de Feira de Santana e que fazem ponto final próximo ao centro da cidade, elas são autorizadas pela Prefeitura e são classificadas como linhas metropolitanas. O transporte de longa distância tem seu apoio na Estação Rodoviária, que é próximo da área central, que atrai os maiores fluxos, e se articula com os maiores eixos viários e com a periferia urbana. A Figura 37 mostra o Terminal Rodoviário de Feira de Santana em duas fases.

Figura 37 - Vista do Terminal Rodoviário de Feira de Santana em 1940 e 2014



Fontes: Fotografia Antônio do Lajedinho e arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

As linhas de acesso local são 23 e atendem aos seguintes bairros: CIS/Rodoviária via Terminal Central; Polo Industrial; Humildes; Terra Dura; 35° BI/Adenil via Jomafa; Aviário via 35° BI; Conjunto Feira VII via Av. João Durval; Liberdade; Nova Esperança via Conjunto Feira IX; Subaé/35° BI via Jomafa; Subaé via Santa Mônica; Jussara via Rodoviária; Limoeiro; Aviário/BR-324 via IFBA; Asa Branca via Sítio Novo; Campo do Gado via Caraíbas; Conceição II via Caseb; George Américo via Rodoviária; Gabriela via Homero; Mangabeira/Agrovila via Av. João Durval/Rodoviária; Novo Horizonte via Campo Limpo; Pedra Ferrada via Braço Forte; Conjunto Luís Eduardo via Jomafa/Adenil.

Para regular e regulamentar os serviços de transportes coletivos em Feira de Santana os instrumentos legais existentes são os que estão descritos no Quadro 26.

Quadro 26 - Legislação dos serviços de Transportes Coletivos

REGULAMENTO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO	TRANSPORTE PÚBLICO ALTERNATIVO E COMPLEMENTAR	SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL ALTERNATIVO E COMPLEMENTAR (STIAC)
Decreto nº 3.757 de 22/02/1974	Lei nº 1.889 /97 (STPAC)	Lei Municipal nº 2.244 de 05/06/2001
Estabelece normas para a prestação do serviço de Transporte Coletivo Urbano e Interurbano	Serviço público autônomo integrante do Sistema Municipal de Transporte	Estabelecido através de concorrência pública e formalizado através de contratos de adesão, para cada permissionário
Prevê a possibilidade de exploração por setor até que se implante o novo Plano Diretor de Transportes Coletivos	Permissão a título precário para os distritos e áreas urbanas do Município, pelo prazo de 5 anos, para pessoas física e jurídica	Permissão a pessoas físicas e jurídicas, à título precário e por prazo de 5 anos

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014) com base nos dados de PMFS (2006a).

Em relação aos municípios vizinhos existem 68 linhas de ônibus que saem do terminal rodoviário de Feira de Santana com destino a diversas cidades da micro região, da região Nordeste e do Brasil.

O regulamento do serviço público de transporte coletivo estabelece normas para a prestação desse serviço e prevê a possibilidade de exploração até que se implante o novo Plano Diretor de Transportes Coletivos. Esse novo Plano Diretor ainda não foi implantado existindo apenas as regulamentações que são seguidas atualmente. Também fazem parte desse setor o transporte público considerado alternativo e complementar e o serviço de transporte individual alternativo e complementar, que integram o sistema regular, buscando suprir os déficits existentes no Sistema de Transporte Coletivo do município.

Se os sistemas de transportes conseguirem atender à demanda da população, também contribuem para que o processo de urbanização ocorra de forma mais equitativa. O impacto causado por esse sistema, juntamente com o impacto causado por outros fatores, como a instalação das indústrias, interfere no processo de urbanização da cidade.

5.3 IMPACTO CAUSADO PELA INDÚSTRIA NA URBANIZAÇÃO

O processo de industrialização do município de Feira de Santana também influenciou sua expansão urbana. Na década de 1860 já havia em Feira de Santana a manufatura de alguns produtos acabados em escala industrial, embora constituísse uma atividade secundária.

O desenvolvimento da indústria, no período compreendido entre os anos de 1860 a 1950, foi sinalizando para o fato de que Feira de Santana estava começando a desenvolver uma economia diferenciada da que vinha ocorrendo antes. Inicialmente existia a fabricação de artigos caseiros e em relação à produção industrial essa só existia no setor de transformação das matérias-primas agrícolas. Já a partir de 1950, essa situação começou a mudar conforme relata Poppino (1968, p. 222) “Feira de Santana ultrapassara a fase da auto-subsistência e estava começando a desenvolver uma economia bastante complexa. As indústrias básicas do município permaneciam, porém tal como há um século.”

O que ocorreu com o processo de industrialização em Feira de Santana foi o fato de que as indústrias básicas permaneceram durante muito tempo. Mesmo sem que houvesse maiores investimentos para o setor, as indústrias de beneficiamento de fumo, preparo de carne e de peles, de roupas feitas, fabrico de farinha, pão, laticínios, sabão, óleos vegetais, materiais cerâmicos, beneficiamento de algodão, telhas e tijolos, dormentes, cestos e artigos semelhantes e a indústria madeireira foram as que se desenvolveram, durante as décadas de 1860 e 1950.

O Quadro 27 descreve o processo de desenvolvimento da indústria em Feira de Santana, entre os anos de 1860 a 1950.

Quadro 27 - Processo de desenvolvimento da indústria de Feira de Santana

TIPO DE INDÚSTRIA	PERÍODO	SITUAÇÃO
Beneficiamento do fumo	Entre 1860 e 1950	Indústria principal – importância dos impostos como uma das maiores fontes da receita municipal. Em 1949, havia 4 usinas de beneficiamento do fumo. Em 1950, o volume total do comércio excedia de trinta e seis milhões de cruzeiros (mais que os demais tipos de indústria em seu conjunto).
Indústria de preparo de carne e de peles	Entre 1860 e 1950	Produção de charque obtido do boi, do carneiro e do bode. Em 1950 era uma das indústrias mais importantes de Feira.
Indústria de roupas feitas	Antes mesmo de 1860	Os tecidos haviam começado a substituir o couro. Fosse a roupa de tecido ou de couro a maioria era feita no município de Feira.
Fabrico de farinha	Entre 1860 e 1950	Obtida moagem das raízes da mandioca, era a principal indústria doméstica.
Fabrico de pão	Em 1949	O pão era o alimento que mais se fabricava em Feira.
Fabrico de laticínios	Em 1949	O laticínio vinha depois do fabrico do pão.
Fabrico de sabão	Antes de 1860	Um dos primeiros artigos de uso doméstico a serem manufaturados em escala comercial.
Fabrico dos óleos vegetais	Em 1950	O preparo do óleo de dendê era considerado como uma das principais ocupações industriais tradicionais.
Extração e beneficiamento do algodão	Meados do século XX	O algodão tornara-se um fator vital para a economia do município.
Fabrico de materiais cerâmicos	Sem o período definido	Uma das poucas indústrias que tanto poderiam ser consideradas como doméstica, como em ampla escala comercial.
Fabrico de telhas e tijolos	Entre 1894 a 1950	As olarias em base comercial progrediram em Feira no último quartel do século XIX.
Indústria madeireira	Em 1950	Era uma das dez principais.
Fabrico de dormentes	Depois de 1875	O fabrico de dormentes para a estrada de ferro tornara-se um negócio de grande importância.
Fabrico de cestos e artigos semelhantes	Sem o período definido	Embora nunca passasse do estágio de uma indústria doméstica o fabrico de cestos e artigos semelhantes merece menção.

Fonte: Dados originais Poppino (1968, p. 222- 236).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2013).

O processo de industrialização de Feira de Santana, entre os anos de 1940 e 1950, avança e provoca sua mudança de posição no quadro relacionado à industrialização do Estado da Bahia: “Cresce de 520% o número de indústrias de Feira de Santana entre 1940 e 1950, e 162% de 1950 a 1960.” (PMFS, 1968, p. 45).

A manutenção de uma identidade comercial apresentou percalços e divergências na sociedade local, quando nas últimas décadas do século XX, se ensaiou definir uma vocação e uma identidade industrial para Feira de Santana. Surgiram embates entre as elites que articulavam que o comércio deveria ter o papel principal na economia da cidade. Oliveira (2008) ressalta que em meados do século XX, consolidou-se a representação da cidade como comercial e que isso não ocorreu sem conflitos e que “ao longo da trama, foram-se estabelecendo imagens, práticas e estratégias para possibilitar o reconhecimento da urbe

enquanto cidade moderna e comercial e, ao mesmo tempo, controlar os elementos que se mostravam destoantes com a urbe desejada.” (OLIVEIRA, 2008, p.53).

Mas mesmo diante desses embates, no início dos anos 50 a abertura de várias estradas federais possibilitou que a malha rodoviária se ampliasse, o que contribuiu para melhorar o sistema de transporte e conseqüentemente o acesso a produtos industrializados como aparelhos elétricos, enlatados, artigos têxteis e outros que chegavam ao consumidor de Feira de Santana.

O processo de industrialização entre as décadas de 1940 e 1960, segundo informes dos censos do IBGE (1940, 1960) se expandiu e foram instalados em Feira de Santana, 254 estabelecimentos industriais de pequeno porte, com investimentos em sua maioria de origem local, cuja produção era direcionada para o mercado local e regional. Ainda de acordo com esses censos, em 1940 existiam 49 indústrias em Feira de Santana, no final da década seguinte foram identificados 180 empreendimentos industriais, atingindo 293 estabelecimentos em 1960, que em sua maioria, pela inexistência de um parque industrial, funcionavam no centro da cidade e em outros locais próximos às áreas residenciais.

A posição industrial do município de Feira de Santana, no Estado da Bahia, na década de 1970 cedia lugar apenas à capital em número de indústrias e mão-de-obra ocupada na indústria. Esta posição foi conquistada paulatinamente e de acordo com dados do Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé “em 1940, Feira de Santana ocupava o quinto lugar entre os municípios de maior importância, exceto Salvador, passando para segundo colocado em 1950 e liderando, de modo absoluto, os demais municípios do Estado em 1960.” (PMFS, 1971, p. 4). Na Tabela 5 estão os dados referentes ao número de estabelecimentos industriais até 1965.

Tabela 5 - Participação dos principais municípios em número de estabelecimentos

MUNICÍPIOS	NÚMERO DE ESTABELECEMENTOS			
	1940	1950	1960	1965
Feira de Santana	29	180	293	531
Ilhéus	85	216	105	136
Itabuna	42	148	105	112
Jequié	63	88	116	96
Juazeiro	100	146	157	71
Vitória da Conquista	10	131	98	70

Fonte: PMFS (1971).

Para melhorar ainda mais esse cenário e através do decreto municipal no 3.304, de 12 de julho de 1969, a prefeitura iniciou o processo de desapropriação da área onde seria

localizado o Centro Industrial de Subaé (CIS) e com a lei municipal Nº 690 de 14 de dezembro de 1970, deu-se a sua criação.

Com o crescimento industrial do Estado da Bahia, Salvador mostra-se como um mercado suficiente para a atração das indústrias, em função da maior concentração de renda e da maior densidade populacional, porém surgem também outros núcleos menores, que acompanham esse processo, e Feira de Santana é um deles. Sua posição de entroncamento rodoviário e o fato de ser considerada entreposto comercial fizeram com que a necessidade de um setor industrial, mesmo que apoiado apenas nos recursos primários locais e numa infraestrutura ainda frágil, fosse implantado, mantendo pequenas indústrias de beneficiamento e transformação da matéria prima existente na região, ou que aqui chegava.

Os fatores locacionais e econômicos do município e a nova fase de expansão econômica do país, também influenciaram o processo de industrialização ocorrido em Feira de Santana na década de 60 e 70. Nessa época, as regiões brasileiras teriam que se inserir nesse contexto, e essas alterações iriam influenciar principalmente os estados nordestinos, que passariam a produzir determinados bens industrializados.

É considerado como a principal zona industrial da região metropolitana, destacando-se juntamente ao CIA e ao Polo Petroquímico de Camaçari, quando se analisa o cenário econômico da Bahia. A implantação do CIS fez parte da política de desenvolvimento e do discurso de superação das desigualdades regionais como analisa Falcão (2008, p. 124):

Sob o influxo das ideias desenvolvimentistas e do discurso de superação das desigualdades regionais, o governo baiano dera início ao seu processo de industrialização que, em 1967, foi estendido ao interior, com a criação do Programa de Industrialização do Interior – PROINTER, em convênio com a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE. Também sob inspiração desse ideário, em 1968, desenhou o Plano Integral de Educação e Cultura – PIEC, voltado para a ampliação e expansão do sistema de ensino em todos os níveis e que tinha, entre os seus objetivos, o preparo de quadros para o processo de industrialização.

Feira de Santana entrou em um processo de revitalização e crescimento industrial com a implantação do CIS, que é composto pelo Núcleo Industrial de Feira de Santana localizado na BR-324, pelo Núcleo Industrial do Tomba com acesso principalmente pela BA-502 e pelo Núcleo Industrial de São Gonçalo dos Campos. A Figura 38 mostra uma vista das suas instalações.

Figura 38 - Centro Industrial do Subaé em 1980



Fonte: SEPLAN (apud PMFS, 2012b).

A área reservada ao Centro Industrial margeia o Anel de Contorno de Feira de Santana, o que permite o acesso imediato às rodovias BR-324, BR-116, BR-101, BR-130, e BA-130, possibilitando a recepção de matéria-prima e escoamento dos produtos elaborados para os mercados consumidores. Só para exemplificar, o volume de trânsito da BR-324, de 1967 a 1969, foi descrito na Tabela 6.

Tabela 6 - Estatística de Volume de Trânsito da BR-324 – Km 104

DISCRIMINAÇÃO	1967	1968	1969
Carros de Passeio	586050	655162	739927
Transporte Coletivo de Passageiro	72895	90038	546137
Caminhão Leve	110907	139782	140503
Caminhão Médio	467269	574457	223003
Caminhão Pesado	22751	39459	182405
Reboque	20266	39623	36835
Outros	4154	6948	1330
TOTAL	1284292	1545469	1924140
Média Diária	1569	4220	5271

Fonte: PMFS (1971, p. 65).

As ligações entre Feira de Santana e os principais centros do País, evidenciam sua privilegiada localização em relação aos mercados consumidores e produtores. Essas estatísticas de volume de trânsito se forem calculadas nos dias atuais, chegarão a números

incomparáveis aos das décadas de 1960. Esse volume foi ampliado também em função da duplicação da BR-324.

A influência da área ocupada pelo CIS para o aumento populacional, também se comprova com a construção de alguns conjuntos como Fraternidade, Panorama e Francisco Pinto, que foram construídos ao seu lado. Existem também algumas indústrias de pequeno porte, instaladas em bairros periféricos.

O fato de Feira de Santana ser considerada como o mais importante centro rodoviário do Estado da Bahia influencia o seu desenvolvimento. “Sua posição de polo das principais vias que cortam o Estado, dentro do Sistema Rodoviário Nacional e Regional, realizando algumas delas as ligações entre as regiões Norte, Nordeste e Sul do País, lhe confere a priori condições favoráveis para a implantação de um parque industrial” conforme foi destacado em PMFS (1971, p. 64). Devido a sua importância, como o principal centro urbano comercial, industrial e de prestação de serviços, depois da região Metropolitana de Salvador, Feira de Santana tornou-se um ponto de confluência de mercadorias e pessoas de diferentes regiões do Brasil.

Para referendar a expansão urbana da cidade e de acordo com os dados do *Anuário Estatístico de Feira de Santana de 2012*, constatou-se que existiam no município em 2010, 5.243 estabelecimentos industriais do mercado formal. Esses estabelecimentos são responsáveis pela contratação de 20.937 pessoas e envolvem diversos tipos de atividade a exemplo da fabricação de artefatos de madeira, couro e metal, equipamentos de informática, transportes, produtos químicos, etc. Observou-se que na década de 1960 existiam 531 estabelecimentos industriais e que em 2010, o número desses estabelecimentos foram multiplicados quase que por dez, mostrando como foi a ampliação da indústria de Feira de Santana em 5 décadas.

Na década de 1980, por causa dos períodos extensos de seca e da falta de perspectiva para geração de emprego e renda, muitas famílias saíram de seus locais de origem, aumentando o êxodo do campo para a cidade, de pessoas ou famílias inteiras moradoras de pequenos municípios vizinhos, ou que vinham de outros estados em busca de ocupação, em função das alternativas oferecidas pela cidade de Feira de Santana nos setores de serviço, comércio e indústria. A instalação do parque industrial em Feira de Santana passou a atrair migrantes de outras regiões e do próprio município, provocando um esvaziamento do campo.

Essa migração contribuiu para a ampliação de todos os serviços, do transporte a saúde e educação e a expansão da ocupação do solo foi se ampliando para todas as direções passando a demandar por novas políticas de planejamento urbano.

5.4 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PLANEJAMENTO URBANO

Somente na década de 1960, mais especificamente no fim da década, o Poder Público Municipal intervém de forma elaborada na dinâmica da ocupação urbana da cidade e numa ação considerada inédita em relação às cidades interioranas brasileiras, resolve projetar um planejamento para nortear essa ocupação. Foi então elaborado o PDLI que ganhou força de lei municipal através da Lei nº 631, de 30 de julho de 1969 e cuja finalidade é explicitada em seu artigo 80:

[...] tem como finalidade estabelecer a localização e o dimensionamento dos elementos materiais, nas áreas urbanas e de expansão urbana do Município de Feira de Santana, que devem atender as funções essenciais de habitar, trabalhar, circular e recrear, bem como as exigências de salubridade. (PMFS, 2006b).

A Lei nº 632, de 09 de agosto de 1969, institui o Código de Edificações do Município e foi elaborada como parte do PDLI. Tem a função de atender as finalidades do plano no que diz respeito às intervenções específicas dividindo o município nas seguintes zonas: urbana de sede e das vilas existentes, de expansão urbana e rural. Essa lei regula projetos e construções de edificações das mais diversas características e finalidades, até a elaboração e implantação de intervenções urbanísticas.

A Lei Orgânica Municipal foi promulgada pela Câmara Municipal de Feira de Santana, em 5 de abril de 1990. Nas disposições preliminares dessa Lei, em seu artigo primeiro, está estabelecido que: “O Município de Feira de Santana integra a República Federativa do Brasil, com autonomia política, administrativa e financeira.” (PMFS, 2013). E no parágrafo único desse artigo fica definido que o Município reger-se-á por esta Lei e pelas demais leis que adotar, respeitados os princípios constitucionais.

No Título II, que se reporta à Organização do Município, merece destaque a seção II, da Competência do Município. Nessa seção, no artigo 70 (compete ao Município) é importante abordar os seguintes itens: I - prover a tudo quanto diga respeito ao seu interesse tendo como objetivos o pleno desenvolvimento de suas funções sociais e a garantia do bem-estar de seus habitantes; VIII - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; IX - dispor sobre o ordenamento territorial, e o desenvolvimento urbano, mediante planejamento e controle do parcelamento, da ocupação e do uso do solo; XIV - associar-se a outros Municípios do mesmo complexo geoeconômico e social para criação da região metropolitana de Feira de Santana, mediante aprovação pela Câmara Municipal para a gestão,

sob planejamento, de funções públicas e serviços de interesse comum, de forma permanente ou transitória.

Os itens que fazem parte dessa seção e que estão inseridos no artigo 70 foram destacados, por causa das abordagens relacionadas com as disposições de ordenação do espaço e das suas funções sociais. Ainda na seção II, também foi relevante inserir o artigo 80 (é competência do Município, comum à União e ao Estado) através dos itens III (proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico e cultural, impedindo a evasão, e preservar os monumentos e as paisagens notáveis) e VIII (promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico), que tratam da proteção histórica e cultural e dos programas de construção de moradias, com a melhoria das condições que envolvem as habitações e o saneamento básico.

Analisando o Título IV, que trata da Ordem Econômica e Social, no capítulo que se refere à Política Urbana, merecem destaque os seguintes artigos: Artigo 121 (A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes fixadas em leis estaduais, e federais, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções da cidade, dos distritos, dos demais aglomerados urbanos e garantir o bem estar dos seus habitantes); Artigo 122 (O Plano Diretor fixará normas sobre o zoneamento, parcelamento, loteamento, uso e ocupação do solo, contemplando áreas destinadas às atividades econômicas, áreas de lazer, cultura e dispostos, áreas residenciais, reservas de interesse urbanística, ecológico e turístico, para o fiel cumprimento do dispositivo no artigo anterior); Artigo 123 (As terras públicas não-utilizadas e as discriminadas serão destinadas, prioritariamente ao assentamento de população de baixa renda e a instalação de equipamentos coletivos ou a manutenção do equilíbrio ecológico); Artigo 173 (Cabe ao Município prover sua população dos serviços básicos de abastecimento de água tratada, luz, coleta e disposição adequada dos esgotos e do lixo, drenagem urbana de água pluviais, observado o disposto nas Constituições Estadual e Federal); Art. 182 (Caberá ao Município o planejamento e controle do transporte coletivo, e sua execução poderá ser feita diretamente ou mediante concessão); e no Artigo 193 (Compete ao Poder Público formular e executar política habitacional que vise à ampliação de oferta de moradia destinada, prioritariamente, à população de baixa renda, bem como a melhoria das condições habitacionais). Foram destacados esses títulos, artigos e capítulos, pelo fato de estarem diretamente relacionados aos enfoques abordados nesse estudo, sobre o processo da expansão urbana do município de Feira de Santana.

Só depois de 23 anos é que o Poder Público Municipal, diante de uma latente situação de crescimento desordenado da cidade, elabora um novo Plano Diretor de Desenvolvimento

Municipal (PDDM) através da Lei Complementar Nº 1.614 de 11 de novembro de 1992, atendendo o que determinava a Lei Orgânica do Município (Lei no 37/90) no seu artigo 121 e ainda, de acordo com as diretrizes traçadas pelo PDDM elabora a Lei Nº 1615/92 que “dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na área urbana do Município de Feira de Santana e dá outras providências.” (PMFS, 2013).

Através da Lei Complementar Nº 1.612/92, a Prefeitura Municipal de Feira de Santana institui o Código de Meio Ambiente e dispõe sobre o Sistema Municipal do Meio Ambiente para a administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais no Município de Feira de Santana.

A Lei que trata do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS) e que vigora atualmente em Feira de Santana é a Lei Nº 1.615 de 1992. Nas Disposições Preliminares, Capítulo 1, que trata da natureza e vinculações legais, objetivos e conceitos foram destacados os artigos que norteiam a sua expansão urbana: Art. 1º - O ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do Município de Feira de Santana obedecerá aos termos desta Lei; Art. 2º - Constituem objetivos do ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do Município de Feira de Santana: I. ordenar a ocupação e o crescimento da estrutura urbana da Sede do Município, em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Lei Nº 1.614 de 11 de novembro de 1992 - Lei do Plano; II. Assegurar às atividades e empreendimentos públicos e privados condições locais adequadas e de definição precisa, possibilitando a otimização da estrutura urbana e uma implantação programada e segura; III. Garantir e defender o valor da terra urbana; IV. Minimizar o risco de investimentos imobiliários que gerem deseconomias aos setores públicos e privados; Art. 3º - O ordenamento do uso e da ocupação do solo de que trata esta Lei, será efetuado através do controle das atividades e dos empreendimentos públicos e privados na Área Urbana do Município.

Com relação à política de desenvolvimento municipal, é a Lei Nº 1614/92 que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município (PDDM), que se encontra atualmente em vigor. O Título I dessa Lei é o Da Política de Desenvolvimento do Município e relata no capítulo I quais são os seus objetivos: Art. 10 – A Política de Desenvolvimento Municipal de que trata o artigo 121 da Lei Orgânica – Lei 37/90 - será orientada pelas diretrizes e demais dispositivos desta Lei. Parágrafo Único – Para todos os efeitos, esta Lei fica denominada Lei do Plano. O seu artigo terceiro destaca: Art. 3º – Constituem objetivos da política de desenvolvimento municipal: I – compatibilizar as inter-relações entre o urbano e o rural; II – assegurar o direito dos agentes coletivos às áreas urbanas; III – justa distribuição

social dos serviços públicos e dos equipamentos urbanos e comunitários; IV – direcionar o processo de produção de espaço urbano com o ordenamento do uso da ocupação do solo no território municipal; V – orientar o Poder Público e a iniciativa privada incentivando novos investimentos e implantação de unidades produtivas de ponta; VII – assegurar o meio ambiente sadio, com qualidade de vida para o ser humano ecologicamente equilibrado para todas as manifestações; VIII – dar cumprimento à função social da propriedade; IX – estabelecer os mecanismos de participação da sociedade no processo de planejamento municipal.

No seu Título III, que trata especificamente do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, aborda no Capítulo I (Do Plano Diretor como Processo Estratégico) artigo 15, quais são os seus objetivos. Art. 15 – Constituem objetivos do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal – PDDM: I – estabelecer diretrizes de ações para permitir ao Município enfrentar a atual fase recessiva da economia; II – implementação de um planejamento estratégico a partir da identificação dos elementos estruturantes da economia e do espaço a serem tratados de maneira eficiente para reforçar as defesas municipais; III – potencializar, de maneira eficiente para o Município, a disposição manifestada pelo cenário nacional e internacional, elevando a sua produtividade e competitividade no quadro da economia regional; IV – indicar ações que protejam suas atividades produtivas e sua infra-estrutura urbana; V – orientar o Poder Público e a iniciativa privada em investimentos adequados para dar ao Município impulsos relativos dentro das condições da economia; VI – ordenar os espaços permitindo uma convivência, com o mínimo de conflitos entre os empreendimentos e atividades e ao ambiente natural e construído e entre os próprios empreendimentos e atividades, objetivando maior produtividade especial e a reprodução da força de trabalho e do mercado consumidor com seus hábitos e costumes sociais e culturais.

Ainda no Título III, o Capítulo II se reporta a Legislação Urbanística e seu conteúdo e em seu artigo 18 define quais são as leis que devem nortear a questão urbana. Art. 18 – Com base na estratégia mencionada no artigo 14 (o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal – PDDM é o instrumento da política de desenvolvimento do Município, tendo como conteúdo básico uma estratégia constante no Anexo nº 2 desta Lei) será elaborado um conjunto de leis e códigos, como se segue: I – Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS); II – Lei da Hierarquização do Sistema Viário; III – Código do Meio Ambiente; IV – Código de Polícia Administrativa.

O título IV aborda as Políticas Públicas e em seus capítulos constam: I – Das medidas Administrativas; II – Das Medidas de Intervenção na Economia; III – Das Medidas de

Intervenção do Espaço Urbano; IV – Do Meio Ambiente; V - Da Regularização Fundiária; VI – Das Políticas Setoriais; VII – Dos Planos Específicos.

E para finalizar os dispositivos da Lei do PDDM, constam também os títulos V – Dos Instrumentos da Administração Pública e VI - Das Disposições Finais e Transitórias.

Em 2006, a Prefeitura Municipal de Feira de Santana, através de nova Lei Complementar, dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal. Esse plano encontra-se atualmente em trâmite para ser aprovado. A legislação que ainda vigora no município é a Lei Complementar nº 1.614 de 11 de novembro de 1992. De acordo com o que estabelece o Estatuto da Cidade em seu artigo 40 § 3º “A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.” (PMFS, 2013). Observa-se, portanto que Feira de Santana, embora tenha um Plano Diretor proposto em 2006, não está atendendo ao que rege o Estatuto da Cidade.

A lei que define o perímetro urbano delimita os bairros da cidade de Feira de Santana e dá outras providências, é a Lei Complementar nº 18, de 08 de julho de 2004. Essa lei estabelece os limites do perímetro urbano e em seu artigo primeiro define quais são os limites: I - TRECHO/ BR-116 NORTE ATÉ A ESTRADA PARA SÃO ROQUE: o PONTO INICIAL se dá no Encontro da Avenida Universitária ou BR-116 Norte com a Rua Ponte Branca ou Estrada do Novo Horizonte, daí segue pela Rua Ponte Branca ou Estrada do Novo Horizonte, Estrada do Francês, à esquerda, ainda Estrada do Francês sentido Mantiba, Estrada para Santa Quitéria, localidade de Santa Quitéria (inclusive), Estrada Santa Quitéria / Santa Rita, Estrada Santa Rita / Tapera, Estrada da Tapera, Estrada Lagoa das Pedras, Rua Vitorino Freire, Rua Bonsucesso, Avenida Antônio Sérgio Barradas Carneiro, Estrada Alto do Rosário, Rua Bela Vista ou Nova Esperança, Estrada de São Roque até o Corredor dos Araçás. II - TRECHO/ BR-116 SUL ATÉ A BR-116 NORTE: o PONTO INICIAL se dá no Encontro da BR-116 Sul com o Leito do Rio Jacuípe (ponte sobre o Rio Jacuípe), daí segue pelo leito do Rio Jacuípe 2 (dois) km no sentido Norte daí em reta, até o acesso da Fazenda Belo Horizonte, reta até o acesso da Pedreira Rio Branco, reta até o Complexo Matadouro Municipal Prefeito José Falcão da Silva, reta até a bifurcação da Rua Primavera, antiga Estrada Canavieira e Estrada para Maria Quitéria na Pedra Ferrada, Estrada para Maria Quitéria, Avenida Quitéria Alvim, Estrada do Besouro, travessa Estrada do Besouro / Estrada Pitombeiras, Rua Xavier, Travessa Xavier, Rua Pitombeiras, Rua Planaltina, Rua Praia Grande, Rua Excede, BR-116 Norte por esta até o ponto de encontro com a Rua Ponte Branca. III - TRECHO/ESTRADA PARA SÃO ROQUE ATÉ A BR-116 SUL: o PONTO INICIAL se dá no Encontro da Estrada para São Roque com o Corredor dos Araçás, daí segue

pelo Corredor dos Araçás, Estrada do Calundu 1, Travessa do Calundu, Rua Pau Ferrado, Estrada para Tanquinho, Estrada de Santa Rosa, Estrada da Tapera 2, Estrada para São Juliano, Rua do Limoeiro, linha seca divisão de Distrito até o local denominado Pau de Légua na BA-502, seguindo pela linha seca de limite Intermunicipal (Feira de Santana - São Gonçalo dos Campos) até o local denominado Bebedouro do Sabino, no eixo do Rio Jacuípe, seguindo por este no sentido Norte até o encontro com a BR-116 Sul.

A Lei Complementar nº 46 de 2010, que dispõe sobre o Sistema Viário das áreas de expansão urbana, define em seu primeiro parágrafo para que ela se destina: A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico das Áreas de Expansão Urbana da Cidade de Feira de Santana, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor e na Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo. Os seus objetivos são: I - garantir a continuidade da malha viária nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento; II - atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano; III - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para o adequado escoamento do tráfego e segura locomoção do usuário; IV - definir as características geométricas e operacionais das vias, compatibilizando-as com a legislação de zoneamento de uso do solo e com o itinerário das linhas do transporte coletivo.

Com relação à construção e conservação de muros, passeios e limpeza dos terrenos na zona urbana a Lei que regulamenta essas atividades é a Lei Ordinária nº 3245 de 2011.

A Lei Complementar nº 65 de 2012 que dispõe sobre o Plano Habitacional de Interesse Social analisa em seu TÍTULO I, Art. 10 que: A Política Habitacional do Município de Feira de Santana, PH, está fundamentada nas disposições da Constituição Federal, do Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257/01, das Medidas Provisórias nº 2.220/01 e 2.212/01, da Lei Orgânica Municipal, do Estatuto do Plano Diretor - 2006 e das diretrizes de política urbana expressa por essa Lei.

A Lei Complementar nº 75 de 2013, fixa limites, amplia o perímetro urbano e delimita seis novos bairros do distrito sede, sendo eles: Vale do Jacuípe, Pedra Ferrada, CIS Norte, Mantiba, Registro e Chaparral.

Para contextualizar as legislações que existem para orientar a política urbana do município foi elaborado um quadro com as normas e legislações implementadas no município de Feira de Santana a partir da década de 1960, quando foi elaborado seu primeiro Plano Diretor. O Quadro 28 descreve a legislação, a data da sua publicação e sua especificação.

Quadro 28 - Legislação Urbana Municipal

LEGISLAÇÃO	DATA	ESPECIFICAÇÃO
Lei nº 631	30 de julho de 1969	Plano Diretor Local Integrado (PDLI)
Lei nº 632	09 de agosto de 1969	Código de Edificações do Município
Lei nº 37/90	5 de abril de 1990	Lei Orgânica do Município
LEGISLAÇÃO	DATA	ESPECIFICAÇÃO
Lei nº 1615/92	1992	Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS)
Lei Complementar nº 1.614	11 de novembro de 1992	Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM)
Lei nº 1.612/92	1992	Código de Meio Ambiente
Lei Complementar nº 18	08 de julho de 2004	Define o perímetro urbano, delimita os bairros da cidade de Feira de Santana e dá outras providências
Elaboração do Novo Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal	2006	Em trâmite para aprovação
Lei Complementar nº 46	2010	Dispõe sobre o Sistema Viário das áreas de expansão urbana
Lei ordinária nº 3245	2011	Dispõe sobre a construção e conservação de muros, passeios e limpeza de terrenos na zona urbana
Lei Complementar nº 65	2012	Plano Habitacional de Interesse Social
Lei Complementar nº 75	2013	Fixa limites, amplia o perímetro urbano e delimita seis novos bairros do distrito sede

Fonte: PMFS (2013).

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Com relação aos serviços públicos de saneamento básico, cabe ao Município prover sua população do abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana, manejo dos resíduos sólidos e manejo das águas pluviais, realizados de formas adequadas à saúde pública e à proteção do meio ambiente.

A responsabilidade pelo fornecimento de água e saneamento é, de acordo com a Constituição Brasileira, dos 5.564 municípios do país. Porém, companhias de água e saneamento, nos 26 estados brasileiros estão encarregadas de prover serviços de água em 4.000 municípios e esgoto em 1.000 municípios. As companhias estaduais foram criadas a partir de 1971 como parte do Plano Nacional de Água e Saneamento (PLANASA), substituindo o modelo antigo de provisão que era puramente municipal. Enquanto algumas estatais operam contratos concessionários com os municípios, existem outros casos onde os municípios desafiam a legalidade da provisão de serviço pelas companhias do estado.

A política de reordenamento do espaço deve estar voltada para todas as nuances que envolvem a sua ocupação. A lei que direciona as formas de ordenamento do uso e ocupação do solo deve necessariamente buscar atender a todas as formas de expansão que vierem a

surgir com o passar do tempo. Para exemplificar, se pode citar a Lei Complementar N^o 75 de 2013, que fixa limites, amplia o perímetro urbano e delimita seis novos bairros do distrito sede.

Após esse relato sobre as políticas públicas de planejamento e para concluir o estudo sobre o município de Feira de Santana, o capítulo seis constou de uma análise, a partir dos resultados obtidos na pesquisa bibliográfica, documental e de campo, das condicionantes que influenciaram o seu processo de urbanização sob a égide do seu sistema rodoviário.

6 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS CONDICIONANTES DO PROCESSO URBANO DE FEIRA DE SANTANA

6.1 ANÁLISE DOS INSTRUMENTOS LEGAIS

Os instrumentos legais analisados foram as duas edições do Plano Diretor de 1968 e de 1992. Também foi incluído o estudo de 1971, que o então Prefeito Colbert Martins da Silva solicitou para reavaliar o PDLI elaborado em 1968, com o objetivo de fazer uma verificação da validade de suas proposições no decorrer do tempo.

Em 2006, o Prefeito de Feira de Santana encaminhou à Câmara Municipal, o Projeto de Lei Complementar N^o/2006 do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM), que revogava a Lei Complementar N^o1614 de 11 de novembro de 1992 (Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal) e dava outras providências. Esse projeto, por motivos diversos, ainda continua sem aprovação, vigorando até os dias atuais uma ementa da Lei Complementar N^o1614 de 11 de novembro de 1992, que continua a nortear a expansão urbana de Feira de Santana, mesmo após mais de duas décadas da sua aprovação.

Em 25 de abril de 1966, foi assinado um contrato entre a Prefeitura Municipal de Feira de Santana e a empresa COPLAN S/A Construções e Planejamentos para a estruturação de uma proposta de financiamento para desenvolvimento do estudo sobre o PDLI. Somente em 1967, através do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), do Ministério do Interior, foi aprovado o financiamento para a elaboração de um dos primeiros PDLIs do Brasil.

O 1^o PDLI foi apresentado em dois volumes e estruturado em quatro capítulos, conforme a descrição do Quadro 29 constando a lista dos itens que formam cada um deles.

Quadro 29 - Síntese dos capítulos do PDLI

CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO	CAPÍTULO II - ANÁLISE	CAPÍTULO III - PROGRAMAÇÃO	CAPÍTULO IV - ANEXOS
Antecedentes	Aspectos Econômicos	Diretrizes Gerais	Mapas
Agradecimentos	Aspectos Sociológicos	Diretrizes Programáticas	Gráficos
Teoria e Metodologia	Aspectos Físicos	Programas	Tabelas
Equipe do Plano	Aspectos Institucionais	-----	-----

Fonte: PMFS (1968).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Fez parte do capítulo introdutório a descrição teórica e metodológica utilizada para embasar o planejamento do desenvolvimento urbano de Feira de Santana, buscando ordenar sua expansão. No capítulo dois foram realizadas análises dos aspectos econômicos, sociológicos, físicos e institucionais. Os aspectos econômicos considerados foram: agricultura, indústria e serviços; os aspectos sociológicos: população, população ocupada,

mobilidade e migração, estratificação social (marginalidade), nível de vida, características descritivas dos habitantes, universo de valores dos habitantes e organização comunitária do município; os aspectos físicos: gênese, evolução urbana, zoneamento espontâneo, diretrizes de ocupação, meio físico, infraestrutura, turismo e paisagismo e comunicação visual; os aspectos institucionais: administração municipal, foto cadastro imobiliário e a legislação urbanística.

No capítulo três, estão descritas as diretrizes gerais, com os objetivos do plano e as estratégias para o desenvolvimento local; as diretrizes programáticas infraestruturais, de agricultura e abastecimento, industrialização, recursos humanos, físicas e institucionais; e os programas desmembrados em infraestrutura e prioritários, e os considerados especiais. O capítulo quatro, que faz parte do segundo volume, contextualiza o planejamento do município através de mapas, gráficos e tabelas.

Buscando referendar a análise da expansão urbana de Feira de Santana foram considerados os tópicos evolução urbana, zoneamento espontâneo, diretrizes de ocupação e legislação urbanística, que fazem parte dos itens aspectos físicos e institucionais, do capítulo dois. Esses tópicos apresentam informações que contextualizam a situação de espraiamento da cidade até a década de 1960 e que merecem destaque pelo fato de contribuírem para o entendimento do seu processo de urbanização.

No Quadro 30 estão descritos os dados que consideram a evolução urbana tais como: o surgimento da cidade no século XVIII e a implantação da ferrovia e da rodovia Bahia-Feira, como era conhecida a BR-324. Também constam os fatores que influenciaram sua ocupação, como o zoneamento urbano, as diretrizes sobre essa ocupação e a necessidade de elaboração de uma legislação que norteasse o uso do solo urbano.

Quadro 30 - Tópicos ligados à expansão urbana

EVOLUÇÃO URBANA	ZONEAMENTO ESPONTÂNEO	DIRETRIZES DE OCUPAÇÃO	LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA
Feira surgiu no século XVIII no entroncamento de antigos caminhos de gado	O sistema de uso do solo apresenta-se desordenado, sobretudo na zona central onde comércio, habitação e até indústria se encontram lado a lado	Fatores que influenciaram na análise da densidade ocupacional: localização das edificações, destinação funcional das mesmas, intensidade ou incidência em termos quantitativos identificada pela atividade nelas desenvolvida e as atitudes da iniciativa privada e da administração pública	Ausência de normas relativas à ordem urbanística
O ano de 1876 marca a implantação do ramal da estrada de ferro ligando o porto de Cachoeira e Feira de Santana	Existência de malha ortogonal tendo como ponto de apoio vias irregulares e tortuosas que ligavam o centro aos bairros mais distantes	O aproveitamento em termos construtivos das áreas urbanas carece de definição urbanística se refletindo na irregularidade dos perfis horizontal e vertical	Crescimento da cidade sem que fossem observados os mínimos requisitos da problemática urbana
A estrada de ferro determinou inicialmente o crescimento no sentido norte-sul e depois no sentido transversal leste-oeste	Sistema nuclear e concêntrico formado pela zona central com as zonas residenciais dispostas em anéis concêntricos envolventes ao núcleo central	A administração municipal contribui com sua atitude passiva para aumentar a situação caótica do espaço urbano	O Código de Posturas, lei nº 1, de 29 de dezembro de 1937, trata no seu capítulo segundo de certas normas urbanísticas
A abertura da Bahia-Feira, inaugurada em 1926, foi o início do surto do crescimento de Feira de Santana	Sistema de distribuição linear das atividades que se localizaram ao longo das vias de penetração ou acessos rodoviários, notadamente das Av. Presidente Dutra e Rio de Janeiro	Necessidade de disciplinamento quantitativo e qualitativo no uso do solo através de legislação eficiente	As normas urbanísticas não eram obedecidas
O surgimento de bairros proletários fez a cidade tomar forma estrelada	Incidência do sistema linear nas zonas habitacionais que ora acompanham a atividade comercial ora na procura de novas áreas valorizadas pelo sistema viário, dispõem-se ao longo das principais artérias da cidade	Definir diretrizes gerais de ocupação do solo é medida necessária e urgente	As normas urbanísticas eram desconhecidas pela comunidade
O desenvolvimento e valorização dos terrenos para fins comerciais fez surgir o traçado de ruas em malha retangular	Verifica-se a dispersão e o aglutinamento indiscriminado das funções básicas, na sua localização dentro da área urbana	Aumentar o índice de utilização da área urbana para baratear os serviços básicos	Procurou-se compatibilizar a realidade local a normas urbanísticas básicas para garantir a ordem urbana.

Fonte: PMFS (1968).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O objetivo principal do PDLI foi criar condições para o crescimento ordenado da cidade. Também foram considerados os seguintes objetivos: promover o bem-estar social e integrar a população no processo de desenvolvimento global; aumentar a renda da população e, conseqüentemente, sua capacidade contributiva ao setor público municipal, através da dinamização das atividades econômicas; induzir o crescimento agrícola da periferia criando mercado industrial e reduzindo as migrações; orientar a política da prestação de serviços sociais básicos e estreitar a faixa de desorganização social; reduzir os déficits de serviços sociais básicos no município; orientar o poder municipal e demais níveis de governo que operam no município, para o processo de desenvolvimento local; orientar a integração entre poder público local e iniciativa privada, para o processo de desenvolvimento; dotar a sede municipal de organização espaço-funcional e por último, fornecer ao poder público o instrumental institucional e administrativo indispensável ao cumprimento do próprio plano.

Os objetivos propostos já mostravam a preocupação com a forma de expansão que a cidade vinha apresentando desde a década de 1960, quando o PDLI foi elaborado. Em função desse contexto surgiu o estudo de 1971, que buscou verificar como estavam sendo executadas as proposições constantes do primeiro Plano Diretor com o passar do tempo.

Através de um convênio estabelecido com a SUDENE, sob a coordenação do Prof. Antonio Carlos Guimarães, da Universidade Federal da Bahia (UFBA) e com a participação da experiência dos técnicos e colaboradores da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, foi elaborado um documento intitulado “*Avaliação do Plano Diretor de Feira de Santana*” com o estudo do território, do município e da cidade, para rever seu PDLI e trazer recomendações norteadoras para o seu crescimento.

Conforme consta no documento de *Avaliação do Plano Diretor de Feira de Santana*:

O conhecimento do território é considerado de fundamental importância para a praticabilidade do planejamento de uma área geográfica em operação. Baseados nesse princípio, procurou-se, portanto, à luz dos elementos disponíveis, considera-los por parte na avaliação do PDLI de Feira de Santana ou seja, o MUNICÍPIO como um todo, o Distrito Sede – Feira de Santana - em particular, vez que os demais distritos que o integram deverão ser posteriormente estudados através de planos setoriais na medida em que o desenvolvimento de cada um exija. (PMFS, 1971, p.1).

Para descrever os itens analisados nesse documento, foi elaborado o Quadro 31 com a descrição dos estudos sobre o município, a cidade, população, economia, administração e as recomendações.

Quadro 31 - Reavaliação do PDLI de 1968

O Município	A Cidade	População	Economia	Administração	Recomendações
Gênese Localização Limites Acessos Aspectos Físicos Altimetria Hidrografia Climatologia Geomorfologia Geologia Pedologia	Gênese Localização Evolução urbana Diretrizes de ocupação Sistema viário Zoneamento Equipamentos Água Energia Esgotos Comunicações Trânsito Limpeza pública Arborização de ruas	Demografia Crescimento urbano e rural no município Crescimento urbano e rural no distrito sede Estrutura etária da população Habitação Trabalho Circulação Educação Saúde Abastecimento Recreação e áreas verdes	Agricultura Pecuária Indústria Origem de insumos e destino da produção Comércio Turismo	Diretrizes administrativas Finanças municipais Evolução da receita Evolução da despesa	Diretrizes gerais – objetivos do plano e estratégia Diretrizes Setoriais – econômicas, sociais, físico territoriais, institucionais Plano de ação do gov. municipal – a nível indicativo, a curto e médio prazos Meios de financiamento e desenvolvimento dos programas – agricultura, pecuária, indústria, origem dos insumos

Fonte: PMFS (1968).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Nesse estudo foi constatada a presença de diversos fatores que influenciaram diretamente na densidade ocupacional e construtiva da área urbana de Feira de Santana, e em função deles, algumas recomendações de caráter social, físico-territorial e institucional foram apresentadas ao governo municipal.

As diretrizes físico-territoriais e as institucionais propostas são as que têm mais relação com esse estudo sendo, portanto as que foram descritas:

I. Físico-territoriais: 1. Promover e reorganizar o processo de ocupação do espaço urbano, buscando, com isso, o equilíbrio de densidade mediante a utilização da legislação urbanística e de uma política racional do uso do solo; 2. Estimular a combinação de usos residencial e comercial na área central; 3. Desestimular a ocupação de setores urbanos onde a densidade supera os 60 habitantes por hectare; 4. Não permitir a ocupação de setores urbanos de baixa densidade desde que não tenham condições de ocupação devido a limitações de natureza física; 5. Descentralizar a função comercial, principalmente a sub função prestadores de serviços, induzindo-os a ocuparem as áreas de expansão orientada; 6. Promover estudos sobre o sistema viário atual prevendo-se as perspectivas de ocupação espontâneas e dirigidas; 7. Ampliar e fortalecer a infraestrutura urbana, de modo a induzir o crescimento orientado da cidade; 8. Implementar a distribuição racional dos equipamentos sociais no espaço urbano tendo em conta as concentrações atuais como as de ocupação espontâneas e induzidas.

II. Institucionais: 1. Rever as condições institucionais e administrativas da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, modernizando-as para dotá-la dos requisitos indispensáveis ao cumprimento das funções que lhes são inerentes; 2. Ampliar, reforçar e consolidar o sistema administrativo de planejamentos local integrado – Escritório de Planejamento Integrado – dotando-o de recursos humanos polivalentes a fim de atender as premissas do plano e executar suas funções.

Essas recomendações foram seguidas por uma proposta de um Plano de Ação para o Governo Municipal, nas áreas da economia, social, físico-territorial e institucional, juntamente com a análise dos meios de financiamento, para que tais ações pudessem ser desenvolvidas.

O segundo Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) foi descrito conforme a Lei Complementar Nº 1.614 de 11 de novembro de 1992 e fazem parte dessa Lei, a Lei Nº 1615/92 que é a Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS), a Lei Complementar Nº 1612/92, que é o Código de Meio Ambiente, o Decreto 5434 de 1992, que estabelece Normas Gerais de Proteção contra Incêndio e Pânico e o Código de Polícia Administrativa de Feira de Santana, conforme Lei Nº 1613/92.

Atualmente está em vigor uma ementa que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Feira de Santana de 1992 e dá outras providências, que está norteando as ações da política de desenvolvimento do Município. No Quadro 32 está descrita a síntese dos seus títulos.

Quadro 32 - Síntese dos títulos do PDDM de 1992

TÍTULO I - DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO	TÍTULO II- DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO E DA PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA	TÍTULO III- DO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO	TÍTULO IV- DAS POLÍTICAS PÚBLICAS
Capítulo I – Dos objetivos	Capítulo I – Das atribuições e participação comunitária	Capítulo I – Do Plano Diretor como processo estratégico	Capítulo I – Das medidas administrativas
Capítulo II – Da função social da propriedade	Capítulo II – Do sistema de informações	Capítulo II – Da Legislação Urbanística e seu conteúdo	Capítulo II – Das medidas de intervenção na economia
Capítulo III – delimitações e representações cartográficas	-----	-----	Capítulo III – Das medidas de intervenção do espaço urbano
-----	-----	-----	Capítulo IV – Do meio ambiente
-----	-----	-----	Capítulo V – Da regularização fundiária
-----	-----	-----	Capítulo VI – Das políticas setoriais
-----	-----	-----	Capítulo VII- Dos planos específicos

Fonte: PMFS (1992).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O Título V aborda os Instrumentos da Administração Pública e o Título VI, as Disposições Finais e Transitórias. Também consta dessa ementa, o Anexo Nº 1, que destaca alguns conceitos como conurbação, equipamentos urbanos, índice urbanístico, índice de urbanização, Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e operações urbanas, dentre outros. É válido ressaltar o conceito do PDDM que é definido como conjunto de estudos técnicos compostos de um diagnóstico, uma estratégia, diretrizes e recomendações para orientar o desenvolvimento do Município, dentro de um determinado período de tempo.

Após essa ementa, que dispõe sobre o PDDM, foi realizado um estudo na década de 2000, que resultou numa proposta de lei do novo PDDM - Lei Complementar Nº/2006 e que ficou pronta para ser encaminhada e aprovada pela Câmara Municipal, em 2006. Essa Lei deveria revogar a Lei Complementar Nº1614 de 11 de novembro de 1992 (Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal).

Os TÍTULOS I - DOS PRINCÍPIOS DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E TERRITORIAL, II - DA FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE e IX – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS, dessa proposta, não abordam subitens. Os demais títulos e capítulos estão descritos no Quadro 33.

Quadro 33 - Síntese da proposta dos títulos do PDDM de 2006

Título III- Da Política de Desenvolvimento Municipal	Título IV- Do Ordenamento do Território e da Política Urbana	Título V – Da Operacionalização das Estratégias	Título VI- Das Políticas Específicas	Título VII- Dos Instrumentos de Política Urbana	Título VIII- Da Gestão Democrática
Capítulo I – Do Plano Diretor como processo estratégico	Capítulo I-Dos Elementos Estruturadores	Capítulo I- Das Medidas Administrativas	Capítulo I- Do Desenvolvimento Sócio-Econômico	Capítulo I-Da Regularização Fundiária Sustentável	Capítulo I-Do Sistema de Gestão Participativa
Capítulo II – Da Estratégia de Desenvolvimento	Capítulo II-Das Unidades Políticas Administrativas	Capítulo II-Do Sistema de Planejamento	Capítulo II- Da Política Ambiental	Capítulo II-Da Assistência Técnica e Jurídica Gratuita às Pessoas Pobres	Capítulo II-Do Sistema de Informações
Capítulo III-Dos Projetos Estratégicos	Capítulo III-Do Macrozoneamento de Uso do Solo	Capítulo III-Da Fundação para o Desenvolvimento Territorial de Feira de Santana – FUNDET	Capítulo III- Da Habitação de Interesse Social – HIS	Capítulo III-Dos Instrumentos de Planejamento	Capítulo III- Da Participação Comunitária
-----	Capítulo IV-Do Zoneamento	Capítulo IV-Do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Territorial – COMDUR	-----	-----	Capítulo IV – Do Monitoramento do Plano Diretor
-----	Capítulo V-Das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS	Capítulo V-Do Fundo de Desenvolvimento Urbano e de Habitação – FUNDHAB	-----	-----	-----
-----	Capítulo VI-Do Uso e Ocupação do Solo	Capítulo VI-Da Comissão Técnica de Impacto de Vizinhança – CTIV	-----	-----	-----

Fonte: PMFS (2006b).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O Título IV é desdobrado em algumas seções nos capítulos IV, V e VI conforme a seguinte descrição: Capítulo IV- Do Zoneamento; Seção I - Da Área Rural, Seção II - Da Área Urbana, Seção III - Das Áreas Especiais; Capítulo V- Das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, Seção I - Das Subcategorias de ZEIS, Seção II - Da Institucionalização da ZEIS, Seção III - Do Plano de Urbanização de Interesse Social – PLUIS; Capítulo VI- Do Uso e Ocupação do Solo; Seção I - Das Categorias de Usos do Solo, Seção II - Dos Coeficientes de Aproveitamento, Seção III - Do Gabarito de Altura das Edificações.

O Título VII é desdobrado em seções nos Capítulos III: Dos Instrumentos de Planejamento: Seção I - Do Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios, Seção II -

Do Direito de Superfície, Seção III - Do Direito de Preempção, Seção IV - Da Outorga Onerosa do Direito de Construir, Seção V - Da Transferência do Direito de Construir – Transcon, Seção VI - Das Operações Urbanas Consorciadas, Seção VII - Do Consórcio Imobiliário, Seção VIII - Do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV. O Título VIII é desdobrado em seções no Capítulo I- Do Sistema de Gestão Participativa: Seção I - Das Atribuições do COMDUR, Seção II - Da Estrutura e Composição do COMDUR; Capítulo II- Do Sistema de Informações.

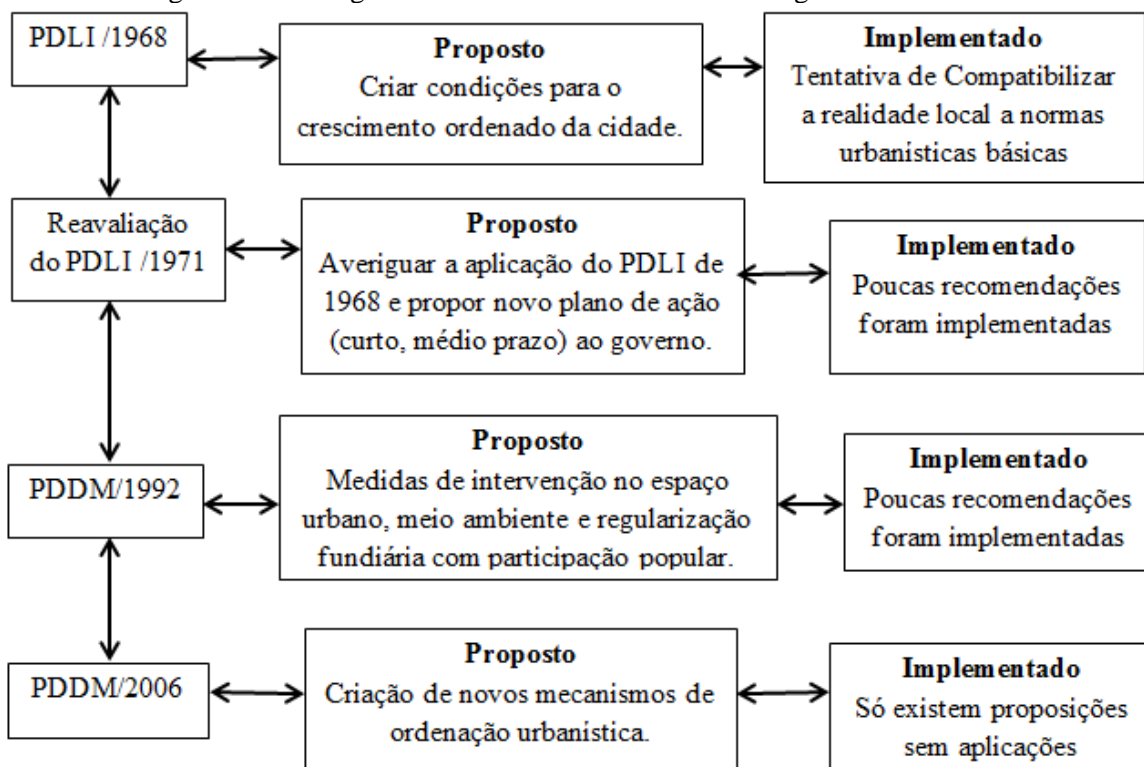
Observou-se que desde o primeiro Plano Diretor já havia a preocupação com os aspectos econômicos, sociológicos, físicos e institucionais. As outras edições também se reportaram a esses aspectos denotando, portanto, a necessidade de considerá-los quando se tratava da proposição de um diagnóstico, uma estratégia, diretrizes e recomendações para orientar o desenvolvimento do Município.

Os aspectos físicos que envolvem a gênese, evolução urbana, zoneamento espontâneo, diretrizes de ocupação, meio físico, infraestrutura, turismo e paisagismo, e comunicação visual, e que são fundamentais para a análise da expansão urbana das cidades, foram considerados em todas as edições do Plano Diretor. Também os aspectos institucionais, que enfocam a administração municipal e a legislação urbanística, constaram em todos esses instrumentos.

Embora a legislação em vigor seja de 1992, a conclusão a que se chega, quando se trata da análise dos instrumentos que norteiam a expansão urbana de Feira de Santana é que existe uma base legal a ser seguida, mesmo que defasada que demanda recursos para ser cumprida, sendo essa, portanto, uma das dificuldades para administrar uma cidade, que tem como característica o fato de ser considerada como o segundo maior entroncamento rodoviário do Brasil.

Com base no estudo dos instrumentos legais existentes foi possível realizar algumas análises sobre os efeitos de sua aplicação ou da falta dessa aplicação, para o processo de urbanização de Feira de Santana. Já existia em 1937 um Código de Posturas, que tratava de certas normas urbanísticas e embora as normas não fossem obedecidas e fossem desconhecidas pela comunidade, a preocupação com as formas de ocupação do solo já se fazia presente, desde o início da década de 1900. O fluxograma da Figura 39 contextualiza uma análise dos instrumentos legais desde essa década até a atualidade, destacando quais foram as proposições e as suas devidas implementações.

Figura 39 - Fluxograma de análise dos Instrumentos Legais



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Não se pode deixar de considerar que Feira de Santana teve um dos primeiros Planos Diretores do Brasil, ainda na década de 1960. Afirmar que não existe nenhum planejamento urbano não seria coerente. O que se pode constatar são as dificuldades existentes para a aplicação desse instrumento legal. No Quadro 34 estão descritos alguns dos empecilhos, com base nos dados coletados durante o desenvolvimento da pesquisa, para que as orientações que norteiam os Planos sejam cumpridas.

Quadro 34 - Limitações para o cumprimento dos Planos

PLANOS	LIMITAÇÕES
PDLI /1968	<p>Falta de equipe técnica para acompanhar, fiscalizar e aplicar a legislação urbanística.</p> <p>A construção da BR-324 causou impacto na expansão urbana ampliando as migrações e a ocupação do espaço urbano, o que implicou pela demanda de mais serviços, que não tinham como serem oferecidos também por falta de recursos financeiros.</p>
Reavaliação do PDLI /1971	<p>Nessa época, Feira estava saindo do <i>laissez-faire</i> e começando a ser planejada, porém a falta de recursos e de equipe técnica limitou as ações de monitoramento da expansão urbana.</p> <p>Várias recomendações propostas na reavaliação, não puderam ser implementadas, o que também contribuiu para gerar os problemas urbanos da atualidade.</p>
PDDM/1992	<p>O governo tem dificuldades para implementar a infraestrutura necessária que advém da expansão urbana, por causa da falta de recursos financeiros.</p> <p>O crescimento populacional dificulta ações educativas para a utilização do solo urbano.</p> <p>Falta de equipe técnica para acompanhar, fiscalizar e aplicar a legislação urbanística.</p> <p>Para atender a ampliação de programas habitacionais populares, em bairros periféricos, precisaria estabelecer uma política de controle do uso do solo de forma a aumentar a densidade populacional e não reduzi-la, como vem ocorrendo em algumas áreas, o que demanda por mais infraestrutura de transportes, saneamento, pavimentação, escolas, creches, postos de saúde e conseqüentemente, mais recursos.</p> <p>Não havia em 1992 um Plano Diretor de Transporte e Trânsito (PDTT), o que contribuiu para ocasionar as dificuldades de mobilidade urbana, que foram surgindo com o aumento populacional e de veículos e por causa do espraiamento da malha urbana. Existe uma legislação que norteia todas as questões relacionadas com a circulação de pessoas e de mercadorias até os dias atuais, mas seria necessário elaborar um PDTT e aplicar suas orientações no intuito de reduzir as dificuldades de acessibilidade e mobilidade no município de Feira de Santana.</p>

Fonte: PMFS (2010).

Nota: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Para contextualizar os fatores que influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana, com base nos instrumentos legais, foi elaborado o Quadro 35 que descreve os planos e as abordagens que cada um apresenta.

Quadro 35 - Descrição dos fatores que influenciaram o processo de urbanização

PLANOS	FATORES
PDLI/1968	Aspectos econômicos: agricultura, comércio, indústria. Aspectos sociológicos: população, população ocupada, mobilidade e migrações. Aspectos físicos: gênese, evolução urbana, zoneamento espontâneo, diretrizes de ocupação, meio físico, infraestrutura, turismo e paisagismo e comunicação visual. Aspectos institucionais: administração municipal, foto cadastro imobiliário e legislação urbanística.
Reavaliação do PDLI /1971	Aspectos econômicos: agricultura, comércio, indústria, turismo, origem de insumos e destino da produção. Aspectos sociológicos: estrutura etária da população, demografia, crescimento urbano e rural no município e no distrito sede, habitação, trabalho, circulação, saúde, abastecimento, recreação e áreas verdes. Aspectos físicos: gênese, localização, altimetria, acessos, hidrografia, climatologia, geomorfologia, geologia e pedologia. Aspectos institucionais: diretrizes administrativas, finanças municipais, evolução da receita e da despesa. Recomendações: diretrizes gerais; diretrizes setoriais (econômicas, sociais, físico-territoriais e institucionais); Plano de Ação do governo a curto e médio prazo: meios de financiamento de programas da agricultura, indústria, pecuária e origem dos insumos.
PDDM/1992	Aspectos econômicos: medidas de intervenção na economia. Aspectos sociológicos: das atribuições e participação comunitária e dos sistemas de informações. Aspectos físicos: medidas de intervenção do espaço urbano, do meio ambiente. Aspectos institucionais: regularização fundiária, políticas setoriais e planos específicos.
PDDM/2006	Aspectos econômicos: política de desenvolvimento municipal. Aspectos sociológicos: desenvolvimento sócio-econômico, política ambiental, habitação de interesse social, saneamento ambiental. Aspectos físicos: ordenamento do território e da política urbana –elementos estruturadores, unidades político-administrativas, macrozoneamento de uso do solo, zoneamento, zonas especiais de interesse social, uso e ocupação do solo, sistema viário. Aspectos institucionais: regularização fundiária sustentável, assistência técnica e jurídica gratuita às pessoas pobres, instrumentos de planejamento (parcelamento, edificação e utilização compulsórios, direito de superfície, de preempção e da outorga onerosa do direito de construir, transferência do direito de construir, operações urbanas Consorciadas, consórcio imobiliário e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV)) e gestão participativa.

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Os dados descritos no Quadro 35 nos permitem concluir que os fatores que influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana fossem eles de ordem econômica como comércio e indústria, de ordem social, como o aumento populacional, de ordem física, como o sistema viário e de ordem institucional como os instrumentos de parcelamento do uso do solo, estiveram presentes em todas as edições desses instrumentos legais.

Com base na análise da política pública de planejamento urbano adotada no Município de Feira de Santana, ficou constatado que sua expansão foi ocorrendo sem que essa política fosse efetivamente reformulada e atualizada, conforme seria necessário diante das modificações que foram ocorrendo em sua malha urbana. Para comprovar tal assertiva merece destaque o fato de que o Plano Diretor que norteia a expansão urbana de Feira de Santana data de 1992, perfazendo 22 anos. Embora algumas legislações tenham sido implementadas em

épocas mais atuais torna-se necessário que o PDDM, proposto em 2000 e reformulado em 2006 que se encontra em trâmite para ser aprovado, em sendo aprovado deverá já sofrer atualizações, uma vez que em oito anos, modificações vêm ocorrendo, merecendo destaque o processo de verticalização porque passa a cidade.

A relação existente entre a influência do sistema de rodovias e as modificações que foram ocorrendo na legislação urbana, em função dos efeitos causados pelas rodovias para a expansão urbana de Feira de Santana, foi descrita no Quadro 36.

Quadro 36 - Modificações na Legislação urbana de Feira de Santana sob a influência do sistema rodoviário

POLÍTICAS PÚBLICAS	INFLUÊNCIA DAS RODOVIAS	EFEITOS PARA A EXPANSÃO URBANA
PDLI /1968	<p>Feira surgiu no século XVIII no entroncamento de antigos caminhos de gado. O ano de 1876 marca a implantação do ramal da estrada de ferro ligando o porto de Cachoeira e Feira de Santana</p> <p>A estrada de ferro determinou inicialmente o crescimento no sentido norte-sul e depois no sentido transversal leste-oeste</p> <p>A abertura da Bahia-Feira, inaugurada em 1926, foi o início do surto do crescimento de Feira de Santana</p>	<p>Ausência de normas relativas à ordem urbanística</p> <p>Crescimento da cidade sem que fossem observados os mínimos requisitos da problemática urbana</p> <p>O Código de Posturas, lei no 1, de 29 de dezembro de 1937, trata no seu capítulo segundo de certas normas urbanísticas</p> <p>As normas urbanísticas não eram obedecidas</p>
PDLI /1971	<p>A abertura da Bahia-Feira, inaugurada em 1926, com a extensão de 144 km, constituiu o primeiro e principal passo para a comunicação do sertão baiano com a Capital; isto foi o início do surto de crescimento de Feira de Santana hoje considerada como o segundo polo de desenvolvimento do Estado da Bahia.</p> <p>A abertura mais recente de novas estradas, e algumas edificações, norteavam a ocupação do solo e reforçaram a forma “estrelada” que possui a cidade.</p> <p>Constatamos ainda, a importância das rodovias dentro da evolução urbana de Feira de Santana, que, embora sua função específica não se perca, foram incorporadas ao sistema viário, como avenidas suporte de tráfego.</p>	<p>Promover e reorganizar o processo de ocupação do espaço urbano, buscando com isso, o equilíbrio da densidade mediante a utilização da legislação urbanística e de uma política racional do uso do solo.</p> <p>Ampliar e fortalecer a infraestrutura urbana, de modo a induzir o crescimento orientado da cidade.</p> <p>Promover estudos sobre o sistema viário atual prevendo-se as perspectivas de ocupação espontânea e dirigida.</p>
PDDM/1992	<p>Importância das rodovias para a evolução urbana de Feira de Santana. Em função da posição do sistema viário assumir a competência de fiscalização do ordenamento do uso e da ocupação do solo, de responsabilidade da União ou do Estado, na área do Município.</p>	<p>A administração Municipal, através de seus setores competentes promoverá a articulação do exercício de seu poder de Polícia Administrativa para o ordenamento do uso e da ocupação do solo com o exercício das competências nos demais níveis de governo.</p>

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2015) com base nos dados da PMFS (1968, 1971, 1992).

Após a análise dos instrumentos legais existentes e das demandas por implementação de legislações mais atuais, como a efetivação do PDDM de 2000, que ainda se encontra em tramitação nas devidas instâncias e de um PDTT e para continuar a análise do processo de urbanização de Feira de Santana foram utilizados os registros fotográficos, cuja análise comparativa teve por objetivo a explanação descritiva da expansão urbana de Feira de Santana através das imagens do passado e do presente.

6.2 ANÁLISE COMPARATIVA ATRAVÉS DO USO DE REGISTROS FOTOGRÁFICOS

As imagens que foram utilizadas contribuíram para contextualizar as alterações do espaço de ruas e avenidas da cidade. Fez parte da base de dados desse estudo, o acervo do Senhor Antonio Moreira Ferreira (Antonio do Lajedinho) e do Clube dos Fotógrafos de Feira de Santana, outras imagens obtidas de fontes diversas, como o Museu Casa do Sertão, Arquivo Público Municipal e do arquivo produzido pela autora da tese.

Essa análise buscou contextualizar as modificações que foram ocorrendo no espaço urbano, caracterizando as primeiras ruas e avenidas que foram surgindo. Outros registros foram utilizados para mostrar as ruas e avenidas, que foram sendo abertas ou ampliadas, para complementar a informação sobre o processo de urbanização de Feira de Santana intra e extra Anel de Contorno.

Muitos criadores de gado receberam concessões de terras, no período compreendido pelo século XVII, e fixaram-se em fazendas que deram início às povoações. Uma dessas povoações, na estrada principal do gado, era São José das Itapororocas (Figura 40).

Figura 40 - São José das Itapororocas: (A) Vista final do século XVIII e (B) Vista atual, 2014

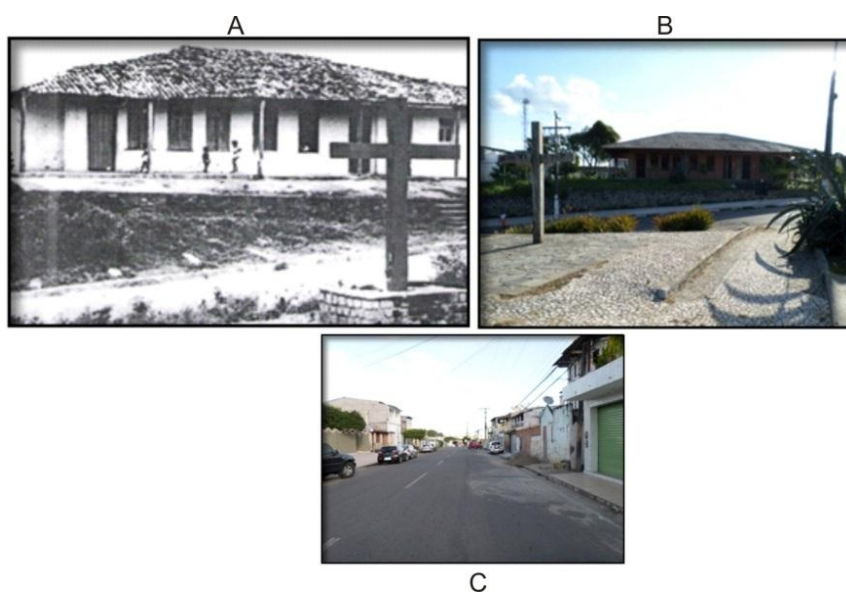


Fontes: (A) Gama (1994) e (B) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Uma das fazendas, localizada na mesma estrada das boiadas, três léguas ao sul do arraial de São José das Itapororocas, chamava-se Santana dos Olhos d' Água e deu início ao povoamento de Feira de Santana, que se transformou na maior cidade do interior da Bahia.

A casa sede da fazenda, atualmente situada na continuidade da Rua Araújo Pinho e que se encontrava nas proximidades do antigo areal do Basílio, foi considerada por alguns historiadores, como o ponto inicial do povoamento de Feira de Santana, conforme Figura 41 (A). Na Figura 41 (B), está uma vista do núcleo original da fazenda após ter passado por uma reforma. Atualmente, são realizados nesse espaço, alguns eventos como visita de grupos de estudantes. A Figura 41 (C) é uma vista da Rua Araújo Pinho onde essa fazenda se localiza.

Figura 41 - Sede da Fazenda Olhos D'Água d/p. século XVIII; Núcleo original; (B) Núcleo original após reforma, 2014 e (C) Rua Araújo Pinho, 2014



Fontes: (A) Arquivo foto A.F. Magalhães (B) e (C) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Na Figura 42 está uma vista dos Olhos d'Água, no trecho do areal do Basílio, considerado o primeiro areal de Feira de Santana.

Figura 42 - Olhos d'Água - Areal do Basílio: (A) Vista do início da década de 1900 e (B) Vista atual, 2014



Fontes: (A) Gama (1994) e (B)arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

De acordo com o relato do escritor geógrafo Alfredo Moreira Pinto “o núcleo da cidade é formado por três largas ruas que começam em frente da Matriz e se prolongam paralelas e regularmente alinhadas, até na extensão de mais de um quilômetro, e vão terminar

no vasto campo do General Câmara” (PMFS, 1968, p. 95). Na Figura 43 (A) se observa uma vista da Matriz de Santana ainda sem as torres, o que contextualiza a época inicial do povoamento de Feira de Santana. Já a Figura 43 (B) mostra a Matriz com as torres denotando outra fase. A rua que começa na frente da Matriz é hoje conhecida como Rua Conselheiro Franco. A Figura 48 (C) é uma visita da atual Praça da Matriz.

Figura 43 - Matriz de Santana: (A) Povoamento ao redor da Matriz de Santana, século XVIII; (B) Vista antiga, século XIX e (C) Vista atual da Praça da Matriz, 2014



Fonte: (A) Gama (1994) (B) acervo do Museu Casa do Sertão (C)arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Desde o começo do século dezoito, o gado estava entre os produtos trocados nas reuniões semanais na capela de Santana dos Olhos d'Água. A partir de 1833 houve uma regulamentação que definiu que não mais se poderia negociar o gado dentro da vila, mas no campo do gado que se situava a uma milha da capela de Santana. Esse campo do gado ficou conhecido como campo da Gameleira. As Figuras 44 (A) e (B) mostram algumas imagens das localizações do Campo do Gado em períodos diferentes.

Figura 44 - Vista do Campo do Gado: (A) 1º Campo do Gado, século XVIII e (B) 2º Campo do Gado, século XIX



Fontes: (A) Antônio do Lajedinho e (B) Clube dos Fotógrafos.

Feira de Santana cresceu e se expandiu a partir de três ruas centrais: Av. Senhor dos Passos, Rua Marechal Deodoro (ou Rua do Meio porque ficava entre as duas) e a Conselheiro Franco (chamada Rua direita porque estava à direita, considerando-se o norte como entrada da Cidade). A Rua Felinto Bastos, anteriormente Rua da Aurora, então era conhecida mais como estrada por onde passava o gado depois de beber no “tanque da nação.” Existiam apenas dois bairros, que eram o Alto do Cruzeiro e os Olhos D’água, sendo o 1^o chamado de subúrbio e o segundo de ponta de rua. A Figura 45 mostra um trecho da Praça Padre Ovídio, que fica ao lado da Praça da Matriz, e que também mostra esse povoamento inicial.

Figura 45 - Praça Padre Ovídio: (A) Vista antiga, século XVIII e (B) Vista atual, 2014



Fonte: (A) Acervo do Museu Casa do Sertão (B)arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

As imagens caracterizam as modificações porque foi passando a Praça da Matriz que fez parte do povoamento inicial de Feira de Santana, juntamente com as Ruas Conselheiro Franco (onde está inserida) e Marechal Deodoro. A Rua Conselheiro Franco (antigamente denominada de Rua Direita) era considerada no fim do século XIX a de maior importância, pois nela existia um teatro, as sedes das duas filarmônicas “25 de março” e “Vitória”, além de outros prédios como escolas públicas e agência do correio. As Figuras 46 (A, B e C) mostram algumas vistas dessa rua no passado e presente.

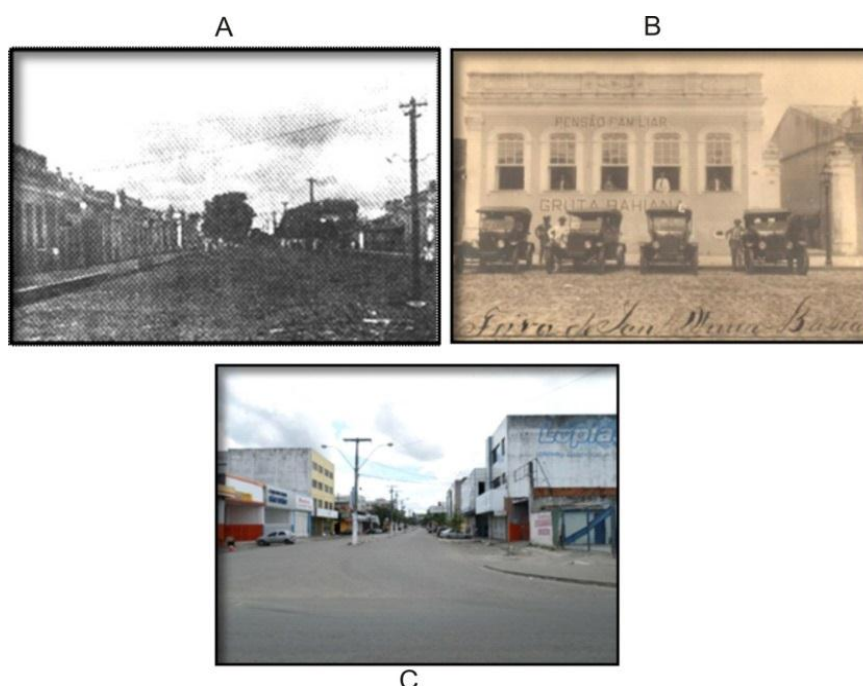
Figura 46 - Rua Conselheiro Franco: (A) e (B) Vistas antigas do século XVIII e (C) Vista atual, 2014



Fonte: (A) Acervo Museu Casa do Sertão; (B) Arquivo Público Municipal e (C) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

As imagens das Figuras 47 (A, B e C) mostram a Rua Marechal Deodoro, antes denominada de Rua Manuel Vitorino, que é uma das mais antigas de Feira de Santana e faz parte de uma das áreas onde a cidade foi inicialmente povoada.

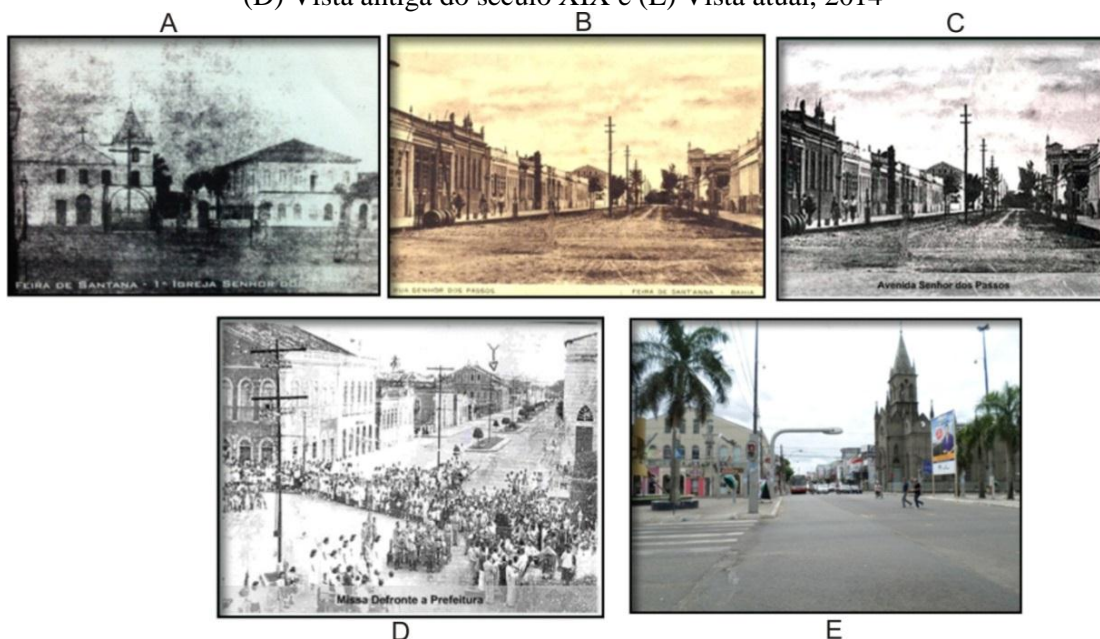
Figura 47 - Rua Marechal Deodoro: (A) e (B) Vistas antigas dos séculos XVIII e XX e (C) Vista atual, 2014



Fonte: (A) Acervo Museu Casa do Sertão; (B) Antônio do Lajedinho e (C) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Uma das principais e primeiras avenidas de Feira de Santana foi a Avenida Senhor dos Passos, antigamente conhecida como Barão de Cotegipe. Essa avenida é considerada central e nela encontram-se a Prefeitura Municipal e a Igreja Senhor dos Passos, dois prédios que se destacam pela sua importância, como pontos de referência para aqueles que se dirigem para a cidade (Figura 48 [A, B, C, D e E]).

Figura 48 - Avenida Senhor dos Passos: (A) Vista antiga do século XVIII; (B) Vista de 1926; (C) e (D) Vista antiga do século XIX e (E) Vista atual, 2014



Fonte: (A) Acervo Museu Casa do Sertão; (B) Antônio do Lajedinho; (C) e (D) Acervo Museu Casa do Sertão e (E) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A Rua de Aurora, que era conhecida como a rua onde passava o gado, foi outra que também fez parte da expansão inicial de Feira. A Figura 49 (A e B) mostram a Rua de Aurora, atual Desembargador Filinto Bastos.

Figura 49 - Rua de Aurora: (A) e (B) Vista antiga, dos séculos XVIII e século XIX



Fonte: (A) Gama (1994) e (B) Clube dos Fotógrafos.

As modificações da paisagem urbana fizeram com que a configuração da Rua de Aurora se transformasse, sendo cortada ao meio pela Rua Dr. Olímpio Vital, que é a

prorrogação da Av. Getúlio Vargas em direção ao Centro de Abastecimento, conforme mostra a Figura 50.

Figura 50 - Rua de Aurora nos dois sentidos, 2014
A B



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A Figura 51 (A) mostra o Tanque da Nação onde o gado passava para beber água. Esse local era passagem para o gado que percorreria a Rua de Aurora, mais conhecida como estrada da boiada. Já a Figura 51 (B) mostra uma vista atual do antigo Tanque da Nação.

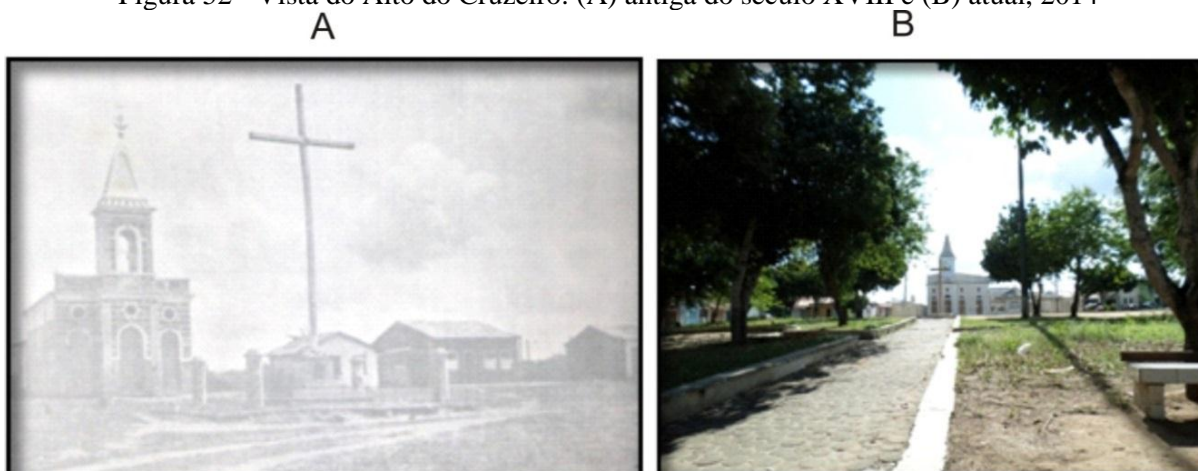
Figura 51 - Vista do Tanque da Nação: (A) antiga do século XVIII e (B) atual
A B



Fonte: (A) Gama (1994) e (B) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A Figura 52 é do bairro do Alto do Cruzeiro considerado como um subúrbio na fase inicial do povoamento de Feira de Santana, entre os séculos XVIII e XIX, conforme ressalta Antonio do Lajedinho.

Figura 52 - Vista do Alto do Cruzeiro: (A) antiga do século XVIII e (B) atual, 2014



Fonte: (A) Gama (1994) e (B) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Já a Figura 53 (A) é uma vista da antiga Praça do Comércio e a 53 (B) é uma vista da atual Praça João Pedreira (antiga Praça do Comércio). As três ruas que deram início ao núcleo inicial da cidade são cortadas ao meio pela Praça do Comércio, que é considerada tão importante quanto a Praça da Matriz, nessa fase do povoamento de Feira de Santana.

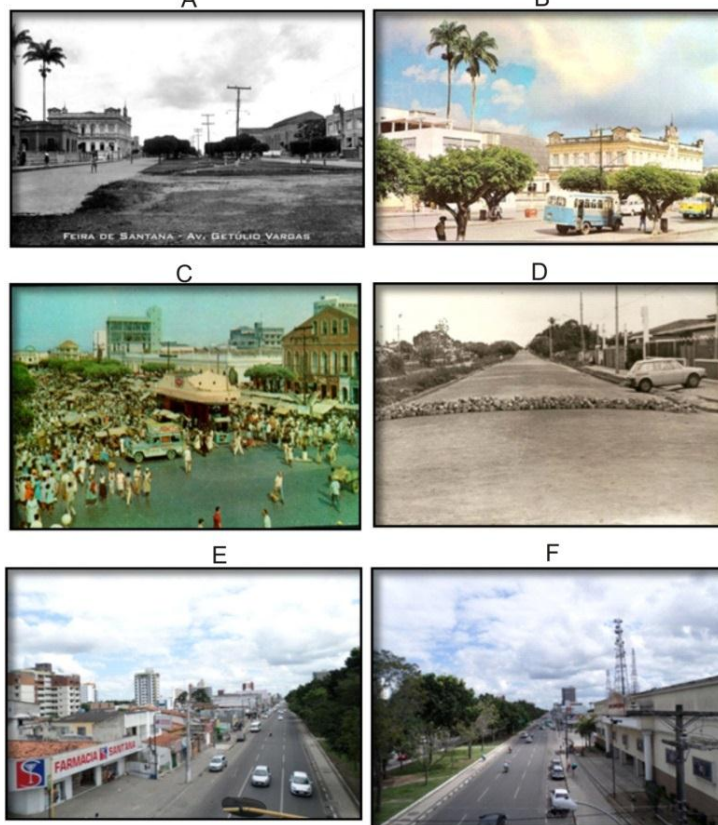
Figura 53 - Praça do Comércio: (A) Final da década de 1900 e (B) atual, 2014



Fonte: (A) Antônio do Lajedinho e (B) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Uma avenida que desempenhou um papel fundamental para a expansão de Feira de Santana, foi a Av. Getúlio Vargas, considerada atualmente, um dos principais vetores de circulação, juntamente com as avenidas Maria Quitéria e João Durval Carneiro. A Figura 54 (A, B, C, D, E e F) caracteriza diversas épocas e as conseqüentes modificações que foram ocorrendo. As datas prováveis são as seguintes pela ordem de apresentação: século XVIII (A, e D), século XX (B e C) e século XXI (E e F).

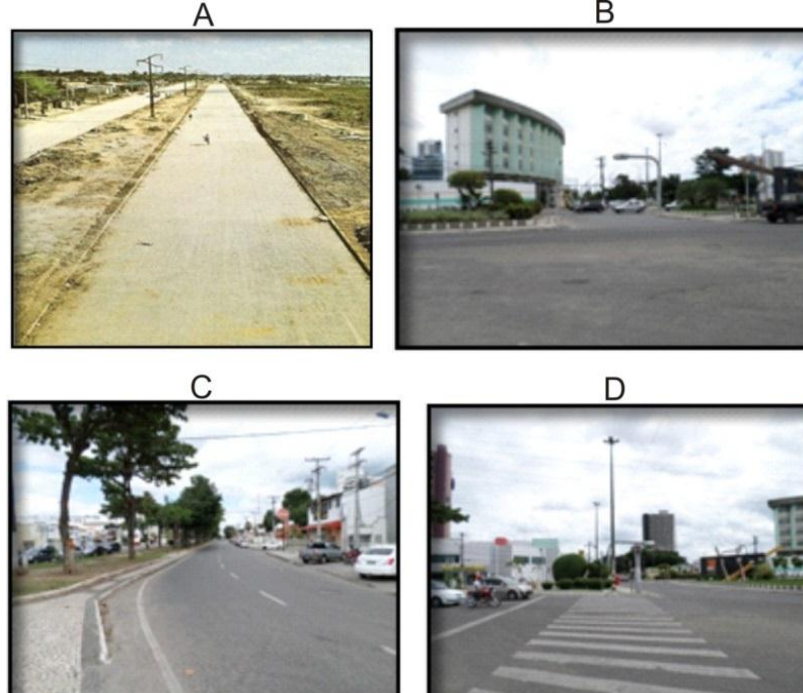
Figura 54 - Avenida Getúlio Vargas em diferentes épocas



Fonte: (A) Clube dos Fotógrafos (B, C e D) Antônio do Lajedinho (E e F) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A Figura 55 (A, B, C e D) mostra a Av. Maria Quitéria, outro vetor considerado fundamental para a circulação na cidade e para sua expansão urbana.

Figura 55 - Avenida Maria Quitéria: (A) Vista antiga de 1984, (B, C e D) de 2014



Fonte: (A) Antônio do Lajedinho; (B, C e D) arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A Avenida João Durval Carneiro também é considerada como um vetor de circulação importante para os deslocamentos na área central da cidade. A Figura 56 é uma vista atual dessa Avenida.

Figura 56 - Avenida João Durval Carneiro, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Conforme consta no PDLI de 1968, a abertura da Bahia-Feira foi considerada o início do surto do crescimento de Feira de Santana. A Figura 57 (A e B) mostra algumas etapas da construção dessa rodovia na década de 1900, em dois trechos respectivamente.

Figura 57 - (A e B) Etapas construtivas da Bahia-Feira



Fonte: DNER (1965 apud PMFS, 2006b).

A Figura 58 mostra a antiga Bahia-Feira, hoje BR-324, no contexto atual da expansão urbana de Feira de Santana, com destaque para os sentidos Feira-Salvador e Salvador-Feira.

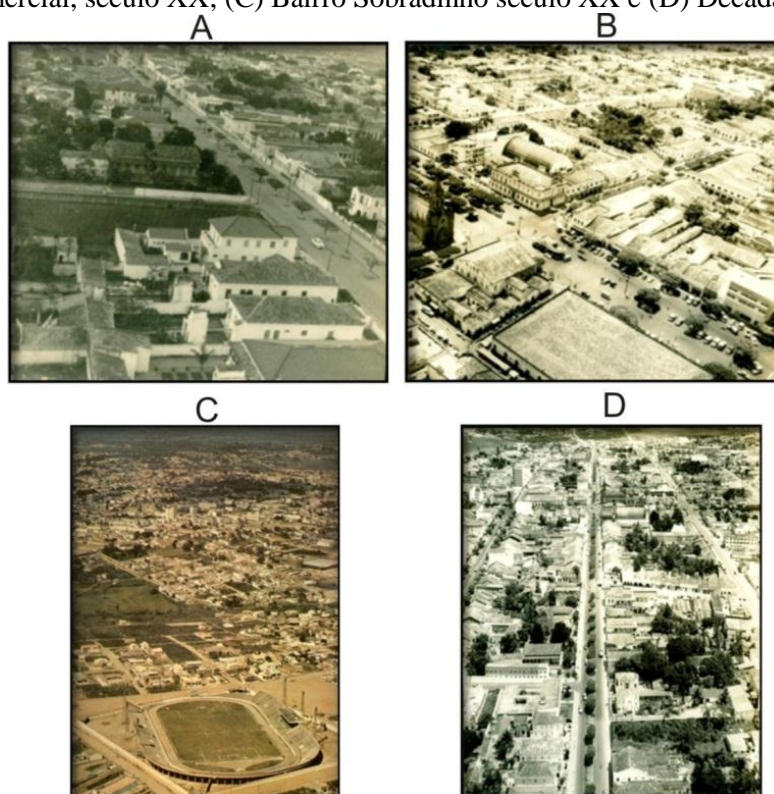
Figura 58 - Vista da BR-324 sentido Salvador-Feira e Feira-Salvador, 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

As imagens mostradas pelas vistas aéreas em diferentes etapas também possibilitam a contextualização da expansão urbana de Feira de Santana. A Figura 59 (A, B, C e D) destaca as áreas centrais e a área que mostra o Estádio Municipal Alberto Oliveira. Todas essas figuras fazem parte do acervo do Senhor Antônio do Lajedinho.

Figura 59 - Imagens aéreas de Feira de Santana: (A) Avenida Senhor dos Passos, final do século XIX; (B) Centro Comercial, século XX; (C) Bairro Sobradinho século XX e (D) Década de 1950



Fonte: Antônio do Lajedinho.

Na Figura 59 (D) a vista mostra um dos vetores de maior circulação de Feira de Santana em sua área central, que é a Av. Senhor dos Passos. Nessa época, essa via era de

circulação nos dois sentidos, o que hoje já não acontece. As ruas paralelas a ela são a Rua Sales Barbosa (a sua esquerda) e a Rua J.J. Seabra (a sua direita), que faz a conexão da cidade de Feira de Santana com a BR-116 Norte.

Na Figura 60 pode-se observar o cruzamento da Av. Senhor dos Passos com outra avenida de grande circulação, que é a Av. Getúlio Vargas, a partir de um panorama da área central da cidade na década de 1970.

Figura 60 - Panorama do centro de Feira em 1973



Fonte: Antônio do Lajedinho.

Na Figura 61, está representada uma vista da cidade na atualidade, podendo-se observar tanto o processo de verticalização, porque vem passando a cidade, quanto o espraiamento da malha urbana, horizontalmente.

Figura 61 - Panorama atual do centro de Feira, século XXI



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

A Figura 62 é um mosaico utilizado para contextualizar as modificações ocorridas no processo de urbanização da cidade, através da vista obtida no complexo de viadutos João Miraldo de Carvalho e mostram a expansão nas direções, norte, sul, leste e oeste.

Figura 62 - Vistas da expansão urbana de Feira de Santana em 2014





Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

O uso das imagens possibilitou visualizar como a expansão urbana foi ocorrendo, a partir das pequenas ruas que deram origem à cidade até as grandes vias de circulação da

atualidade, como as Avenidas Getúlio Vargas, Maria Quitéria, João Durvale Presidente Dutra. Na Figura 63, pode-se observar a Avenida Presidente Dutra no perímetro urbano.

Figura 63 - Vistas da Av. Presidente Dutra em 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Outras Avenidas como a Nóide Cerqueira (expansão da Av. Getúlio Vargas) e Fraga Maia (expansão da Av. Maria Quitéria) surgiram da ampliação dessas avenidas conforme mostra a Figura 64.

Figura 64 - Vistas da expansão das Av. Getúlio Vargas e Maria Quitéria em 2014



Fonte: Arquivo pessoal da autora desta tese (2014).

Após essa descrição das modificações do espaço urbano através da utilização das imagens e para a continuidade da análise dos dados coletados, foram utilizados também os mapas da evolução da mancha urbana, para contextualizar essas modificações sob a influência do fato de ser considerada entroncamento rodoviário.

6.3 ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA

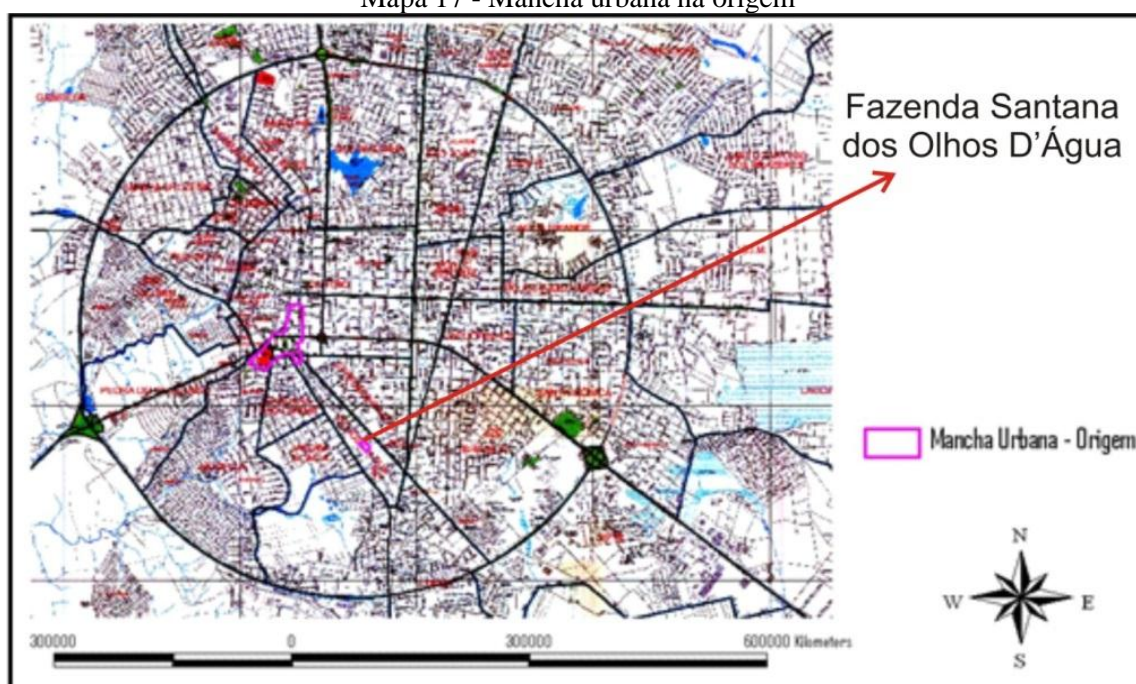
A análise da evolução da mancha urbana de Feira de Santana foi realizada com o uso do software Arcview GIS 3.3, gerando os mapas que foram utilizados para caracterizar essa evolução. Essa análise teve como fontes as informações obtidas nos seguintes documentos da Prefeitura Municipal de Feira de Santana: PDLI de 1968, Planta geral da cidade de 1986, Mapa da zona urbana de 2003.

Conforme destaca Santos (2001, p. 1) “o mapa é um documento onde a informação geográfica é vista como um conjunto de dados representativos de fenômenos físicos, econômicos e sociais que possuem relação direta de localização com um ponto ou porção da

superfície terrestre.” O mapa digital é usado para visualizar dados do mundo real a exemplo de uma planta urbana onde se representam as ruas, quadras, divisão de bairros, edificações particulares e públicas como escolas, hospitais e outros.

O Mapa 17 caracteriza a mancha urbana de Feira de Santana, na fase inicial de seu povoamento. A cor magenta, conforme mostra a legenda, representa a mancha urbana da pequena área dentro do Anel de Contorno. Observa-se também que existe um pequeno ponto conforme mostra a seta, onde foi construída a casa da fazenda Santana dos Olhos d'Água. Analisando o limite depois estabelecido pelo Anel de Contorno, se constata que nessa fase inicial apenas uma pequena área central era povoada.

Mapa 17 - Mancha urbana na origem

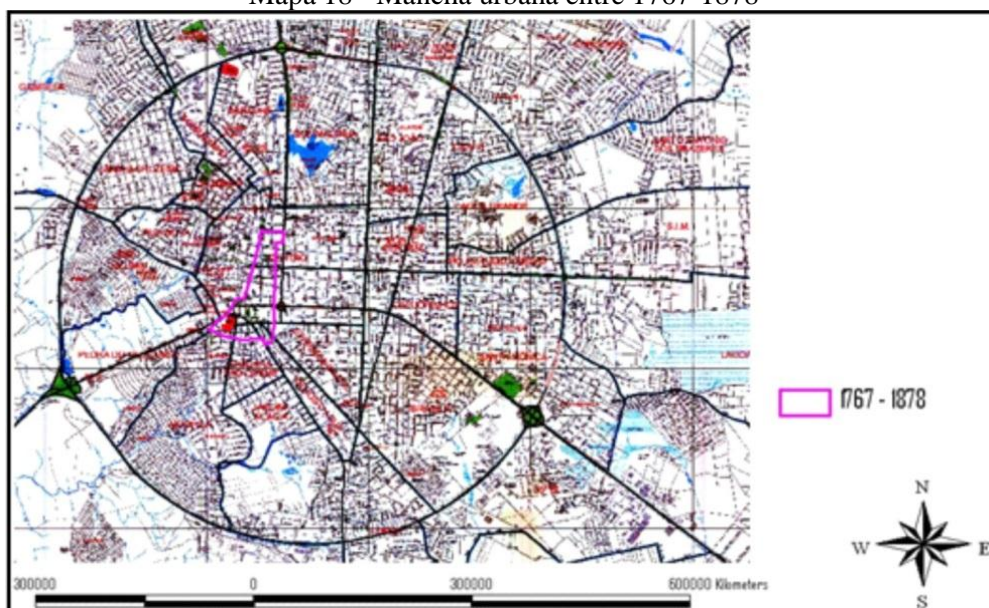


Fonte: Dados da PMFS (2013).

Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

No Mapa 18 está caracterizada a mancha urbana do período compreendido entre os anos de 1767 a 1878. Observa-se que a mancha aumenta um pouco, mais durante esse intervalo, essa expansão não foi tão acentuada, em função das dificuldades de deslocamento existentes na época. Nesses 111 anos, se comparados ao período da origem de Feira de Santana, se constata que houve quase uma duplicação da mancha com a expansão ocorrendo tanto na direção norte como na direção sul.

Mapa 18 - Mancha urbana entre 1767-1878

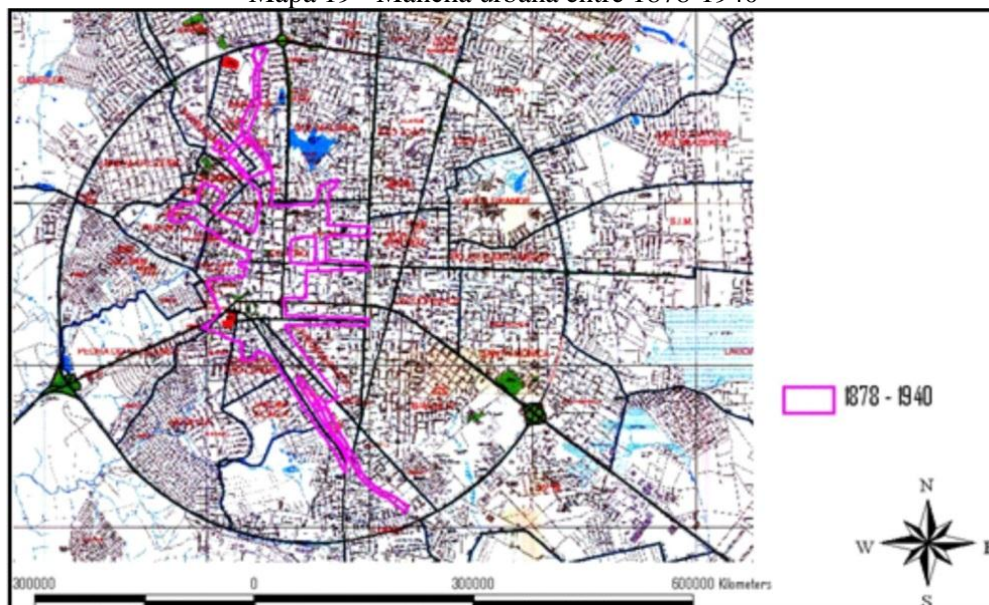


Fonte: Dados da PMFS (2013).

Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

A expansão da mancha do Mapa 19 mostra a evolução do povoamento de Feira de Santana entre as décadas de 1878 e 1940. Nesses 62 anos, a mancha urbana se estendeu em todas as direções e embora não possamos quantificar precisamente essa expansão, fica evidente que houve uma ocupação bastante acentuada das áreas dentro do Anel de Contorno. Se compararmos à expansão que ocorreu nos 100 anos anteriores, já se observa uma tendência de espraiamento, nos limites desse anel.

Mapa 19 - Mancha urbana entre 1878-1940

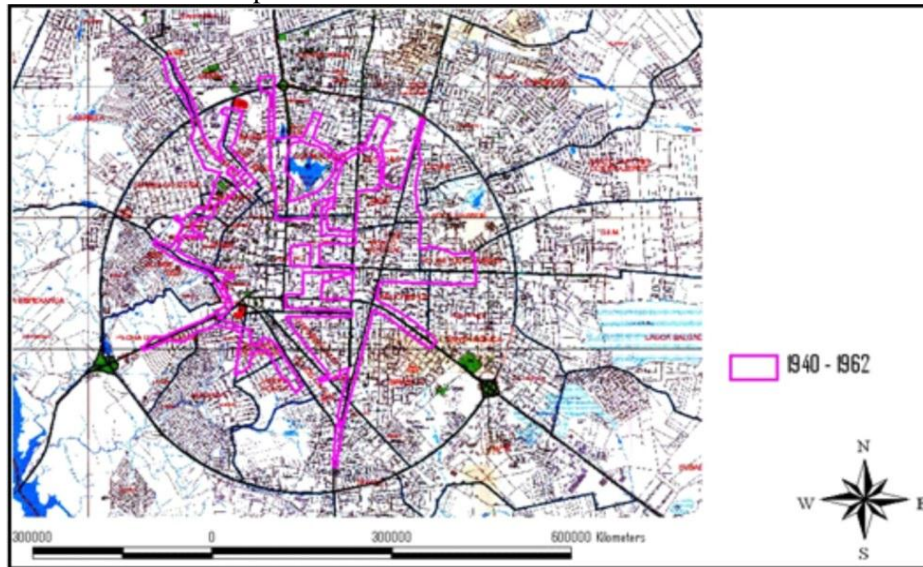


Fonte: Dados da PMFS (2013).

Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

No Mapa 20, que contextualiza os 22 anos compreendidos entre 1940 e 1962, o espraiamento da mancha urbana já extrapola o Anel de Contorno. Essa ampliação da área ocupada foi acontecendo nas direções norte, sul, leste e oeste, estendendo-se além do Anel de Contorno na direção noroeste.

Mapa 20 - Mancha urbana entre 1940-1962

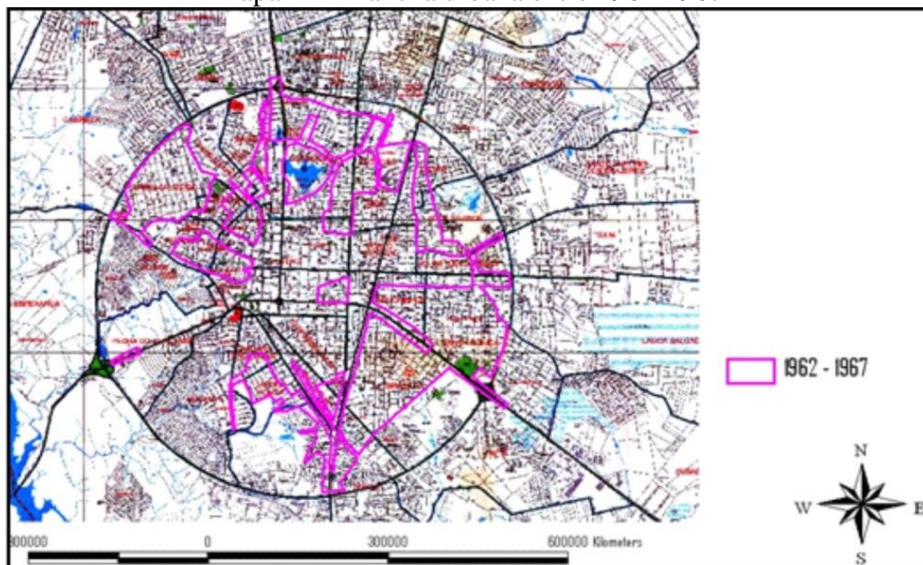


Fonte: Dados da PMFS (2013).

Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

Nos cinco anos decorridos entre 1962 e 1967, também houve ampliação da mancha urbana, só que isso foi acontecendo em todas as direções dentro do Anel de Contorno, extrapolando em algumas direções, a delimitação formada pelo anel. O Mapa 21 destaca essa expansão.

Mapa 21 - Mancha urbana entre 1962-1967

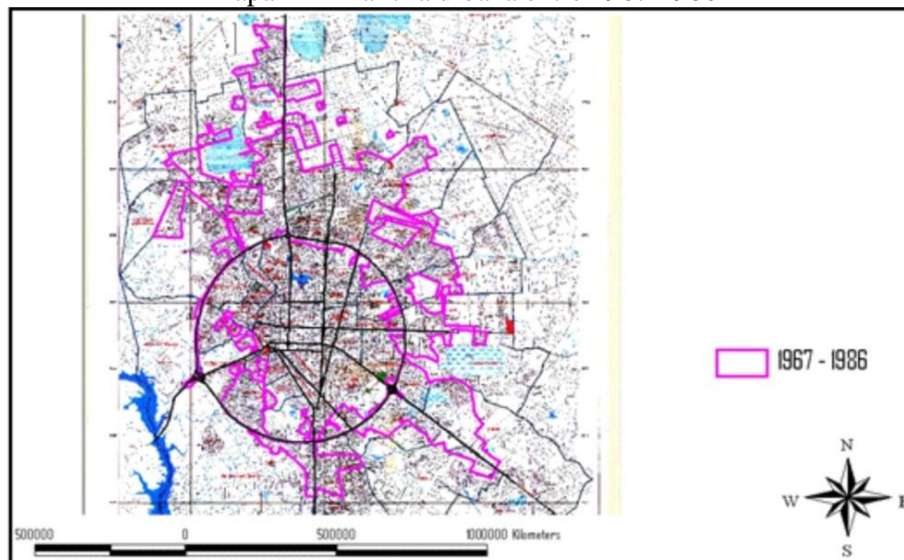


Fonte: Dados da PMFS (2013).

Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

Nos dezenove anos seguintes, entre 1967 e 1986, constata-se a expansão da mancha urbana em todas as direções extra Anel de Contorno, com o espraiamento ocorrendo praticamente em todas as direções, conforme Mapa 22.

Mapa 22 - Mancha urbana entre 1967-1986

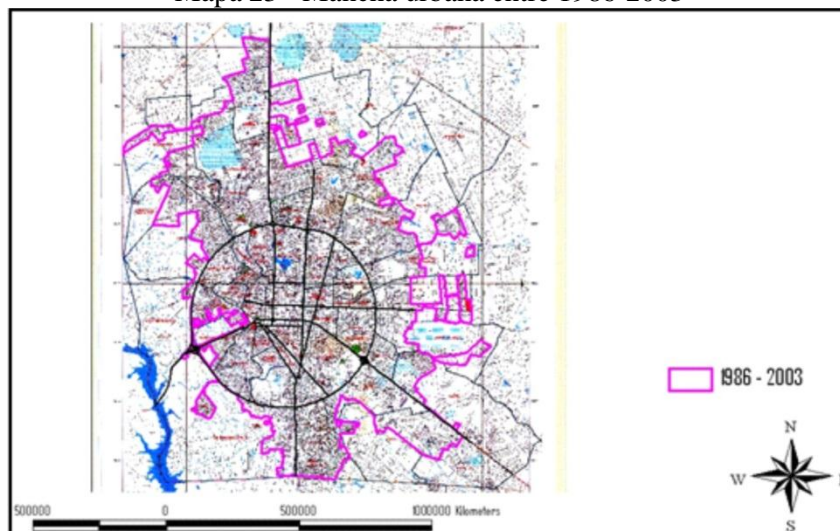


Fonte: Dados da PMFS (2013).

Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

Nos dezessete anos transcorridos entre 1986 e 2003, observa-se que dentro do Anel de Contorno, apenas uma pequena área ainda continua em processo de ocupação, área essa localizada mais ou menos na direção oeste. Fora do Anel de Contorno amplia-se mais ainda a mancha urbana em todas as direções (Mapa 23).

Mapa 23 - Mancha urbana entre 1986-2003



Fonte: Dados da PMFS (2013).

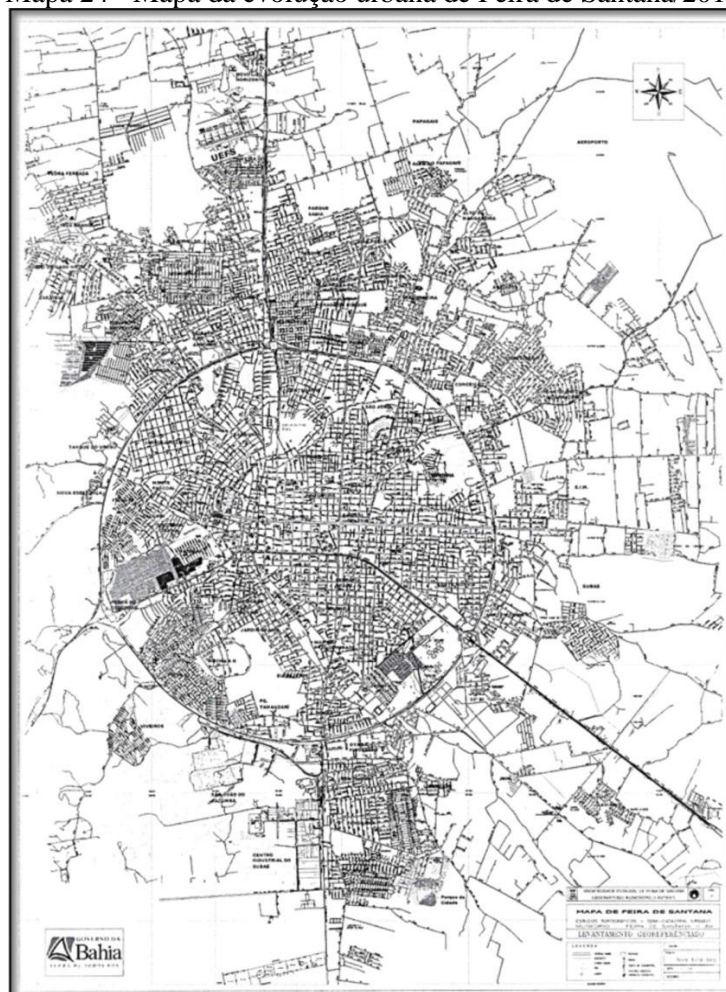
Nota: Adaptado por Santo e pela autora desta tese (2014).

Após essa descrição da evolução da mancha urbana de Feira de Santana desde a fase inicial do seu povoamento até o ano de 2003, ficou comprovado que a delimitação feita pelo

Anel de Contorno começou a ser extrapolada a partir de 1962. Esse avanço para além dessa delimitação continuou até o ano de 2003, e se pode observar nos dias atuais a mancha urbana se expandindo cada vez mais e em todas as direções.

No Mapa 24 está caracterizada a evolução urbana de Feira de Santana na atualidade. Esse levantamento georreferenciado foi realizado pela equipe do corpo técnico do Núcleo de Sensoriamento Remoto do Observatório Astronômico Antares da UEFS. Esse mapa, conforme consta na legenda, foi atualizado em 2013, fazendo parte desse levantamento os bairros que foram surgindo em Feira de Santana, a apresentação do espraiamento da malha urbana extra Anel de Contorno e toda a ocupação da área urbana intra Anel de Contorno. Pode-se constatar que a malha urbana foi se estendendo em todas as direções conforme se pode observar através das linhas cheias que mostram o sistema viário que corta toda a cidade. A importância das rodovias BR-324, BR-116 e BR-101 para essa expansão fica caracterizada pela forma com que essa malha foi se constituindo para todos as direções extra Anel de Contorno.

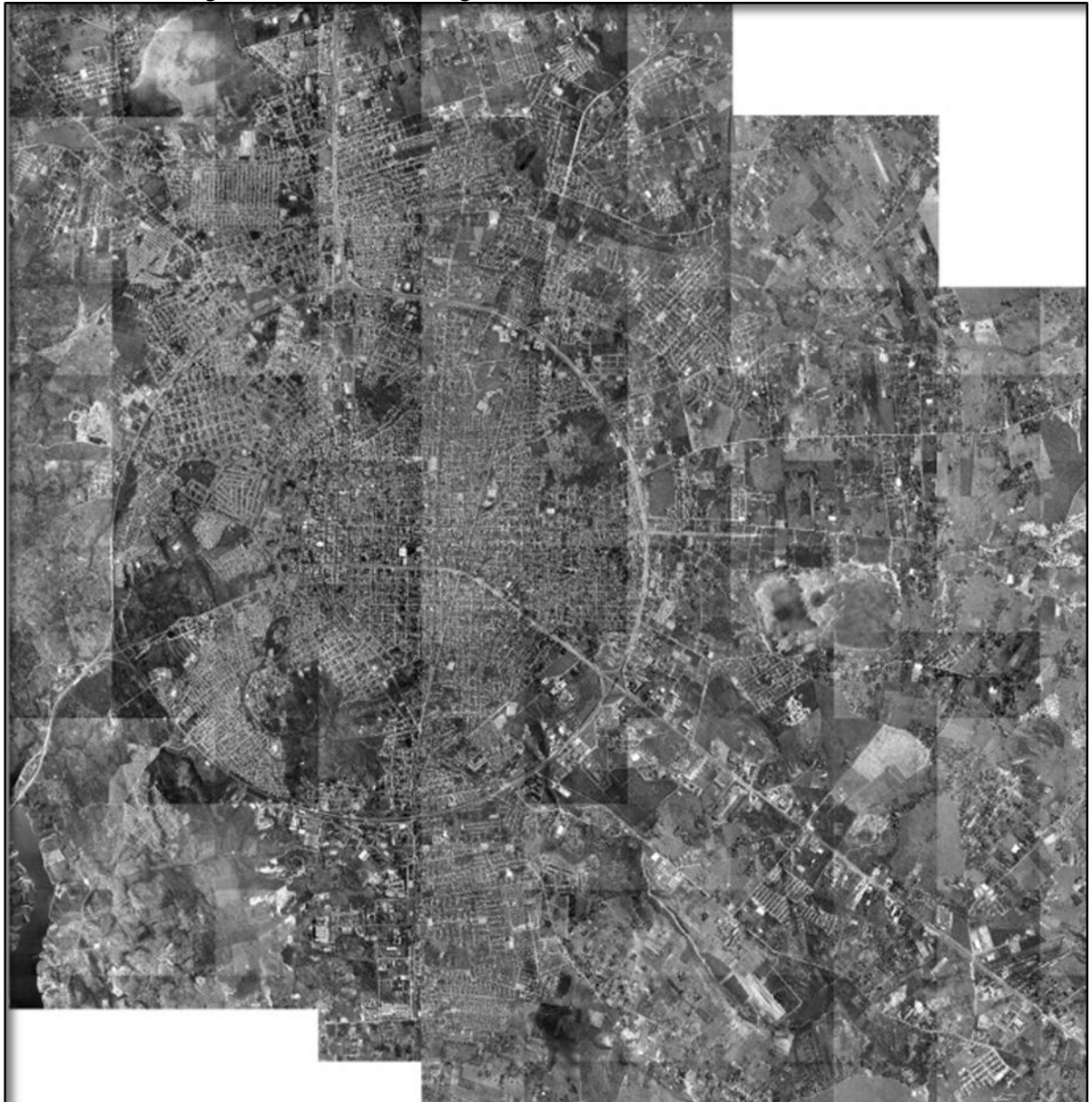
Mapa 24 - Mapa da evolução urbana de Feira de Santana/2013



Fonte: Observatório Astronômico Antares (UEFS, 2013).

Nas Figuras 65 e 66 também se pode verificar o espraiamento da malha urbana de Feira de Santana. A Figura 70 é uma vista aerofotogramétrica realizada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Bahia (CONDER), em 1999.

Figura 65 - Vista aerofotogramétrica de Feira de Santana em 1999



Fonte: CONDER (BAHIA, 2014).

Nessa Figura constata-se o espraiamento da malha urbana e o cruzamento das rodovias dentro do Anel de Contorno, que foi considerado um limite para a ocupação do solo urbano, na década de 1960.

A Figura 66 é uma vista aerofotogramétrica de 2010, considerada a mais atual que existe sobre o espraiamento da malha urbana de Feira de Santana. Essa imagem contribui para caracterizar a expansão que foi efetivamente ocorrendo em todas as direções.

Figura 66 - Vista aerofotogramétrica de Feira de Santana em 2010



Fonte: CONDER (BAHIA, 2014).

Após essa descrição da expansão urbana, através dos mapas e das vistas aerofotogramétricas, foram utilizadas as informações obtidas com as entrevistas, que resultaram na obtenção de outros dados que contribuiriam para a investigação desse estudo. Essas entrevistas possibilitaram que, juntamente com os demais dados coletados, se definisse como foi a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana.

6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS ENTREVISTAS

Fez parte da avaliação qualitativa a análise dos dados obtidos com as entrevistas (através de inferências), com os mapas da evolução da mancha urbana e as vistas aerofotogramétricas (através da interpretação) e com as fotografias (através de interpretação).

Os materiais oriundos da abordagem qualitativa e gerados pelas entrevistas, foram analisados a partir da busca da reflexão das dimensões da realidade estudada, com a definição de pessoas-chave que refletiram essas dimensões.

Para a interpretação e inferência dos dados das entrevistas foram considerados os seguintes itens: as palavras e a conjuntura da qual fazem parte os entrevistados. Essa análise teve como referência o estudo de Avaliação por Triangulação de Métodos, de Maria Cecília de Souza Minayo (2010) e foi descrita no Quadro 37.

Quadro 37 - Descrição e inferência dos dados das entrevistas

Entrevistados	Palavras	Conjuntura	Inferências
E ₁	Expansão Urbana, Problemas Urbanos, Projetos de obras, Rodovias, Rede de Saúde, Rede de Ensino, Congressos-eventos, Ligação Norte-Sul, Políticas públicas.	Administração pública na atualidade	O efeito causado pelas palavras permite avaliar que está ocorrendo a expansão urbana sob a influência do sistema rodoviário, o que ocasiona problemas de diversas naturezas que demandam por políticas públicas e ações do governo. Pode-se considerar como o lado positivo dessa expansão a ampliação das redes de ensino, de saúde, hotelaria, restaurantes, comércio, ampliação de avenidas, etc.
E ₂	Anel de Contorno, Polo Rodoviário, Comércio Pujante, Problemas, Déficit Orçamentário, Gargalos no Trânsito, Migrações, Obras, Polo de Saúde, Construção Civil.	Administração pública na atualidade	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a falta de recursos e de mobilidade. O lado positivo destaca a ampliação dos setores de comércio, indústria, construção civil, rede de ensino e de saúde, ampliação de avenidas, projeção para novos vetores de crescimento, capacidade de atração de investidores.
E ₃	Políticas Públicas, Anel Rodoviário, Modelo padronizado de urbanização, Faltou visão de futuro, Problemas de mobilidade, Crescimento desenfreado, Preservação de áreas verdes, Cidade comercial, Ligação de todos os modais, Apoio logístico.	Visão técnica	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a falta de mobilidade e de integração entre os modais de transporte e de políticas públicas a médio e longo prazo. O lado positivo é destacado através de ações propositivas para a ordenação do uso do solo, com cuidados ambientais e efetivação de todos os modais de transporte, inclusive aeroviário e ferroviário.
E ₄	Rodovias, Economia, Rede de educação, Feira livre, Shoppings, Novas avenidas e viadutos, Região Metropolitana, Sistemas de Transportes, Políticas Públicas.	Administração pública na atualidade	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a falta de transportes adequados e de integração entre as políticas públicas com a criação da Região Metropolitana. O lado positivo é destacado através de ações propositivas como o investimento do Estado em transporte de massa de qualidade,

Entrevistados	Palavras	Conjuntura	Inferências
E ₅	Grandes Rodovias, Anel de Contorno, Desvalorização de áreas extra Anel, Rede de ensino e de saúde, Logística, CIS, Ferrovias, Feira livre, Aeroporto, Ligação dos modais,	Visão técnica	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a desvalorização de algumas áreas da cidade e problema de logística. O lado positivo é destacado através de ações propositivas como a reimplantação de ferrovias e melhoria do aeroporto buscando também melhorar a logística dos deslocamentos.
E ₆	Entroncamento Rodoviário, Anel de Contorno, CIS, Comércio, Migrações, Transportes, Expansão Urbana, Políticas Públicas, Mobilidade, Legislação.	Administração pública na atualidade	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a necessidade de novas legislações e monitoramento do crescimento que ocorre em todas as direções. O lado positivo é destacado através de ações propositivas como a implantação do SIT e de políticas de monitoramento da expansão de forma contínua.
E ₇	Crescimento, Construção de estradas, Rede de Ensino, Ferrovias, Indústrias, Feira Livre, Migrações, Comércio, Anel de Contorno, Transportes urbanos,	Visão histórica	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a necessidade de resgatar as ferrovias e melhorar os transportes. O lado positivo é destacado através de ações propositivas como a melhoria dos sistemas de transportes.
E ₈	Políticas Públicas, Conjuntos Habitacionais, Periferização, Sistema Rodoviário, Mapa de Evolução.	Visão técnica	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a necessidade de novas legislações e de elaboração de mapas da evolução urbana. O lado positivo é destacado através de ações como proposições de elaboração de novas políticas públicas.
E ₉	Entroncamento Rodoviário, Questão Urbanística, Migrações, Construção Civil, Mobilidade, Comércio, Indústria, O Caminhão, Transportes, Políticas Públicas.	Administração pública na atualidade	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a necessidade de novas legislações e monitoramento do crescimento que ocorre tanto na zona rural como urbana. O lado positivo é destacado através de ações propositivas como a atualização contínua da legislação.
E ₁₀	Entroncamento, Migrações, Condomínios, Políticas Públicas, Mobilidade, Indústrias, Polo de Ensino, Polo de saúde, Feira livre, Turismo.	Administração pública na atualidade	A influência do sistema rodoviário sob a expansão urbana fica caracterizada pelas palavras e ressalta os problemas existentes como a mobilidade, a perda de indústrias e a construção de muitos condomínios. O lado positivo é destacado através de ações propositivas como políticas para conter a evasão das indústrias e as melhorias de deslocamento que trarão ganhos políticos para o gestor que o conseguir.

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014) com base no estudo de Avaliação por Triangulação de Métodos, de Minayo (2010).

Através da observação das informações descritas no Quadro 35 pôde-se inferir que fatores como o sistema rodoviário, a indústria, as migrações, o comércio, os sistemas de transportes, o polo de ensino e de saúde influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana.

Ainda com base na abordagem qualitativa, foi considerada a matriz de categorias teóricas, empíricas e nas unidades de análise, descritas no Quadro 20, para proceder a análise dos dados de cada uma das unidades consideradas na pesquisa. Primeiro foi descrita a categoria empírica “Processo de Urbanização de Feira de Santana” destacando cada uma dessas unidades. E num segundo momento a categoria empírica “Influência do Sistema Rodoviário no Processo de Urbanização de Feira de Santana”.

1 Processo de Urbanização de Feira de Santana:

a) Construção Civil

Bases teóricas como (ASCHER, 2010; MUMFORD, 2008) ressaltam a importância das técnicas da construção civil no processo de urbanização, dando como exemplo a construção dos canais e a utilização dos sistemas de encanamento das cidades em crescimento.

As falas dos entrevistados revelam que a Construção Civil é uma área que está relacionada com as questões ligadas ao processo de urbanização de Feira de Santana quando colocam, por exemplo, que a cidade está expandido com novas e belas avenidas, quando destacam que a oferta de serviços e de emprego provocou a explosão da construção civil,

Pode-se inferir nas falas de oito dos entrevistados, que a construção civil está relacionada com o processo de urbanização de Feira de Santana, embora nas falas dos outros dois entrevistados também exista de forma indireta, a presença dessa unidade de análise, quando colocam que a construção dos viadutos foi um momento em que se deu nova roupagem urbana ou que qualquer empreendedor quando vai se instalar aqui faz pesquisa de mercado, o que demanda novas instalações, a exemplo da construção do shopping Boulevard.

As percepções anteriormente descritas são indicadas nas seguintes falas:

A oferta de serviços e de emprego foram fatores de desenvolvimento que levaram as pessoas a procurar Feira e isso provocou a **explosão da construção civil** de tal forma que hoje você tem dificuldades em função dessa explosão. Oferta de serviços, de emprego – fatores de desenvolvimento para Feira. Governo enfrenta dificuldades para levar serviços para o povo (E₂).

Por outro lado houve uma valorização muito grande e essa valorização chama muitos investidores para **investir na construção civil**, na indústria, no comércio. Aceleração do crescimento muito grande. Região Leste **crescimento muito grande com largas avenidas e infraestrutura de pistas duplas** (E₉).

A construção do prédio garagem (E₁).

Feira hoje está na **febre dos condomínios** (E₁₀).

b) Economia

Com efeito, identifica-se em (ONU/HABITAT/IPEA, 2012; BENEVOLO, 2011; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012) que na busca por uma melhor organização espacial para obter maiores receitas, economias de escala mais eficientes e outros benefícios dos aglomerados urbanos, as cidades produzem vários níveis de diferenciação residencial. As grandes mudanças no sistema produtivo transformaram a vida cotidiana dos homens e provocaram um salto no desenvolvimento demográfico.

Com relação a essa unidade de análise merecem destaque algumas colocações dos entrevistados quando se reportaram à função comercial de Feira de Santana, à possibilidade da instalação do CIS Norte, trazendo novos empregos, às formas e dificuldades para a aquisição de recursos para a administração do município e sobre o impacto causado na economia local com a construção da BR-324.

Essa unidade pode ser percebida nas seguintes falas:

Nós não temos uma capacidade de endividamento muito grande. Hoje **tomamos 90 milhões** para o BRT e **só podemos tomar mais 20 milhões** (E₂).

Com o advento da BR-324 Santo Amaro se isolou e Feira se expandiu. **Impactou fortemente a economia local** e com isso Cachoeira se isolou e Feira se expandiu (E₄).

Com a necessidade de importar e exportar para Salvador veio a estrada sendo as marinetes as primeiras formas de transporte. O progresso vai chegando (E₇).

Feira se potencializa **economicamente** (E₄).

c) Polo Educacional

A influência dos sistemas de deslocamentos interfere na qualidade e no desenvolvimento de um país. Autores como (FERRAZ; TORRES, 2004; ANDRADE, 1974) ressaltam que o desenvolvimento social está relacionado ao acesso que transporte trará para a melhoria da qualidade de vida de uma sociedade.

Alguns dos entrevistados destacaram que o ensino está relacionado ao fato de Feira ser entroncamento rodoviário, de ser um polo universitário ou centro de ensino, outros chamaram a atenção para o fato de que hoje as pessoas que vem de fora estudam aqui, quando até a década de 80 elas iam para Salvador, houve também a relação entre o fato de ser cidade comercial, o que reflete na questão da educação.

As falas seguintes contextualizam essa unidade de análise:

Ensino tem crescido bastante por causa do fato de ser entroncamento (E₁).

Até a década de 80 as pessoas iam para Salvador para estudar, para consultas, etc.

Feira passou a ser um polo atrativo. Exerce influência em torno de 45 cidades. Hoje **as pessoas que vem de fora estudam aqui** (E₅).

Centro de educação – mercado aberto para o ensino. Na educação, feira passou muitos anos só com a UEFS. Salvo engano hoje temos 80 cursos. Hoje os pais do interior mandam os filhos para estudar em Feira e não em Salvador. O fato de ser

menor que Salvador faz com que haja migrações para estudo em Feira. **Polo de educação** (E₁₀).

A cidade era agrícola e a pecuária muito forte, quando veio a UEFS e os incentivos da SUDENE fizeram que Feira se potencializasse economicamente. Em paralelo a essa ação veio a Faculdade de Letras que depois se transformou na UEFS que **deu novo sentido ao processo educacional** (E₄).

d) Indústria

Autores como (VASCONCELOS, 2000; HARVEY, 2006; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012) analisam como as cidades cresceram em função das concentrações industriais, com base nas diversas evidências que podem ser utilizadas para sustentar a importância da industrialização para o desenvolvimento urbano, que ocorreu no século XIX e que vem ocorrendo atualmente.

Ao inferir sobre essa unidade de análise, observou-se que desde o governo do prefeito Joselito Amorim se elaborou pesquisas para dar início à implantação do Centro Industrial, que seria, a princípio, no loteamento Jardim Cruzeiro, na década de 1950. Essa proposta não foi efetivada, mas já contextualiza a questão da implantação da indústria no município.

Embora haja destaque para a característica comercial da cidade, o fato de ser entroncamento rodoviário também atrai a indústria. Existe a influência das rodovias e da mão de obra barata para que as indústrias se instalem aqui. Merece destaque a produção do fumo que era exportado e as indústrias de farinha.

As abordagens de alguns dos entrevistados reforçam essa análise:

Nos meados de 2006, 2007, 2008, **com o CIS** aquela região de Feira de Santana teve um grande desenvolvimento e os bairros próximos tiveram um aumento populacional na região Sul da cidade (E₆).

A indústria de modo geral sofre a influência de dois fatores: as rodovias e a mão de obra barata. Foi o chamariz para as indústrias. **Tendência a se instalarem mais indústrias aqui cada vez mais por causa do porto e do aeroporto de Salvador** (E₉).

Os CIS todos estão nas vias BR-116 no Tomba, BR-324 também até o limite com Conceição do Jacuípe. Foi decretada uma faixa de domínio do CIS Norte que vai do entroncamento de Maria Quitéria até Santa Bárbara. Nesse vai funcionar praticamente a parte industrial da cidade trazendo novas indústrias e empregos (E₅).

e) Problemas de Infraestrutura

As bases teóricas que foram consideradas quando se analisou os problemas oriundos da falta de infraestrutura (SANTOS, 1998; MATTOSO, 1992; ASCHER, 2010) comprovaram que esses problemas ocorrem em todas as cidades, diferindo apenas em grau e intensidade de uma cidade para outra, merecendo destacar as dificuldades causadas pela falta de infraestrutura dos sistemas de transportes, na economia do país.

As falas dos entrevistados ressaltam as dificuldades existentes por causas dos problemas oriundos da falta de infraestrutura, a exemplo dos corredores de tráfego sempre

engarrafados, falta de pavimentação de vias, desorganização dos sistemas de transportes, falta de saneamento e de drenagem, a necessidade da construção de passarelas e da duplicação da Av. do Contorno.

Percebe-se essa unidade de análise nas seguintes falas:

Hoje o governo tem dificuldades de levar infraestrutura. Muitos conjuntos como Minha Casa minha Vida sem infraestrutura e com poucos recursos orçamentários (E₂).

Cidade com **problemas de saneamento**. Drenagem para a construção de túneis e **resolução dos problemas de alagamentos**. Outros **projetos de avenidas** elaborados pela prefeitura (E₁).

A malha urbana está abaixo do greide do Anel de Contorno e **isso torna a acessibilidade coisa difícil**. Não se tomou nenhuma providencia para criar um 2^o Anel para essas interseções (E₃).

f) Logística

As bases teóricas (ASCHER, 2010; LAUWE, 1976; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012) analisam que a importância da logística para as cidades, que crescem de maneira acentuada, e algumas vezes desordenada, é fundamental para que uma boa gestão ocorra. A rapidez com que ocorrem as transformações das cidades demanda por ampliação e melhoramentos em toda a logística, o que possibilitará melhores resultados para os deslocamentos das mercadorias e das pessoas.

Feira de Santana, por ser considerada como um dos maiores centros comerciais do interior do Nordeste, atrai para cá muitos migrantes, empresários e comerciantes, o que gera a necessidade de uma logística bem elaborada para se adequar, da melhor forma possível, as demandas que vão surgindo.

Esse viés pode ser observado nas seguintes falas:

A logística também influencia. Hoje é um polo de ensino com várias faculdades. As pessoas de outras cidades trazem os filhos para estudarem aqui. **Logística. Feira domina essa parte.** É vista como uma grande oportunidade (E₅).

Incremento do Anel de Contorno por causa da frota daqui e das cidades circunvizinhas (E₆).

Tudo converge para Feira. Onde tudo se comercializa. Então tudo flui. Importante para o Norte e o Nordeste da Bahia, aliás do Brasil (E₉).

Projeto que os americanos chamam de rodo shopping (abastecimento, cargas nocivas, etc.) Rodo Shopping-carga, descarga, estacionamento, apoio par todos os transeuntes. **Ligação dos modais rodoviário, ferroviário, portuário e aeroviário** (E₃).

Década de 70 a BR-101 ligando o eixo Norte-Sul. Com o tempo veio a BR-101, de integração nacional, saindo do Rio Grande do Sul até o Nordeste. **O único ponto de convergência é Feira.** Essa convergência também foi muito importante para o eixo Norte-Sul. A equidistância de Feira para o Ceará é 1400 km mais ou menos a mesma distancia para São Paulo que deve dar 1600 km, mais ou menos a mesma distancia para Brasília, que deve dar 1300 km. A equidistância de Feira para o Ceará, São Paulo, Brasília **faz de Feira um centro de logística** (E₄).

g) Migrações

Ao se analisar as bases teóricas que abordam a questão das migrações (BARROS, 2007; BÓGUS, 2004; BENEVOLO, 2011) vê-se que o destaque dado a essa unidade de análise para o processo de urbanização das cidades no mundo e no Brasil é considerado pelos estudiosos, que caracterizam o século XX como o século da urbanização, com a maior parte da população vivendo nos centros urbanos. Também são consideradas as mudanças na organização produtiva, que transformaram a vida cotidiana dos homens e provocaram um salto no desenvolvimento demográfico.

As considerações sobre as migrações convergem para o fato de a cidade ser considerada como entroncamento rodoviário, possibilitando que muitos viessem para cá para estudar e trabalhar. Foi colocada a questão da explosão demográfica em função da ampliação do comércio e a chegada das indústrias.

Através das falas dos entrevistados pode-se constatar a unidade de análise, migrações:

Influência do entroncamento. Quem vem de fora não tem amor a essa terra. Cheguei aqui em 1962. Vou para Feira porque cresce, tenho dinheiro e crio minha família. Feira era um **acampamento por causa das migrações** (E₁₀).

Migrações muito importantes. Varias ideologias e costumes e isso é um emaranhado muito grande. Antes existiam famílias locais e tradicionais e hoje é diferente (E₉).

A posição geográfica permite que **as pessoas que vinham para a circulação** terminem se estabelecendo aqui (E₆).

O crescimento urbano da cidade é o fluxo migratório de muitas pessoas. Feira tem a perspectiva de ser até 2020, o maior centro consumidor do Norte-Nordeste. Feira em oportunidade de investimentos é a décima cidade no país (E₂).

As escolas atraíram **pessoas de fora**. As pessoas vinham para trabalhar, para vender. (E₇).

h) Mobilidade Urbana

As dificuldades oriundas da falta de mobilidade foram analisadas por (MELLO, 1981; ARAÚJO, 2009) que constataram a importância de que a necessidade de locomoção seja atendida de forma adequada, buscando a redução dos custos e da perda de tempo. Destacaram também a importância do papel do poder público para gerenciar os conflitos oriundos das dificuldades de mobilidade.

A comprovação da necessidade de duplicação do Anel de Contorno, a expansão através da construção de novas avenidas, a necessidade de redirecionar o tráfego, a demanda pela implementação de um Plano Diretor de Transporte e Trânsito são fatores que interferem para que a mobilidade seja mais apropriada para uma cidade do porte de Feira de Santana.

Com base em alguns depoimentos podemos contextualizar essa unidade de análise:

Nós temos gargalos no trânsito que são cruciais para a **sobrevivência da própria mobilidade urbana. Dificuldades de mobilidade urbana.** Um exemplo é o caso da Praça do Jaques do Amaury com a Rio-Bahia, para resolver o problema de

mobilidade, se tem que buscar soluções como túneis para não ter que derrubar a Praça da Matriz (E₂).

Está se anunciando a boca aberta que com o acesso da Av. Nóide Cerqueira até o Parque de Exposição vai se permitir que se chegue ao centro com mais velocidade. **Não vai acontecer, porque vai congestionar mais a Getúlio** (E₃).

A Av. Anchieta antiga avenida de trem se transforma em vetor de crescimento com a Getúlio e Maria Quitéria. Antiga Av. Anchieta onde passava o trem mudou para João Durval. A Av. João Durval passa a ser um dos vetores de crescimento da cidade. Três artérias que são Av. Maria Quitéria, Av. Getúlio e Av. João Durval são as veias que alavancaram o crescimento da cidade. **Década de 2000 surgiram algumas ações para a mobilidade urbana com o SIT-1º momento** cruzando toda a cidade e com os Viadutos-2º momento, que deu nova roupagem urbana (E₄).

Pelo fato do grande acesso todo mundo quer passar pelo centro da cidade. Todos querem circular aqui. **Tem-se que rever mobilidade** (E₆).

Dificuldades não vão ser fáceis de serem solucionadas. **Mobilidade das pessoas.** Daqui a mais uns três ou quatro anos Feira vai melhorar em relação a novas avenidas que estão se projetando. Posição melhor, geograficamente, com relação a essas novas avenidas (E₉).

Outra coisa é a mobilidade urbana. De onde eu moro no bairro Muchila 2 para a Maria Quitéria, no colégio Nobre, há 5 anos atrás eu gastava 10 minutos, hoje gasto entre 30 a 40 minutos. É bom pensar logo antes que a coisa fica sem solução. **Tem que ver a questão da mobilidade com urgência** (E₁₀).

i) Políticas Públicas

Com base nos estudos (ARAÚJO, 2009; BRASIL, 2004; HARVEY, 2006) pode-se inferir que mesmo com a utilização dos instrumentos de regulação do uso e ocupação do solo, as desigualdades permanecem e que a inadequada utilização do processo de ordenamento urbano, causa incompatibilidade entre os diversos tipos de usos, como os problemas no tráfego de veículos. As formas de organização do espaço, demandam um conjunto complexo de forças, que devem se mobilizar para obter melhor ordenação nas formas de uso e ocupação do espaço urbano.

A demanda pela atualização das políticas públicas, voltadas para o gerenciamento das questões urbanas, está direta ou indiretamente colocada através da fala dos entrevistados. Os problemas oriundos da falta de políticas públicas atualizadas e integradas têm contribuído para a expansão, muitas vezes desordenada, da cidade.

As falas seguintes contextualizam essa unidade de análise:

Questões urbanas de toda ordem para **serem sanadas pelo poder público** (E₁).

Projeções para novos vetores do crescimento, hierarquização do sistema viário (E₂).

Antes nós cometemos o grande pecado de não considerarmos a **expansão trazendo um modelo padronizado de outra cidade. Uma espécie de carimbo.** Traçado ortogonal com um desenvolvimento até certo ponto espontâneo mais linear. O Estado impôs a cidade de Feira de Santana que tinha um traçado espontâneo, um tentáculo circular que é o Anel, criando deformações de ordem geométrica da malha urbana (E₃).

A cidade tem Plano Diretor que é um pouquinho de cada coisa que precisam ser integradas. É a integração de todas as políticas (E₄).

De 1992 para cá foram feitas várias tentativas para a elaboração de um novo plano, mas foi um desastre, isso em 2000. Ficou pronto no governo de Clailton, mas foi para a Câmara e nesse ínterim veio o Estatuto da Cidade que remete ao

Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal. Retirou-se o PDLI da Câmara para complementar de acordo com o Estatuto da Cidade o que deu origem ao PDDM de 2006, só que até hoje não foi aprovado.

O Código de Obras e Urbanismo de Feira é de 1969. Não existia nem verticalização (E₈).

Atender os requisitos das políticas públicas pelo poder público (E₆).

j) Polo de Saúde

As mudanças constantes porque passam as cidades causam demandas por melhorias em todos os setores (ONU/HABITAT/IPEA, 2012; LEFEBVRE, 2008). Essas mudanças contribuem para caracterizar as diferentes ofertas dos serviços como os de saúde. A realidade urbana está vinculada ao consumo, a produção e às redes de distribuição e a todas as demais demandas que as cidades apresentam.

A área de saúde tem apresentado dados que configuram sua ampliação tanto com a construção de unidades hospitalares e policlínicas, realizadas pelo poder público, quanto pela ampliação da rede privada, através da construção de clínicas, serviços e hospitais. Exames e procedimentos, que só eram realizados em Salvador, já são feitos aqui atendendo à população de Feira de Santana e de cidades circunvizinhas.

De acordo com os entrevistados essa unidade de análise foi destacada em diversas falas:

A área médica tem evoluído bastante – Feira hoje já concentra serviços de cardiologia, oncologia, etc. (E₁).

Polo de saúde (E₂).

Polo em medicina, com várias clínicas. As pessoas já passaram a se tratar aqui. Precisa de um grande hospital que barrasse a ida para Salvador. Hoje circulam pela BR-324 em torno de 300 ambulâncias/dia (E₅).

O poder público deve investir em educação, **saúde** e principalmente em transportes (E₆).

Importância de Feira hoje. Há algum tempo atrás a referencia era Salvador. Boas escolas, **médicos**, compras, tudo era em Salvador. Pujança da cidade comercial.

Tudo que tem em Salvador também tem aqui (E₁₀).

k) Sistema Rodoviário

As bases teóricas consideradas que abordam essa unidade (SENNA; MICHEL, 2006; FRANKEL, 1980; LE CORBUSIER, 2010) referendam a predominância do sistema rodoviário em todo o mundo com muitos países dependendo do mesmo, tanto para o deslocamento de passageiros quanto para o deslocamento das cargas. Embora outros modais tenham prevalecido em épocas passadas, com o aparecimento dos veículos automotores, o sistema rodoviário se estabeleceu, embora outros sistemas como o aeroviário também sejam utilizados.

A influência do sistema rodoviário foi destacada por todos os entrevistados. O desenvolvimento do comércio, da indústria, a expansão urbana da cidade, a ampliação do polo

de ensino e de saúde e as modificações logísticas, estão relacionados com o fato de que as rodovias cruzam a cidade.

Alguns trechos dos destaques obtidos através das falas dos entrevistados, que contêm essa unidade de análise:

As rodovias têm importância extraordinária (E₁).

Polo Rodoviário muito significativo. A cidade por ser um polo rodoviário muito significativo começou a receber pessoas, as indústrias começaram a chegar (E₂).

Primórdios - a vocação de Feira como entroncamento é de séculos atrás pela sua localização estratégica. **Se formos aos primórdios da vocação de Feira, pela sua localização estratégica como entroncamento rodoviário**, vem de séculos atrás o trajeto das boiadas do território nacional, regional e estadual (E₃).

Década de 70 a BR-101 ligando o eixo Norte-Sul. Com o tempo veio a BR-101, de integração nacional, saindo do Rio Grande do Sul até o Nordeste. **O único ponto de convergência é Feira.** Essa convergência também foi muito importante para o eixo Norte-Sul. A equidistância de Feira para o Ceará é 1400 km mais ou menos a mesma distancia para São Paulo que deve dar 1600 km, mais ou menos a mesma distancia para Brasília, que deve dar 1300 km. A equidistância de Feira para o Ceará, São Paulo, Brasília faz de Feira um centro de logística (E₄).

1) Modais de Transporte

Foram utilizadas as bases teóricas (ASCHER, 2010; FRAENKEL, 1980; SENNA; MICHEL, 2006) que destacam que o crescimento da cidade está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento dos meios transportes e que o transporte é um setor fundamental tanto para os países desenvolvidos, quanto os países em desenvolvimento.

Os destaques dados pelos entrevistados abordaram os diversos modais de transportes. Nas falas surgiram observações sobre as rodovias, ferrovias e sobre o aeroporto. Nove dos entrevistados abordaram essa unidade de análise, contextualizando a influência dos modais de transporte para a expansão da cidade. Houve também a associação do transporte com o desenvolvimento, podendo-se inferir que se existe transporte de qualidade, existe maior eficiência e mais desenvolvimento.

Seguem alguns trechos da unidade de análise, modais de transporte:

Em estudo também a ferrovia com três linhas e segundo a ANTT, **Feira é o segundo maior entroncamento ferroviário do Norte-Nordeste.** Se Feira conseguir essas ferrovias vai despontar rapidamente e vai perder um pouco na parte de rodovias com a ponte da Ilha de Itaparica, pois perde as cargas que vem da BR-116 Sul. Os caminhões entrariam em Nazaré e deixaram de circular por Feira. Está em estudo também a ferrovia que segundo a ANTT seria a maior do Norte/Nordeste. Feira conseguindo ferrovias para o trajeto de cargas (E₅).

Crescimento populacional incremento de transportes também. Até porque as vias de Feira permitiam isso e o entroncamento rodoviário permitia isso. **As linhas de transporte de Feira permitiam o transporte intermunicipal e interestadual** (E₆).

Na transição de cidade pequena para hoje **o mais importante foi a ferrovia** (E₇).

O Brasil ainda é um país altamente rodoviário. **O transporte é sobre caminhão** (E₉).

Ou o Estado investe em **transporte de massa** ou não vai ter como se andar mais de carro (E₄).

Os 3 modais trazem o desenvolvimento. Você não tem como chegar no Aeroporto sem passar por Santo Antônio. Existem vias como a João Durval que está sendo pavimentada até o cemitério S. João Batista e também a Nóide (E₅).

O aeroporto tem que ser equipado para voos inclusive comerciais, de cargas e pessoas. **Esse apoio logístico de mais um modal. Outro modal seria pela Pedra do Cavalo, que poderia ser um modal rodo-hidroviário.** Sair daqui para Cabaceiras do Paraguaçu levaria 40 minutos. Mas nada disso foi utilizado em Feira. Poderia ser outro modal. Tem no projeto de Pedra do Cavalo, mas não foi aplicado. Lagoa da Pedra do Cavalo- poderia ser um modal a ser utilizado - sistema rodo hidroviário- escoamento de safra local (E₃).

m) Urbanismo

Analisando as bases históricas que foram utilizadas como (CASTELLS, 1983; SANTOS, 1998; BARROS, 2007; LEFEBVRE, 2008; VELHO, 1976) vê-se que as questões relacionadas ao processo de urbanização porque passam as cidades perpassam por contextos e observações direcionadas para: a forma espacial de ocupação do espaço por uma população; o industrial e o urbano, com emergências, interferências, desencontros, avanços e atrasos; desigualdades de desenvolvimento; uma série de fenômenos desconhecidos até então, pelo menos em tal escala tais como sub-habitação; bem como problemas de planejamento urbano. De forma geral destacam a concentração urbana e as formas em que a urbanização atingiu as características com as quais a conhecemos hoje.

Essa unidade de análise foi abordada por quase todos os entrevistados, permitindo observar como os problemas de ocupação e ordenação do uso do solo, está presente no dia a dia de cada um deles. Foram destacadas questões ligadas à expansão da cidade e à forma como isso vem ocorrendo e interferindo de forma direta na vida de cada um. Também foi destacada a influência do Estado, quando se analisa os problemas oriundos da urbanização da cidade.

Esse viés pode ser observado nos seguintes trechos das entrevistas:

E a parte urbanística tem que acompanhar. Existem dificuldades, porém já existem projetos como o BRT. Por outro lado há um **esforço muito grande dos governos para resolverem os problemas urbanísticos para não deixar entrar no caos** (E₉).

Antes da guerra: era uma cidade pequena com 3 ruas principais, o chamado subúrbio, comércio tranquilo, todos conhecidos. Uma oficina mecânica com a chegada dos nordestinos (que entendiam de mecânica) e traziam máquinas. Foram eles que deram o pontapé inicial com os carros. **O crescimento da cidade praticamente disparou depois da década de 1950.** Feira era a cidade que mais crescia no Brasil. Não se encontrava pedreiro na cidade (E₇).

Feira vinha crescendo, me parece que de uma forma muito desordenada, e isso tem levado a alguns gargalos. Feira hoje tem tomado caminhos na questão mais evoluída do urbanismo a exemplo dos condomínios. **O que mais preocupa o administrador é a forma de urbanização** (E₁₀).

Antes nós cometemos o grande pecado de não considerarmos a expansão trazendo um modelo padronizado de outra cidade. Uma espécie de carimbo. Traçado ortogonal com um desenvolvimento até certo ponto espontâneo mais linear. **O Estado impôs a cidade de Feira de Santana que tinha um traçado espontâneo,**

um tentáculo circular que é o Anel, criando deformações de ordem geométrica da malha urbana (E₃).

n) Comércio

Conforme destacam (ANDRADE, 1974; SENNA; MICHEL, 2006) Os descobrimentos marítimos e o comércio dos produtos tropicais, de ouro e da prata do ultramar, possibilitaram um crescimento vertiginoso das grandes capitais para onde confluíam as riquezas e para os portos especializados no comércio colonial como Antuérpia, Amesterdã, Bordéus, Le Havre, etc. Para o comércio os transportes têm um papel fundamental para o desempenho de cada país.

A unidade de registro comércio faz parte do processo de urbanização de Feira de Santana, desde as épocas mais remotas da sua ocupação. Os entrevistados destacaram que o comércio, que fez parte da sua origem, continua influenciando a sua expansão urbana. Comerciantes de outras localidades adquirem seus produtos aqui em Feira e revendem em suas cidades. Empresários de outras cidades, que passaram a residir aqui, também comercializam seus produtos.

Os trechos de algumas das entrevistas contextualizam essa unidade.

O entroncamento influenciou o comércio que puxa a indústria. **Como o comércio é pujante** reflete na educação, porque surgiu de uma feira, mas hoje é um shopping Center de comércio (E₉).

Até sua origem demonstra isso. **A comercialização vem desde a época dos animais utilizados para circulação** (E₆).

Grandes investidores do Brasil e exterior. Estamos recebendo empresários do Brasil e do exterior para investirem aqui. Tem shopping chegando, outlet na presidente Dutra, shopping na Av. Nóide Cerqueira. Grandes investimentos imobiliários na cidade o que gera emprego e gera renda (E₂).

A expansão veio naturalmente pelo nome de Feira, **pois na feira livre se vendia de tudo, cangalhas, panelas de barro.** Tinha a parte de dentro do Mercado (E₇).

Veio de uma feira de gado. **Aqui começou a troca de gado e os vaqueiros aqui acampavam.** O gado e o boi. A feira do gado começou aqui. Feira perdeu o mote que seria a feira do gado. O grande símbolo seria a feira. Aqui se trocava gado e vendia. Culturalmente também sem o artesanato do boi. Artesanato de boi muito incipiente (E₁₀).

Com o Centro de Abastecimento as pessoas passam a vim para Feira todos os dias da semana. Não tinha aquele grande fluxo de vir a Feira só duas vezes na semana. No momento que a feira livre foi para o Centro de Abastecimento, as casas comerciais que estavam no centro da cidade, começaram a colocar distribuidoras em outras cidades. **Feira começa uma nova vertente a nível empresarial, se tornando o maior distribuidor do Norte e Nordeste na década de 80.** Lojas como Pêrere Peças, Farmácia Meireles e as lojas da Marechal Deodoro começaram a colocar distribuidoras, na década de 80, em outras cidades. Em vez das pessoas virem para Feira elas compravam nas distribuidoras de sua própria cidade. Na década de 80, Feira se transforma em um grande centro distribuidor do Norte-Nordeste (E₄).

Após as abordagens de cada uma das unidades de análise relacionadas com o processo de urbanização foi realizado o mesmo procedimento analítico para a Influência do Sistema

Rodoviário no Processo de Urbanização de Feira de Santana, com base nas informações diretamente relacionadas com o sistema rodoviário.

2 Influência do Sistema Rodoviário no Processo de Urbanização de Feira de Santana:

a) Construção Civil

As bases teóricas (PIRES, 2102; ZORZO, 2001; FELDMAN, 2001) ressaltam que o sistema de transportes contribuiu para a expansão da ocupação do solo quando possibilitou que as cidades se expandissem para as áreas periféricas. Em função das melhorias advindas do funcionamento das rodovias e das ferrovias, várias obras foram construídas, contribuindo para melhorar os fluxos de cargas e de passageiros. A importância dos códigos de obras para controlar as formas de construção, também é destacada desde que os Códigos de Posturas Municipais foram tornados obrigatórios, a partir do final do século XIX.

Buscando identificar evidências através das falas dos entrevistados, constatou-se que essa unidade de registro, contribuiu para o processo de urbanização, quando se observa que a explosão da cidade extra Anel de Contorno demandou por mais construções, a exemplo dos viadutos, e que a construção de passarelas nos lugares apropriados e da 3ª pista na BR-324, possibilitariam melhores condições de acesso à cidade. A construção e melhoria das rodovias também influenciaram para que houvesse maior ocupação do solo urbano.

Seguem alguns trechos da unidade de análise construção civil, segundo as fala dos entrevistados:

A cidade explodiu fora do anel e isso tem provocado algumas situações e **mostrado a necessidade de construir viadutos** (E₂).

A BR-324 já está ficando impraticável atualmente. **Existem passarelas executadas em cima da pista BR-324**, de forma equivocada por falta de planejamento. Já existe previsão da 3ª pista. A partir de 40 mil veículos já deveria ter a 3ª pista (E₅).

A Rio-Bahia em mais ou menos 1950 era toda de barro. Em 1950 a viação era quase nula. Se viajou muito de navio e posteriormente de ônibus. A BR-101 é bem mais moderna-década de 1960 e **na década de 1970 já asfaltada** (E₇).

b) Economia

O viés destacado pelas bases teóricas utilizadas (FERRAZ; TORRES, 2004; SENNA; MICHEL, 2006) referendam que o desenvolvimento econômico está associado à facilidade de deslocamento de produtos e de pessoas. Consideram que as rodovias, em particular, são importantes insumos na provisão de bens e serviços e influenciam decisivamente na produtividade, custos e na competitividade da economia.

Quando as rodovias possibilitam que o acesso aos mercados consumidores e produtores possa ocorrer de forma mais ágil, impactam na economia da cidade, e em Feira de Santana não foi diferente.

De acordo com as falas dos entrevistados observou-se os seguintes viés relacionados com a economia:

As rodovias têm importância extraordinária. **Importância no progresso e desenvolvimento de Feira** – ligação Norte-Sul (E₁).

O maior fator é o fato de ser entroncamento rodoviário. Tudo isso aliado ao fato de ser **o único lugar do país, onde as três rodovias se cruzam impulsionou o desenvolvimento** (E₂).

Década de 40 a BR-324 deu novo modelo para o crescimento de Feira. Esse percurso que antigamente era feito pela Av. Senador Quintino para ir para Salvador, **mudou todo o seu trajeto impactando fortemente a economia local** que ia para Santo Amaro considerada o celeiro econômico, depois de Salvador, por causa da cana de açúcar e proximidade de Salvador (E₄).

Desenvolvimento econômico de Feira por causa da posição geográfica e proximidade de cidades como Salvador e cidades circunvizinhas (E₆).

c) Polo Educacional

As questões ligadas ao processo de educação estão relacionadas com as formas com que o poder público planeja suas ações (CARLOS, 2007; FERRARI JR, 2004; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012). Os interesses de ordem política e econômica produzem contradições, que as políticas urbanas pretendem resolver, a partir da consideração do espaço físico das cidades. A construção e a melhoria da rede de ensino estão relacionadas com a política adotada pelo poder público. As opções que o planejamento urbano pode trazer, se tornou uma forma de buscar solucionar as mazelas sociais, como os problemas da rede de educação e saúde do país.

O fato de ser considerada como entroncamento rodoviário influenciou para a expansão do ensino na cidade, estendendo essa influência para diversas cidades da microrregião de Feira de Santana. Esse fato também influenciou o comércio, que por sua vez se ampliou, e trouxe reflexos também para o ensino.

Segundo trechos obtidos através das abordagens realizadas pelos entrevistados:

Ensino tem crescido bastante por causa do fato de ser entroncamento. Muito emprego e oportunidades para todas as pessoas da região (E₁).

Contribuiu muito para desenvolver Feira de Santana **a quantidade de escolas rurais incentivada pelo governo do Presidente Dutra para todos os povoados e cidades**, entre 1946-1950 (E₇).

O entroncamento influenciou para o comércio, que puxa a indústria. **Como o comércio é pujante reflete na educação**, porque surgiu de uma feira, mas hoje é como um shopping Center de comércio. A cidade fica uma parte no recôncavo, tabuleiro semiárido e as áreas de transição (E₉).

d) Indústria

Autores como (SANTOS; SILVEIRA, 2010; SPINOLA, 2009; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012) analisam que algumas cidades do interior vão se desenvolver a partir da integração entre os transportes e em função do seu processo de industrialização. O

processo de industrialização está relacionado com as melhorias oriundas da infraestrutura de transportes.

O fato de ser considerada como um polo rodoviário contribuiu para que as indústrias se instalassem em Feira de Santana. As possibilidades de acesso à cidade nas diversas direções, que se entrecruzam, foi um dos fatores que influenciaram a instalação do CIS. A construção das estradas demandada pela necessidade de desenvolvimento foi um fator abordado por vários entrevistados. Desenvolvimento no sentido de expansão, tanto da área urbanizada, como do comércio, da indústria e do polo de saúde e de educação.

Os trechos das entrevistas destacados denotam a importância dessa unidade de análise, em função da posição geográfica em que a cidade se encontra:

Polo Rodoviário muito significativo. A cidade por ser um polo rodoviário muito significativo começou a receber pessoas, **as indústrias começaram a chegar**. Indústrias (ampliação) (E₂).

Na atualidade não é diferente. A característica da cidade ser tipicamente comercial, **embora já tenha também o aspecto industrial** empresas prestadoras de serviços e terceirizadas, mas a característica é tipicamente comercial. O Anel de Contorno possibilita que a circulação ocorra e o comércio pode se expandir (E₆).

A construção das estradas veio pela **necessidade do desenvolvimento** (E₇).

Cidade privilegiada nesse sentido da posição geográfica. Do ponto de vista climático existe caatinga onde hoje é Maria Quitéria, no Parque de Exposições e Humildes é tabuleiro e Recôncavo (E₈).

e) Problemas de Infraestrutura

Os estudos de (SENNA; MICHEL, 2006; ZORZO; VERAS FILHO, 2011) destacam a relevância que a infraestrutura tem para a operacionalização e eficiência das economias modernas. Durante algumas crises econômicas porque passou o país, o governo deixou de investir em infraestrutura, gerando gargalos que se fazem sentir até os dias atuais, quando se analisa as dificuldades de escoamento da produção.

Os problemas causados pela falta de infraestrutura, ou pelas dificuldades de sua manutenção, podem ser observados nas falas daqueles que colocam as questões relacionadas com a falta de recursos para administrar a cidade. O fato de ser entroncamento rodoviário contribuiu para que a expansão da cidade acontecesse e com ela as dificuldades em acompanhar essa expansão no que tange a toda a infraestrutura necessária para tal.

Trechos das entrevistas que abordam esse viés estão descritos a seguir:

Importância do entroncamento de Feira. Para se ter uma ideia da importância do entroncamento de Feira de Santana basta observar os fatores que dificultam a administração pública das estradas. **As estruturas não foram criadas para tráfego 500 carros por hora** ou 2 mil a 3 mil por hora, independente da situação (E₉).

Em 15 dias **será entregue a infraestrutura da Av. Airton Senna** ligando a região da Conceição, Mangabeira, Alto do Papagaio – Ligação com o Aeroporto – Obras Av. Iguatemi e Av. Itatiaia (PPP) (E₁).

O Anel de Contorno foi concebido para **frear exatamente a expansão** para que todo tecido urbano ficasse restrito aquela circunferência (E₂).

O Anel passou impondo à cidade um estrangulamento totalmente arbitrário. Até hoje a expansão da cidade é com certa naturalidade. Isso tentaculou a cidade no seu crescimento além de criar milhares de interseções a esse Anel. Todas as ruas e quadras interceptam o Anel sem nenhuma sinalização (E₃).

f) Logística

As dificuldades oriundas dos problemas causadas pela falta de logística fizeram com que segundo alguns autores (ANDRADE, 1974; SANTO, 2012; ZORZO, 2001) o Brasil se torna um autêntico arquipélago durante algum tempo. Com a construção das estradas se conseguiu melhorar a logística do escoamento da produção no país. A logística atual está estruturada em função do modal rodoviário, embora o modal ferroviário e aquaviário também sejam utilizados. A rede de rodovias possibilitou que a rede de cidades da Bahia se ligasse a outras regiões do país melhorando a logística dos deslocamentos.

As questões relacionadas com a logística estão diretamente relacionadas com as possibilidades de deslocamento das pessoas e de mercadorias. Quando o planejamento para a execução das atividades é bem realizado, os resultados obtidos são melhores.

Nas abordagens das entrevistas descritas, essa unidade de análise é destacada por quase todos os entrevistados:

Pesquisas de logística sobre alimentação (CEASA). Nova CEASA do município. Centro de Abastecimento já não pode ficar no Centro da Cidade. Poderia estar próximo de uma BR ou BA. Tirar o Centro de Abastecimento do centro da cidade para melhorar o fluxo do centro da cidade. **Tudo isso é por causa das grandes rodovias.** Único lugar que a BR-116 e a BR-101 se cruzam. BR-324 também. Rodovias Estaduais – BA-502, BA-052, BA-504 que embora sejam pequenas, mas ligam cidades em volta de Feira (E₅).

Existe uma pesquisa que diz que para cada 30 mil carros diários 2 pistas. Se duplicar os carros ou ficarem em torno 70 mil diários, **duplicaria a BR-324** (E₄).

Feira tem entroncamento que **permite sua associação com outras cidades** (E₆).

g) Migrações

Conforme (LOPES, 1998; BÓGUS, 2004; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012) o processo de evolução das cidades passou a ser tanto de concentração (expansão rural) quanto de expansão (crescimento explosivo da população) demandando pela ampliação dos sistemas de deslocamentos. As alterações na dinâmica populacional brasileira ocorreram, como vem acontecendo em todo o mundo, com a população se concentrando nos grandes centros urbanos.

O crescimento populacional também ocorreu em função das migrações. A população que vinha para cá buscava oportunidades diversas como se estabelecer com um comércio, para estudar e por causa da instalação do CIS, que era uma das opções para se conseguir

emprego. Para Feira de Santana convergiram muitas pessoas, que aqui se instalaram para viver. O fato de ser considerada como polo rodoviário contribui de forma significativa para o aumento populacional.

Alguns trechos das entrevistas destacam essa unidade de análise:

A importância dessas estradas para Feira era que os migrantes que tinham que ir para Salvador tinham que passar por Feira e em decorrência disso, as pessoas que tinham que ir para o Sul e para o Norte ou mesmo para a capital foram se instalando aqui para ganhar a vida (E₅).

Crescimento populacional incremento de transportes também. Até porque as vias de Feira permitiam isso e **o entroncamento rodoviário também permitia**. As linhas de transporte de Feira permitiam o transporte intermunicipal e interestadual (E₆).

Feira por se tratar de entroncamento rodoviário, liga o Nordeste e Norte do país, tem grande importância, porém nós temos algumas vantagens e desvantagens. **A expansão é muito grande**. Até o final do próximo ano estamos entregando 20 mil casas do Programa Minha Casa Minha Vida. Valorização muito grande (E₉).

Para Feira convergem muitas pessoas e acaba parecendo um porto. Se é bom não sei, para as pessoas viverem aqui (E₁₀).

O crescimento urbano da cidade é o fluxo migratório de muitas pessoas. Feira tem a perspectiva de ser até 2020, **o maior centro consumidor do Norte-Nordeste**. Feira em oportunidade de investimentos é a décima cidade no país (E₂).

h) Mobilidade Urbana

Referendado pelas bases teóricas (FREITAG; 2006; PIRES, 2012; ASCHER, 2010), a utilização do automóvel como transporte individual de massa passou a fazer parte da fisionomia das grandes cidades e capitais, associando-se aos congestionamentos de trânsito, a poluição do ar e a irritabilidade dos motoristas. Medidas, a exemplo da implantação do sistema de bondes e do sistema de ônibus, representaram a redução do tempo de circulação, integrando as cidades.

As questões ligadas aos problemas oriundos das dificuldades de mobilidade urbana existentes na cidade foram destacadas por todos os entrevistados. Observou-se nas falas, que essa unidade de análise, preocupa a todos de forma unânime, pois interfere diretamente na vida de todos os cidadãos. Medidas precisam ser tomadas para melhorar a qualidade dos deslocamentos na cidade, reduzindo o tempo perdido, que não agrega valor nenhum para ninguém.

Alguns vieses dessa unidade de análise foram os descritos a seguir:

Vias estruturantes para evitar circulação de caminhões na malha urbana (**quando o Anel de Contorno está sobrecarregado**). Nós estamos procurando abrir grandes vias estruturantes para evitar que os caminhões pesados transitem na área urbana. Hoje nós enfrentamos problemas, pois quando o Anel está cheio, os caminhões transitam pela cidade comprometendo o pavimento (E₂).

Fácil acesso para o Rio de Janeiro, Minas, Ceará, Juazeiro, etc. permitindo grande circulação ocorrendo a facilidade do seu desenvolvimento sustentável quer no comércio quer na indústria. Quando se tem uma cidade que não tem obstáculos para a circulação existe interesse de se instalar nela. **Posição geográfica tão favorável demanda questão de mobilidade urbana** (E₆).

Não houve uma visão de futuro para o Anel, que não tem mais função de escoamento do tráfego. Não houve uma visão dessa magnitude. Hoje se transformou numa área urbana. **A cidade extrapolou talvez mais extra-anel do que intra-anel, e quais as soluções para o futuro?** Talvez hoje o percentual extra-anel seja maior que do que intra-anel. Cidade Nova já tinha uma expansão e o Anel interferiu. Anel como Muralha Medieval – o graide passa de 10 m de altura. Tentáculos por causa do Anel-criando milhares de intercessões com todas as ruas e logradouros. Acessibilidade difícil por causa das diferenças da graide (E₃).

i) Políticas Públicas

O viés abordado por alguns autores (SANDOVAL, 2014; MATTOS, 1952; BAUMAN, 2009; OLIVEIRA FILHO, 2009; BOURDIN, 2011) demonstra que a prática mais sistemática do planejamento começou a se instalar mais efetivamente depois da Segunda Guerra Mundial e que depois da Revolução Industrial, houve uma perda no controle urbano, faltando políticas públicas para direcionar o processo de ocupação do solo. Ressaltam a importância de termos um planejamento que seja benéfico à maioria da população.

Existem questões que precisam ser sanadas pelo poder público demandando que as políticas voltadas para o planejamento das formas de uso e ocupação do solo devam ser integradas e atualizadas. Como atender à demanda da população que reside na cidade e a demanda daquela que é pendular, se não se investir em políticas que se adequem a essa realidade? É necessário que o poder público busque contemplar, através da integração da legislação, os diversos problemas como a falta de mobilidade urbana e de infraestrutura de habitação, saneamento, pavimentação e outros. Se a vocação de Feira, como entroncamento rodoviário, começou desde os seus primórdios, porque não se atentou para essa questão ao legislar sobre as políticas públicas que iriam nortear a expansão da cidade?

Alguns trechos das entrevistas que abordam essa unidade:

O entroncamento favoreceu muito, mas não foi uma coisa planejada. Não vejo nenhum trabalho feirense que se preocupe com o planejamento e urbanismo a não ser o governo de João Durval. Feira cresceu de forma desordenada. Se ela cresceu é porque tem que crescer. Só que precisa crescer de forma ordenada pelo poder público e autoridades, inclusive religiosas (E₁₀).

Questões urbanas de toda ordem para serem **sanadas pelo poder público** (E₁).

No entorno de Feira-mais de dois milhões de pessoas. **Hoje nós temos na região as cidades que ficam até 75 km com mais de 2 milhões de pessoas.** A grande maioria das 30 a 40 cidades do seu entorno estão sendo consideradas como cidades dormitórios (E₂).

Pela sua localização estratégica e topografia local ela é **estratégica para as paradas** (E₃).

j) Polo de Saúde

As percepções de alguns autores (MATTOS, 1952; BOURDIN, 2011; FELDMAN, 2001; FERRARI JR, 2004) contextualizam a importância que as formas de planejamento e as possibilidades de deslocamentos interferem para as questões relacionadas aos problemas de

saúde, existentes nas aglomerações humanas que foram se formando. Destacam que as exigências técnicas e científicas devem buscar atender a questões relacionadas com a saúde, através das políticas públicas a serem implementadas.

O fato de Feira de Santana ser considerada como ponto estratégico da Bahia, possibilita que se possa inferir que os serviços ligados à saúde se expandiram também em função dessa condição, ao poder atender à população das cidades circunvizinhas. E o fato de ser considerada como uma quase metrópole e de ser hoje Região Metropolitana, também está interferindo na oferta de serviços na área de saúde.

As falas dos entrevistados referendam essa análise:

A origem de Feira denota muito essa visão de rodovias. **Ponto estratégico da Bahia** (E₅).

Vários fatores permitiram que Feira alavancasse e o fato de ser entroncamento é um desses fatores. Se as rodovias não permitissem a fácil circulação de Feira e **se elas não fossem de grande circulação** não causariam desenvolvimento sustentável para o bem comum (E₆).

Muito conhecida a forma como Feira de Santana é conhecida: é uma cidade entroncamento, **o que pesa fazer dela uma quase metrópole** é muito bom mas traz dificuldades (E₁₀).

k) Sistema Rodoviário

Esses autores analisam a importância e influência do sistema rodoviário (PREGO, 2001; SANTO, 2012; SENNA; MICHEL, 2006) destacando que a origem do sistema rodoviário da atualidade se reporta a épocas bem remotas e que atualmente ele corresponde a cerca de 60% de toda a movimentação de carga no Brasil. Segundo essas análises as rodovias influenciam de forma contundente na economia.

Ligando Feira de Santana a Salvador foi construída a primeira rodovia da Bahia. Além disso, Feira é a única cidade que é cortada por três rodovias federais, fato esse que merece destaque no seu processo de urbanização.

Alguns dados obtidos através das entrevistas referendam essa análise:

O fato de ser entroncamento faz com que aqui seja o único lugar onde as 3 rodovias federais passem (E₅).

No final dos anos 60, o primeiro acesso trabalhado, projetado, foi a pavimentação do traçado Feira-Salvador. A chamada Rio-Bahia prosseguiu para o trecho sul, BR-116 Sul, posteriormente outros acessos com a Transnordestina, que é a BR-116 Norte, acessos para o Nordeste como um todo. Outras estradas que são as estaduais na região em Ipirá (antigo Camisão) BA-052, Estrada do Feijão, que era também caminho de gado, embora com outro traçado, passava pela ponte do Rio Branco. Outras estradas vicinais foram se transformando em corredores que convergem para a cidade. O acesso de São Gonçalo dos Campos ao sul do estado, entroncando com a BR-101 (E₃).

Há um interesse em comércio aqui por ter **facilidade de circulação** (E₆).

Antes da guerra: era uma cidade pequena com 3 ruas principais, o chamado subúrbio, comércio tranquilo, todos conhecidos. Uma oficina mecânica com a chegada dos nordestinos (que entendiam de mecânica) e traziam máquinas. Foram eles que deram o pontapé inicial com os carros. **O crescimento da cidade**

praticamente disparou depois da década de 1950. Feira era a cidade que mais crescia no Brasil. Não se encontrava pedreiro na cidade (E₇).

l) Modais de Transporte

Identifica-se a importância dos modais de transporte em autores como (PEIXOTO, 1977; ALBAN, 2012; BARAT, 1978) que destacam o poder de renovação e de equilíbrio que as vias de transporte exprimem e o desenvolvimento do modal rodoviário, que passou a preponderar a partir do século XX.

Essa unidade de análise está relacionada com as modificações dos sistemas de transportes, que foram acontecendo em função das possibilidades de acesso à cidade, que a construção das rodovias proporcionou de forma direta. A expansão urbana foi acontecendo em todas as direções demandando que se planeje formas de atender aos deslocamentos utilizando, se possível, todos os modais disponíveis.

Pode-se inferir sobre essa unidade de análise através dos textos em destaque:

Depois vem a questão rodoviária, pois deixou de se usar o animal para fazer o transporte através de meios mecânicos (E₈).

Região Metropolitana. Em relação à região metropolitana vai ter que ter algumas estratégias. Nós usufruímos da desorganização dos transportes economicamente. Para você ter uma ideia quando foi implantar o SIT na Av. Getúlio passavam 90 carros dia. Com o SIT os 90 carros não poderiam mais entrar pelo centro. Nós mudamos os roteiros. Mas todas as empresas foram contra. Elas diziam que perdiam cliente para o clandestino, que atua em Coité, Serrinha, etc. O comércio chiou. Houve conflito de interesses nesse processo. O carro vem de lá de Serrinha entra na Getúlio, entra na Santos Dumont, sobe o fórum passa na Elite, sobre a Maria Quitéria. Nunca foi uma coisa fácil. Existe uma parada de ônibus no Marajó que é Asa Branca e teve conflito também. **Transporte é conflito 24 horas** (E₄).

Crescimento desenfreado. Hoje a zona de perímetro urbano se expande a cada dia. Já há a conurbação com São Gonçalo. Daqui a uns dias será com Santanópolis e outras cidades mais próximas. **Tem que se pensar imediatamente nos acessos que são estratégicos para a cidade.** Se pegue o Anel de Contorno e se transforme em uma via de acesso urbano confiável (E₃).

m) Urbanismo

Autores como (CARLOS, 2007; OLIVEIRA FILHO, 2009; ALMEIDA; SANTANA JUNIOR, 2012) abordam as questões voltadas para as formas como a ocupação do espaço urbano está se configurando e ressaltam que o Estado deve buscar resolver os problemas a elas relacionados, de forma a considerar também a prática sócio espacial e tudo que está relacionado a essa prática. É necessário que haja um desenvolvimento harmonioso das diferentes parcelas do território, o que na prática não fica consolidado, causando todos os problemas de ocupação e ordenação do uso do solo existentes na atualidade.

A influência do sistema rodoviário para a expansão da ocupação da cidade de Feira de Santana se estende a mais de 40 cidades do seu entorno, o que contribui para que as questões

ligadas aos problemas urbanos se instalem. A demanda por mais infraestrutura se acentua fazendo com que sua capacidade de investimentos não consiga suprir essa necessidade, gerando problemas em diversas áreas da cidade.

Algumas falas tornam evidente essa percepção dos entrevistados:

Muitos projetos **em andamento** (E₁).

Grande problema de Feira – cidade de grande porte com orçamento pequeno.

Município recorre a empréstimos externos com limitação por causa do seu orçamento. A capacidade de investimento de Feira é insignificante, o que leva o governo a recorrer a empréstimos externos, mas a capacidade desses empréstimos também é limitada (E₂).

Outra coisa é tratar das áreas verdes. A Lagoa Grande e a Lagoa Salgada. Sugestão de criar um parque na Lagoa Salgada com um código específico de urbanização para não ocupar toda área. Feira vai perdendo a hegemonia porque tem esse potencial todo, mas vai perdendo. **Feira pode perder hegemonia de entroncamento** (E₃).

Alguns malefícios vieram com o A.C. e agora em 2008 e 2009 os viadutos permitiram a travessia de dentro para fora do anel. O A.C. serviu também para desvalorizar as áreas extra-anel. Agora com essa possibilidade de contato com o centro da cidade essas áreas externas foram valorizadas. A partir de agora isso mudou. **Polo atrativo, Feira exerce influencia de 45 cidades do seu entorno** (E₅).

n) Comércio

Através das mudanças que foram ocorrendo com as revoluções urbanas (ASCHER, 2010; SANTOS; SILVEIRA, 2010) as formas de comercializar a produção foram se transformando. Os sistemas de transportes contribuíram de forma contundente para essas transformações.

Pode-se inferir que as rodovias, conforme destacaram alguns entrevistados, têm importância fundamental para a expansão do setor comercial da cidade. Vários comerciantes se instalaram aqui por causa da facilidade de ligação com cidades de outras regiões.

As percepções anteriormente descritas são indicadas nas falas a seguir:

As rodovias têm importância extraordinária. Influência para a rede hoteleira, restaurantes, e **expansão do comércio** (E₁).

Feira de Santana é um entroncamento rodoviário e por força da localização geográfica faz com que por **vários interesses comerciais** as pessoas terminam ficando aqui mesmo que por um pernoite percebem que a cidade é forte e desde sua origem o comércio é forte (E₆).

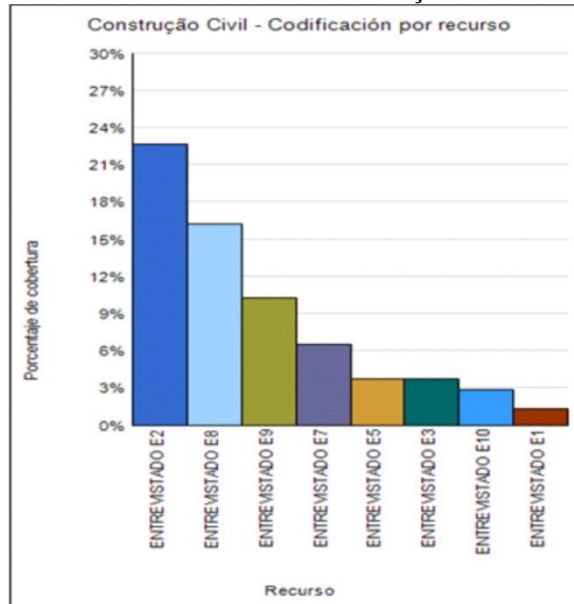
A feira livre era muito importante como a de a feira de Caruaru. A Ponte Rio Branco teve um papel importantíssimo, ligava algumas BAs, não tinha a mesma importância de uma BR. As BAs antigas facilitavam o fluxo para as pessoas estarem em Feira (E₅).

A posição estratégica de Feira faria com que a **comercialização funcionasse melhor**. Salvador é ponta e Feira é passagem (E₃).

Após essa análise com as categorias teóricas e empíricas e com base nas informações obtidas com os gráficos, ficou constatado que oito dos 10 entrevistados se reportaram ao recurso construção civil denotando a presença desse fator no processo de urbanização de Feira

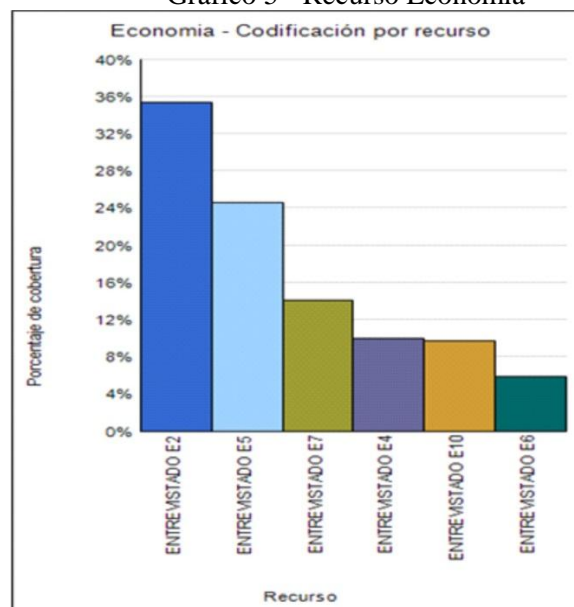
de Santana de acordo com o gráfico 4. Apenas seis dos 10 entrevistados abordaram questões de ordem econômica, conforme mostra o Gráfico 5.

Gráfico 4 - Recurso Construção Civil



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

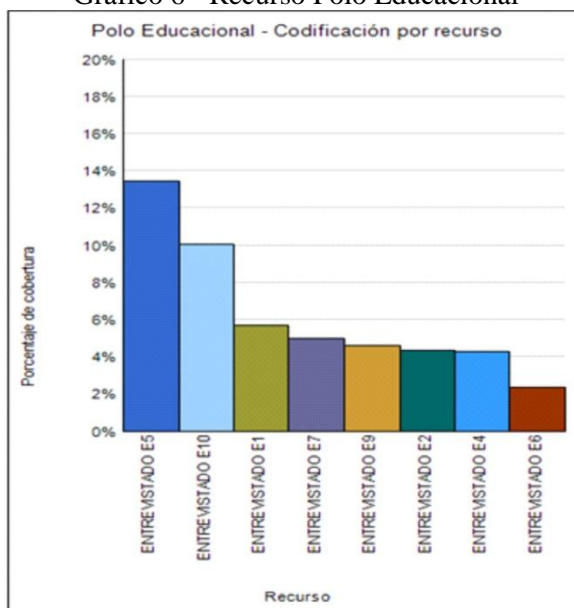
Gráfico 5 - Recurso Economia



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

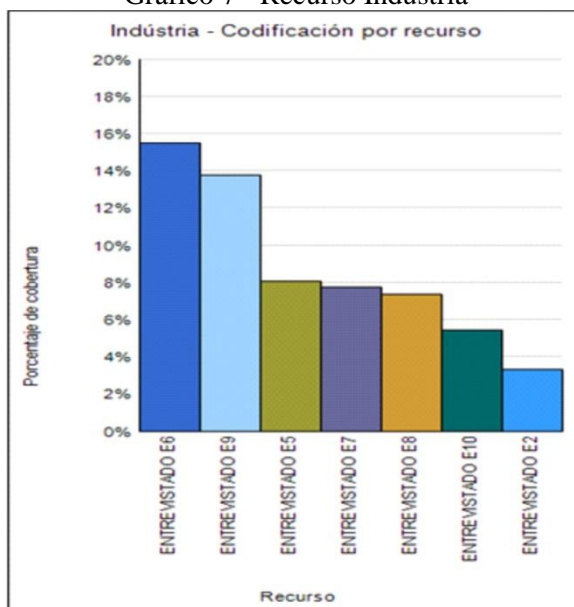
Oito dos dez entrevistados destacaram o fator educação em suas entrevistas e sete abordaram o fator indústria conforme mostram os Gráficos 6 e 7.

Gráfico 6 - Recurso Polo Educacional



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

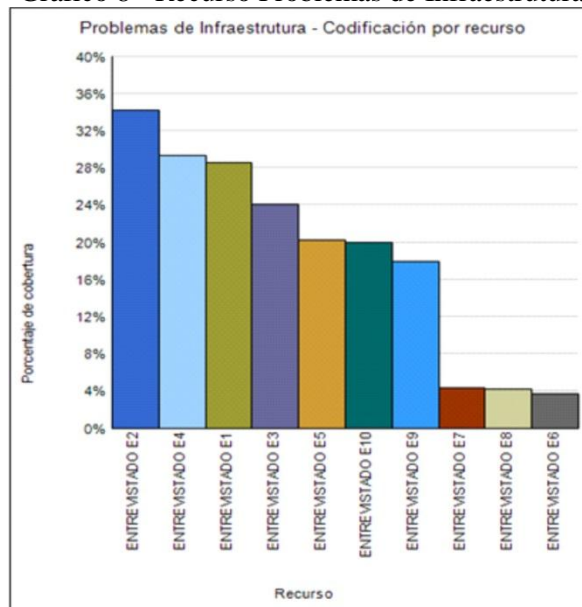
Gráfico 7 - Recurso Indústria



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

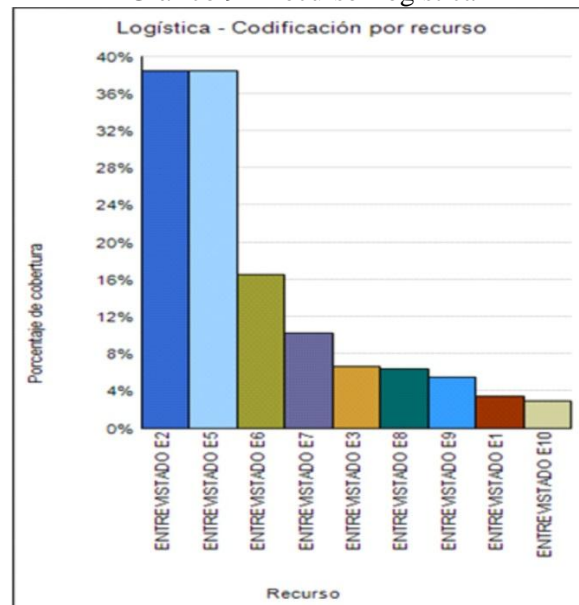
Todos os entrevistados destacaram os problemas de infraestrutura na cidade e nove abordaram os problemas referentes à logística. Os Gráficos 8 e 9 contextualizam essas informações.

Gráfico 8 - Recurso Problemas de Infraestrutura



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

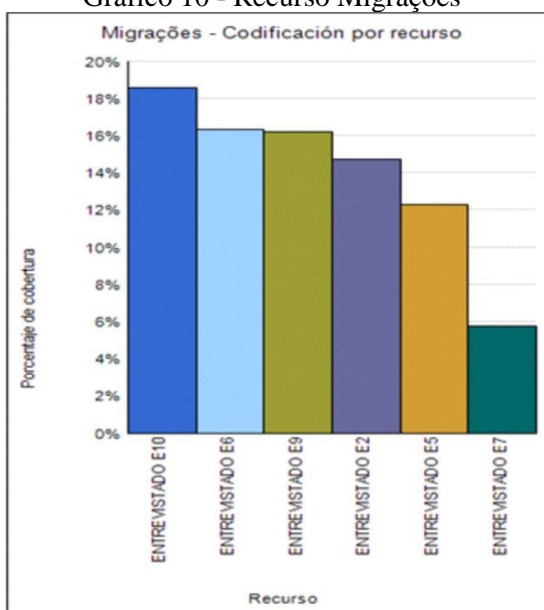
Gráfico 9 - Recurso Logística



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

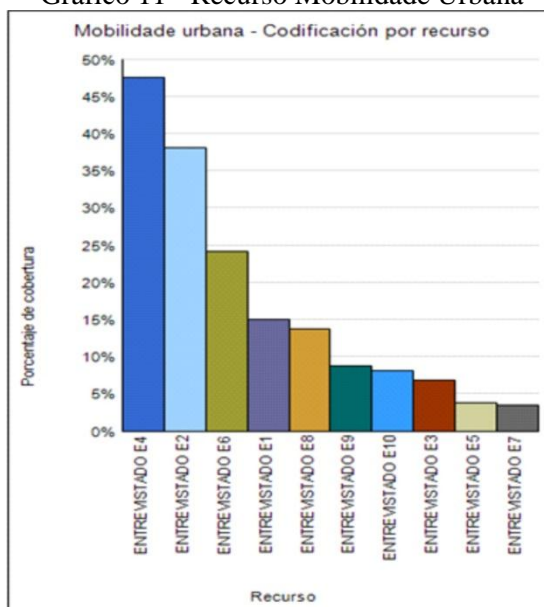
Seis entrevistados destacaram as migrações e todos colocaram os problemas da mobilidade urbana, como consta nos Gráficos 10 e 11.

Gráfico 10 - Recurso Migrações



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

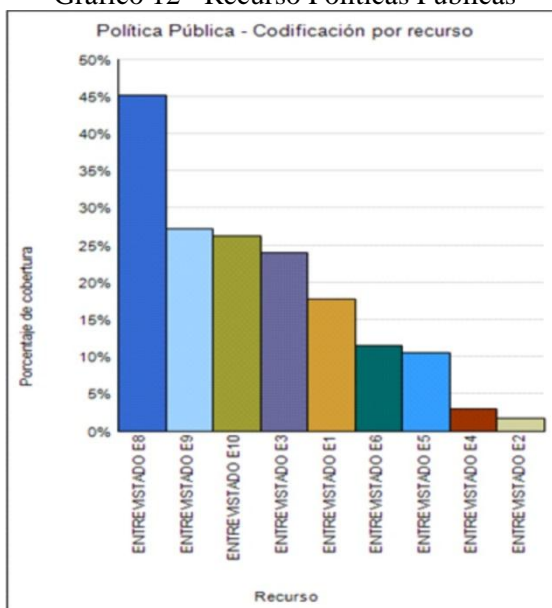
Gráfico 11 - Recurso Mobilidade Urbana



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

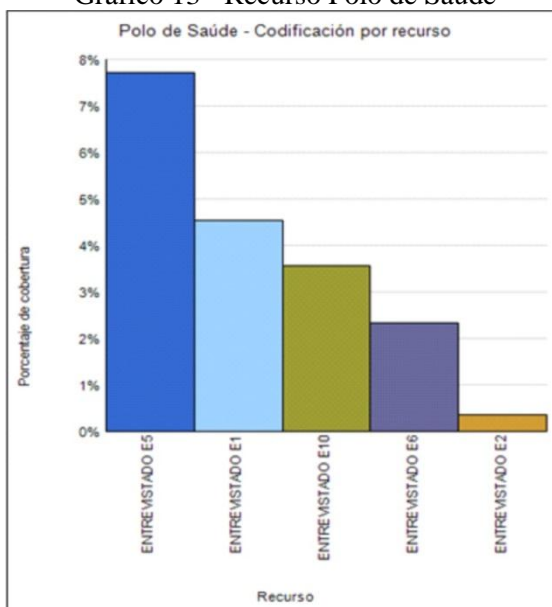
Nove entrevistados falaram das políticas públicas e cinco falaram sobre questões relacionadas com a saúde, conforme os Gráficos 12 e 13.

Gráfico 12 - Recurso Políticas Públicas



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

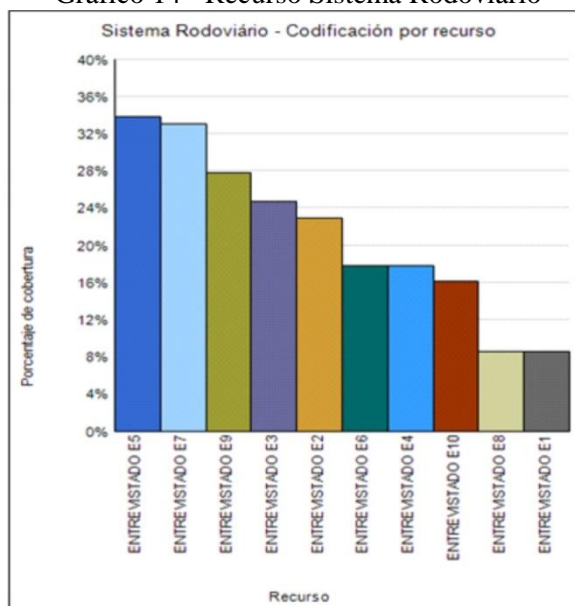
Gráfico 13 - Recurso Polo de Saúde



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

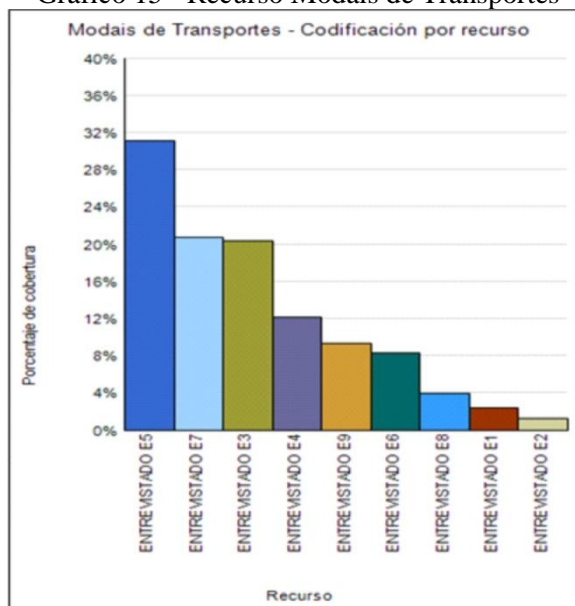
Todos eles destacaram o recurso sistema rodoviário e nove colocaram o recurso modais de transporte nas suas análises, de acordo com os Gráficos 14 e 15.

Gráfico 14 - Recurso Sistema Rodoviário



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

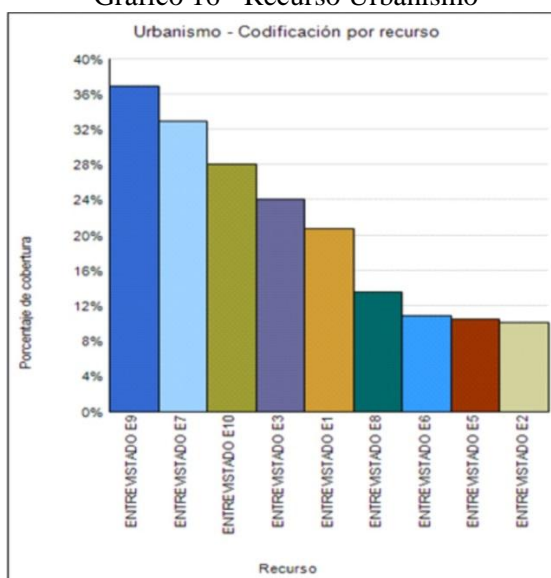
Gráfico 15 - Recurso Modais de Transportes



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

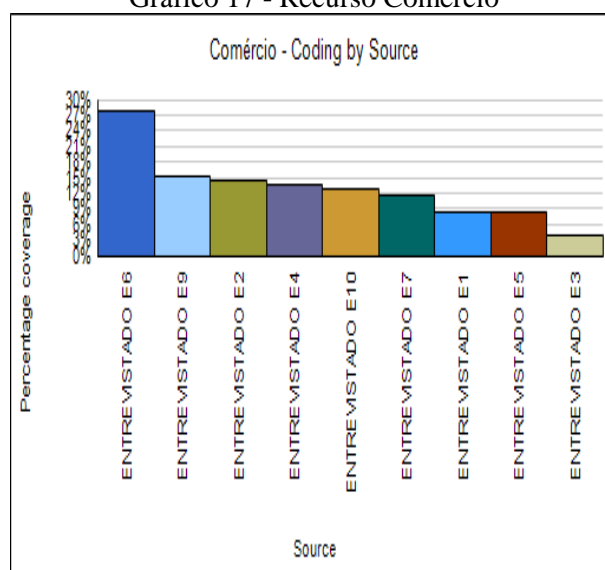
Nove entrevistados colocaram o recurso urbanismo em foco nas suas análises. Observou-se que teve entrevistado que abordou esse recurso várias vezes durante a sua fala, perfazendo até um total de mais de 36% de citações durante a entrevista, conforme consta no Gráfico 16. Nove deles destacaram o recurso comércio, sendo que um deles abordou esse recurso várias vezes, perfazendo um total de 27% da sua fala, como consta no Gráfico 17.

Gráfico 16 - Recurso Urbanismo



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Gráfico 17 - Recurso Comércio



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

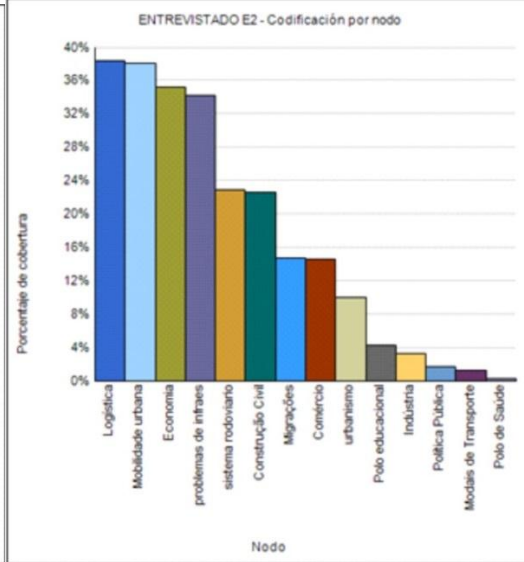
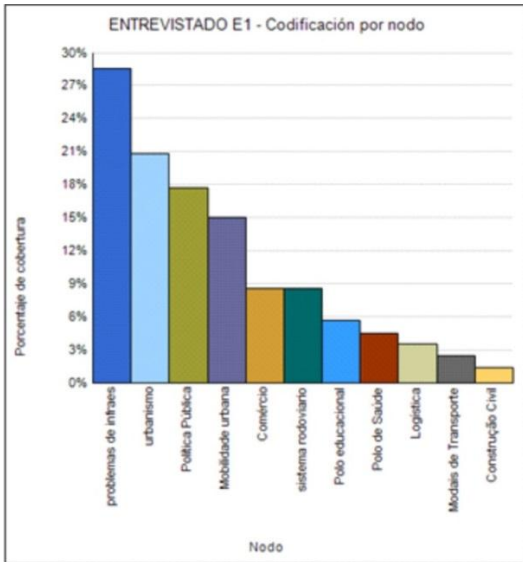
Além disso foram contruídos os gráficos de 18 a 27 que contextualizam em forma de porcentagens, as citações de cada um dos entrevistados para os recursos adotados. Analisando esses gráficos observou-se que o entrevistado E₅ abordou todos as 14 categorias codificadas, os entrevistados E₆ e E₁₀ abordaram 13 categorias, E₇ e E₉ abordaram 12 categorias, E₁ abordou 11 categorias e os entrevistados E₃, E₄ e E₈ abordaram 9 categorias.

Ao analisar os gráficos gerados pelas porcentagens de citações de cada entrevistado em relação às categorias consideradas, constatou-se que E₁ abordou 11 categorias faltando citar as categorias economia, migrações e indústria, conforme consta no Gráfico 18 e o E₂

abordou 11 categorias faltando citar apenas a categoria polo de saúde, conforme consta no Gráfico 19.

Gráfico 18 - Entrevistado E₁

Gráfico 19 - Entrevistado E₂

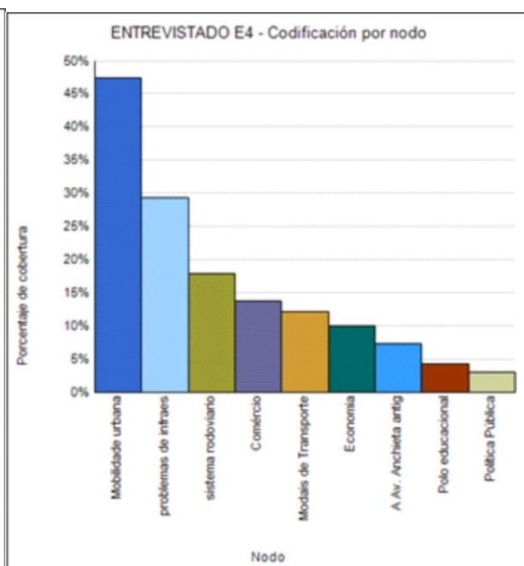
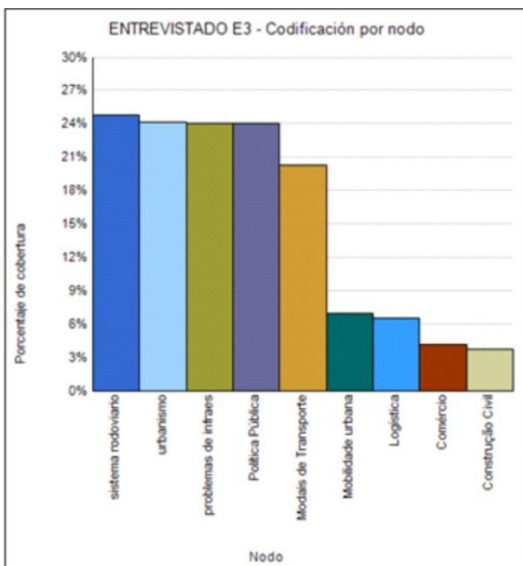


Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Constatou-se que o E₃ abordou 9 categorias faltando citar as categorias economia, polo de saúde, migrações, indústria e polo educacional, conforme consta no Gráfico 20 e E₄ abordou 9 categorias faltando citar as categorias construção civil, indústria, logística, urbanismo e migrações, conforme consta no Gráfico 21.

Gráfico 20 - Entrevistado E₃

Gráfico 21 - Entrevistado E₄

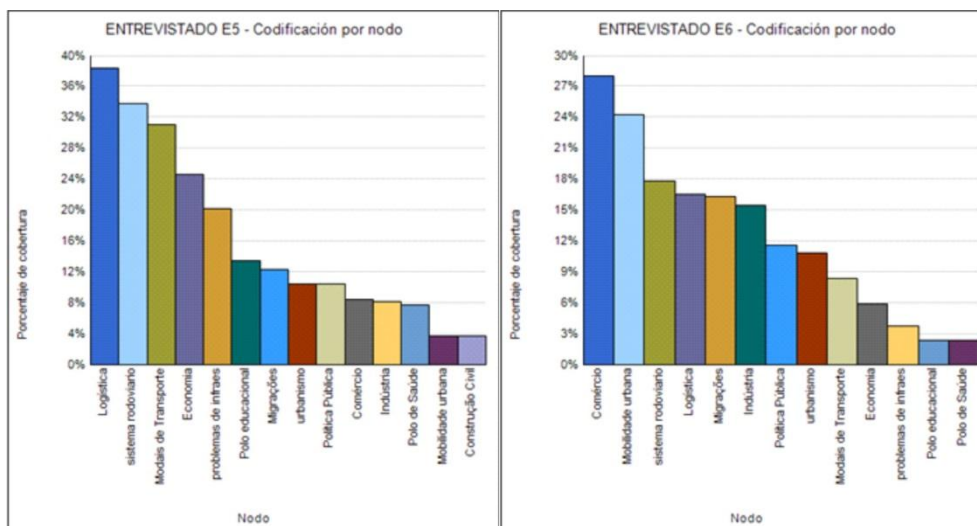


Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Ao analisar os gráficos gerados pelas porcentagens de citações de cada entrevistado em relação às categorias consideradas, constatou-se que E₅ abordou todas as 14, conforme consta no Gráfico 22 e E₆ abordou 13 categorias faltando apenas a categoria construção civil, conforme consta no Gráfico 23.

Gráfico 22 - Entrevistado E5

Gráfico 23 - Entrevistado E6

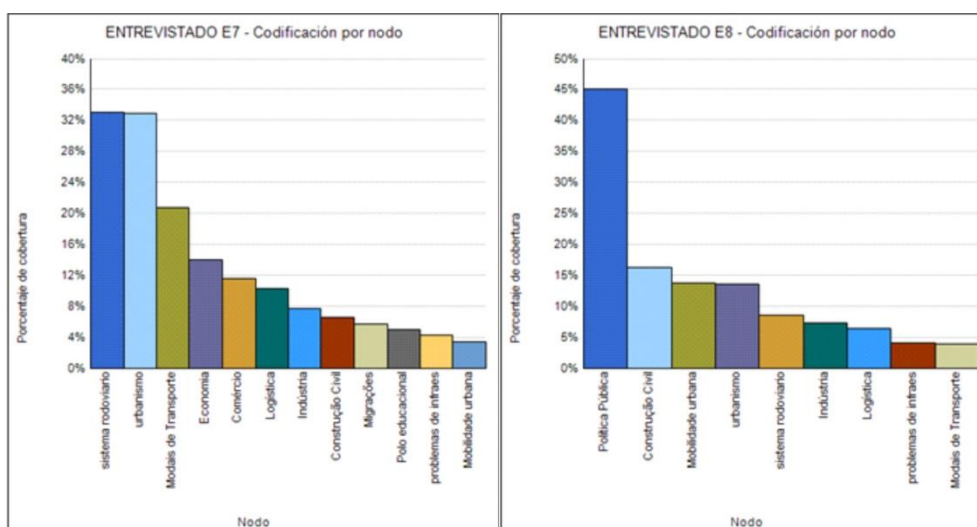


Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Os gráficos gerados pelas porcentagens de citações de cada entrevistado em relação às categorias consideradas permitiram constatar que E₇ abordou 12 categorias faltando apenas as categorias políticas públicas e polo de saúde, conforme consta no Gráfico 24 e E₈ abordou 9 categorias faltando as categorias economia, polo educacional, migrações, polo de saúde e comércio, conforme consta no Gráfico 25.

Gráfico 24 - Entrevistado E7

Gráfico 25 - Entrevistado E8

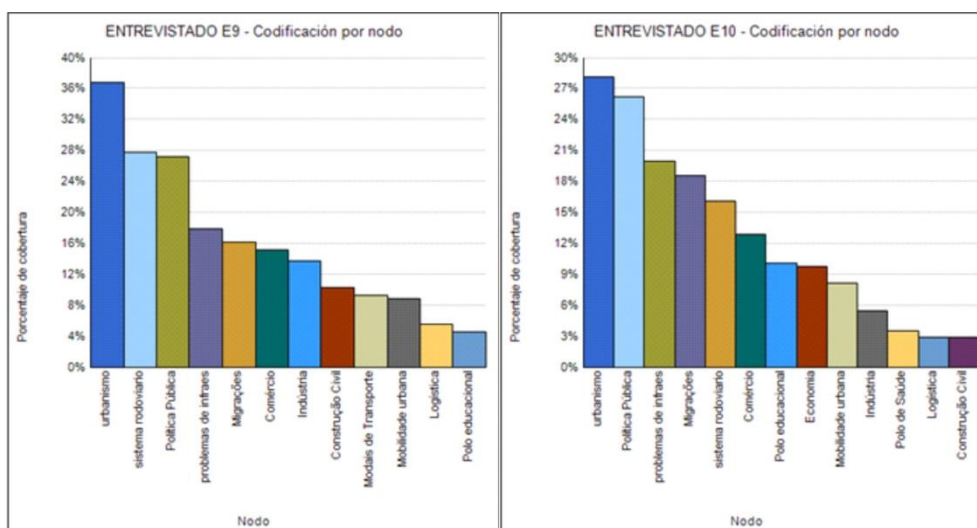


Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O Entrevistado E₉ abordou 12 categorias faltando as categorias economia e polo de saúde, conforme consta no Gráfico 26 e E₁₀ abordou 13 categorias faltando apenas a categoria modais de transporte, conforme consta no Gráfico 27.

Gráfico 26 - Entrevistado E9

Gráfico 27 - Entrevistado E10



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Constatou-se que todos os entrevistados se reportaram ao fato de Feira de Santana ser considerada entroncamento rodoviário, destacando essa influência para seu processo de urbanização. Deve também ser ressaltado que apenas três dos entrevistados se reportaram a nove das 14 categorias que foram consideradas. Os demais consideraram quase todas elas conforme mostraram os gráficos. Essas observações permitiram concluir que todos os aspectos abordados estão diretamente relacionados ao processo de urbanização de Feira de Santana e a indústria, o comércio, as migrações e o sistema rodoviário podem ser considerados como fatores que influenciaram fortemente a expansão urbana de Feira de Santana.

6.5 TRIANGULAÇÃO DAS INFORMAÇÕES COLETADAS

Todos os dados obtidos foram compilados de forma a possibilitar que as informações fossem utilizadas para atender aos objetivos propostos, averiguar os pressupostos e para responder à questão central que norteou esse estudo, buscando abranger a máxima amplitude da descrição e explicação e, através da apropriação da compreensão dos dados qualitativos e de alguns dados quantitativos, contextualizar o processo de urbanização de Feira de Santana

sob a influência do seu sistema rodoviário. O tratamento dos resultados da pesquisa envolveu a análise de gráficos, que geraram dados quantitativos e a inferência e interpretação de dados qualitativos, obtidos através das entrevistas e da coleta das informações da pesquisa bibliográfica e documental.

A análise dos dados permitiu o entrecruzamento das informações. A avaliação quantitativa foi obtida com os dados das entrevistas que geraram os gráficos e através deles foi realizada a análise da frequência em que os eventos aconteceram. Na Tabela 7 estão os resultados dessa avaliação.

Tabela 7 - Resultados da Avaliação Quantitativa

Frequência dos Recursos (%)	Frequência das citações dos recursos pelos Entrevistados (%)										
	E ₁	E ₂	E ₃	E ₄	E ₅	E ₆	E ₇	E ₈	E ₉	E ₁₀	
Construção Civil	80	15	22	3	0	4	0	7	15	8	2
Economia	60	0	35	0	10	24	2	14	0	0	8
Polo Educacional	80	7	4	0	5	14	6	5	0	12	9
Indústria	70	0	3	0	0	7	15	8	8	3	5
Problemas de Infraestrutura	100	27	34	24	28	20	4	4	4	16	20
Logística	90	4	38	6	8	38	17	10	7	4	2
Migrações	60	0	14	0	0	12	16	6	0	15	18
Mobilidade Urbana	100	15	37	7	48	4	24	3	13	6	7
Políticas Públicas	90	18	2	24	3	10	11	0	45	27	26
Polo de Saúde	50	5	0	0	0	6	2	0	0	0	3
Sistema Rodoviário	100	9	23	25	18	34	18	33	9	28	17
Modais de Transportes	90	3	1	21	12	30	8	20	4	7	0
Urbanismo	90	21	10	24	0	10	10	33	13	36	28
Comércio	90	9	14	4	13	8	28	12	0	14	12

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Os indicadores obtidos através dos dados quantitativos foram utilizados para complementarem os dados qualitativos, de forma a permitir que fosse realizada uma análise integrada do material empírico.

Após a realização da análise do conteúdo, obtida através dos dados das entrevistas, foram utilizados os mapas para caracterizarem o espraiamento da malha urbana, também contribuindo para contextualizar as modificações no processo de urbanização de Feira de Santana. Os limites estabelecidos pelo Anel de Contorno, ha décadas, foram ultrapassados de forma visível para todos aqueles que por aqui passam ou aqui residem. No Quadro 38 estão descritos os dados obtidos através das análises dos mapas e das vistas aerofotogramétricas

com o objetivo de investigar os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana através da influência do sistema rodoviário.

Quadro 38 - Dados obtidos através dos mapas e vistas aerofotogramétricas de Feira de Santana

UNIDADES DE REGISTRO	MAPAS	VISTAS AEROFOTOGRAFAMÉTRICAS
Construção Civil	Ampliação através da expansão urbana	Maior demanda através da expansão urbana na atualidade
Economia	Expansão a partir da construção das rodovias	Expansão a partir da construção e manutenção das rodovias
Polo Educacional	Ampliação pela maior facilidade de acesso à cidade	Ampliação pela maior facilidade de acesso à cidade
Indústria	Ampliação do polo industrial a partir da construção das rodovias	Reformulação do polo industrial a partir da construção e manutenção das rodovias
Problemas de Infraestrutura	Aumentaram em função da ampliação do sistema rodoviário	Aumentaram em função da ampliação do sistema rodoviário
Logística	Melhorias do sistema de logística em função da ampliação do sistema rodoviário	Melhorias do sistema de logística em função da ampliação e manutenção do sistema rodoviário
Migrações	Aumento populacional com a ampliação das habitações extra Anel de Contorno	Aumento populacional com a ampliação das habitações extra Anel de Contorno
Mobilidade Urbana	Aumento das dificuldades de mobilidade em função do espraiamento da malha urbana	Aumento das dificuldades de mobilidade em função do espraiamento da malha urbana
Políticas Públicas	Demanda pela definição de legislação urbanística	Demanda pela atualização da legislação urbanística
Polo de Saúde	Melhoria pela maior facilidade de acesso à cidade	Ampliação pela maior facilidade de acesso à cidade
Sistema Rodoviário	Facilitou a expansão urbana de Feira de Santana	Ampliou a expansão urbana de Feira de Santana
Modais de Transportes	Preponderância do modal rodoviário	Preponderância do modal rodoviário
Urbanismo	Expansão urbana após construção das rodovias	Expansão urbana após construção e melhoria das rodovias
Comércio	Expansão do comércio após construção das rodovias	Expansão do comércio após construção e melhoria das rodovias

Fonte: Elaborado pela autora desta tese(2015).

Foi possível, através da interpretação das imagens dos mapas, concluir que: da pequena representação, que está descrita no Mapa 22, para a do Mapa 28, com os dados coletados até 2003, houve efetivamente a extrapolação de todos os limites estabelecidos pelo Anel de Contorno, por onde passam as rodovias que cruzam a cidade. O Mapa 29, com dados obtidos até 2013, mostra como continuou essa expansão, uma década depois, nos permitindo concluir que na direção norte está havendo uma ocupação mais acentuada do que nas demais direções.

As vistas aerofotogramétricas de 1999 e de 2010 também reforçam a forma como a ocupação do solo está acontecendo. A extrapolação além do Anel de Contorno fica

caracterizada juntamente com a expansão nas diversas direções. Com base nessas vistas foi possível inferir que quase todas as unidades de registro ampliaram sua influência no processo de urbanização de Feira de Santana.

As imagens que foram utilizadas para ilustrarem as alterações da trama urbana contribuíram para contextualizar diversas alterações na configuração e formatação que o município passou a apresentar. Entre a cidade que servia como caminho para a passagem da boiada e a hoje Região Metropolitana, ocorreram diversas modificações. Na época em que Feira de Santana era um povoado, os caminhos carroçáveis dominavam a circulação de pessoas e de mercadorias. Com o passar do tempo e sendo elevada à categoria de cidade, se tornou o maior entroncamento rodoviário do Norte-Nordeste e o segundo maior do país, só ficando atrás do de São Paulo.

Foi possível registrar imagens das primeiras ruas, contextualizando a antiga arquitetura e as modificações que foram ocorrendo em função de fatores como o comércio, a indústria, o sistema rodoviário, as migrações, os sistemas de transportes, as questões relacionadas com a mobilidade urbana, o polo de saúde e de educação, as interferências oriundas da construção civil, a logística, os problemas de infraestrutura e também por causa dos planos e das legislações urbanísticas que foram sendo implementados.

Intervenções urbanas mostradas através das imagens, como a construção do complexo de Viadutos João Miraldo Gomes, possibilitaram a interpretação de que as ampliações no sistema viário surgiram em função da expansão da ocupação do solo nas várias direções. O prolongamento de algumas Avenidas como Getúlio Vargas e Maria Quitéria também comprovam essa expansão, através desse registro.

A investigação desenvolvida com a análise das edições dos Planos Diretores foi descrita no Quadro 39. As inferências realizadas tiveram como base os dados obtidos em cada uma das edições do Plano Diretor.

Quadro 39 - Dados obtidos através da análise dos Instrumentos Legais de Feira de Santana

UNIDADES DE REGISTRO	PDLI/1968	REAVLIAÇÃO DOPDLI/1971	PDLI/1992
Construção Civil	Construção das BRs causou expansão urbana	Expansão a partir da construção das rodovias demandando melhor ordenamento do uso do solo	Medidas de intervenção do espaço urbano
Economia	Construção das BRs causou melhorias na economia	Expansão a partir da construção das rodovias demandando medidas de intervenção	Medidas de intervenção na economia
Polo Educacional	Construção das BRs ampliou a demanda por mais serviços	Ampliar e fortalecer a infraestrutura urbana	Medidas de intervenção da administração para ampliar polo educacional
Indústria	Construção das BRs contribuiu para a expansão da indústria	Expansão a partir da construção das rodovias contribuindo para melhorar a economia	Medidas de intervenção na economia
Problemas de Infraestrutura	Construção das BRs ampliou a demanda por mais serviços	Ampliar e fortalecer a infraestrutura urbana	Medidas de intervenção do espaço urbano
Logística	Construção das BRs ampliou a demanda por mais serviços	Expansão a partir da construção das rodovias melhorando o escoamento da produção	Medidas de intervenção do espaço urbano
Migrações	Construção das BRs ampliou migrações	Não permitir a ocupação de setores urbanos de baixa densidade.	Medidas de intervenção do espaço urbano
Mobilidade Urbana	Construção das BRs ampliou a demanda por mais serviços	Rever o sistema viário	Medidas de intervenção do espaço urbano
Políticas Públicas	Ausência de Normas Urbanísticas	Utilização da Legislação Urbanística	Normas Urbanísticas mais atualizadas como a Norma de Regularização Fundiária
Polo de Saúde	Construção das BRs ampliou a demanda por mais serviços	Ampliar e fortalecer a infraestrutura urbana	Medidas de intervenção do espaço urbano
Sistema Rodoviário	Construção das rodovias influenciou expansão urbana	Facilitou a expansão urbana de Feira de Santana	Construção das BRs ampliou a influência no processo de urbanização de Feira de Santana
Modais de Transportes	Construção das BRs ampliou a demanda por mais serviços	Ampliar e fortalecer a infraestrutura urbana	Medidas de intervenção da administração para melhorar os sistemas de transportes
Urbanismo	Construção das BRs ampliou a demanda por mais planejamento urbano	Consolidar as políticas de planejamento com o Escritório de Planejamento Integrado	Medidas de intervenção das políticas de planejamento urbano
Comércio	Construção das BRs contribuiu para a expansão do comércio	Descentralização do comércio	Medidas de intervenção na economia

Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2015).

Por meio da triangulação dos diferentes dados, constantes da Tabela 1 e dos Quadros 36 e 37, observou-se que:

1. O que foi captado pela avaliação quantitativa permitiu que se constatasse a preponderância da influência do sistema rodoviário e os problemas para o processo de urbanização de Feira de Santana causados, principalmente, pela falta de infraestrutura e de mobilidade urbana;
2. O que foi captado pela avaliação qualitativa permitiu que se constatasse que a influência do sistema rodoviário, no processo de urbanização de Feira de Santana, ocorresse sobre o impacto de todas as unidades de registro consideradas;
3. As abordagens qualitativas e quantitativas se complementaram, sendo mantida a consistência dos resultados uma vez que, independente do método utilizado, as conclusões foram de que houve a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana sob a interferência de fatores como a indústria, o comércio, as migrações com o respectivo aumento populacional, os sistemas de transportes, o fato de haver um polo de ensino que atraiu muitos estudantes para cá e um polo de saúde, que faz com que haja um fluxo maior de pessoas em busca de cuidados.

Houve um alinhamento entre os resultados dos dados obtidos permitindo que se conclua pela complementariedade ou concordância no diálogo entre as duas perspectivas (qualitativa e quantitativa) uma vez que as conclusões independentemente do método utilizado, foram as mesmas.

Após a compatibilização dos dados obtidos com as formas de pesquisa utilizadas através da pesquisa de campo, foram elaboradas as conclusões desse estudo.

7 CONCLUSÕES

A análise da influência do sistema rodoviário no processo de urbanização de Feira de Santana enfocou a implementação do Sistema Rodoviário baiano, principalmente a partir da fase em que a BR-324 foi asfaltada em 1960. Outro fator considerado foi a implementação do Plano Diretor Local Integrado (PDLI), elaborado em 1968, e que já considerava a influência da construção das rodovias no processo de urbanização de Feira de Santana. O outro limite estabelecido para o desenvolvimento da pesquisa foi o ano de 2010, em função da disponibilidade dos dados, obtidos através do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado em 2010.

O objetivo principal desse estudo foi “avaliar os fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana de Feira de Santana através da influência do sistema rodoviário”. Para tanto foram considerados dois pressupostos: 1. Se o planejamento da cidade foi apropriado para a sua urbanização. 2. Se o fato de ser entroncamento rodoviário contribuiu para sua expansão urbana e a seguinte questão central “Como o Sistema Rodoviário influenciou a Urbanização de Feira de Santana?”.

Através da análise do primeiro objetivo específico que foi “identificar a influência do sistema rodoviário no processo de urbanização” foi possível concluir que: 1. Se essa influência ocorreu em todas as partes do mundo, o Brasil, a Bahia e Feira de Santana também estão inseridos nesse contexto. Em Feira de Santana, conforme ficou comprovado no capítulo seis, que descreve a análise dos resultados, mediante as diversas técnicas de investigação utilizadas, que o fato de ser considerada como entroncamento rodoviário contribuiu de maneira definitiva e conclusiva para sua expansão. Marcos impactantes como a construção da BR-324, BR-116 e BR-101, o seu processo de industrialização, o aumento populacional e as mudanças no panorama da economia, foram fatores destacados em função da sua importância para a expansão urbana de Feira de Santana.

O segundo objetivo específico demandou a caracterização do sistema de transporte urbano. A evolução desse sistema, que a princípio utilizava verdadeiros calhambeques sem nenhuma condição de segurança e funcionamento, para as diversas linhas de circulação de ônibus, buscando atender à população residente nos bairros que foram surgindo, contribuiu para caracterizar as mudanças oriundas do processo de expansão urbana e da demanda populacional. Além dos ônibus, passaram a serem utilizadas as Kombis, bestas, táxis e moto táxis. Em função da ampliação dessa demanda, o poder público, a partir de 2004, implantou o

SIT, que procurou interligar as diversas partes da cidade usando como pontos de apoio três estações de transbordo em posições estratégicas, que passaram a facilitar o deslocamento das pessoas em todas as direções e também ampliou as vias de circulação construindo, inclusive, um complexo de viadutos. Atualmente, encontra-se em fase de projeto a implantação do sistema *Bus Rapid Transit* (BRT), que deverá contribuir para melhorar os problemas relacionados com as dificuldades de deslocamentos que causam problemas para a mobilidade urbana.

O terceiro objetivo específico analisou o planejamento urbano. O planejamento urbano de Feira de Santana, como o de qualquer cidade brasileira, está vinculado ao planejamento urbano federal e estadual, porém é norteador pela legislação municipal. E o quarto objetivo específico apresentou a política pública de planejamento urbano. Embora Feira de Santana tenha um Plano Diretor da década de 1960, não vem cumprindo o que reza o Estatuto da Cidade no que concerne à atualização desse plano e à elaboração do seu PDDM.

Analisando de que forma os instrumentos legais foram abordando a influência das estradas no processo de urbanização de Feira de Santana, observou-se que: 1. Já constava do primeiro Plano Diretor, elaborado em 1968, os efeitos causados pela construção das rodovias para a expansão urbana de Feira de Santana - a influência para o desenvolvimento econômico, a demanda pela ampliação dos serviços, a contribuição para a instalação das indústrias, o aumento populacional, a expansão do comércio e a necessidade de novas formas de planejar a ocupação do espaço urbano; 2. Quando foi feita a reavaliação do primeiro PDLI, em 1971, também surgiram novas demandas para reordenar a expansão que vinha ocorrendo, sob a influência da construção e melhorias das rodovias - melhor ordenamento do uso do solo, ampliação e fortalecimento da infraestrutura, descentralização do comércio, melhor escoamento da produção, revisão do sistema viário e utilização da legislação urbanística; 3. No PDLI de 1992 foram especificadas medidas de intervenção nas diversas atividades, buscando atender à expansão que vinha ocorrendo, em função das melhorias do sistema rodoviário - medidas de intervenção do espaço urbano, na economia, nas políticas de planejamento urbano com a atualização das normas. .

Em função da ampliação do sistema de rodovias, que cortam a cidade de Feira de Santana, as formas e a intensidade do processo de ocupação do espaço foi modificando, o que gerou a implementação de novas maneiras de legislar sobre a questão urbana, com o objetivo de buscar ordenar esse processo. Desde o século XVIII já se constatava que existia a necessidade de buscar formas de legislar sobre o uso e ordenação do solo, em função do processo de expansão que passou a acontecer na cidade com a abertura dos novos caminhos.

Essa demanda foi modificando com o passar do tempo e diante da utilização de uma legislação urbanística de 1992, faz-se necessário a implementação de uma política de planejamento urbano mais atual, de forma a melhorar a infraestrutura e assegurar um melhor ordenamento da expansão urbana de Feira de Santana.

O espraiamento da malha urbana veio sofrendo um processo de aceleração a partir da década de 1960, o que está configurado através dos relatos dos entrevistados, da análise dos mapas da evolução da mancha urbana, das modificações visualizadas com as imagens e com as vistas aerofotogramétricas.

A expansão da zona urbana intra-anel e extra-anel está diretamente relacionada com a posição geográfica da cidade e com o fato dela ser considerada o maior entroncamento rodoviário do Norte e Nordeste do país. Na década de 1960, quando foi elaborado o primeiro Plano Diretor houve contestação dos vereadores, que entendiam não fazer sentido aquele anel que serviria para estabelecer a configuração da zona urbana da cidade. Hoje, já se discute a possibilidade da inserção de outro anel, que possa delimitar essa expansão.

Em função de sua localização, Feira de Santana se transformou em um importante centro comercial, de prestação de serviços e também porque não dizer, um polo industrial, mostrando sua relevância no processo de desenvolvimento econômico da Bahia.

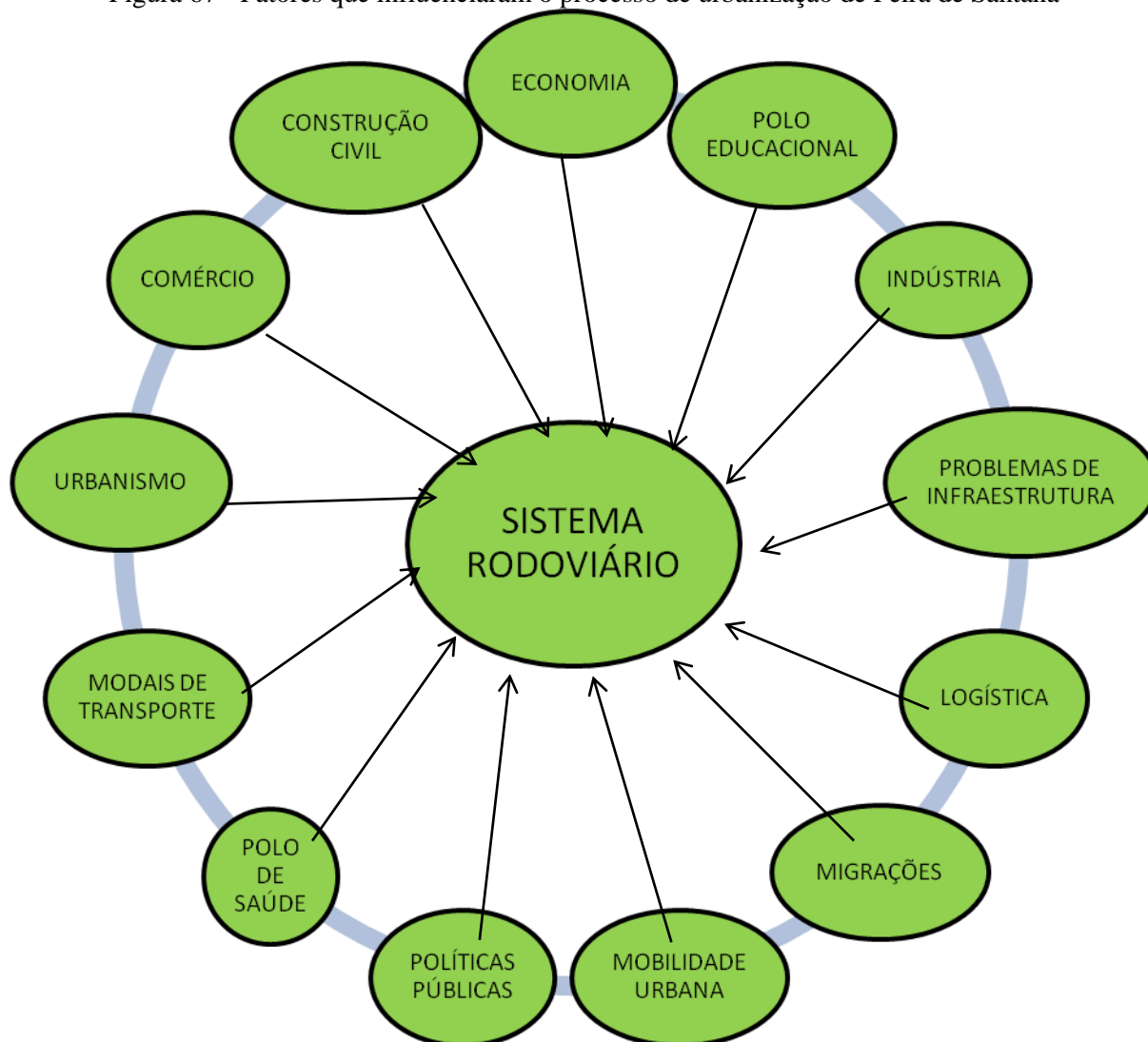
Conforme destacaram alguns dos entrevistados o município atrai investimentos nas mais diversas áreas de atividades, a exemplo da atividade de ensino, com a implantação de várias faculdades. Também na área da saúde foram surgindo vários grupos, que implantaram diversos tipos de procedimentos que, antes, só seriam realizados em Salvador. Fatores como esses, serviram de estímulo para o fluxo migratório que domina a cidade, que pode ser considerada como referência urbana na Bahia e nas regiões Norte e Nordeste do país.

O fato de que sua área de atuação se estende para as mais de 40 cidades da região, influenciando através de atividades como o comércio, a indústria, do polo de ensino e de saúde, da logística e fazendo com que, em função das migrações, sua densidade demográfica se acentuasse e o número de habitações aumentassem, juntamente com o surgimento dos bairros periféricos, comprovaram a aceleração de sua expansão urbana.

Os fatores relacionados com os problemas oriundos da falta de infraestrutura e de mobilidade urbana são originados pelo processo de expansão urbana de Feira de Santana. Em função dessa expansão, existe a necessidade de se rever as políticas públicas que norteiam as formas de ocupação e de uso do solo. Os sistemas de transportes urbano e regional, que atendem ao município de Feira de Santana, demandam pela implementação de novas ações que ajudem a dirimir os problemas existentes, inclusive com a elaboração de um PDTT.

No fluxograma da Figura 67, foi feita uma descrição de todos os fatores que influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana sob a égide do seu sistema rodoviário.

Figura 67 - Fatores que influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

O sistema rodoviário vem influenciando o processo de urbanização de Feira de Santana desde as épocas mais remotas até a época em que os comerciantes passaram a solicitar aos governantes que abrissem estradas, para que os deslocamentos de pessoas e de mercadorias se tornassem viável. A abertura das estradas permitiu a sua ligação com mais de 40 cidades da região, com cidades das regiões Norte e Nordeste e também outras regiões do país. As dificuldades de acesso à cidade causavam entraves para o seu crescimento fossem elas de origem econômica, social ou espacial.

Existiam dificuldades para deslocar as boiadas por causa das condições das trilhas e estradas, e esse fato fez com que os comerciantes e boiadeiros procurassem aquelas regiões que oferecessem melhores condições para o transporte do gado, e Feira, como possuía algumas vantagens, foi colocada na rota das boiadas. O processo de urbanização de Feira de Santana sofreu, portanto, de forma direta, a influência das rodovias que permitiram sua comunicação com as várias cidades do Norte e do Nordeste do país.

O sistema rodoviário influenciou o processo de urbanização de Feira de Santana na medida em que: 1. A população que era em torno de 12.000 habitantes, na década de 1900, passou a ser de 556.642 habitantes, de acordo com o censo de 2010. Feira de Santana ocupa o 31^o lugar em concentração populacional no Brasil e o 2^o lugar em número de habitantes da Bahia. Se for considerada a população da Região Metropolitana em 2012, o número de habitantes passa a ser de 686.989; 2. Em 1860, já havia em Feira de Santana, a manufatura de alguns produtos acabados em escala industrial, a exemplo da indústria de beneficiamento de fumo e de preparo de carne e de peles e o fabrico de dormentes e de farinha, a partir de 1860. Outras indústrias como a madeireira e a do fabrico de óleos vegetais se desenvolvem em 1950. Cresce de 520% o número de indústrias entre 1940 e 1950 e de 162% de 1950 a 1960 conforme dados da PMFS (1968, p. 45). Até 1965, Feira contava com 531 estabelecimentos industriais e em 2010, esse número passou a ser de 5.243. Da década de 1960 para a década de 2000, o número de indústrias multiplicou praticamente por 10; 3. Em 1830, existia apenas uma escola pública primária para rapazes. Só depois de 1860 é que surgiu a 1^a escola primária para meninas. Hoje, o município tem 435 colégios do ensino fundamental, sendo que 90 são do Estado e conta também com 45 colégios do ensino médio. Conforme dados do Anuário Estatístico de 2012, no ano 2000 estavam matriculados 205.741 estudantes, desde o curso pré-escolar até o curso superior, incluindo aqueles que fizeram mestrado e doutorado e em 2010, estavam matriculados na UEFS, 6729 alunos e nas Faculdades particulares, 10.123 alunos, perfazendo um total de 16.852 alunos cursando uma graduação; 4. Em 1950, Feira de Santana possuía 175 automóveis, 17 ônibus, uma ambulância, 33 vagões na estação e 348 caminhões. Atualmente, saem 68 linhas de ônibus do terminal rodoviário e as linhas de acesso local, são 23. Em 2011, a frota cadastrada de veículos perfazia um total de 189.364 veículos, dentre os quais 86.379 automóveis, 17.454 caminhonetes, 10.091 caminhões e 1.236 ônibus. Não estão nessas estatísticas o número de motocicletas que, segundo o depoimento de um dos entrevistados, estava em torno de 10.000, na década de 2000 e que atualmente, deve estar em torno de 80.000 conforme previsão do DETRAN/CIRETRAN; 5. O comércio superou a indústria durante o período compreendido entre os anos de 1860 a 1950. De 1950 a 1980 o

reconhecimento da atividade comercial como principal atividade econômica, fez com que Feira fosse chamada de empório do sertão baiano ou de cidade comercial. A importância como entreposto comercial advém também de sua posição geográfica já que ela ocupa o caminho entre a costa e o interior. Por várias décadas a cidade foi conhecida por ter uma das feiras de gado mais concorridas do Brasil. Hoje existe uma nova vertente a nível empresarial, com casas comerciais que colocaram distribuidoras em outras cidades e também com a construção de alguns pequenos shoppings como JOMAFÁ, Espaço Buriti e Arnold Silva Plaza e um shopping de maior porte como o Boulevard; 6. A ampliação do número de habitações demandada pelo aumento da população, que saltou de 12.000 habitantes na década de 1900, para mais de 500.000, na década de 2010, é inquestionável. Entre as décadas de 1700 e 1900 as habitações que existiam estavam quase que totalmente, na área delimitada pelo Anel de Contorno. Em 2010, apenas 49% da população urbana habitava dentro da área do Anel. Os bairros periféricos surgem em todos os sentidos extra Anel com a construção dos conjuntos habitacionais horizontais e verticais. Os problemas oriundos do déficit habitacional se fazem presentes, como na maioria das cidades do país, podendo ser comprovados pelo surgimento das invasões e dos loteamentos clandestinos.

O levantamento realizado indicou um importante relacionamento de Feira de Santana com várias cidades do seu entorno e com várias áreas do Recôncavo, o que ocorreu, sobretudo em função da construção da BR-324, BR-101 e BR-116.

A influência que a ampliação da rede rodoviária baiana trouxe para a economia do município de Feira de Santana pode ser averiguada através da constatação de todas as modificações que foram ocorrendo desde a época dos caminhos, como o caminho da cidade à Vila Velha ou com o início da construção da Estrada do Pé Leve e de outras estradas, entre os séculos XVIII e XIX. O ciclo econômico que preponderava era a agroindústria do açúcar, a extração do pau-brasil e o ciclo representado pelo gado.

A infraestrutura de transportes da Bahia influía de forma determinante para as atividades econômicas desde o início da sua colonização. Essa influência se estende ao processo de urbanização, quando com a abertura de um caminho ou com a construção de uma estrada, ocorre a ocupação dos vazios e a interiorização do desenvolvimento.

Já nos séculos XX e XXI, a construção da BR-324, BR-116 e BR-101 além de outras rodovias estaduais podem ser consideradas como fator determinante nas modificações ocorridas na economia de Feira de Santana. Da expansão das áreas de lavoura e da evolução da agricultura de subsistência para o centro de convergência dos produtos agrícolas regionais, passamos a ser hoje, uma cidade que tem sua importância tanto do ponto de vista econômico

quanto comercial. Essas modificações, que foram ocorrendo na economia, influenciaram o processo de urbanização de Feira de Santana, contribuindo para causar sua expansão.

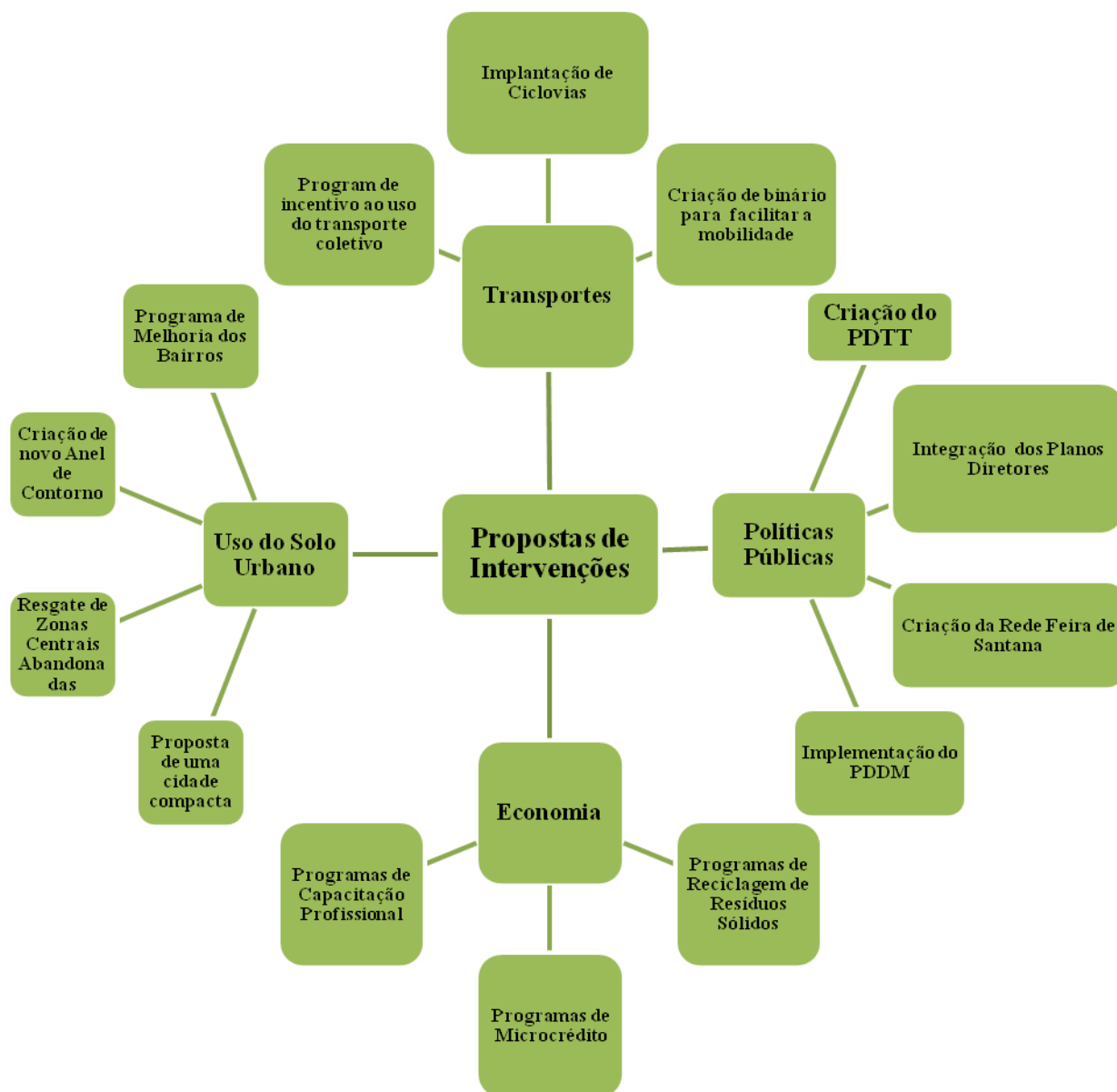
Referendando essa análise, da expansão urbana de Feira de Santana sob a égide do seu sistema rodoviário, pode-se destacar o seu papel como a segunda maior cidade do interior da Bahia, considerada como centro intermediário no espaço econômico do Estado, como um centro de produção e distribuição de bens e serviços que se estendem para toda a microrregião.

No setor de serviços, a ampliação do polo educacional e do polo de saúde de Feira de Santana contribuiu para reduzir as diferenças existentes no Estado da Bahia, podendo-se inferir sobre a sua importância para a economia urbana e regional. Esses serviços puderam ser ampliados também por causa da facilidade de acesso que o sistema de rodovias proporciona.

Ficou comprovado que embora o planejamento da cidade possa não ter sido o mais apropriado para a sua urbanização, não se pode deixar de considerar que ele existiu, e que mesmo defasado, como já ficou constatado, tem colaborado para nortear a expansão da malha urbana. O fato de ser entroncamento rodoviário contribuiu para sua expansão urbana, com sua linha de influência se estendendo por mais de 40 cidades da região.

Como contributos para a ordenação do processo de urbanização de Feira de Santana foram elaboradas algumas considerações de ordem prática, diretamente relacionadas com as propostas de intervenções que constam do fluxograma da Figura 68. Essas propostas devem ser implementadas em função das maiores demandas existentes no município e da possibilidade de captação de recursos.

Figura 68 - Propostas de intervenções para o Município de Feira de Santana



Fonte: Elaborado pela autora desta tese (2014).

Para a melhoria de vida dos moradores mais carentes de Feira de Santana e das demais cidades que fazem parte da Região Metropolitana, seria importante a implantação de programas de micro-crédito, de capacitação profissional, de reciclagem dos resíduos sólidos e de oferta de emprego, de escolas e de creches, havendo inclusive a perspectiva de se programar mutirões de construções habitacionais, como já ocorreu no passado. A implementação de uma Política Pública de Reciclagem de Resíduos Sólidos, em comunidades carentes, geraria renda para melhorar as condições econômicas dos seus moradores.

Novas formas de administrar o município envolverão alguns passos que podem ser considerados como estratégicos para melhorar a qualidade de vida de seus habitantes, cabendo a seus gestores: 1. Avaliar o passado e mensurar o progresso; 2. Estabelecer instituições novas, mais eficazes, ou fortalecer as existentes como for necessário; 3. Construir novos vínculos e alianças entre as várias esferas de governo; 4. Desenvolver uma visão sustentada, abrangente para promover a inclusão e 5. Garantir uma redistribuição justa de oportunidades.

A proposta de criação da Rede Feira de Santana envolve todas as cidades que fazem parte da sua Região Metropolitana, o que poderia fortalecer cada uma delas, ao funcionarem em sistema de parceria para a prestação de serviços diversos. Seria interessante o desenvolvimento de um site, que teria como função a integração dos serviços disponíveis e das informações necessárias sobre cada uma dessas cidades.

O aumento populacional está diretamente relacionado com os problemas de mobilidade urbana. Muitos veículos transitando em ruas que foram projetadas no passado para atenderem a uma demanda e hoje são muito utilizadas, causando problemas diversos para a circulação de pessoas e de mercadorias. Houve a ampliação de alguns vetores importantes de circulação, como a prorrogação das Avenidas Maria Quitéria e Getúlio Vargas, porém a magnitude causada pelo problema que o excesso de veículos causa, demanda por outras ações, como a elaboração de um Plano Diretor de Transporte e Trânsito, o que juntamente com a implementação de outros instrumentos legais, contribuirá para reduzir as dificuldades de deslocamento, principalmente nas áreas centrais da cidade.

Outra forma de melhorar os problemas que têm origem no transporte e no trânsito é através de ações de educação e conscientização da população. Não é possível que todos os veículos circulem ao mesmo tempo pelos corredores de circulação, que são as principais avenidas. Existem alguns binários que contribuem para os deslocamentos, porém seria necessário que outros fossem implementados. Programas de incentivo ao uso do veículo coletivo, com a melhoria do transporte público urbano, também seria uma alternativa.

As cidades precisam conduzir revisões em profundidade dos seus sistemas, estruturas e mecanismos institucionais preparando o caminho para uma mudança genuína, incluindo instituições mais eficazes e fortes que fazem parte do processo de transformação estrutural e social. Estabelecer um plano de longo prazo que combine criatividade, realismo e inspiração além de oferecer um marco para o planejamento estratégico. A visão da cidade se constrói sobre sua identidade específica, sua vantagem comparativa, sua dotação geográfica e a definição de suas dimensões histórica e cultural.

Também pode contribuir para a redução dos problemas causados pelo processo de urbanização o estabelecimento de uma cidade mais compacta, com melhor articulação entre o planejamento urbano e a gestão do solo. Uma das ações que podem contribuir para essa cidade mais compacta seria a construção de conjuntos habitacionais verticais, aumentando a densidade populacional e reduzindo a necessidade de gastos com infraestrutura.

Outra perspectiva para melhorar os problemas oriundos do processo de urbanização é o fortalecimento da coordenação entre entidades de um mesmo governo, entre os níveis de governo e com os setores privados e da sociedade civil, para alcançar resultados a altura do dinamismo econômico da região.

As análises apresentadas nos permitiram concluir que o processo de urbanização de Feira de Santana foi influenciado pelo fato dela ser atravessada por várias rodovias, o que resultou no aumento da população, do uso do solo, do comércio, das indústrias, das atividades de educação e de saúde, da demanda por habitação, saneamento, transportes e lazer. A economia do município passou por estágios diversificados, porém em função da sua posição estratégica como entroncamento rodoviário, pode-se constatar que essa influência contribuiu para melhorar o seu desenvolvimento, em função do relacionamento de Feira de Santana com as várias cidades da sua microrregião.

Pode-se finalizar essa análise considerando-se que as relações políticas, econômicas e sociais em nível espacial, têm sido responsáveis pela atual configuração do município.

O fato de ser Região Metropolitana também deve estar contribuindo para influenciar o seu desenvolvimento. Pode-se inferir que sua localização geográfica e o fato de ser entroncamento rodoviário, foram fatores determinantes para que Feira de Santana chegasse hoje à condição de Região Metropolitana.

Feira de Santana precisa, portanto, ser analisada considerando o atual contexto em que foi transformada em *Região Metropolitana*, para averiguar qual foi a influência do sistema rodoviário no processo de metropolização.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, H. **Guia turístico da Feira de Santana**. Feira de Santana: Grafiartes Carneiro, 1965.
- ALMEIDA, O. D. de. **O dicionário da Feira de Santana**. Feira de Santana: Santa Rita Editora Gráfica Ltda, 2006.
- ALMEIDA, R. B. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. **Revista de Desenvolvimento Econômico (RDE)**, ano 11, n. 19, jan. 2009.
- ALMEIDA, T. A.; SANTANA JUNIOR, G. A influência da economia Regional nas Políticas de Desenvolvimento implementadas na Bahia no período de 1959-2006. **Revista Desenbahia** nº 17 / set.2012.
- ANDRADE, A. B. Caracterização urbanísticas das cidades do Recôncavo Baiano. Uma análise da evolução urbana das capitais do Recôncavo Colonial (Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré). In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO (SHCU), 9., 2008, São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2008.
- ANDRADE, D.R. **Marcos Históricos do Rodoviarismo Baiano**. Monografia (Especialização em Gerenciamento da Construção Civil). 2003. 54f. Universidade Estadual de Feira de Santana-UEFS, Feira de Santana, Bahia, 2003.
- ANDRADE, M. C. **Cidade e campo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1974.
- ARAÚJO, R.S. **Modificações no planejamento urbanístico**. São Paulo: Nobel, 2009.
- ASCHER, F. **Novos princípios do urbanismo seguido de novos compromissos urbanos. Um léxico**. Tradução de Margarida de Souza Lobo e Ana Valente. 2. ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2010.
- BAHIA. Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER). **Vistas aerofotogramétricas de Feira de Santana**. Salvador, 2014.
- BAHIA, J. **Setembro na Feira**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- BAHIA. **Constituição do Estado da Bahia**. Salvador: Assembléia Legislativa. 2005. Disponível em: <http://www.pba.mp.br/institucional/legislacao/constituicao_bahia.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2014.
- BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE; IPEA, 1978.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BARROS, J. D. Cidade e economia: reflexões em torno de uma relação complexa. **MÉTIS: história & cultura**, v. 6, n. 12, p. 261-267, jul./dez. 2007a.
- BARROS, J. D. **Cidade e história**. Rio de Janeiro: Vozes, 2007b.
- BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Tradução Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. Tradução de Sílvia Mazza. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2011.

BÓGUS, L. M. M. Perfil demográfico brasileiro: mitos e mudanças: ensaios críticos. In: SILVA, A. A. da; CHAIA, M. (Org.). **Sociedade, cultura e política**. São Paulo: EDUC, 2004.

BOURDIN, A. **O urbanismo depois da crise**. Tradução de Margarida Souza Lôbo. Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais n^{os} 1/1992 a 68/2011, pelo Decreto Legislativo n^o 186/2008 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão n^{os} 1 a 6/1994**. 35. ed. Brasília : Câmara dos Deputados; Edições Câmara, 2012.

BRASIL. **Lei n^o 10.257, de 10 de julho de 2001. Estabelece as Diretrizes Gerais da Política Urbana. Estatuto das cidades: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados ; Coordenação de Publicações, 2002.

BRASIL. **Lei n^o 9.503/1997 Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Brasília: Publicações do Senado, 1997.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Cadernos Mcidades. Política nacional de desenvolvimento urbano**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Guia para regulamentação e implementação de Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS em vazios urbanos**. Brasília, 2009.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. 5^o Distrito Rodoviário Federal. **Histórico das rodovias federais do Estado da Bahia**. Salvador, 1986.

BRUTON, M. J. **Introdução ao planejamento dos transportes**. Tradução de João Bosco Furtado Arruda, Carlos Braune e César Cal de Oliveira Neto. Rio de Janeiro: Interciência, 1979.

CAMPOS, V. B.G. **Planejamento de transportes: conceitos e modelos**. Rio de Janeiro: Interciência, 2013.

CARDOSO, S. L. M. Direito urbanístico. **Revista Jurídica Cesumar**, v.3, n.1, 2003.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p. Disponível em: <<http://www.fflch.usp.br/dg/gesp>>. Acesso em: 13 out. 2013

CARMO, R. B. A. **A urbanização e os assentamentos subnormais de Feira de Santana**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). 2009. 360 f. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC, São Paulo, 2009.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. Tradução Roneide Venâncio Majer; atualização para 6. ed. Jussara Simões. São Paulo: Paz e Terra, 2010. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, 1).
- CENTURIÃO, L. R. M. **A cidade colonial no Brasil**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.
- CERDÁ, I. **Teoria geral da urbanização**. [S.l.]: [s.n.], 1867.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios).
- CORREIA, M. B. C. **Por que as reformas permanecem? A trajetória gradualista de mudanças no setor de infraestrutura rodoviária no Brasil entre 1985 – 2010**. 313 f. 2011. Tese (Doutorado em Administração Pública e Governo)-Escola de Administração de Empresas de São Paulo, São Paulo, 2011.
- COSTA, P.; FIGUEIREDO, W. C. de. **Estradas: estudos e projetos**. Salvador: EDUFBA, 2007.
- COULANGES, F. de. **A cidade antiga**. Tradução de Roberto Leal Ferreira. 5. ed. São Paulo: Martin Claret, 2012.
- CRUZ, R. C. **A inserção de Feira de Santana (BA) nos processos de integração produtiva e de desconcentração econômica nacional**. 366 f. 1999. Tese (Doutorado em Economia)-Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Campinas, 1999.
- CRUZ, A. R. S. **Mestres e mestras para o sertão: criação e funcionamento da Escola Normal de Feira de Santana**. Sitientibus, Feira de Santana, n 31, p. 143-168, jul./dez. 2004.
- DNER - DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. [Portal institucional]. 2014. Disponível em: <www.dner.gov.br>. Acesso em: 15 out. 2014.
- DOM PEDRO II. **Diário da viagem ao Norte do Brasil**. Prefácio e notas de Lourenço Luiz Lacombe. Edição conjunta com a Universidade da Bahia. Salvador: Livraria Progresso Editora, Bahia, 1959. (Estudos Brasileiros ; Marajoara, 24).
- FALCÃO, A. D. **Olhares sobre Newton Falcão**. Salvador: Ideia Design, 2008.
- FALCÃO, J. **Valeu a pena: desafios de minha vida**. Salvador: Ponto & Vírgula Publicações, 2009.
- FELDMAN, S. Na historiografia da legislação urbanística no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 4, maio 2001. Disponível em:<www.anpur.org.br>. Acesso em: 21 fev. 2013.
- FERRARI JUNIOR, J. C. Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização espacial das cidades brasileiras. **Estudos Geográficos**. Rio Claro, 2004. Disponível em: <www.rc.unesp.br/igce/grad/geografia/revista.htm>. Acesso em: 15 out. 2011.
- FERRAZ, A. C. P. ; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2004.
- FERREIRA, A. M. **A Feira na década de 30. (memórias)**. Feira de Santana: Academia Feirense de Letras e Instituto Histórico e Geográfico de Feira de Santana, 2004.

- FRAENKEL, B. B. **Engenharia rodoviária**. 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Dois, 1980.
- FREITAS, C. F. S. ; GOMES, V. G. ; BORGES, M. Planejamento urbano com uso de sistema de informação geográfica: o caso de Feira de Santana, BA. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, v. 10, n.1, p.35-45, jan./jun. 2013.
- FREITAG, B. **Cidade dos homens**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002.
- FREITAG, B. **Teorias da cidade**. São Paulo: Papyrus, 2006.
- GAMA, R. G. (Coord.). **Memória fotográfica de Feira de Santana**. Feira de Santana: Fundação Cultural de Feira de Santana, 1994.
- GAMA, R. G. **Feira de Santana em postais**. Feira de Santana: [s.n.], 2009.
- GEDDES, P. **Cidades em evolução**. Tradução Maria José Ferreira de Castilho. São Paulo: Papyrus, 1994.
- GOOGLE IMAGENS. [Portal]. 2014. Disponível em: <www.google.com>. Acesso em: 15 jan. 2014.
- GOOGLE MAPS. [Portal]. 2014. Disponível em: <www.googlemaps.com>. Acesso em: 15 jan. 2014.
- GOULART FILHO, A. **Estado, transportes e planejamento no Brasil**: a atuação do GEIPOT na formulação de Políticas Públicas para os Transportes. [2002?]. Disponível em: <<http://www.google.com.br>> Acesso em: 2 mar. 2013
- GUSMÃO, M. (Org.). **Integração dos corredores rodoviários**. Salvador: DERBA, 2003.
- HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. In: HARVEY, D. **Spaces of capital**: towards a critical geography. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2006.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil 1916**. Rio de Janeiro, 1916.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil 1968**. Rio de Janeiro, 1968.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil 1987**. Rio de Janeiro, 1987.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil 1993**. Rio de Janeiro, 1993.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil 1996**. Rio de Janeiro, 1996.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil 1999**. Rio de Janeiro, 1999.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 1940**. 1940. Disponível em: <www.ibge.gov.br/home/.../censo/default_resultados_amostra.shtm> Acesso em: 5 jan. 2014.

- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 1960**. 1960. Disponível em: <www.ibge.gov.br/home/.../censo/default_resultados_amostra.shtm> Acesso em: 5 jan. 2014.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico de 2010**. 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br/home/.../censo2010/default_resultados_amostra.shtm> Acesso em: 5 jan. 2014.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 1987**. Rio de Janeiro, 1987.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 1996**. Rio de Janeiro, 1996.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 2003**. Rio de Janeiro, 2003.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 2005**. Rio de Janeiro, 2005.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 2006**. Rio de Janeiro, 2006.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 2007**. Rio de Janeiro, 2007.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 2008**. Rio de Janeiro, 2008.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagens e estimativas da população, 2009**. Rio de Janeiro, 2009.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. [Portal institucional]. 2013. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 out. 2013.
- LAUWE, P. H. C. A organização Social no Meio Urbano. In: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. 3. ed. Tradução de Moacir Palmeira. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- LE CORBUSIER. **Planejamento urbano**. Tradução de Lúcio Gomes Machado. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- LEE, S. H. **Introdução ao projeto geométrico de rodovias**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2002.
- LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Revisão Técnica de Margarida Maria de Andrade. 3. reimp. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- LIMA, R. C. **Educação superior em Feira de Santana – Bahia como fator de desenvolvimento Regional**. 2008. 183f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social)-Universidade Católica do Salvador – UCSAL, Salvador, 2008.
- LOPES, R. **A cidade intencional: o planejamento estratégico de cidades**. Rio de Janeiro: Muad, 1998.

- MACEDO, L. **Legislação de trânsito para concursos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2013.
- MAIA, D. S. Cidades médias e pequenas do Nordeste: conferência de abertura. In: LOPES, D. M. F. L. ; WENDEL, H. (Org.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010. (Série estudos e pesquisas, 87).
- MARICATO, E. **Habitação e cidade**. São Paulo: Atual, 1997.
- MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, v.14, n.4, 2000.
- MATOS, R. **Aglomeramentos urbanos, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil**. Pesquisa apoiada pelo CNPq. [S.l.]: [2000?].
- MATTOS, J. A. **Vida e crescimento das cidades**. Porto Alegre: Globo, 1952.
- MATTOSO, K. Q. **Bahia Século XXI: uma província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.
- MELLO, J. C. **Planejamento dos transportes urbanos**. Rio de Janeiro: Campus, 1981.
- MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde**. 12. ed. São Paulo: Hucitec, 2010.
- MONTEIRO, C. M. G. O Planejamento: algumas considerações etc., espaço, tempo e crítica. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas**, v.1, n.2, maio 2007. Disponível em: <<http://www.uff.br/etc>> Acesso: 2 abr. 2014.
- MOTTA, D. M. da; AJARA, C. Configuração da rede urbana do Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 100, p. 7-25, jan./jun. 2001.
- MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução Neil R. da Silva. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- NVIVO. [Portal]. 2014. Disponível em: <<http://www.qsrinternational.com/products/nvivo.aspx>>. Acesso em: 12 jun. 2014.
- OLIVEIRA FILHO, J. T. **A participação popular no planejamento urbano: a experiência do plano diretor de Porto Alegre**. 332 f. 2009. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional)- Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 2009.
- OLIVEIRA, M. L. **Espaço urbano e o modo de vida na favela: a voz dos moradores da Rocinha em Feira de Santana-Ba**. 176 f. 2010. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano)-Unifacs Universidade Salvador - UNIFACS, Salvador, 2010.
- ONU/HABITAT/IPEA. **Relatório sobre o estado das cidades do mundo 2010/2011: unindo o urbano dividido**. Resumo e principais constatações. Brasília, 2012.
- PEIXOTO, J. B. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.
- PERROUX, F. O conceito de polo de crescimento. In: FAISSOL, S. **Urbanização e Regionalização**. Brasília: Secretaria de Planejamento da Presidência da República; IBGE, 1975. Textos selecionados. p. 99-110.

PINTO, V. C. **Do estatuto da cidade ao código de urbanismo**. [S.l.]: [s.n] [2011?]. Cap.7.

PIRES, H. F. Imagens e história na internet: os bondes, patrimônio brasileiro. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL GLOBALIZACIÓN, INNOVACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE REDES TÉCNICAS URBANAS EM AMÉRICA LATINA Y EUROPA, 1890-1930, 2012, Barcelona. **Anais...** Barcelona: Universidad de Barcelona, 2012.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. **Anuário estatístico de Feira de Santana**. Feira de Santana: CDL, 2012a. v.3.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA **Avaliação do Plano Diretor de Feira de Santana**. Feira de Santana, 1971.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. Secretaria de Planejamento (SEPLAN). **Estudo de racionalização e modernização do Sistema de Transportes Coletivos de Feira de Santana**. Feira de Santana: AGKF Engenharia de Consultoria Ltda, 2006a.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. **Plano Diretor Local de Desenvolvimento (PDLI)**. Feira de Santana, 1968.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. **Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé**. Feira de Santana, 1971.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. Secretaria de Planejamento (SEPLAN). **Plano de Desenvolvimento Local Integrado**. Projeto de Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal. Feira de Santana, 2006b.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. [Portal institucional]. 2013. Disponível em: <<http://www.feiradesantana.ba.gov.br/>>. Acesso em: 15 out. 2013.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. Secretaria de Planejamento (SEPLAN). **Relatório de estudos preliminar**. Diagnóstico do tecido urbano, estudos ambientais e projetos básicos de infra estrutura urbana no Município de Feira de Santana. Feira de Santana, 2012b.

POÉTE, M. **Introducción al urbanismo. La evolución de las ciudades**: lalección de la Antigüedad. Traducción: MauriciPla e Albert Fuentes. [S. l.]: Colección: arqui/temas, 2011.

POMPONET, A. S. 100 anos de DNOCS: marchas e contramarchas da convivência com as secas. **Conj. & Planej.**, Salvador, n.162, p.58-65, jan./mar. 2009.

POPPINO, R. E. **Feira de Santana**. Tradução de Arquimedes Pereira Guimarães. Bahia: Itapuã, 1968.

PREGO, A. S. da S. **A memória da pavimentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS, ONU-HABITAT. **Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe 2012**: rumbo a una nueva transición urbana. 2012. Disponível em: <www.unhabitat.org>. Acesso em: 15 ago. 2012.

- QUINTO JR. L. P. Nova legislação urbana e os velhos fantasmas. **Estudos Avançados**, v.17, n.47, 2003. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/ea/v17n47/a11v1747.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2013.
- REIS FILHO, N. G. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.
- RESENDE, E. As rodovias e o desenvolvimento do Brasil. In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO RODOVIÁRIA INTERNACIONAL, 7., 1976, Munique. **Anais...** 1973.
- RODRIGUES, J. A. **Urbanismo e revolução**. Porto, Portugal: Editora Lito Of. Artistas Reunidos, 2005.
- SAMPAIO, G. **Feira de Santana e o Vale do Jacuípe**. Salvador: Bureau, 1977.
- SANDOVAL. M. A. L. (Org.). **Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes**. Brasília:Ministério dos Transportes; DNIT. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br> > Acesso em: 22 jan. 2014.
- SANTO, S. M. **A expansão urbana, o Estado e as águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2010)**. 275f. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade Federal da Bahia – UFBA, Salvador, 2012.
- SANTO, S. M. ; FERNANDES, R. B. Aspectos gerais de Feira de Santana, Bahia, Brasil. In: SANTO, S. M. et al. (Org.). **Habitação e meio ambiente**. Salvador: EDUNEB, 2012.
- SANTOS, J. P. **Modêlo conceitual de geoinformação**: proposta para o município de Feira de Santana – Bahia. 281f. 2007. Tese (Doutorado em Geografia, Área de Organização do Espaço)- Universidade Estadual Paulista. Rio Claro – SP, 2007.
- SANTOS, J. P. **Sistema Cartográfico Municipal de Feira de Santana (SICAFS)**. Feira de Santana: UEFS. Departamento de Tecnologia; Laboratório de Geoprocessamento e Planejamento Integrado (GEOPLAN), 2001.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998a.
- SANTOS, M. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da Geografia**. São Paulo: Hucitec, 1998b.
- SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Evolução territorial e administrativa da Bahia**: um breve histórico. Salvador, 2001.
- SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. [Portal institucional]. 2014. Disponível em: <sei.ba.gov.br>. Acesso em: 12 jun. 2014.
- SENN, L. M. S. ; MICHEL, F. D. **Rodovias auto-sustentadas**: o desafio do século XXI. São Paulo: CLA Editora, 2006.
- SKYSCRAPERCITY. [Portal]. 2013. Disponível em: <skyscrapercity.com>. Acesso em: 17 jun. 2013.

SILVA, B.-C. N. ; SILVA, S. B. M. **Cidade e região no estado da Bahia**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991.

SILVA, S. C. B. M. ; SILVA, B.-C. M. N. ; LEÃO, S. O. **O subsistema urbano-regional de Feira de Santana**. Recife: SUDENE; CPR, 1985.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008a.

SOUZA, M. L. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008b.

SOUZA, W. P. A. de. **O estatuto da cidade e o planejamento**. Disponível em: <www.fbde.org.br> Acesso em: 8 maio 2013.

SPINOLA, N. D. **Política de localização industrial e desenvolvimento regional: a experiência da Bahia**. Salvador: UNIFACS, 2003.

SPINOLA, N. D. **A trilha perdida: caminhos e descaminhos do desenvolvimento baiano no século XX**. Salvador: UNIFACS, 2009.

STAKE, R. **A arte da investigação com estudos de caso**. Lisboa: Fundação CalousteGulbenkian, 2007.

STIEL, W. C. **História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram**. São Paulo: Pini; Brasília: EBTU, 1984.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELOS, P. A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. Ilhéus: Editus, 1999.

VELHO, O. G. **O fenômeno urbano**. [Organização e Introdução]. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

VENTURA, A. ; ZAHN, C. E. ; RONCA, J. L.C. A arquitetura e o planejamento urbano-regional em face do processo de mundialização. In: ENCONTRO BRASILEIRO DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS, 2., 2002, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Associação Brasileira de Estudos Regionais (ABER), 2002.

VIANNA, G. **O mito do rodoviarismo brasileiro**. São Paulo: NTC & Logística, 2007.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. São Paulo: Bookman, 2003.

ZORZO, F. A. **Ferrovias e rede urbana na Bahia**. Feira de Santana: UEFS, 2001.

ZORZO, F. A. **Os fluxos e as mudanças da rede de transportes da Bahia na segunda metade do século XX: ligações ferroviárias e rodoviárias nacionais norte-sul e leste-oeste**. [S.l.]: [s.n.], 2000.

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). **Sitentibus**, Feira de Santana, n 22, p. 99-115, jan./jun. 2000.

ZORZO, F. ; VERAS FILHO, R. R. A reconcentração dos fluxos e as mudanças da rede urbana. In: GOULARTI FILHO, A. ; QUEIROZ, P. R. C. (Org.). **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: UFGD, 2011.

Apêndice A – Entrevistado E₁

1. Problemas urbanos.
2. Belas e amplas avenidas.
3. Expansão com novas avenidas.
4. Cidade com problemas de saneamento (Região Norte mais carente).
5. Obras de infraestrutura têm se expandido – pavimentação, drenagem.
6. Lagoas que precisam ser mantidas como Subaé e outras degradadas como Prato Raso.
7. O processo urbano de transporte – transformações. Ex. Cruzamento da Av. Maria Quitéria com Av. Getúlio Vargas (túnel). Outro túnel no cruzamento da Av. Presidente Dutra com Av. João Durval Carneiro.
8. Drenagem para a construção de túneis e resolução dos problemas de alagamentos.
9. Região do SIM- a Av. Fernando Pinto está pronta e a Av. Silvio Mattos em obras.
10. Av. Nóide Cerqueira ligando com a Av. Artêmia Pires.
11. BRT em processo de implantação com espaço apropriado para a circulação dos ônibus.
12. A construção de prédio garagem.
13. Cada vez mais carros.
14. Centralidade – problemas com os ambulantes – Shopping popular (PPP) reordenamento do centro da cidade e ruas circunvizinhas.
15. Reurbanização da Praça da Catedral.
16. Prédio do antigo Mercado sendo reestruturado.
17. Passarelas das Av. Presidente Dutra e antiga Olímpio Vital.
18. Duplicação da Av. de Contorno Sul e a duplicação do Contorno Norte em processo de licitação.
19. Projeto de pista marginal da Prefeitura- Clube de Campo Cajueiro, passando pela frente da churrascaria Los pampas até a Av. Sérgio Carneiro.
20. Aeroporto sendo privatizado com linhas a partir de maio.
21. Outros projetos de avenidas elaborados pela prefeitura.
22. Em 15 dias será entregue a infraestrutura da Av. Airton Senna ligando a região da Conceição, Mangabeira, Alto do papagaio – Ligação com o Aeroporto – Obras Av. Iguatemi e Av. Itatiaia (PPP).
23. As rodovias têm importância extraordinária.
24. Importância no progresso e desenvolvimento de Feira – ligação Norte-Sul.
25. Influência para a rede hoteleira, restaurantes, e expansão do comércio.
26. Congressos contribuem para a divulgação de Feira pelo fato de ser entroncamento.
27. Ensino tem crescido bastante por causa do fato de ser entroncamento. Muito emprego e oportunidades para todas as pessoas da região.
28. A área médica tem evoluído bastante – Feira hoje já concentra serviços de cardiologia, oncologia, etc.
29. Questões urbanas de toda ordem para serem sanadas pelo poder público.
30. Muitos projetos em andamento.

Apêndice B – Entrevistado E₂

1. O anel de contorno foi concebido para frear exatamente a expansão para que todo tecido urbano ficasse restrito aquela circunferência.
2. Polo Rodoviário muito significativo. A cidade por ser um polo rodoviário muito significativo começou a receber pessoas, as indústrias começaram a chegar. Indústrias (ampliação).
3. A cidade explodiu fora do anel e isso tem provocado algumas situações e mostrado a necessidade de construir viadutos.
4. Explosão demográfica (ampliação populacional). Chegaram muitas pessoas, o comércio muito pujante, chegaram as indústrias e a construção civil cresceu.
5. A oferta de serviços e de emprego foram fatores de desenvolvimento que levaram as pessoas a procurar Feira e isso provocou a explosão da construção civil de tal forma que hoje você tem dificuldades em função dessa explosão. Oferta de serviço, de emprego - fatores de desenvolvimento para Feira. Governo enfrenta dificuldades para levar serviços para o povo.
6. Comércio pujante
7. Hoje o governo tem dificuldades de levar infraestrutura. Muitos conjuntos como Minha casa, minha Vida sem infraestrutura e com poucos recursos orçamentários.
8. Grande problema de Feira – cidade de grande porte com orçamento pequeno. Município recorre a empréstimos externos com limitação por causa do seu orçamento. A capacidade de investimento de Feira é insignificante, o que leva o governo a recorrer a empréstimos externos, mas a capacidade desses empréstimos também é limitada.
9. Nós não temos uma capacidade de endividamento muito grande. Hoje tomamos 90 milhões para o BRT e só podemos tomar mais 20 milhões.
10. Nós temos gargalos no trânsito que são cruciais para a sobrevivência da própria mobilidade urbana. Dificuldades de mobilidade urbana. Um exemplo é o caso da Praça Jaques de Amaury com a Rio-Bahia, para resolver o problema de mobilidade, se tem que buscar soluções como túneis para não ter que derrubar a Praça da Matriz. Vias estruturantes para evitar circulação de caminhões na malha urbana (quando o Anel de Contorno está sobrecarregado). Nós estamos procurando abrir grandes vias estruturantes para evitar que os caminhões pesados transitem na área urbana. Hoje nós enfrentamos problemas, pois quando o Anel está cheio, os caminhões transitam pela cidade comprometendo o pavimento.
11. Novos corredores de tráfego – Av. Nóide Cerqueira (ampliação da Av. Getúlio Vargas), Artêmia Pires (bairro SIM), Fraga Maia (ampliação da Av. Maria Quitéria) (Silvio Mattos e Fernando Pinto). Estamos buscando abrir outros corredores de tráfego como Fernando Pinto que se liga a Av. Nóide Cerqueira e ampliar a Fraga Maia. Estamos enfrentando essa nova realidade com abertura de tráfego para outras vias, o que nos dará opção para o tráfego fluir mais rápido.
12. Na área central estamos buscando educar as pessoas para buscarem alternativas. Feira tem a cultura de todo mundo andar pela Av. Getúlio Vargas e Av. Sr. dos Passos.
13. O crescimento urbano da cidade é o fluxo migratório de muitas pessoas. Feira tem a perspectiva de ser até 2020, o maior centro consumidor do Norte-Nordeste. Feira em oportunidade de investimentos é a décima cidade no país.
14. Hoje o governo municipal tem 210 obras em andamento.
15. No entorno de Feira- mais de dois milhões de pessoas. Hoje nós temos na região as cidades que ficam até 75 km com mais de 2 milhões de pessoas. A grande maioria das 30 a 40 cidades do seu entorno estão sendo consideradas como cidades dormitórios. Isso causa problema de mobilidade muito grande.
16. Projeções para novos vetores do crescimento, hierarquização do sistema viário.
17. O maior fator é o fato de ser entroncamento rodoviário. Tudo isso aliado ao fato de ser o único lugar do país, onde as três rodovias se cruzam impulsionou o desenvolvimento.
18. Polo universitário
19. Maior centro comercial do interior do Nordeste com renda per capita de 13 mil.
20. Polo de saúde.

21. É uma das cidades do interior do Nordeste onde mais se gera emprego. Se busca oportunidade onde se tem oportunidade. Não se fala de crise de emprego - mais se gera emprego no Norte-Nordeste
22. Minha Casa Minha Vida gera emprego e renda um fator de desenvolvimento muito forte com a construção civil, que emprega mais de 12 mil.
23. Grandes investidores do Brasil e exterior. Estamos recebendo empresários do Brasil e do exterior para investirem aqui. Tem shopping chegando, outlet na presidente Dutra, shopping na Av. Nóide Cerqueira. Grandes investimentos imobiliários na cidade o que gera emprego e gera renda.
24. Ramais ferroviários para SUAPE, Belo Horizonte e Salvador.

Apêndice C – Entrevistado E₃

1. Plano diretor de 1975- financiado pela SUDENE.
2. Primórdios - a vocação de Feira como entroncamento é de séculos atrás pela sua localização estratégica. Se formos aos primórdios da vocação de Feira, pela sua localização estratégica como entroncamento rodoviário, vem de séculos atrás o trajeto das boiadas do território nacional, regional e estadual.
3. Pela sua localização estratégica e topografia local ela é estratégica para as paradas.
4. Posição estratégica da vaqueirada tocar o gado gerando também um ponto de comercialização. Esse entroncamento natural de estradas também influenciou a comercialização.
5. A gestão territorial se deu inicialmente em Maria Quitéria que foi a primeira vila. Era o centro regional da comunidade. Em função da vocação natural foi surgindo o povoado que precede a cidade de Feira com trocas, compra, venda, etc. A estrutura viária decorre disso. Os próprios caminhos de gado foram direcionando a evolução da estrutura da malha viária.
6. Você percebe no centro urbano, ruas da cidade que são tortuosas como Rua Direita por causa de serem caminhos de gado. A Rua do Fogo foi outro caminho de gado, a Rua dos Eucaliptos (Senador Quintino) também foi outro caminho de gado.
7. Por Cachoeira escoava toda a produção que abastecia Salvador. Toda a transição da Bahia regional escoava por Cachoeira, que dava acesso a Baía de Todos os Santos e abastecia Salvador. Além do gado se comercializava outros produtos também.
8. No final dos anos 60, o primeiro acesso trabalhado, projetado, foi a pavimentação do traçado Feira-Salvador. A chamada Rio-Bahia prosseguiu para o trecho sul, BR-116 Sul, posteriormente outros acessos com a Transnordestina, que é a BR-116 Norte, acessos para o Nordeste como um todo. Outras estradas que são as estaduais na região em Ipirá (antigo Camisão) BA-052, Estrada do Feijão, que era também caminho de gado, embora com outro traçado, passava pela ponte do Rio Branco.
9. Outras estradas vicinais foram se transformando em corredores que convergem para a cidade. O acesso de São Gonçalo dos Campos ao sul do estado, entroncando com a BR-101.
10. Por essa situação privilegiada e da localização dentro do Estado, Feira se transformou nesse grande entroncamento.
11. Se chegarmos aos tempos mais contemporâneos vamos falar que Feira se transformou num grande Anel Rodoviário. A intenção do estado era desviar o trânsito de carga do centro da cidade, no final dos anos 60 - modelo padronizado de outras cidades do país.
12. Antes nós cometemos o grande pecado de não considerarmos a expansão trazendo um modelo padronizado de outra cidade. Uma espécie de carimbo. Traçado ortogonal com um desenvolvimento até certo ponto espontâneo mais linear. O Estado impôs a cidade de Feira de Santana que tinha um traçado espontâneo, um tentáculo circular que é o Anel, criando deformações de ordem geométrica da malha urbana.
13. Traçado ortogonal de Feira formando quadra com um desenvolvimento até certo ponto espontâneo mais linear. Jardim Cruzeiro um movimento ortogonal e outros lugares como Cidade Nova.
14. O Anel passou impondo à cidade um estrangulamento totalmente arbitrário. Até hoje a expansão da cidade é com certa naturalidade. Isso tentaculou a cidade no seu crescimento além de criar milhares de interseções a esse Anel. Todas as ruas e quadras interceptam o Anel sem nenhuma sinalização.
15. A malha urbana está abaixo do greide do Anel e isso torna a acessibilidade uma coisa difícil. Não se tomou nenhuma providência para criar um 2º Anel para ligar essas interseções.
16. A cidade não tem uma conexão com a via que está inferior, não tem trevo de acesso e se transforma num simples tobogã. A situação de cruzamentos de pontos de conflito continua. Mesmos trevos mais elaborados como a Av. José Falcão, mas a rotatória continua com os mesmos pontos de conflitos antigos. Tem que tomar cuidado para não se chocar com o fluxo de caminhões. Não há sinalização, semáforo, nada. Essa é a interceptação do lançamento do Anel.
17. Não houve uma visão de futuro para o Anel, que não tem mais função de escoamento do tráfego. Não houve uma visão dessa magnitude. Hoje se transformou numa área urbana. A cidade extrapolou talvez mais extra-anel do que intra-anel, e quais as soluções para o futuro? Talvez hoje o percentual extra-anel seja maior que do que intra-anel. Cidade Nova já tinha uma expansão e o Anel interferiu. Anel como Muralha Medieval – o graide passa de 10 m de altura. Tentáculos por causa do Anel-criando milhares de intercessões com todas as ruas e logradouros. Acessibilidade difícil por causa das diferenças da graide. Não se criou nenhuma transição p/ melhorar a conexão com a via que está inferior- não tem nenhum trevo. A situação de pontos de cruzamentos continua crítica. Perspectivas de futuro. Crescimento horizontal quase desenfreado. Zona do perímetro urbano cada dia se expande demais.

18. Em consequência dessa malha urbana precária se você observar, Feira tem melhor escoamento no sentido norte-sul melhor comunicação das ruas Castro Alves, Boticário Moncorvo, etc. Sempre foi precária no sentido leste-oeste nas ligações das ruas. Ex: Inter-bairros. Todas as ruas no sentido leste-oeste são precárias com exceção da prorrogação da Getúlio Vargas que é a Olímpio Vital. As ruas transversais são precárias.
19. Em Feira é urgente que se criem binários paralelos, mas um binário com a Marechal Castelo Branco já foi obturado com o viaduto da João Durval com a Getúlio. Serviria para desafogar a Getúlio.
20. Está se anunciando a boca aberta que com o acesso da Av. Nóide Cerqueira até o Parque de Exposição vai se permitir que se chegue ao centro com mais velocidade. Não vai acontecer, porque vai congestionar mais a Getulio.
21. Um binário importante para a Getúlio Vargas seria a Av. Centenário que é paralela à Getúlio. Proposta de um Centro Administrativo com vários serviços nessa região. Um distrito de serviços bancários, correios, secretarias, etc.
22. A criação de 2 binários seria importantíssimo, para desafogar o transito. Lado sul e lado norte da Getúlio Vargas. Trafego urbano é importantíssimo para Feira.
23. O Condomínio Damha e outros condomínios juntamente com a FTC, abriram um acesso para despejar o trafego na Av. Getulio Vargas. Todo o trafego da Artêmia Pires também esta conectado com a Getúlio. Engarrafamento monstruoso na cidade.
24. Sugestões: tecnicamente falando tem que ter um estudo em relação á zona urbana. Tem-se que criar alças que necessariamente não seriam um segundo grande anel que interliguem essas BRs interligando as grandes vias como Av. Getulio Vargas, João Durval, inclusive as rodovias federais, que essas alças levariam de umas para outras inclusive as vicinais. É preciso que se pense na perspectiva de futuro para que essas alças não causem problemas.
25. Crescimento desenfreado. Hoje a zona de perímetro urbano se expande a cada dia. Já há a conurbação com São Gonçalo. Daqui a uns dias será com Santanópolis e outras cidades mais próximas. Tem que se pensar imediatamente nos acessos que são estratégicos para a cidade. Se pegue o Anel de Contorno e se transforme em uma via de acesso urbano confiável. O contorno além de ser um obstáculo físico do ponto de vista de uma estrutura viária é uma trincheira para acumular água, quando chove alaga tudo. Não tem drenagem do anel.
26. Outra coisa é tratar das áreas verdes. A Lagoa Grande e a Lagoa Salgada. Sugestão de criar um parque na Lagoa Salgada com um código específico de urbanização para não ocupar toda área.
27. Feira vai perdendo a hegemonia porque tem esse potencial todo, mas vai perdendo. Feira pode perder hegemonia de entroncamento.
28. O aeroporto tem que ser equipado para voos inclusive comerciais, de cargas e pessoas. Esse apoio logístico de mais um modal. Outro modal seria pela Pedra do Cavalo, que poderia ser um modal rodo-hidroviário. Sair daqui para Cabaceiras do Paraguaçu levaria 40 minutos. Mas nada disso foi utilizado em Feira. Poderia ser outro modal. Tem no projeto de Pedra do Cavalo, mas não foi aplicado. Lagoa da Pedra do Cavalo- poderia ser um modal a ser utilizado - sistema rodo hidroviário- escoamento de safra local.
29. Todos os condomínios destroem as árvores. Dizimam a vegetação nativa. Rearborização não se pensa.
30. Situação geográfica de Feira como consequência comercial, cidade e expansão urbana.
31. O plano diretor previa o que nós, chamamos de uma instalação retro-portuária.
32. A posição estratégica de Feira faria com que a comercialização funcionasse melhor. Salvador é ponta e Feira é passagem.
33. Projeto que os americanos chamam de rodo shopping. (abastecimento, cargas nocivas, etc...) Rodo Shopping-carga, descarga, estacionamento, apoio p/ todos transeuntes. Ligação dos modais rodoviários, ferroviário, portuário e aeroviário.
34. Aeroporto tem que ser equipado- apoio logístico.

Apêndice D – Entrevistado E₄

1. Feira de Santana era vinculada a Cachoeira que tinha a entrada de mercadoria via navegação e se utilizava das ferrovias para distribuir para o sertão.
2. Feira de Santana tinha um eixo que era a Av. Anchieta que era a ferrovia que ia para Alagoinhas, passava pela região nordeste da Bahia e entroncava em alguns momentos com outras ferrovias.
3. Década de 40 a BR-324 deu novo modelo para o crescimento de Feira. Esse percurso que antigamente era feito pela Av. Senador Quintino para ir para Salvador, mudou todo o seu trajeto impactando fortemente a economia local que ia para Santo Amaro considerada o celeiro econômico, depois de Salvador, por causa da cana de açúcar e proximidade de Salvador.
4. Com o advento da BR-324, Santo Amaro se isolou e Feira se expandiu. Impactou fortemente a economia local e com isso Cachoeira se isolou e Feira se expandiu.
5. Década de 70 a BR-101 ligando o eixo Norte-Sul. Com o tempo veio a BR- 101, de integração nacional, saindo do Rio Grande do Sul até o Nordeste. O único ponto de convergência é Feira. Essa convergência também foi muito importante para o eixo Norte-Sul. A equidistância de Feira para o Ceará é 1400 km mais ou menos a mesma distancia para São Paulo que deve dar 1600 km, mais ou menos a mesma distancia para Brasília, que deve dar 1300 km. A equidistância de Feira para o Ceará, São Paulo, Brasília faz de Feira um centro de logística. Feira tem uma importância porque é equidistante em termo de logística. Quem coloca empresa aqui o custo é equivalente.
6. Feira se potencializa economicamente. A cidade era agrícola e a pecuária muito forte, quando veio a UEFS e os incentivos da SUDENE fizeram que Feira se potencializasse economicamente. Em paralelo a essa ação veio a faculdade de Letras que depois se transformou na UEFS que deu novo sentido ao processo educacional.
7. Ao mesmo tempo a mudança de Feira livre para o Centro de Abastecimento. Com o advento do Centro de Abastecimento as cidades da micro região que são em torno de 90, tinham de vir a Feira todo domingo ou segunda- feira.
8. Com o Centro de Abastecimento as pessoas passam a vim para Feira todos os dias da semana. Não tinha aquele grande fluxo de vir a Feira só duas vezes na semana. No momento que a feira livre foi para o Centro de Abastecimento as casas comerciais que estavam no centro da cidade começaram a colocar distribuidoras em outras cidades. Feira começa uma nova vertente a nível empresarial, se tornando o maior distribuidor do Norte e Nordeste na década de 80. Lojas como Pêrere Peças, Farmácia Meireles e as lojas da Marechal Deodoro começaram a colocar distribuidoras na década de 80 em outras cidades. Em vez das pessoas virem para Feira elas compravam nas distribuidoras de sua própria cidade. Na década de 80, Feira se transforma em um grande centro distribuidor do Norte-Nordeste.
9. Na década de 90 uma grande seca dizimou 50% do rebanho. Nessa década as pessoas se ressentem da crise econômica. A cidade que vivia da pecuária. Muitas empresas faliram a exemplo da Drogafarma. Veio o plano econômico que estabilizava a economia e muda o *modus operandis*. Plano econômico que estabiliza a economia. Surgem na cidade os shoppings JOMAFÁ, Miami, a galeria CARMAC e o Arnold Silva Plaza.
10. Década de 2000 após a crise econômica e as mudanças setoriais que vinham acontecendo surge o shopping Iguatemi (atual Boulevard), para atender a macro região de Feira.
11. A Av. Anchieta antiga avenida de trem se transforma em vetor de crescimento com a Getúlio e Maria Quitéria. Antiga Av. Anchieta onde passava o trem mudou para João Durval. A Av. João Durval passa a ser um dos vetores de crescimento da cidade. Três artérias que são Av. Maria Quitéria, Av. Getulio e Av. João Durval são as veias que alavancaram o crescimento da cidade. Década de 2000 surgiram algumas ações para a mobilidade urbana com o SIT-1º momento cruzando toda a cidade e com os Viadutos-2º momento, que deu nova roupagem urbana.
12. Futuro 2014-BRT e algumas passagens de nível que vão acontecer nas demais avenidas. Existe um estudo técnico de trânsito e não um Plano Diretor de Transito de 2008. Fez a aplicação dos binários na cidade. Se redefiniu toda questão de transito de Feira. Fez mudar as vias para se tornarem binários. Ex.: Av. São Domingos e a paralela são binários. O numero de veículos na

cidade triplicou. O que me assombrou na época que era secretário é o, porque do uso do cinto de segurança já que no metrô todo mundo vai de pé e sem o cinto. Ampliação das vias para ir de um lado e do outro da cidade. Sistema binário da Kalilândia é uma coisa que está evoluindo para melhorar o fluxo da cidade. Década de 2000, 70 mil carros e 10 mil motos. Atualmente triplicou a frota. Remodelação na área viária para atender a esse fluxo.

13. Existe uma pesquisa que diz que para cada 30 mil carros diários 2 pistas. Se duplicar os carros 70 mil diários, duplicaria a BR-324.
14. Região Metropolitana. Em relação à região metropolitana vai ter que ter algumas estratégias. Nós usufruímos da desorganização dos transportes economicamente. Para você ter uma ideia quando foi implantar o SIT na Av. Getúlio passavam 90 carros dia. Com o SIT os 90 carros não poderiam mais entrar pelo centro. Nós mudamos os roteiros. Mas todas as empresas foram contra. Elas diziam que perdiam cliente para o clandestino, que atua em Coité, Serrinha, etc. O comércio chiou. Houve conflito de interesses nesse processo. O carro vem de lá de Serrinha entra na Getúlio, entra na Santos Dumont, sobe o fórum passa na Elite, sobre a Maria Quitéria. Nunca foi uma coisa fácil. Existe uma parada de ônibus no Marajó que é Asa Branca e teve conflito também. Transporte é conflito 24 horas.
15. Os terminais urbanos teriam limite intermunicipal. Ex: quem vem de Serrinha teria que parar no Terminal da Cidade Nova e pegar ônibus para o centro, a mesma coisa é quem vem do Tomba. Essa é a forma de você preservar a cidade. O problema é que o interesse político muito forte. Só Cachoeira 50 carros e Santo Estevão 40 carros.
16. A propriedade do SIT não é o sistema, mas sim porque tem pouca gente no ônibus. Não dá para se pagar e não resistir. É muita gratuidade. O cidadão que mora no Panorama vai gratuitamente até o terminal. Desorganização do transporte economicamente.
17. O BRT vai mudar muito. O BRT vai mudar muito porque muda a malha urbana. Vai mudar estacionamento. As pessoas talvez passem a usar o BRT porque o custo vai ser bem menor. O problema é transporte de massa. Quando é de qualidade elimina a possibilidade do uso do automóvel. A nossa cultura é do modelo econômico para beneficiar as montadoras de automóveis. No dia em que se investir no transporte público vai chegar o momento em que Av. Senhor dos Passos e Marechal vão ser transformados em calçadão, porque não vai ter mais como entrar carro.
18. Quando implantar a Zona Azul vai haver um impacto sobre Feira. O transporte coletivo vai ser mais utilizado mudando a cultura das pessoas que usam o automóvel ou a moto por causa dos custos com a Zona Azul.
19. Ou o Estado investe em transporte de massa ou não vai ter como se andar mais de carro.
20. A cidade tem Plano Diretor que é um pouquinho de cada coisa que precisam ser integradas. É a integração de todas as políticas.

Apêndice E – Entrevistado E₅

1. A origem de Feira denota muito essa visão de rodovias. Ponto estratégico da Bahia.
2. Feira de Santana está em um ponto estratégico da Bahia que era a rota para Cachoeira onde as pessoas traziam gado vindas do Piauí, de Goiás de toda região Norte e Central do país e tinham que obrigatoriamente, passar por Feira em direção ao porto de Cachoeira. As pessoas vinham para Feira para descansar para dar água ao gado, para se alimentar, se recuperar ir para Cachoeira e depois Salvador.
3. Essas rotas é que deram origem às estradas que nós temos como, a Rio de Janeiro que era a BR-3, na década de 50, que era como uma referencia à antiga estrada que passava pelo Bemtivi a ligar em direção a Salvador, que era a Salvador 101 na década de 40. A BR-324 também é consolidada nessa década. BR-116 Norte que ia passando pelo Minadouro e indo na direção da Rua Monsenhor Moises Couto e depois a BR-116, na década de 50. Em direção a Salvador a estrada era pela atual Senador Quintino.
4. A importância dessas estradas para Feira era que os migrantes que tinham que ir para Salvador tinham que passar por Feira e em decorrência disso, as pessoas que tinham que iam para o Sul e para o Norte ou mesmo para a capital foram se instalando aqui para ganhar a vida.
5. As pessoas vão ficando aqui com elas foram trazendo desenvolvimento, como até hoje trazendo benefícios e também malefícios. As pessoas que passavam por aqui que vinham do Norte ficavam morando aqui e até hoje isso ainda ocorre.
6. Na década de 50 foi feito um estudo do Anel de Contorno que cinturava a cidade em torno de 30 a 40 km. Tinha um traçado de 20 km. O Anel de Contorno no início passava por uma zona que era rural, mas com o desenvolvimento da cidade a partir de década de 70 e 80, esse A.C trouxe alguns prejuízos, pois não foram estabelecidas algumas obras d'arte ou por elas serem executadas de forma inadequada.
7. Alguns malefícios vieram com o A.C. e agora em 2008 e 2009 os viadutos permitiram a travessia de dentro para fora do anel. O A.C. serviu também para desvalorizar as áreas extra-anel. Agora com essa possibilidade de contato com o centro da cidade essas áreas externas foram valorizadas. A partir de agora isso mudou. Polo atrativo, Feira exerce influencia de 45 cidades do seu entorno.
8. Até a década de 80 as pessoas iam para Salvador para estudar, para consultas, etc. Feira passou a ser um polo atrativo. Exerce influencia em torno de 45 cidades. Hoje as pessoas que vem de fora já estudam aqui. Feira passava a ser um polo atrativo na área médica. Polo em medicina, com várias clínicas. As pessoas já passaram a se tratar aqui. Precisa de um grande hospital que barrasse a ida para Salvador. Hoje circulam pela BR-324 em torno de 300 ambulâncias/dia.
9. A logística também influencia. Hoje é um polo de ensino com várias faculdades. As pessoas de outras cidades trazem os filhos para estudarem aqui. Logística. Feira domina essa parte. É vista como uma grande oportunidade. Cerca de 5 shopping Center em perspectiva. Pelo fato de ter 45 cidades em seu torno são quase 4 milhões de pessoas por aqui.
10. O fato de ser entroncamento faz com que aqui seja o único lugar onde as 3 rodovias federais passem.
11. Foram feitas pesquisas aqui que enfocam a oportunidade de logística. Nova CEASA por causa da questão da alimentação. Pesquisas de logística sobre alimentação (CEASA). Nova Ceasa do município. Centro de Abastecimento já não pode ficar no Centro da Cidade. Poderia estar próximo de uma BR ou BA. Tirar o Centro de Abastecimento do centro da cidade para melhorar o fluxo do centro da cidade.
12. Tudo isso é por causa das grandes rodovias. Único lugar que a BR-116 e a BR-101 se cruzam. BR-324 também. Rodovias Estaduais – BA-502, BA-052, BA-504 que embora sejam pequenas, mas ligam cidades em volta de Feira.
13. Os CIS todos estão nas vias BR-116 no Tomba, BR-324 também até o limite com Conceição do Jacuípe. Foi decretada uma faixa de domínio. CIS Norte que vai do entroncamento de Maria Quitéria até Santa Bárbara. Nesse vai funcionar praticamente a parte industrial da cidade trazendo novas indústrias e empregos. Esse local já esta consolidado como Centro Industrial. Já existe lei aprovada para o CIS Norte. Isso vai impulsionar a parte industrial da cidade com empresas do exterior e do Brasil.
14. Em estudo também a ferrovia com três linhas e segundo a ANTT, Feira é o segundo maior entroncamento ferroviário do Norte-Nordeste. Se Feira conseguir essas ferrovias vai despontar rapidamente e vai perder um pouco na parte de rodovias com a ponte da Ilha de Itaparica, pois perde as cargas que vem da BR- 116 Sul. Os caminhões entrariam em Nazaré e deixaram de circular por Feira. Está em estudo também a ferrovia que segundo a ANTT seria a maior do Norte/Nordeste. Feira conseguindo ferrovias para o trajeto de cargas.
15. Linha de BR para o Porto de Suape no Recife, para Salvador e para Feira de Santana
16. A feira livre era muito importante como a de a feira de Caruaru. A Ponte Rio Branco teve um papel

importantíssimo, ligava algumas BAs, não tinha a mesma importância de uma BR. As BAs antigas facilitavam o fluxo para as pessoas estarem em Feira.

17. O aeroporto de Feira tem perspectivas de a partir de agora, funcionar. Feira, se conseguir que o aeroporto inicie os trabalhos será muito bom. Descer o 1º voo em Junho. O aeroporto existe desde quando Getulio Vargas teve em Feira e desceu lá. A pista do Aeroporto hoje está em 1500 m e a largura 25 m. Transporte de cargas e de passageiros. Vai ter pista de 3200 m no futuro.
18. Em junho ou julho deve estar operando novamente.
19. Os 3 modais trazem o desenvolvimento. Você não tem como chegar no Aeroporto sem passar por Santo Antônio existem vias como a João Durval que está sendo pavimentada até o cemitério S. João Batista e também a Nóide.
20. A BR-324 já está ficando impraticável atualmente. Existem passarelas executadas em cima da pista BR-324, de forma equivocada por falta de planejamento. Já existe previsão da 3ª pista. A partir de 40 mil veículos já deveria ter a 3ª pista.

Apêndice F – Entrevistado E₆

1. Feira de Santana é um entroncamento rodoviário e por força da localização geográfica faz com que por vários interesses comerciais as pessoas terminam ficando aqui mesmo que por um pernoite percebem que a cidade é forte e desde sua origem o comércio é forte.
2. A posição geográfica permite que as pessoas que vinham para a circulação terminam se estabelecendo aqui. Passagem obrigatória para as pessoas por ser um Anel de Circulação as pessoas compreenderam que por aqui poderiam se estabelecer.
3. Por ter um bom desenvolvimento comercial as pessoas terminam para aqui mesmo que de passagem.
4. Até sua origem demonstra isso. A comercialização vem desde a época dos animais utilizados para circulação.
5. O aspecto de circulação se transforma em aspecto comercial.
6. Realmente a origem de Feira está ligada ao comércio e a expansão urbana.
7. As pessoas perceberam que por aqui teriam mais facilidade comercial.
8. Na atualidade não é diferente. A característica da cidade ser tipicamente comercial embora já tenha também o aspecto industrial empresas prestadoras de serviços e terceirizadas mas a característica é tipicamente comercial. O Anel de Contorno possibilita que a circulação ocorra e o comércio pode se expandir.
9. Hoje já temos indústrias, mas não perde a característica comercial.
10. Há um interesse em comércio aqui por ter facilidade de circulação.
11. Pleno processo de desenvolvimento econômico e financeiro e isso contribui para o crescimento populacional e comercial.
12. Nos meados de 2006, 2007, 2008 com o CIS aquela região de Feira de Santana teve um grande desenvolvimento e os bairros próximos tiveram um aumento populacional na região Sul da cidade.
13. Fácil acesso para o Rio de Janeiro, Minas, Ceará, Juazeiro, etc. permitindo grande circulação ocorrendo a facilidade do seu desenvolvimento sustentável quer no comércio quer na indústria. Quando se tem uma cidade que não tem obstáculos para a circulação existe interesse de se instalar nela.
14. Começou a crescer principalmente na região sul com o CIS e o transporte foi se expandindo por causa do crescimento populacional e do CIS.
15. Crescimento populacional incremento de transportes também. Até porque as vias de Feira permitiam isso e o entroncamento rodoviário permitia isso. As linhas de transporte de Feira permitiam o transporte intermunicipal e interestadual.
16. Vários fatores permitiram que Feira alavancasse e o fato de ser entroncamento é um desses fatores.
17. Se as rodovias não permitissem a fácil circulação de Feira e se elas não fossem de grande circulação não causariam desenvolvimento sustentável para o bem comum.
18. Feira vem crescendo cada vez mais o que demandou incremento de transporte.
19. A população da região sul e da região Norte, Leste e Oeste. Crescimento maior na região Norte e Oeste.
20. Teve que ser feito incremento no transporte. A frota de transportes aumentou substancialmente com a população se expandindo para todas as direções
21. Atender os requisitos das políticas públicas pelo poder público. O poder público deve investir em educação saúde e principalmente em transportes.
22. Quando melhora a mobilidade urbana também melhora o desenvolvimento sustentável.
23. Além das necessidades básicas as pessoas pensam logo em adquirir um veículo para sua circulação. As características físicas de circulação da cidade ajudam essa locomoção.
24. O sistema de transportes atual permite deslocamento das pessoas dentro e fora do Anel de Contorno.
25. Fácil acesso por dentro da cidade ou pelo Anel de Contorno contribuindo com a mobilidade urbana.
26. A partir do mundo que aumenta indústria, comércio aumenta empregos e isso aumenta a necessidade de deslocamento.
27. Feira cidade grande, necessidade de adquirir veículo para deslocamento.
28. Hoje as pessoas se locomovem da região Sul para Norte, Leste e Oeste. O SIT permite esse deslocamento.
29. Adquirir uma forma de deslocamento para lazer, serviços, etc. o que contribui para aumentar o número de pessoas que se deslocam.
30. Com a venda de veículos aumenta também os outros setores como postos de combustível e demais insumos para veículos.
31. Desenvolvimento econômico de Feira por causa da posição geográfica e proximidade de cidades como Salvador e cidades circunvizinhas.

32. Feira tem entroncamento que permite sua associação com outras cidades.
33. Crescimento de todos os setores, principalmente setor comercial e industrial.
34. Frota de veículos de aproximadamente 226 mil veículos somente em Feira de Santana, mas ainda tem um desenvolvimento sustentável por causa da sua posição geográfica.
35. Aproximadamente 20 mil veículos dia das cidades vizinhas que passam aqui ou se estabelecem.
36. Total de aproximadamente 246 mil veículos circulam por dia na cidade.
37. Frota flutuante de 20 mil veículos. Prova que contribui para o desenvolvimento sustentável por causa da posição geográfica e das vias de circulação com suas ruas largas.
38. Quem passa por aqui termina comprando e se instalando. Qualquer empreendedor quando vai se instalar em um local faz pesquisa de mercado e pela posição de acesso de Feira realmente se estabelece aqui.
39. Aeroporto precisando de maior incremento, mas também contribui como forma de deslocamento.
40. O crescimento de Feira é diretamente proporcional ao aumento da circulação.
41. Hoje Feira precisa ter um novo conceito em relação à mobilidade urbana.
42. Feira tem que ser pensada diariamente pelo fato de estar sempre crescendo em todas as áreas, inclusive os transportes.
43. Quem quiser morar aqui vai encontrar um ambiente favorável,
44. Incremento do Anel de Contorno por causa da frota daqui e das cidades circunvizinhas.
45. Se aumenta o consumo de bens e serviços também aumenta a circulação.
46. Melhor conceito de mobilidade urbana.
47. Repensar Feira diariamente por conta de novas necessidades que surgem.
48. Posição geográfica tão favorável demanda questão de mobilidade urbana.
49. Carga e descarga de Feira tem que ser repensada e disciplinada.
50. Pelo fato do grande acesso todo mundo quer passar pelo centro da cidade. Todos querem circular aqui. Tem-se que rever mobilidade.
51. Lei que disciplina carga e descarga para a Câmara de Feira.
52. Com fatos fica fácil comprovar.
53. Para amanhã continue o desenvolvimento de Feira de Santana.
54. Disciplinado operações para a mobilidade urbana.

Apêndice G – Entrevistado E₇

1. Situa Feira em dois momentos: antes e depois da guerra.
2. Antes da guerra: era uma cidade pequena com 3 ruas principais, o chamado subúrbio, comércio tranquilo, todos conhecidos. Uma oficina mecânica com a chegada dos nordestinos (que entendiam de mecânica) e traziam máquinas. Foram eles que deram o pontapé inicial com os carros.
3. O crescimento da cidade praticamente disparou depois da década de 1950. Feira era a cidade que mais crescia no Brasil. Não se encontrava pedreiro na cidade.
4. Outro passo foi dado pelo prefeito Carlos Valadares que pegou as terras e loteou para quem quisesse construir e o povo tinha obrigação de construir em até cinco meses, o que fez com que a cidade se expandisse.
5. A construção dos Correios e Telégrafos na Av. Senhor dos Passos fez com que a Getúlio Vargas se expandisse.
6. A construção das estradas veio pela necessidade do desenvolvimento.
7. A 1ª estrada foi encasacalhada em cima da estrada carroçável Feira-Salvador. Era de 144 km cheia de curvas que depois foi reduzida para 108 km, pelas alterações da engenharia.
8. A 2ª estrada foi de Feira de Santana com o Nordeste através de Serrinha, Tucano.
9. A estrada de Jacobina foi de aproximadamente 1614. Era carroçável e foi a 1ª estrada da Bahia. Daqui passava por São José das Itapororocas, atravessando o Rio São Francisco chegando ao Piauí.
10. A cidade maior era Cachoeira – o único meio para ir para Salvador através da ferrovia em conexão com os navios pequenos Cachoeira-Salvador.
11. Contribuiu muito para desenvolver Feira de Santana a quantidade de escolas rurais incentivada pelo governo do Presidente Dutra para todos os povoados e cidades, entre 1946-1950.
12. Até chegada da UEFS que contribuiu para a expansão de Feira.
13. Na transição de cidade pequena para hoje o mais importante foi a ferrovia.
14. O Imperador mandou construir a ferrovia porém pelo Capoeiruçu era muito íngreme e não foi adiante. Coronel Joaquim Pedreira de Cerqueira era muito rico, tinha fazendas, mas o que faltava era a ferrovia. Ele se propôs a construir uma estrada da fazenda dele que era no Bairro do Tomba e ia para Cachoeira, não tinha ladeiras, sem declive e era larga. Foi construída em 1876. A ferrovia seguiu o caminho da estrada aberta pelo Coronel.
15. A estrada de ferro trouxe a 1ª comunicação através do código Morse.
16. Praça João Pedreira que era filho do Coronel Joaquim Pedreira de Cerqueira.
17. Todas as estradas eram feitas acompanhando a estrada das boiadas. Depois eram melhoradas.
18. A primeira fábrica de Feira foi a Leão do Norte.
19. O pai do Sr. Antonio Moreira morava na 1ª rua que foi a atual Rua Marechal Deodoro.
20. Depois da Rua Marechal Deodoro (antiga Manuel Vitorino) tem a Rua Conselheiro Franco (antiga Rua Direita) e a Rua Sr. Dos Passos (que tinha outro nome).
21. Na década de 1930, Rua de Aurora conhecida como estrada das boiadas.
22. A Av. Sr. Dos Passos só ia do Asilo Nossa Senhora de Lourdes até bem antes do Nordeste. O restante da avenida era o 1º Campo do Gado de Feira de Santana.
23. Os Olhos d'Água e Sobradinho ficavam distantes e a primeira ligação foi com eles e essas ruas centrais e a 2ª ligação foi a do loteamento não chegando até o ponto Central na década de 1945 a 1955.
24. A expansão veio naturalmente pelo nome de Feira, pois na feira livre se vendia de tudo, cangalhas, panelas de barro. Tinha a parte de dentro do Mercado.
25. Com a necessidade de importar e exportar para Salvador veio a estrada sendo as marinetes as primeiras formas de transporte. O progresso vai chegando.
26. As escolas atraíram pessoas de fora.
27. As pessoas vinham para trabalhar, para vender.
28. A Rio-Bahia em mais ou menos 1950 era toda de barro. Em 1950 a viação era quase nula. Se viajou muito de navio e posteriormente de ônibus.
29. A BR-101 é bem mais moderna- década de 1960 e na década de 1970 já asfaltada.
30. A estrada de Feira para Salvador ia para Humildes depois Lapa (Amélia Rodrigues) depois Usina Aliança, São Sebastião do Passé, depois Salvador. Se levava em torno de 5 horas, na década de 1937.
31. As indústrias de farinha desde que Feira era vila, engenhos de açúcar, armazéns de fumo. Feira exportava tanto fumo, que foi criado na década de 1940, o Instituto do Fumo (onde hoje funciona o DERBA).
32. Pedra do Descanso hoje DNER.
33. O Instituto do Fumo dividia o caminho com São José das Itapororocas e Feira.
34. A 1ª estrada de Jacobina foi feita do engenho passando por São José das Itapororocas (ocupada em

- 1615).
35. O Anel de Contorno é novo, mas o desenvolvimento do lado do Instituto do Fumo, junto com o loteamento no atual Bairro Papagaio. O Governo bancava para que a população plantasse fumo.
 36. A expansão do lado da UEFS deve-se a duas coisas no governo Getúlio Vargas pós governo de Juraci Magalhães em cujo governo foi criado o Instituto do Fumo e o campo do gado cercado (atrás do Shopping Boulevard).
 37. O 1º campo do gado era no atual Nordeste, o 2º campo do gado foi na antiga Rua Boa Viagem que era a estrada para Salvador, atual Rua Geminiano Costa onde hoje é o Museu Contemporâneo. O 3º campo do gado foi atrás do Shopping Boulevard.
 38. Estrada que segue para Ipirá, Anguera, passando pela ponte Rio Branco.
 39. As marinetes década de 1930 só para Salvador. Táxis e ônibus no fim da década de 1930.
 40. As linhas de ônibus para os bairros Olhos d'Água e Sobradinho e para a Usina de Algodão – década de 1950.
 41. Antes onde hoje é a prefeitura foi a Rua Sr. Dos Passos. A Av. Senhor dos Passos antiga Rua da Esquerda, depois foi Barão de Cotegipe e hoje é a Av. Sr. dos Passos.

Apêndice H – Entrevistado E₈

1. Mapa da expansão urbana de Feira de 1975. PDLI de 1969.
2. 1970 a 1971 no governo de Newton Falcão implantou o PDLI que foi aprovado no governo de João Durval Carneiro.
3. Joselito Amorim elaborou uma série de pesquisas tanto que o primeiro arremedo de Centro Industrial foi dessa época.
4. No loteamento Jardim Cruzeiro já havia uma área prevista para o Centro Industrial na década de 1950.
5. O governo de Newton Falcão foi o que mais respeitou a opinião da equipe técnica e nessa época Feira estava saindo do laissez-faire e começando a ser planejada.
6. Em 1975, já com um ano de atraso foi feita uma avaliação do PDLI. Algumas recomendações desse estudo foram aplicadas. De lá para cá somente em 1992.
7. O PDLI de Feira de Santana talvez tenha sido o primeiro da América Latina em conformidade com o CELAM e o primeiro do Brasil.
8. Há quem diga que no interior de São Paulo também teve alguns planos, mas dentro do pensamento do CELAM o de Feira foi o primeiro.
9. De 1992 para cá foram feitas várias tentativas para a elaboração de um novo plano, mas foi um desastre, isso em 2000. Ficou pronto no governo de Clailton, mas foi para a Câmara e nesse ínterim veio o Estatuto da Cidade que remete ao Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal. Retirou-se o PDLI da Câmara para complementar de acordo com o Estatuto da Cidade o que deu origem ao PDDM de 2006, só que até hoje não foi aprovado.
10. O Código de Obras e Urbanismo de Feira é de 1969. Não existia nem verticalização.
11. Os conjuntos habitacionais que estão espalhando a malha urbana podem servir para contextualizar.
12. Antes se fazia mapa da evolução de 10 em 10 anos, hoje se devia fazer ano a ano ou semestralmente.
13. No processo de centrifugação os pobres corriam para a periferia e iam morar em bairros como Mangabeira, mas isso está mudando por causa da especulação imobiliária. Os pobres passaram então a morar nas lagoas.
14. O ministério dos Transportes através do GEIPOT promoveu um curso preparatório para capacitar a equipe técnica com relação a melhorar os transportes na cidade, na década de 1970, no governo do prefeito José Raimundo de Azevedo. O GEIPOT disponibilizou o acervo com vistas de Feira de Santana.
15. Quando se aprova um projeto pede-se duas cópias da planta de situação com o objetivo de atualizar o cadastro imobiliário.
16. Loteamentos clandestinos surgiram e um preposto da Secretaria da Fazenda já fazia o cadastro para efeito de imposto de Renda. Falta uma interface entre a SEDUR e a SEFAZ.
17. Cidade privilegiada nesse sentido da posição geográfica. Do ponto de vista climático existe caatinga onde hoje é Maria Quitéria, no Parque de Exposições e Humildes é tabuleiro e Recôncavo.
18. As boiadas vinham por terra do sertão do Piauí quando chegavam em Feira para beber água pois estava cansada e ainda ia para Cachoeira.
19. Depois vem a questão rodoviária, pois deixou se usar o animal para fazer o transporte através de meios mecânicos.

Apêndice I – Entrevistado E₉

1. Feira por se tratar de entroncamento rodoviário liga o Nordeste e Norte do país tem grande importância, porém nós temos algumas vantagens e desvantagens.
2. A expansão é muito grande. Até o final do próximo ano estamos entregando 20 mil casas do Programa Minha Casa Minha Vida. Valorização muito grande. Aceleração de crescimento muito grande. A cidade cresce no mínimo 2 %. A expansão de Feira é muito grande. Acredite que na velocidade que está indo a cidade está crescendo muito.
3. População nativa apenas em torno de 40% e por esse motivo como cada região tem um costume de vida, para adequação do convívio é difícil. Em Feira hoje foi tudo êxodo que aconteceu na cidade. O Brasil inteiro está aqui e estas pessoas são colaboradoras. Quando chegam na cidade varias pessoas para se adequarem ao convívio social é complicado porque tem um choque nessa parte urbanística que sofre muito. Muita gente não obedece as leis do município construindo inadequadamente. É uma luta constante para regularizar isso.
4. A parte urbanística é difícil. Por outro lado há um esforço muito grande para deixar o urbanismo sem entrar em caos. Eu ainda considero uma cidade que tem um planejamento importante.
5. Por outro lado houve uma valorização muito grande e essa valorização chama muitos investidores para investir na construção civil, na indústria, no comércio. Aceleração de crescimento muito grande. Região Leste crescimento muito grande com largas avenidas e infraestrutura de pistas duplas.
6. Importância do entroncamento de Feira. Para se ter uma ideia da importância do entroncamento de Feira de Santana basta observar os fatores que dificultam a administração publica das estradas. As estruturas não foram criadas para trafego 500 carros por hora ou 2 mil a 3 mil por hora, independente da situação.
7. A urbanização da parte velha sofre muito por falta de infraestrutura. As estruturas não foram criadas para em torno de mil carros por hora. Aceleração muito grande, o uso constante das vias publicas e as pessoas dizem que o asfalto é sorrisal porque derrete porém na realidade é o uso excessivo.
8. Outra questão é a zona rural que tem muito mais veículos. Nós não temos estradas, antes eram 1500 carros. Hoje são 3 mil ou mais, o desenvolvimento é muito grande.
9. E a parte urbanística tem que acompanhar. Existem dificuldades, porém já existem projetos como a BRT. Por outro lado há um esforço muito grande dos governos para resolverem os problemas urbanísticos para não deixar entrar no caos.
10. Dificuldades não vão ser fáceis de serem solucionadas. Mobilidade das pessoas. Daqui a mais uns três ou quatro anos Feira vai melhorar em relação a novas avenidas que estão se projetando. Posição melhor, geograficamente, com relação a essas novas avenidas.
11. O entroncamento influenciou para o comercio, que puxa a indústria. Como o comércio é pujante reflete na educação, porque surgiu de uma feira, mas hoje é como um shopping Center de comércio. A cidade fica uma parte no recôncavo, tabuleiro semiárido e as áreas de transição.
12. Nós temos hoje na micro região de Feira entre 3 a 4 milhões de pessoas que convergem para aqui de outras cidades. Essas pessoas moram a mais ou menos uma hora de Feira. É muito mais fácil do que viver em São Paulo.
13. Tudo converge para Feira. Onde tudo se comercializa. Então tudo flui. Importante para o Norte e Nordeste da Bahia, aliás do Brasil.
14. Feira nasceu em São José das Itaporocas. A rodovia Transnordestina que fez entroncamento com Feira e isso nos deu um privilégio por aqui. Os resultados de Feira também por causa dos tropeiros que passavam por aqui por causa dos espelhos de água. Olhos d'água. Região muito rica na parte de água. Água é tudo, é vida.
15. A indústria de um modo geral sofre a influência de dois fatores importantes; as rodovias e a mão de obra barata. Foi o chamariz para as indústrias. Tendência a se instalarem mais indústrias aqui cada vez mais por causa do porto e do aeroporto de Salvador.
16. O Brasil ainda é uns país altamente rodoviário. O transporte é sobre caminhão. É um privilégio para Feira de Santana que seja assim, pois favorece o seu desenvolvimento. Feira é o ponto onde tudo se comercializa.
17. Todo local na estação ferroviária é uma cidade.
18. Só se desenvolve se houver deslocamento.
19. Migrações muito importantes. Varias ideologias e costumes e isso é um emaranhado muito grande. Antes existiam famílias locais e tradicionais e hoje é diferente. O custo benefício é muito grande quando se tem fatores aliados à mistura com várias raças.

20. Feira é viva. A comunidade não é só quem vive aqui, mas por um raio de 100 km daqui. Quem reside em Serrinha, Santo Estevão. Expansão muito grande de Feira. Tudo depende e passa por aqui.
21. A questão do Plano Diretor é muito complexa. Ele tem que sofrer modificações por ano, mês e até por dia. Ele é muito dinâmico. Deve ser revisto sempre.
22. O zoneamento de Feira, em determinado local, não permitiria que se construísse atualmente. Tem regiões da cidade que segundo o Plano Diretor não se poderia construir mais nenhuma padaria, como na Santa Mônica 2. É preciso se estabelecer leis que permitam se adequar o Plano Diretor as Leis de Uso de Ocupação de Solo a atual realidade. Feira não é uma cidade morta, é viva.
23. Feira de Santana acontece tudo toda hora, mas tem cidade que nada acontece.
24. Vem um shopping Center para aqui e nesse local não é permitido como na Av. Nóide Cerqueira, por causa de uma lei federal que não se adequa a nossa realidade.
25. Administrar uma cidade com mais de 4 milhões de pessoas conforme sua opinião é o que mais me dá trabalho com o deslocamento de tantas pessoas. Minhas pistas não aguentam. As ruas ficam estreitas, mil problemas.
26. Na micareta só tinha festa aqui. Saiu daqui. Temos departamento de uso e ocupação de solo e de engenharia. Tem horas que a gente parece uma mola para tentar agilizar as coisas e resolver tudo.

Apêndice J – Entrevistado E₁₀

1. Muito conhecida a forma como Feira de Santana é conhecida é uma cidade entroncamento, o que pesa fazer dela uma quase metrópole é muito bom mas traz dificuldades.
2. Para Feira convergem muitas pessoas e acaba parecendo um porto se é bom não sei para as pessoas viverem aqui.
3. Feira vinha crescendo me parece que de uma forma muito desordenada e isso tem levado a alguns gargalos. Feira hoje tem tomado caminhos na questão mais evoluída do urbanismo a exemplo dos condomínios. O que mais preocupa o administrador é a forma de urbanização.
4. Feira hoje está na febre dos condomínios. O poder público também avança, pois tem que ir lá com água, luz, calçamento, pavimentação. Feira tem crescido tanto.
5. João Durval lançou o 1º PDLI. No 1º plano constou o Anel de Contorno. E combatemos como oposição o A.C porque estava muito longe. Precisou que os técnicos do plano viessem para explicar a questão do crescimento, o convencessem de que Feira iria crescer e daqui a 30 anos a cidade cresceria. Após 30 anos a cidade esta como os técnicos disseram. Tem que pensar Feira para daqui a 30 anos. Pensar o anel depois da UEFS.
6. Durante a atual campanha fez muitas caminhadas e a miserabilidade está presente. Tem bairros como Rocinha que tem esgoto a céu aberto e precisa de assistência na questão do urbanismo.
7. O centro da cidade também é um problema e há falta de interesse político em resolvê-los para não contrariar a população. No dia que houver solução para o pessoal do centro da cidade, Sales Barbosa, Marechal, etc. – quem o fizer vai sair faturando. Quem resolver os problemas vai sair ganhando politicamente e humanamente com certeza.
8. Outra coisa é a mobilidade urbana. De onde eu moro no bairro Muchila 2 para a Maria Quitéria, no colégio Nobre, há 5 anos atrás eu gastava 10 minutos, hoje gasto entre 30 a 40 minutos. É bom pensar logo antes que a coisa fica sem solução. Tem que ver a questão da mobilidade com urgência.
9. A questão do urbanismo. A palavra urbanizar a cidade. Feira precisa de parques, arvores, está ficando muito inóspita.
10. Como a cidade trata as indústrias. A cidade está perdendo. Outra coisa é a indústria. Estamos perdendo indústrias. Ver como se deve tratar esse pessoal porque a indústria traz moradores gerando emprego e fica bom para todo mundo. Como atrair indústrias já que não tem infra estrutura. O CIS não está bom.
11. Influencia do entroncamento. Quem vem de fora não tem amor a essa terra. Cheguei aqui em 1962. Vou para Feira porque cresce, tenho dinheiro e crio minha família. Feira era um acampamento por causa das migrações. As migrações geram a falta de compromisso com as cidades. Era um Mesmo aqueles que já estavam aqui não tinham vinculo. Esse acampamento gera alguma responsabilidade social.
12. A grande dificuldade de urbanizar Feira. Urbanismo não é só rua bonita, calçamento, asfalto é também fazer com que os feirenses e os que vêm de fora amem a cidade. As pessoas tem que gostar da cidade. As pessoas gostam da cidade só precisam de estímulo.
13. Feira vem perdendo espaço.
14. Feira tinha a melhor Micareta do Brasil. Ficou ruim porque desorganizou.
15. Espaço bom para as feiras de gado. Falta em Feira uma característica própria dela. O que é que marca Feira?
16. Veio de uma feira de gado. Aqui começou a troca de gado e os vaqueiros aqui acampavam. O gado e o boi. A feira do gado começou aqui. Feira perdeu o mote que seria a feira do gado. O grande símbolo seria a feira. Aqui se trocava gado e vendia. Culturalmente também sem o artesanato do boi. Artesanato de boi muito incipiente.
17. Importância de Feira hoje. Há algum tempo atrás a referencia era Salvador. Boas escolas, médicos, compras, tudo era em Salvador. Pujança da cidade comercial. Tudo que tem em Salvador também tem aqui.
18. Centro de educação - mercado aberto para o ensino. Na educação, Feira passou muitos anos só com a UEFS. Salvo engano hoje já temos 80 cursos. Mercado aberto na questão do ensino. Hoje os pais do interior mandam os filhos para estudar em Feira e não em Salvador. O fato de ser menor do que Salvador faz com que haja migrações para estudo em Feira. Polo de educação.
19. O entroncamento favoreceu muito, mas não foi uma coisa planejada. Não vejo nenhum trabalho feirense que se preocupe com o planejamento e urbanismo a não ser o governo de João Durval.

Feira cresceu de forma desordenada. Se ela cresceu é porque tem que crescer. Só que precisa crescer de forma ordenada pelo poder publico e autoridades, inclusive religiosas.

20. A feira de Feira de Santana não podia continuar no centro. Poderia ser atrativo, mas não é. Outra coisa é que nós tínhamos era a Feira. Caruaru conseguiu uma solução. Nós poderíamos ter mantido isso como atrativo turístico.
21. A questão política deveria ser mais forte no Estado, pois é a segunda maior. Antes a bancada política era maior do que agora. Os feirenses não se preocupam em eleger políticos na cidade. Feira tem a confluência do Estado e devia ter mais ainda. Em 1978 quando fui deputado estadual, tinha 4 deputados federais e 3 estaduais. Hoje aumentou o eleitorado e reduziu o numero de deputados pelo fato de que aqui é um acampamento. Os candidatos de fora vêm aqui e tiram votos, mas não têm compromisso com a cidade. Já teve governador, secretários e tudo.
22. Demora do poder publico em resolver os problemas.
23. Planos de construção de tuneis. Zé Ronaldo fez viadutos. Tem que ter tuneis para melhorar na Presidente Dutra com a João Durval. Tem que buscar soluções imediatamente.
24. O Natal encantado o povo gostou e a gente não pode perder isso.