



## II Simpósio de Estudos Urbanos: A dinâmica das cidades e a produção do espaço

### O TRANSPORTE RODOVIÁRIO COMO AGENTE DA DESCENTRALIZAÇÃO DE FEIRA DE SANTANA<sup>1</sup>

ANTÓN, Rafael R. B.<sup>2</sup>

MEDEIROS, Camila A. G. M.<sup>3</sup>

SANTOS, Fábio D.<sup>4</sup>

#### RESUMO

Considerando-se o perfil de centro regional de Feira de Santana, este trabalho propõe uma análise do processo de descentralização, crescente na cidade, em uma relação direta com o transporte rodoviário e a sua expansão. Para tanto, foi necessário o aporte teórico de Corrêa (1989a, 1989b) e Mello e Silva (1985), que permitem uma visão geral sobre a temática e sobre a história e influência regional de Feira de Santana. Considera-se que o processo de descentralização espacial de Feira de Santana se deu, principalmente, atrelado à questão da expansão do rodoviarismo. O modal de transporte oferece um aproveitamento múltiplo do espaço geográfico, ao passo em que sua expansão é fácil, permitindo que atinja a pontos diversos de uma mesma cidade ou região. Os principais bairros que indicam o surgimento da descentralização em Feira de Santana localizam-se em saídas rodoviárias da cidade (o bairro Cidade Nova, às margens das rodovias federais BR-116 e BR-324, que oferecem acesso a toda a Região Nordeste do Brasil e Norte da Bahia, e o bairro Tomba, às margens da rodovia estadual BA-502, que oferece acesso à BR-101, com consequente ligação ao Sul e Sudeste do Brasil e da Bahia, além do Recôncavo Baiano).

**Palavras-chave:** Descentralização; Rodoviarismo; Feira de Santana

#### ABSTRACT

Considering the profile of the regional center of Feira de Santana, this paper proposes an analysis of the decentralization process, increasing the city, in a direct relationship with the road transport and its expansion. Therefore, it was necessary for the theoretical Correa (1989a, 1989b) and Mello and Silva (1985), allowing an overview of the topic and the history and influence regional Feira de Santana. It is considered that the process of spatial decentralization of Feira de Santana occurred mainly linked to the question of the expansion of rodoviarismo. The mode of transport offers a multiple use of geographic space, while in that its expansion is easy, allowing to reach the various points of the same city or region. The main neighborhoods that indicate the emergence of decentralization in Feira de Santana located in city road exits (the neighborhood New Town, on the banks of the federal highways BR-116 and BR-324, which provide access to the entire Northeastern Brazil and North Bahia, and the neighborhood Tomba, on the banks of the state highway BA-502, which provides access to the BR-101, with subsequent binding to the South and Southeast of Brazil and Bahia, besides the Reconcavo Baiano).

<sup>1</sup> Eixo temático: produção do espaço urbano.

<sup>2</sup> Graduando em Geografia/UEFS. rafael.rbantton@hotmail.com

<sup>3</sup> Graduada em Licenciatura em Geografia/UEFS. camila\_agm21@hotmail.com

<sup>4</sup> Graduando em Licenciatura em Geografia/UEFS. fabioderaldo@gmail.com



**Key Words:** Descentralization; Trucking; Feira de Santana

## 1. INTRODUÇÃO

O município de Feira de Santana localiza-se na porção Nordeste do estado da Bahia e é inserido na zona climática do Semiárido Baiano, apesar de, costumeiramente, ser caracterizado como pertencente à zona do agreste (estreita faixa entre o Semiárido e a Zona da Mata).

O município detém uma população de 556.642 habitantes, de acordo com o último Censo Demográfico realizado (IBGE, 2010), dos quais, 510.635, ou 91,7% do total populacional do município, vivem em áreas urbanas. Dentro do total populacional urbano, contam-se 495.965 habitantes que residem na sede municipal, estando os demais 14.670 nas sedes dos distritos<sup>5</sup>. De acordo à pesquisa REGIC (Regiões de Influência das Cidades), que hierarquiza todos os municípios brasileiros em níveis, de acordo ao grau de sua influência regional, Feira de Santana é definida como uma Capital Regional B (IBGE, 2008), um dos níveis de maior importância na rede urbana brasileira.

A discrepância observada na diferença entre as populações urbana e rural do município é fruto de uma dinâmica regional e econômica essencialmente urbanas, com foco voltado para o setor de comércio e serviços, no qual Feira de Santana obtém forte destaque a nível regional, e em menor escala, a nível nacional. A dinâmica fortemente urbana do município contrasta com o seu próprio processo de formação, com forte influência da pecuária bovina.

Considerando-se o perfil de centro regional de Feira de Santana, este trabalho propõe uma análise do processo de descentralização, crescente na cidade, em uma relação direta com o transporte rodoviário e a sua expansão. Para tanto, foi necessário o aporte teórico de Corrêa (1989a, 1989b) e Mello e Silva (1985), que permitem uma visão geral sobre a temática e sobre a história e influência regional de Feira de Santana.

## 2. DESENVOLVIMENTO

---

<sup>5</sup> O levantamento realizado utiliza os dados do IBGE (2010), que considera as sedes distritais como áreas urbanas, mesmo estando encravadas na zona rural, e distantes da sede municipal. O município contém o distrito-sede, classificado como área urbana central, e mais 8 distritos na zona rural, cujas sedes distritais correspondem a áreas urbanas isoladas.



Para a realização deste trabalho, fez-se necessário, inicialmente, a pesquisa bibliográfica. A partir da análise dos materiais bibliográficos necessários, pode-se compreender a gênese do processo de descentralização e as visões sobre o espaço urbano na cidade de Feira de Santana em diferentes épocas. A partir daí, foram realizados trabalhos de campo, com o intuito de analisar a dinâmica espacial dos bairros Cidade Nova, Tomba e CASEB, principais indícios de sub-centralidades na cidade. Nessas localidades, foi possível observar o surgimento e expansão dos empreendimentos comerciais e as consequências destes, bem como a absorção deste processo por parte da população.

A origem de Feira de Santana como um entreposto de comércio e serviços (observados pela feira-livre, a igreja e as lagoas) explica a dinâmica regional atual da cidade, que obedece à mesma lógica, sendo um grande entreposto comercial e rodoviário, a nível regional. A expansão do rodoviarismo, atrelada a políticas de valorização deste modal de transportes a partir da década de 1960 foi de fundamental importância para o desenvolvimento desta centralidade do município. Até ali, o transporte ferroviário era a matriz dominante das redes de transporte, e Feira de Santana não fazia parte das principais rotas de linhas ferroviárias. Entretanto, com a expansão do novo modal rodoviário, as redes de transporte passaram a convergir para a localidade, que se tornou o maior entroncamento rodoviário da porção Norte-Nordeste do Brasil.

Aliados à forte vocação comercial fazem presença em Feira de Santana dois importantes processos, que são subsequentes: a expansão imobiliária e a descentralização econômica. A descentralização econômica é comum em grandes cidades atualmente, e observada no momento em que cresce em quantidade, variedade, movimentação e força, o comércio em bairros periféricos. Neste processo, a dinâmica econômica de uma cidade, primariamente mantida em torno do centro municipal, se espalha e se dissemina através de outros pontos da cidade, definidos por uma série de fatores, como é explicado por Corrêa:

Aparece em razão de vários fatores. De um lado, como uma medida das empresas visando eliminar as deseconomias geradas pela excessiva centralização na Área Central. De outro, resulta de uma menor rigidez locacional no âmbito da cidade, em razão do aparecimento de fatores de atração em áreas não-centrais. (CORRÊA, 1989, p. 45)

A expansão das atividades comerciais para os bairros periféricos, basicamente tem o objetivo de atender as exigências do capital, que busca a expansão do seu raio de atendimento





e a facilitação de acesso para os possíveis consumidores. Quanto a isso, Corrêa (1989), explica o significado da descentralização como um conceito amplo, onde para o consumidor, o aparecimento de núcleos secundários de atividades comerciais gera economias de transporte e tempo, induzindo a um maior consumo, o que é do interesse do capital produtivo e comercial. Além disso, a descentralização surge como reafirmação das dificuldades encontradas no processo contrário de centralização: cria-se uma macrocefalia dos sistemas de transportes, do trânsito e do próprio espaço físico no Centro da cidade, gerando uma necessidade de expansão deste horizonte.

Considera-se que o processo de descentralização espacial de Feira de Santana se deu, principalmente, atrelado à questão da expansão do rodoviário. O modal de transporte é praticamente imposto em todo o território (SANTOS, 2001) e permite a articulação desse território (XAVIER, 2005), embora apresente um problema de saturação da malha rodoviária nacional, além da infraestrutura deficiente. Os principais bairros que indicam o surgimento da descentralização em Feira de Santana localizam-se em saídas rodoviárias da cidade (o bairro Cidade Nova, às margens das rodovias federais BR-116 e BR-324, que oferecem acesso a toda a Região Nordeste do Brasil e Norte da Bahia, e o bairro Tomba, às margens da rodovia estadual BA-502, que oferece acesso à BR-101, com conseqüente ligação ao Sul e Sudeste do Brasil e da Bahia, além do Recôncavo Baiano). Sendo assim, como forte agente modelador do espaço brasileiro, o modal rodoviário aponta para o surgimento de uma Feira de Santana descentralizada, apesar de toda a problemática referente à saturação da modalidade e impactos ambientais da mesma.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir deste trabalho, podemos discutir e compreender a gênese do processo de descentralização em Feira de Santana, e as perspectivas e conseqüências para curto, médio e longo prazo.

Este processo conta com o apoio do poder público municipal, mesmo que de forma lenta. Durante muitos anos, este poder negligenciou a possibilidade do surgimento da descentralização, não colocou este processo como prioridade. Ainda há, em alguns locais distantes do Centro, uma acentuada falta de infra-estrutura urbana básica: saneamento,



pavimentação, iluminação e transporte. Porém, com o passar dos anos, o sufocamento do Centro municipal acabou por levar as prefeituras ao fortalecimento deste processo: ao perceber que há uma nova dinâmica crescendo em torno de uma região, a prefeitura direciona o seu foco de atenção a esta, contribuindo significativamente para a adequação deste espaço urbano às novas características que devem surgir. No entanto, a falta de priorização das prefeituras para com o processo de descentralização no passado, acaba por dificultar a sua expansão hoje, já que esta adequação dos locais poderia ter acontecido antes, para que hoje a população já estivesse colhendo os frutos da descentralização.

## REFERÊNCIAS

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989a

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989b

IBGE. **Resultados preliminares do Censo 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/BA2010.pdf>. Brasil. Acessado em: 12/06/2011

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades - 2008**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>. Brasil. Acessado em: 28/04/2011

MELLO E SILVA, S. C. B. **O Subsistema Urbano-Regional de Feira de Santana**. Salvador/BA: EDUFBA, 1985.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. **Sistema Integrado de Transportes**. Disponível em: [www.feiradesantana.ba.gov.br/smt/sit.htm](http://www.feiradesantana.ba.gov.br/smt/sit.htm). Brasil. Acessado em: 11/06/2011

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Record: São Paulo, 2001.

XAVIER, Marcos Antônio de Moraes. **Inovação seletiva dos sistemas técnicos e desintegração do território: uma leitura a partir do sistema rodoviário brasileiro**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. USP: 2005.