



A MOBILIDADE E O CRESCIMENTO URBANO DE FEIRA DE SANTANA – BA: A INSERÇÃO DO *BUS RAPID TRANSIT* (BRT)¹

Ákila Soares de Britto

Bacharel em Geografia (UEFS)

akilasbritto@hotmail.com

Nacelice Barbosa Freitas

Orientadora – Professora do curso de graduação em Geografia (UEFS)

nacegeografic@hotmail.com

RESUMO: A análise da Mobilidade e do Crescimento Urbano em Feira de Santana, parte do objetivo principal, explicar a relação das vias que formam o principal entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste e a modelagem que exerce na forma do crescimento urbano, juntamente com o mapeamento dos bairros do perímetro urbano atendidos pelo sistema viário. Para isso foi feito um estudo prévio com dados coletados em gabinete, referentes ao uso e ocupação do solo, planos de desenvolvimento urbano municipal, projetos de ordenamento territorial, mobilidade urbana entre outros. Sendo claro que o crescimento urbano de Feira de Santana além de ser influenciado pela implantação dos empreendimentos imobiliários, segue crescendo entorno das principais vias de acesso, concedendo uma forma de crescimento estrelar.

Palavras-chave: Crescimento Urbano; Mobilidade Urbana; Bus Rapid Transit (BRT).

GT – 5: Mobilidade, migração e espaço urbano.

¹ Artigo elaborado a partir de um capítulo da Monografia intitulada “Ordenamento territorial urbano em Feira de Santana: fixos, fluxos e *bus rapid transit* (BRT)”, apresentado na graduação de Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual de Feira de Santana – BA (UEFS), no ano de 2018, orientado pela Prof^a. Dr^a Nacelice Barbosa Freitas. Doutora em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe (UFS), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual da Bahia (UFBA), Licenciada em Estudos Sociais pela Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) - nacegeografic@hotmail.com



1 Introdução

A mobilidade urbana é um dos principais responsáveis pela forma do crescimento urbano de Feira de Santana, Freitas (2013) sinalizava que o processo de formação territorial na primeira metade do século XVII se dá pelas tropas que ali chegavam, fazendo da área, que atualmente corresponde ao bairro dos Olhos D'Água, um ponto de descanso do gado e dos tropeiros, antes de ser levado para as vendas na capital do estado.

Esse êxodo gerado pelas tropas que passavam pela cidade para a comercialização de gado, influenciou na formação de caminhos, rotas e estradas, que se consolidaram em vias e rodovias do entroncamento rodoviário municipal.

Assim, o município sendo um ponto de passagem para a comercialização do gado, que adquiriu tamanha proporção e desenvolveu-se em vila. Mas o principal elemento que proporcionou tal feito, foi o fato de torna-se parada obrigatória nas viagens, endossando assim, o título futuro de maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste.

Para explicar a relação entre mobilidade e crescimento urbano, analisou-se o Título VIII capítulos I, II do Projeto de Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Territorial de Feira de Santana (PDDU, 2018, p. 73 a 85). Além disso, faz-se uma leitura do capítulo VI do Projeto de Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM, 2013, p. 23 a 34) e o Projeto de Lei para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU, 2018).

Utilizando como elementos balizadores destacou-se algumas leis que deram origem aos referidos planos de desenvolvimento: Lei Complementar Nº 75 de 20 de junho de 2013, Lei Complementar Nº 86 de 24 de setembro de 2014, e o Projeto de Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo de 2018.

São diversos os elementos que influenciam direta e indiretamente na direção do crescimento urbano em Feira de Santana, dentre estes destaca-se a implantação de empreendimentos imobiliários ao longo das principais vias e rodovias de acesso, ação da iniciativa privada em parceria com a prefeitura municipal.

Em 1968 o município é o primeiro na América Latina que não é capital e elabora um Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), com o objetivo de ordenar o uso e ocupação do solo urbano por meio de zoneamento.

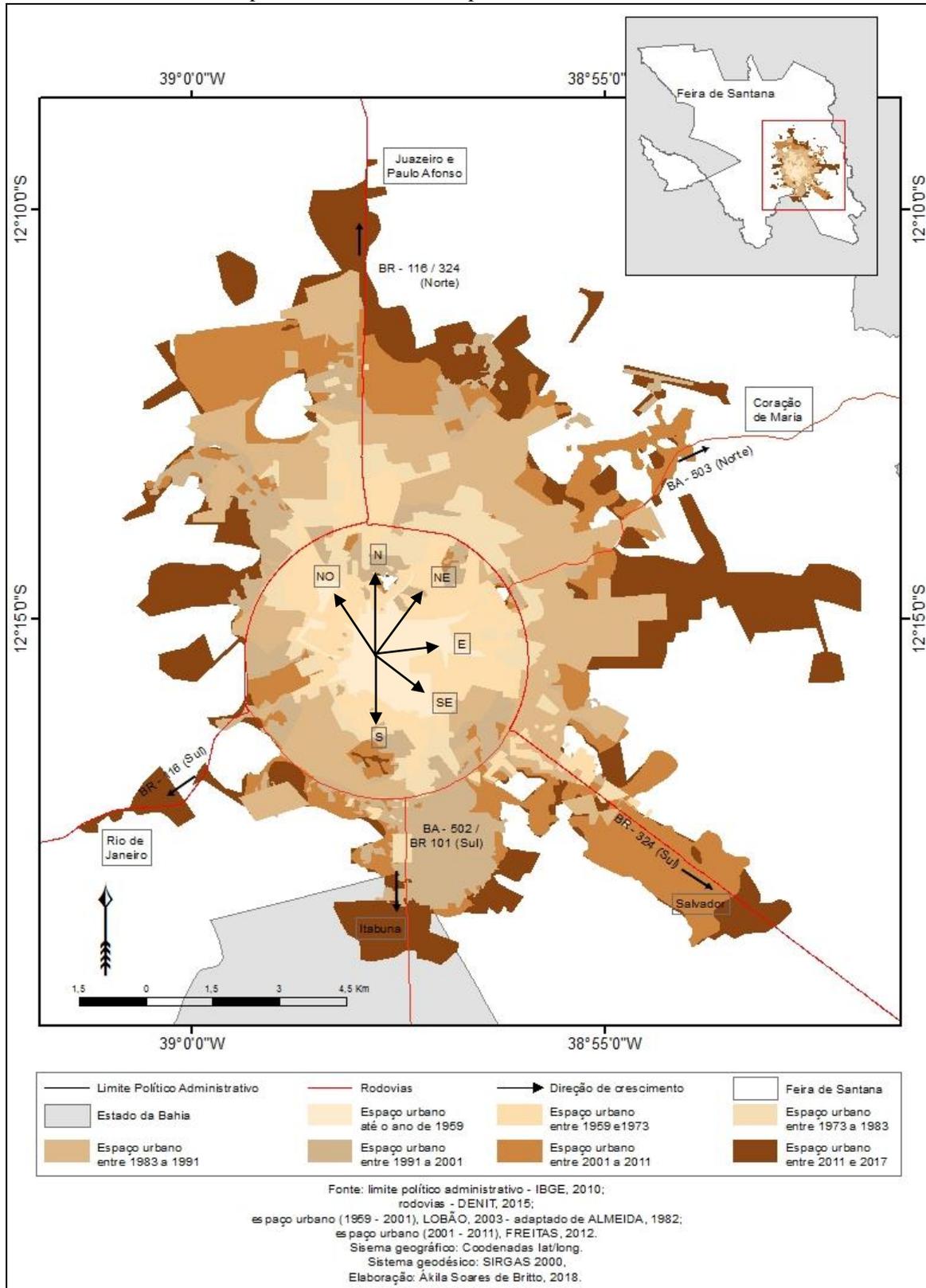


Freitas (2013), destaca elementos que justificam o desenvolvimento de um novo eixo de crescimento urbano, já que até o final da década de 1980, era determinado principalmente pelo poder público, com a criação de conjuntos habitacionais pela Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS) e o zoneamento exposto no Plano de Desenvolvimento Local Integrado (FEIRA DE SANTANA – 1968). Porém, em 1990, surgem os primeiros empreendimentos imobiliários do capital privado em Feira de Santana.

De acordo com Freitas (2013), desde a década de 1950 o espaço urbano de Feira de Santana apresenta tendência de crescimento para o sentido Norte e contudo, a influência do empreendimento imobiliário, em especial aqueles com financiamento pela Caixa Econômica Federal no bairro do SIM, impulsionou o crescimento urbano inserindo o sentido Leste como eixo de crescimento (MAPA 1). Deste modo a tendência de crescimento sofre uma hibridização, com a implantação de empreendimentos imobiliários no bairro do Papagaio, sejam esses por iniciativas governamentais ou mediante ação do capital privado, fazendo com que o sentido Nordeste se destaque, além da grande influência industrial no sudeste.

Com base nas informações contidas no mapa 5, pode-se afirmar que os principais eixos do crescimento urbano de Feira de Santana seguem a direção das rodovias, por exemplo: Eixo de crescimento sul – BA 502/BR 101; Eixo de crescimento sudeste – BR 324; Eixo de crescimento nordeste – BA 503; Eixo de crescimento norte – BR 116/324. É importante destacar que o Eixo de crescimento leste direciona-se para a Avenida Nóide Cerqueira, situada entre os bairros do SIM e Lagoa Salgada, e o Eixo de crescimento noroeste segue os limites do pediplano sertanejo, em que quase toda a área urbana de Feira de Santana está situada, esses em conjunto concedem, para a mancha urbana, uma forma de crescimento estrelar.

Mapa 1 Feira de Santana: Expansão Urbana entre 1959 e 2017





2 Mobilidade Urbana, Crescimento Populacional e Expansão Urbana em Feira de Santana

As rodovias alcançaram importância no município a ponto de determinarem o direcionamento do crescimento urbano. Isso reflete no adensamento populacional e delimitação dos bairros, assim como as funções dadas do zoneamento urbano, expresso no PDLI.

Freitas (2013) destaca que a urbanização de Feira de Santana:

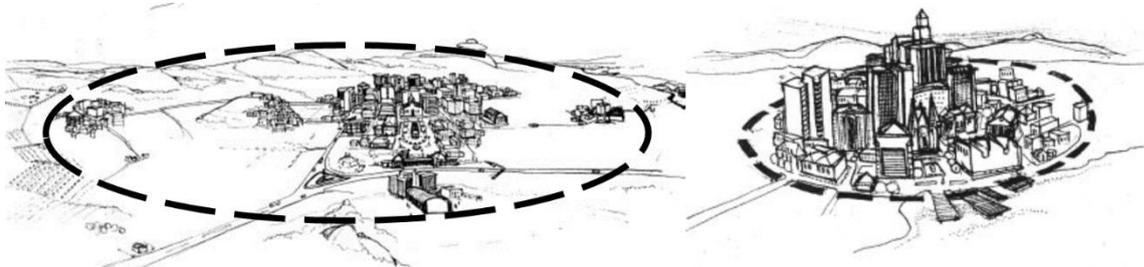
Delineia a desigualdade combinada quando o espaço da cidade é diferenciado por níveis socioeconômicos bem nítidos – espaços que foram modificados, fronteiras demarcativas, registro do tempo no espaço. (FREITAS, 2013. p. 281)

A análise da estrutura urbana mediante diferentes dados referentes ao desenvolvimento urbano, tais como: análise da estrutura viária e da rede de transporte coletivo, distribuição de população e emprego e a segregação espacial por classes de renda. Esses ao serem observados revelam o processo de urbanização e a tendência do mesmo.

Em 2013, o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) propõe o desenvolvimento da Lei do Perímetro Urbano e do Perímetro de Expansão Urbana. No mesmo ano, foi publicada a Lei Complementar Nº 75 de 20 de junho de 2013, que fixa os limites interdistritais, amplia o perímetro urbano e delimita 06 (seis) novos bairros do distrito sede e dá outras providências (FIGURA 1). Além disso, a Lei Complementar Nº 86 de 24 de setembro de 2014 altera e modifica as leis anteriores, a Lei Complementar Nº 046, de 19 de agosto de 2010 e a Lei Nº 1.615, de 11 de novembro de 1992, referentes ao Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural, dando nova configuração ao espaço, dividindo o território municipal em zonas e áreas, e define a distribuição da população nos mesmos em função da infraestrutura existente e das condicionantes ambientais. Porém, existe um Projeto de Lei de 2018 para modificar e alterar a Lei Complementar de 2014.



Figura 1 Alteração de um Perímetro Urbano para comportar o Crescimento da Cidade



Fonte: Ministério das Cidades. Cartilha sobre Mobilidade, (ano desconhecido), p 20. Adaptado pelo autor.

O Zoneamento se dá por parâmetros urbanísticos, divididos em: mínimos – cumprir a função social da propriedade; básicos – cumprir a capacidade de suporte da infraestrutura; máximos – através de consensos custosos do direito de construir ou transferência deste (FEIRA DE SANTANA, 2013). Assim, os parâmetros urbanísticos a serem aplicados, em harmonia com a infraestrutura, são:

Coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação, gabarito, recuo e afastamento, taxa mínima de permeabilidade e classificações dos usos que garantam a qualidade ambiental e paisagística do espaço urbano. A definição dos parâmetros urbanísticos mínimo, básico e máximo deve se embasar na capacidade de suporte das infraestruturas urbanas, existentes ou projetadas; (FEIRA DE SANTANA. p. 33, 2013)

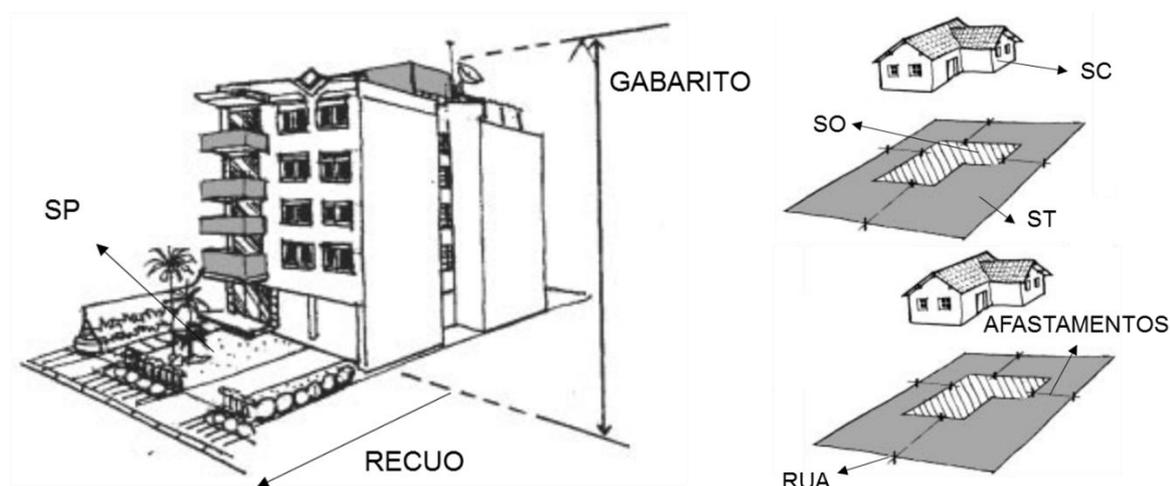
A partir dos elementos necessários para o zoneamento, apontados pelo PDDM em 2013, o Projeto de Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 2018, apresenta em seu sétimo Título, especificamente no artigo 173, que sua finalidade é o desenvolvimento do município de Feira de Santana e busca a redução das desigualdades sócioespaciais, através do controle do uso e ocupação do solo e a qualificação ambiental.

De forma mais detalhada, define uma nova divisão do território, sendo compatível com as atuais funções sociais, infraestrutura e expectativas de crescimento da cidade.

Para definir a categoria em que se encaixa determinada zona, são utilizados alguns parâmetros balizadores como: o Índice de Utilização (IU), que é a relação máxima permitida entre a área construída (SC) de uma edificação e a área total do lote (ST) em que a mesma se situa, expressa na seguinte fórmula $IU = \frac{SC}{ST}$; o Índice de Permeabilidade (IP), que é a relação mínima permitida entre a área onde não é permitido edificar ou revestir o solo com material que

impeça ou dificulte a absorção das águas de chuvas (SP) e a área total lote (ST), expressa na seguinte fórmula $IP = \frac{SP}{ST}$; o Índice de Ocupação (IO), que é a relação máxima permitida entre a área ocupada (SO) e a área total do lote (ST), expressa na seguinte fórmula $IO = \frac{SO}{ST}$; o Gabarito de Altura (GA) é a medida que limita ou determina a largura de logradouros ou a altura das edificações, são computados os pavimentos a partir do pavimento térreo; e Recuo (R) é a distância medida em projeção horizontal, entre as partes mais avançadas da edificação e as divisas do lote (FIGURA 2).

Figura 2 Parâmetros Balizadores do Zoneamento Urbano



Fonte: Ministério das Cidades. Cartilha sobre Mobilidade (ano desconhecido), p 18. Adaptado pelo auto.

Desde então as Leis que abordam o uso e ocupação do solo no município dividem a cidade em zonas dos tipos: comercial, industrial, residencial, mista, dentre outras. O Projeto de Lei PDDU de 2018, portanto, apresenta o zoneamento para Feira de Santana descrito no mapa 6, onde são apresentados sete diferentes “zonas” do uso e ocupação do solo urbano, sendo quatro delas zonas mistas, variando entre comercial/residencial, residencial/industrial, residencial/expansão urbana e serviços/residencial, existindo outras três zonas bem definidas e classificadas como industrial, residencial e expansão urbana, além de duas áreas industriais ao sul do município.



A população de Feira de Santana foi estimada, em 2017, em torno de 627.477 mil habitantes (IBGE, 2017), lembrando que o município, em 1859, detinha uma população de aproximadamente 20.000 habitantes, sendo apenas 4.000 na área urbana (FREITAS, 2013).

Dentre os 417 municípios do estado da Bahia, Feira de Santana é o 2º maior em termos de população, perdendo apenas para a capital. E o 11º maior município da Região Nordeste, e o 34º do país, sendo maior que oito, das vinte e sete capitais brasileiras: Cuiabá, Vitória, Florianópolis, Rio Branco, Palmas, Porto Velho, Boa Vista e Macapá (TABELA 1). (IBGE, 2017).

Tabela 1 Municípios com População menor que Feira de Santana em 2017

MUNICÍPIO	UNIDADE FEDERATIVA	POPULAÇÃO EM 2000	POPULAÇÃO EM 2010	POPULAÇÃO EM 2017
Feira de Santana	Bahia	480.949	556.644	627.477
Cuiabá	Mato Grosso	483.044	551.098	590.118
Porto Velho	Rondônia	334.585	428.527	519.436
Florianópolis	Santa Catarina	341.781	421.240	485.838
Macapá	Amapá	282.745	398.204	474.706
Rio Branco	Acre	252.885	336.038	383.443
Vitória	Espírito Santo	291.941	327.801	363.140
Boa Vista	Roraima	200.383	284.313	332.020
Palmas	Tocantins	286.787	228.332	286.787

Fonte: Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE,2000, 2010.) e Estimativa (IBGE, 2017).

A tabela 2 apresenta o crescimento da população, urbana e rural do município de Feira de Santana entre os anos de 1940 e 2010, juntamente com uma projeção para o ano de 2020.

Tabela 2 População Urbana e Rural Residente no Município de Feira de Santana, Bahia 1940 – 2020 (%)

ANO	POPULAÇÃO RESIDENTE			
	URBANA	(%)	RURAL	(%) ²
1940	19.660	-	63.608	-
1950	34.277	74,35	72.928	14,65
1960	69.884	103,88	71.873	-1,44
1970	131.720	88,48	55.570	-22,68
1980	233.905	77,58	57.599	3,65
1991	348.973	49,20	56.875	-1,26
2000	431.730	23,71	49.219	-13,46
2010	510.637	18,28	46.007	-6,53
2020 ²	603.981	-	43.002	-

Fonte: IBGE, (2010); Anuário Estatístico de Feira de Santana (2012); Freitas (2013). Adaptado pelo autor.

A população residente no município de Feira de Santana cresce em uma média inversamente proporcional, a medida em que a população urbana aumenta, diminui-se a população rural.

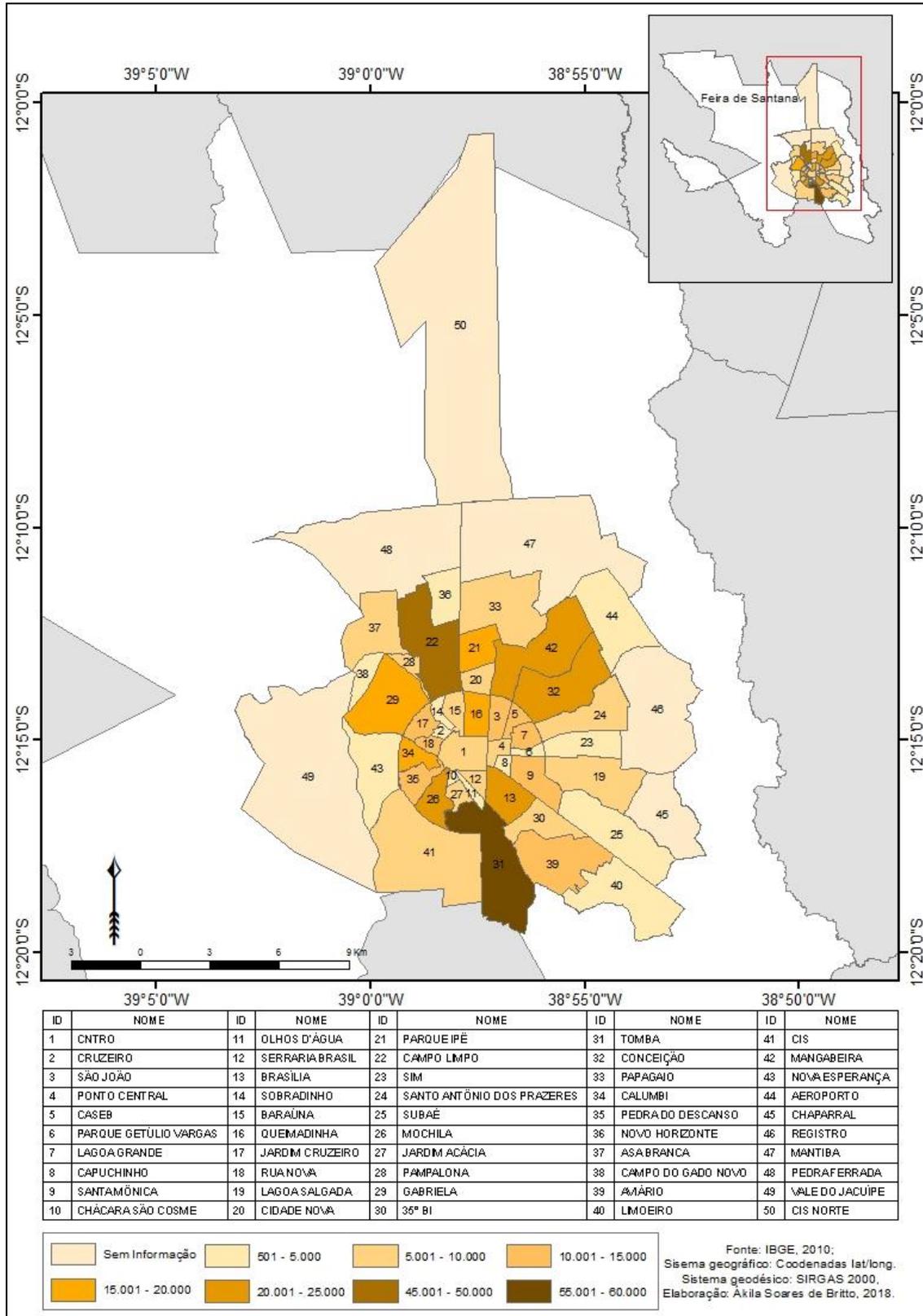
De acordo com IBGE (2010), a população total nesse ano era de 556.642. Deste total, cerca de 91,73 % da população do município vive na área urbana e apenas 8,27% na área rural. Entre 2000 e 2010, a população urbana de Feira de Santana cresceu a uma taxa média anual de 1,82%, enquanto a população rural diminuiu -0,65%, no mesmo período.

No mapa 2 encontram-se as informações sobre a distribuição do total de habitantes por bairros, segundo os dados do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010). Observa-se que os bairros do Tomba e Campo Limpo se destacam entre os demais, pois, contavam com 55.007 e 47.060 respectivamente e juntos totalizam 102.067 hab. Uma população superior a 401 municípios baianos no mesmo ano.

Estas informações não foram levadas em consideração pelo projeto do *Bus Rapid Transit* (BRT) quando foram efetuadas pesquisas de demanda e fluxo, sendo aplicado um critério que não aborda a realidade dos bairros do município, deste modo são feitas a seguir comparações entre os critério abordado pelo BRT e o critério de população total residente.

² Valores estimados com base na formula ($\frac{\text{valor final} - \text{valor inicial}}{\text{valor inicial}} \times 100 = \text{taxa de crescimento}$)

Mapa 2 Feira de Santana: Distribuição Demográfica da População por Bairros em 2010





O Projeto de Lei PDDU de 2018 apresenta outros elementos estruturantes que auxiliam na definição das zonas do uso e ocupação do solo urbano, com a intenção de integrar o território, permitindo reordenar e reorientar a expansão da malha urbana. São eles:

“I - Rede Hídrica Estrutural; II - Rede Viária Estrutural; III - Rede Estrutural de Transporte Coletivo; IV - Rede Estrutural e Polo de Centralidades; V - Sistema de Áreas Verdes.” (art, 175, p. 73).

Destacam-se apenas a Rede Viária Estrutural e a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, constituída pelas principais rodovias federais e estaduais, notadamente as BR's 116, 324, 101 e as BA's 052, 502, 503, além de possuírem uma concentração de indústrias - principalmente na BR 324 sul e BR 116 -, que estabelecem as ligações entre o espaço urbano e rural de Feira de Santana, assim como, as conexões com os municípios vizinhos da Região Metropolitana de Feira de Santana (RMFS), os outros municípios baianos e de outros Estados da federação. A rede de transportes também proporciona o desenvolvimento de projetos que atendam não só ao município, mas a toda a RMFS, é o caso da 2ª circunvalação, que deverá ser rodoferroviário, possibilitando um novo modal de escoamento com vias integradoras entre a atual malha urbana, de modo que facilite o deslocamento intraurbano e intermunicipal no transporte público e de cargas.

3 Considerações Finais

Diante disso, o ordenamento territorial urbano em Feira de Santana ocorre principalmente em função do centro urbano. Todos os elementos ligados à mobilidade ou infraestrutura acabam por partir do centro para as extremidades de forma radial e alternada, e acabam por promover um ordenamento tardio em regiões periféricas onde ocorre um crescimento urbano por incorporação, e acelerado em regiões centrais onde possuem um crescimento urbano por valorização do espaço, sem a existência de um padrão na fiscalização de como está ocorrendo esse crescimento, partindo do ordenamento desses espaços e um *déficit* na aplicação de projetos ou programas relacionada a promoção do ordenamento territorial urbano no intuito de obter um crescimento controlado da cidade.

A implantação do BRT em Feira de Santana é importante como um elemento a auxiliar o ordenamento territorial através da rede de transporte público. Porém, a forma como esse está sendo aplicado não atende as reais necessidades populacionais, nem a própria promoção do ordenamento do território urbano. Desse modo, se torna evidente que a escala local de implantação do sistema BRT não foi favorável, já que o espaço em que esse se aplica, é uma área já consolidada e não ocorrerá nenhuma mudança.

Contudo, a Rede Estrutural de Transporte Coletivo Urbano de Feira de Santana é constituída pelo sistemas de transporte rodoviário de passageiro e exerce significativa importância para o crescimento urbano e a mobilidade pois, são os únicos modais utilizados para tais funções. Sendo assim, o monopólio deixa a população e o Estado reféns a um sistema de mobilidade imóvel e inflexível, quando esse elabora projetos de mobilidade com base em apenas um único modal de transporte – rodoviário – e implanta sistemas que visam “melhorar” a mobilidade da população – SIT e BRT –, mesmo esses não trazendo mudanças significativas na estratégia de atuação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo Urbano.

A implantação do projeto do BRT não apresenta alterações significativas na mobilidade urbana, pois ao se tratar da inserção de um sistema baseado no atual e único modo de transporte público coletivo municipal, o rodoviário, promove como sua única diferença a implantação de ônibus articulados em corredores “segregados”, lembrando que de tempos em tempos o próprio sistema SIT aparece com a inserção de ônibus



articulados, porém da mesma forma que esses aparecem no circuito urbano também desaparecem, sem deixar rastros.

Se faz necessário o incentivo de um desenvolvimento participativo e multissetorial nos projetos de planejamento urbano, envolvendo os diferentes conhecimentos existentes em cada uma das secretarias, possibilitando a aplicação de um ordenamento territorial mais conciso com a realidade local, de forma a promover o uso racional do solo urbano bem como promover a qualidade de vida da população, a atuação integrada da sociedade no processo de implantação de projetos que visem o bem estar populacional e a promoção do ordenamento territorial urbano deve ser feita de forma transparente e participativa, uma gestão harmônica entre a esfera política e social.



4 Referências

AGKF – Engenharia e Consultoria. LTDA, **Plano Municipal de Mobilidade Urbana**. Prefeitura Municipal de Feira de Santana, Feira de Santana-BA. 2018.

ANTÓN, Rafael RB; MEDEIROS, Camila AGM; SANTOS, Fábio D. **O TRANSPORTE RODOVIÁRIO COMO AGENTE DA DESCENTRALIZAÇÃO DE FEIRA DE SANTANA, II** Simpósio de Estudos Urbanos – SEURB, Paraná, 2013.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE FEIRA DE SANTANA. Feira de Santana: CDL, v.3, 2012, p.602,

BRASIL, Governo do. Planmob Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. **Ministério das Cidades, Brasília**, 2007.

_____, M. C.; BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. **Princípios e diretrizes aprovadas**, Caderno 6, 2004.

BRASIL; BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, 2012.

_____; BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, 1997.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 2, p. 99-106, 2006.

CIDADE, Lúcia Cony F. et al. Elaboração de subsídios técnicos e documento base para a definição da Política Nacional de Ordenação do Território–PNOT. Relatório Técnico 1.3. **Políticas de ordenação do território: a contribuição de experiências nacionais e internacionais**. Brasília: CDS/Unb, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano**. Ática, 1989.

COSTA, Eduarda Marques. Cidades médias-Contributos para a sua definição. **Finisterra**, v. 37, n. 74, 2002.

COSTA, Marcela da Silva. Mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal. **EESC/USP. São Paulo**, 2003.

_____, Marcela da Silva. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**, São Carlos, 2008

DA CUNHA, Erika Jorge Rodrigues. **A natureza do espaço urbano: formação e transformação de territórios na cidade contemporânea**. 2008.

DA EUROPA, Conselho. **Carta Europeia do Ordenamento do Território**. 1983

DE ALMEIDA, Paulo Roberto. **A experiência brasileira em planejamento econômico: uma síntese histórica**. 2004.

DE PLANEJAMENTO, Coordenação-Geral; TERRITORIAL-CGTP, Gestão. Subsídios para a definição da Política Nacional de Ordenação do Território–PNOT (Versão preliminar).



DOS SANTOS, Cilícia Dias. A formação e produção do espaço urbano: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 5, n. 1, 2009.

EDUARDO, Márcio Freitas. Território, trabalho e poder: por uma geografia relacional. **Campo-Território: revista de geografia agrária**, v. 1, n. 2, 2006.

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

_____. Projeto de Lei, **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana** (PDDU). Câmara de Vereadores de Feira de Santana, 2018

_____. Lei Complementar nº 098, de 27 de agosto de 2015, Acrescenta ao Capítulo V – Restrições de Uso e Ocupação Zonais, Artigo 23, Parágrafos 1º e 2º, da Lei Complementar nº 086, de 24 de setembro de 2014, novo Grupo de Atividades e dá outras providências. **Diário Oficial Eletrônico**, ano I, edição 61. Feira de Santana, BA, 2015, p 1.

_____. Lei Complementar nº 112, de 05 de abril de 2018, Institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município e dá outras providências. **Diário Oficial Eletrônico**, ano IV, edição 710. Feira de Santana, BA, 2018, p 23-32.

_____. Lei Complementar nº 18 de 08 de julho 2004, define o perímetro urbano, delimita os bairros da cidade de Feira de Santana e dá outras providências. **Leis Municipais**, 2004.

_____. Lei Complementar nº 75 de 20 de junho 2013, fixa os limites interdistritais, amplia o perímetro urbano e delimita 06 (seis) novos bairros do distrito sede do município de Feira de Santana e dá outras providências. **Leis Municipais**, 2013.

_____. Lei Complementar nº 86 de 24 de setembro 2014, altera, modifica, amplia e dá nova redação à lei nº 1615/92, que institui a lei do ordenamento do uso e da ocupação do solo na área urbana do município de Feira de Santana e revoga a lei complementar nº 46, de 19 de agosto de 2010, que dispõe sobre o sistema viário das áreas de expansão urbana da cidade de Feira de Santana. **Leis Municipais**, 2014.

FREIRE SANTORO, Paula; NOGUEIRA LEMOS, Patricia; BONDUKI, Nabil. Cidades que crescem horizontalmente: o ordenamento territorial justo da mudança de uso rural para urbano. **Cadernos Metrópole**, v. 12, n. 24, 2010.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **O Descoroamento da Princesa do Sertão**: de “chão” a território, O “vazio” no processo da valorização do espaço. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe/UFS - Núcleo de Pós-graduação em Geografia/NPG. 2013.

GOMES, Patrícia Morais et al. **Transporte e reprodução do espaço**: o papel da estrada de ferro central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dumont. 2013.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. 2006.

GOTTMANN, Jean. A evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, p. 523-545, 2012.

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



MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Revista Transportes**, v. 16, n. 1, p. 25-35, 2008.

MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Território, espaço de identidade. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MIGLIORINI, Sônia Mar dos Santos. **ORDENAMENTO TERRITORIAL E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES: UMA CORRELAÇÃO ENTRE O PLANEJAMENTO ECONÔMICO E A EXPANSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA NO BRASIL**. VII Seminário Estadual de Estudos Territoriais – SEET, II Jornada de Pesquisa sobre Gestão Agrária no Paraná, Ponta Grossa-PR, 2014

NETO, Agripino Souza Coelho. Componentes definidores do conceito de território: a multiescalaridade, a multidimensionalidade e a relação espaço-poder. **GEOgraphia**, v. 15, n. 29, p. 23-52, 2013.

POLETTO, Emílio Rafael. Ordenamento territorial no Brasil e a promoção do desenvolvimento local: uma aproximação geográfica. **Ágora**, v. 14, n. 1, p. 49-72.

RÜCKERT, Aldomar A. A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. Uma política territorial contemporânea em construção. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. 11, 2007.

SACK, Robert David. **Territorialidade Humana: sua teoria e história**. Cambridge University, 1986.

SANTO, Sandra Medeiros et al. Planejamento urbano de Feira de Santana (BA): comparação entre os planos diretores de 1968 e 2000. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, p. 1-17, 2011.

SANTOS, Bethsaide Souza. **Análise da expansão urbana de Feira de Santana através de condomínios fechados**. urbBA. 2011

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 4. ed. 2. reimpr. 2006.

_____, Milton. Técnica, espaço, tempo. **São Paulo: Hucitec**, v. 3, 1994.

SOARES, Carlos Manuel. **Sistemas de transporte e a articulação com o ordenamento do território**. 2010. Dissertação de Mestrado. Universidade de Aveiro.

SOUZA FILHO, José Rodrigues de. **Transporte rodoviário de passageiros e a organização espacial no estado da Bahia**. 2016.

XAVIER, Sinval Cantarelli; BASTOS, Cezar Augusto Burkert. Estudo do crescimento urbano aplicado ao mapeamento geotécnico: uma metodologia de análise. 2010.

ZORZO, Francisco Antônio. A Modernização dos Transportes, Fluxos Mercantis e Crescimento de Feira de Santana (Séculos XIX e XX). **ANPUH – XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA** – Londrina, 2005.

_____, Francisco Antônio. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). **Sitientibus, Feira de Santana**, n. 22, p. 99-115, 2000.