

FEIRA DE SANTANA – BAHIA: O CRESCIMENTO URBANO-REGIONAL DA PRINCESA DO SERTÃO

Jamile de Brito Lima¹
Vitor Souza do Nascimento²
Rosali Braga Fernandes³

RESUMO: *A Princesa do Sertão, como é conhecida Feira de Santana, foi oficialmente fundada em 16 de julho de 1873, mas suas origens remontam do século XVII, período em que se deu o povoamento por ser o local, parada obrigatória, no caminho utilizado para o transporte do gado. Próximo às lagoas instalou-se uma feira, embrião da cidade em destaque. Aqui analisamos o crescimento da segunda cidade baiana, a partir da influência da industrialização na dinâmica urbana, incentivada, especialmente, pelo favorecimento do transporte rodoviário a partir da década de 60 e da localização estratégica do município, no estado. Vale salientar que levamos em consideração a corrente urbanística que norteou o seu processo de planejamento, dentre os quais destacamos a corrente urbanísticas Progressista. O município possui área de 1339 Km², além da sede, é formado por sete distritos. Feira de Santana possui 480.900 habitantes e em termos de processo de planejamento são destacáveis três planos. O Plano de Desenvolvimento Local Integrado de 1968, o Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé de 1985 e Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de 2006.*

Palavras-Chave: Feira de Santana; Industrialização; Crescimento Urbano.

INTRODUÇÃO

De acordo com o Plano de Desenvolvimento Local e Integrado (PDLI), a Princesa do Sertão, foi fundada em 16 de junho de 1873. Suas origens datam do século XVII, período em que se deu seu povoamento a partir do transporte e da criação de gado. Com o passar do tempo, foi criada uma feira semanal para a comercialização, especialmente, de gado, o que justifica a grande vocação comercial da cidade. (PDLI, 1968, p. 98)

O município localiza-se a leste do estado da Bahia, entre a zona da mata e o sertão. (Figura 1) Limita-se ao norte com Tanquinho, Santa Bárbara; ao sul com São Gonçalo dos Campos e Antônio Cardoso; a leste com Coração de Maria e Conceição do Jacuípe; a oeste com Ipecaetá e Anguera; a sudeste com Santo Amaro; a noroeste com Candéal e Serra Preta e a nordeste Santanópolis. O município abrange uma área de 1344 Km², já a sede municipal (cidade de Feira de Santana) possui uma área de 111 Km² e uma população municipal de aproximadamente 535.800 habitantes.⁴

¹ Graduanda em Bacharelado em Urbanismo/ Departamento de Ciências Exatas e da Terra/ Universidade do Estado da Bahia, UNEB. E-mail: jamile.87@gmail.com.

² Graduando em Bacharelado em Urbanismo/ Departamento de Ciências Exatas e da Terra/ Universidade do Estado da Bahia, UNEB. E-mail: v_nascimento_51@hotmail.com.

³ – Doutora em Geografia Humana pela Universidad de Barcelona, U.B., Espanha – Professora da UNEB-DCH e UCSal- Departamento de Geografia. E-mail: rosalifernandes@ig.com – Orientadora.

⁴ Dados da Prefeitura Municipal de Feira de Santana.



Fonte: Google Imagens

Figura 1: Localização da cidade de Feira de Santana.

Além da sede, o referido município, é formado por sete distritos: Jaíba, Maria Quitéria, Humildes, Tiquarçu, Bonfim de Feira, Jaguará e Governador João Durval. Ele está localizado numa área que contribui bastante para o seu crescimento, por situar-se num dos entroncamentos rodoviários mais importantes do país.

No que diz respeito às correntes urbanísticas, pode ser facilmente reconhecida a ideologia Progressista, através das ruas bem delimitadas e com vias principais em grandes proporções, formando um traçado em quadrículas além de um forte incentivo público, como estratégia política, ao setor industrial.

Já no que tange ao processo de planejamento é possível destacar três planos. O primeiro é o Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI) de 1968, o segundo é o Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé (PD CIS) de 1985 e o último o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de 2006, que se encontra ainda em discussão.

Feira de Santana, apesar de estar passando pelo seu terceiro projeto de planejamento, possui problemas que variam da falta de saneamento básico para toda a população ao inadequado sistema de escoamento de mercadorias produzidas em seu território. Estes temas serão aprofundados a seguir, com a inclusão de propostas afetivas que visam atender os muitos problemas feirenses.¹

¹ Produto Interno Bruto *per capita* de 6.635,00 reais (IBGE, 2005); 4º lugar em Índice de Desenvolvimento Humano do Estado da Bahia, com o valor de 0,752, segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD, 2000); população acima de 10 anos tem 10,23 % sem ou com um ano de instrução (30.036 habitantes).

HISTÓRICO

Segundo relatos contidos no Plano de Desenvolvimento Local Integrado – PDLI de 1968, a história de Feira de Santana confunde-se com a criação de gado. Seu território possui água em quantidade e de boa qualidade para o gado, dessa forma, muitos tropeiros utilizavam os caminhos que cortavam a atual cidade de Feira de Santana para locomover as boiadas.

Com o passar do tempo houve a necessidade de abastecer a população que começara a se aglomerar naquela área e por isso surgiu uma feira onde eram comercializados gêneros alimentícios e gado.

Ainda segundo o PDLI de 1968, o primeiro proprietário da vasta área que incluía a Feira de Santana de hoje, foi Antônio Guedes de Brito. Essa área foi reincorporada à coroa e posteriormente redistribuída entre fazendeiros. Entre as fazendas doadas encontrava-se a propriedade de Domingos Barbosa de Araújo e Ana Brandão, situada na principal via comercial de gado, “Estrada das Boiadas”.

O PDLI afirma ainda que em 1819, a localidade já tinha sido elevada à categoria de povoado, denominada Santana dos Olhos d’Água. Em 1828 já era considerada a maior feira de gado da província da Bahia. O crescimento da população foi tão grande que o Governo Imperial, em 13 de novembro de 1832, elevou o povoado à categoria de Vila, desmembrando do município de Cachoeira. A Lei Provincial número 1320, de 16 de junho de 1973, elevou a vila de Feira de Santana à categoria de cidade com a denominação de “Cidade Comercial de Feira de Santana”.

Na sua evolução, o ano de 1876 tem grande importância devido a implantação da estrada de ferro que ligando o porto de Cachoeira e Feira de Santana. A partir daí a cidade tem um grande impulso e um crescimento na direção norte-sul. Um outro momento importante da história feirense é a inauguração, em 1926, da Bahia - Feira, estrada que vem para ligar a capital do estado ao sertão e incentiva a evolução da cidade de Feira de Santana.

FEIRA DE SANTANA E O SEU PAPEL REGIONAL

Feira é uma cidade importante no cenário nacional por estar localizada num importante entroncamento rodoviário. Isso se torna mais evidente a partir da década de 70 do século XX, quando o governo adota a rodovia como principal modelo de transporte. Feira de Santana é passagem obrigatória de muitas rotas, por isso teve um grande crescimento e possui importância no transporte de cargas e pessoas.

A cidade de Feira de Santana, como em países subdesenvolvidos concentra prestações de serviços e equipamentos públicos em contradição com outras localidades. Forma-se, assim, uma hierarquia regional no Estado da Bahia, sendo menor apenas que a capital do estado que recebe a nomenclatura de Metrópole Regional de Salvador. Segundo FREITAS, a Microrregião Geográfica de Feira de Santana é composta por vinte e quatro municípios: Água Fria, Anguera, Antonio Cardoso, Conceição da Feira, Conceição do Jacuípe, Coração de Maria, Elísio Medrado, Feira de Santana, Ipecaetá, Ipirá, Irará, Itatim, Ouriçangas, Pedão, Pintadas, Santa Bárbara, Rafael Jambeiro, Santanópolis, Santa Teresinha, Santo Estevão, São Gonçalo dos Campos, Serra Preta, Tanquinho e Teodoro Sampaio (FREITAS, 1998, p. 69).

Assim o presente estudo converge com o conceito de sistema urbano adotado por SILVA, SILVA e LEÃO, como sendo: “O espaço organizado por um determinado sistema de cidades, sobretudo a partir do seu centro mais importante, é a região, ou seja, um espaço funcionalmente integrado e delimitado pelo conjunto de suas relações.” (SILVA; SILVA; LEÃO, 1985, p.28).

Dados da Câmara de Dirigentes Lojistas de Feira de Santana (CDLFS) exemplificam essa característica de pólo de atração populacional, da cidade em estudo, é o fato de possuir na rede pública médico-sanitária, sessenta e seis estabelecimentos de saúde, com um mil trezentos e cinquenta e oito leitos disponíveis e dois mil quinhentos e vinte e dois profissionais de saúde. Essa influência da cidade sob a Microrregião Geográfica é ampliada com os dados, ainda da CDLFS, sobre educação superior pública. A Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) um dos grandes centros educacionais no interior do Brasil, possui vinte e quatro cursos de graduação, sessenta e quatro cursos de especialização, doze Mestrados e três de Doutorado.

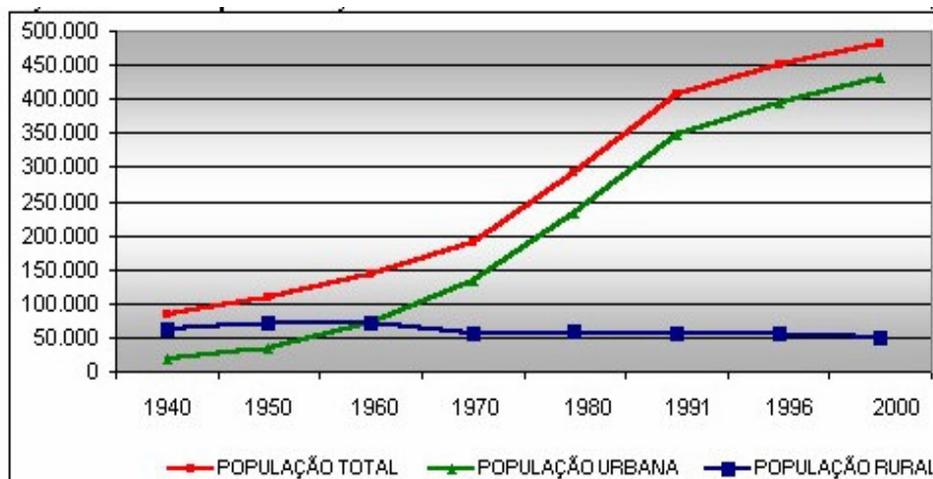
Segundo o Censo Demográfico 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a cidade em estudo possuía segunda maior população do Estado da Bahia, e em parâmetros nacionais possui o trigésimo quarto lugar em habitantes, maior que oito capitais nacionais, como: Aracaju, Vitória, Florianópolis, Rio Branco, Palmas, Porto Velho, Boa Vista e Macapá.

Novamente segundo SILVA, SILVA e LEÃO, utilizando das Teorias das Localidades Centrais de Christaller 1933 e de Lösch 1939 é possível entender a importância da cidade no contexto regional. Para as demais cidades baianas Feira de Santana já possui um nível de ofertas de serviços que atendem a muitos. Objetivamente atender maior número de consumidores e integrando os princípios de eficiência e equidade sobre um espaço. Por estar perto da capital (108 Km) sofre grande influência da mesma, porém ainda é procurada pelas cidades menores do interior do Estado. Por estar numa posição privilegiada no contexto regional recebeu a implantação de indústrias de pequeno e médio porte estimuladas também por isenções fiscais e por estar num entroncamento rodoviário estratégico.

Devido à chegada de empresas para a região de Feira de Santana a cidade se torna um pólo de atração de pessoas que vêm em busca de melhores condições de vida. A partir da década de setenta há um grande crescimento populacional em Feira de Santana.

Percebe-se que a população urbana cresce em detrimento da população rural. (Gráfico 1) Esse fluxo migratório não deve ser analisado apenas como fruto do crescimento do perímetro urbano, mas como incentivo gerado pela construção das rodovias (Bahia-Feira e BR-324), bem como pela implantação do Centro Industrial do Subaé (CIS).

Gráfico 1 - População Residente por situação Urbana e Rural de Feira de Santana – 1940/2000



Fonte: Núcleo de Informações e Pesquisas Econômicas e Sociais de Feira de Santana (NIPES)

MODELOS DE DESENVOLVIMENTO¹

É clara a presença de ideologia progressista no desenho da cidade de Feira de Santana, posto que a mesma possui largas avenidas com traçado em forma de quadrículas. O fato de a cidade ser bem dividida em 44 bairros e 62 sub-bairros, conforme a Lei Complementar Nº. 18/2004, mostra a preocupação com uma melhor organização e administração da cidade. Uma outra característica marcante é o fato de a cidade em questão ser bem zoneada. Choay afirma que o espaço urbano da cidade progressista “[...] é traçado conforme uma análise das funções humanas. Uma classificação rigorosa instala em locais distintos o habitat, o trabalho, a cultura e o lazer.” (CHOAY, 1998, p. 9).

É perceptível, ainda, uma forte influência das idéias de Burgess, da Escola de Chicago, na construção do zoneamento da cidade, por meio do modelo clássico de círculos concêntricos. Há a convergência e a concentração das atividades urbanas a partir do centro, com grande destaque para o comércio em Feira de Santana. (CORRÊA, 2002, p. 68)

PROCESSO DE PLANEJAMENTO DE FEIRA DE SANTANA

1. Plano de Desenvolvimento Local Integrado - 1968

De acordo com os objetivos principais do primeiro plano da cidade, o Plano de Desenvolvimento Local Integrado, (PDLI, 1968), entre os seus objetivos principais observa-se um grande interesse em desenvolver atividades produtivas para o crescimento da mesma. Outro objetivo era dota-la de uma organização espaço-funcional. O que mais chama a atenção é que havia um entendimento que Feira de Santana só poderia se desenvolver se a região em que ela

¹ Conteúdo desenvolvido no contexto da disciplina Modelo de Desenvolvimento Urbano, oferecida no curso de Bacharelado em Urbanismo, UNEB, sob a orientação da Professora Doutora Rosali Braga Fernandes.

está inserida também se desenvolvesse, daí a necessidade de ações integradas em termos urbano-regionais.

O referido plano dá diretrizes para a implantação de indústrias porém não se isenta de perceber que a vocação natural e o que mantém a população da cidade é o comércio.

O PDLI entende a cidade de Feira de Santana como um local com uma falha na sua infraestrutura urbana. Em seus estudos são apontados, por exemplo: a falha no abastecimento regular de água e no esgotamento sanitário e no fornecimento de energia.

Com relação ao desenvolvimento econômico o PDLI trás diretrizes relacionadas à interação entre comércio, indústria e agricultura.

Este plano também trata do zoneamento da cidade. Faz interferência no zoneamento espontâneo no qual a cidade se desenvolve e trás uma nova maneira de utilizar o solo da cidade.

A análise das funções da cidade revelou a necessidade de implantação de um zoneamento urbano para racionalizar o uso do solo e conferir-lhe especificidade. Na elaboração do zoneamento proposto considerou-se a humanização da cidade, sua eficiência e as relações setoriais internas. Também foi levado em conta, na definição do zoneamento, as condições da realidade local e o valor da terra, na busca de soluções que harmonizassem os interesses vitais da comunidade. (PDLI 1968, p. 162).

A cidade estava ocupada obedecendo a um zoneamento espontâneo que foi se delimitando conforme a cidade ia crescendo. Nesse zoneamento é possível perceber área de habitação alta, média e popular; área industrial; área comercial; áreas verdes e áreas especiais onde localizavam-se hospitais, cemitérios, etc.

O zoneamento proposto para a cidade baseava-se nas necessidades da mesma e leva em consideração a lógica progressista de organização do espaço. Nesse zoneamento, há uma maior diversificação de áreas e uma maior hierarquização das mesmas. Há uma previsão da localização de novas indústrias e a organização das indústrias já existentes, como já foi mencionado, fora do anel do contorno da cidade era previsto, apenas, a localização de indústrias.

Além do zoneamento o plano tem proposta também para o sistema de vias da cidade.

A fim de dotar a cidade de uma malha urbana eficiente propõe-se um sistema viário composto de anéis concêntricos, limites naturais dos diversos setores definidos no zoneamento, interligados por radiais convergentes com o anel central.

O primeiro anel limita a zona central de negócios que, internamente, é subdividida em dois anéis menores [...].

O segundo anel liga os diversos bairros da cidade promovendo a livre circulação e permitindo a inter-relação das outras funções básicas: habitar, trabalhar e recrear.

O terceiro anel é a própria via de contorno que servirá de apoio ao tráfego rodoviário que, progressivamente, será desviado de centro da cidade. (PDLI 1968, p. 162)

2. Plano Diretor do Centro Industrial do Subaé - 1985

Em 1970 é implantado o Centro Industrial do Subaé (CIS), pela Lei Municipal número 690 em 14 de dezembro. Localizado no bairro do Tomba e no entorno da BR-324. a priori uma preocupação como estratégia econômica do incentivo industrial da região. Dessa forma, um

plano que surgiu com o objetivo principal de zonedar indústrias e fomentá-las na implantação com incentivos fiscais e isenção de impostos de renda.

No contexto regional, o governo estadual prioriza a política de indústrias com o desenvolvimento de três pólos industriais na Bahia: o Centro Industrial de Camaçari e por fim o do Subaé. O apoio da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) foi primordial, segundo o próprio plano. Sendo assim, devido a essa preocupação com a industrialização do estado da Bahia, o CIS se torna uma autarquia do estado.

Destacam-se ainda os incentivos e a causa de sua implantação: a proximidade com o aeroporto de Salvador, duplicação da BR-324, facilidade de acesso a outras rodovias, devido ao entroncamento, facilidade na ligação Norte-Nordeste com o Centro-Sul e mão-e-obra em demasia e barata.

Sobre a teoria de Localização do CIS e o privilégio do município podemos suscitar a Teoria de Localização Industrial de Alfred Weber (1909).

[...] com base também em um modelo, que suponha a existência de custos uniformes de produção sobre um espaço considerado, a localização das indústrias seria efetuada no ponto onde os custos com transporte, por sua vez, seriam uma função de dois fatores: o peso dos materiais localizados e o produto envolvido, relacionado com a distância a ser percorrida, o que permite estabelecer um índice de custo, t/km. O modelo weberiano será, então, o da procura do melhor local de produção minimizando o total de t/km no processo de relações *input-output* de uma empresa industrial. (FREITAS, 1998 p. 90)

Eis a proposta de Weber no que diz respeito à melhor localização industrial. Para tal é necessário, o tempo de escoamento da produção, ou seja, a distância em que se encontra, não só da matéria-prima, como também do mercado consumidor. Assim, o peso e o tempo de escoamento da matéria-prima aliado a localização do mercado consumidor, o seu provável destino, são usados como vantagens no custo do produto final.

Contudo, isso não tem nada haver com a predominância do transporte rodoviário de cargas em função de melhores meios de transporte mais seguros e eficientes. O que não ocorreu na cidade foi a implantação de um outro meio de transporte que facilitasse o escoamento da produção do CIS. Incentivar a logística e produção e, aliado a isso, a localização da cidade.

Segundo Freitas a Teoria dos pólos de Crescimento de François Perroux (1955), afirma:

[...] basicamente um modelo de crescimento econômico setorial desequilibrado e que só posteriormente foi considerado em suas repercussões espaciais. O crescimento econômico seria uma função do crescimento do setor industrial, particularmente de certas indústrias inovadoras e propulsoras chamadas “indústrias motrizes”, apresentando as mais elevadas taxas de crescimento do sistema econômico. Estas indústrias exercem “efeitos de arraste” sobre outros conjuntos nos espaços. (FREITAS, 1998, p. 90)

Destarte, o que ocasionou um crescimento industrial dissociado do desenvolvimento regional, em Feira de Santana, foram a ausência das citadas “indústrias motrizes” para incentivar, por conseqüência, novas indústrias de insumos, dinamizarem o setor de logística e favorecer uma coesão entre as empresas.

Diante de tal perspectiva, a cidade não absorveu a demanda populacional de mão-de-obra que recebeu pós anos 70.

3. Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal – 2006

Decorridos quarenta anos da implementação do PDLI, o primeiro plano a traçar diretrizes para o desenvolvimento da Princesa do Sertão, Feira de Santana inicia uma nova fase. Respeitando o Estatuto das Cidades, o projeto de lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) de 2006, apesar de ainda não estar aprovado, traz diretrizes básicas não só para o crescimento econômico do município como também pensa sobre as questões do meio ambiente, saneamento básico, uso do solo, uma maior integração entre a sede do município e seus distritos, entre outras propostas.

Uma proposta bastante interessante e que já havia sido idealizada desde o PDLI de 1968, é a integração entre a indústria e a agropecuária. O PDDM de 2006 prevê a criação de um pólo agroindustrial. Este Plano pretende também reforçar o papel do centro comercial do município com a montagem de um Centro de Negócios e a requalificação do Centro de Abastecimento.

CONCLUSÃO

A cidade em estudo tem grande importância não só no contexto local, mas no regional, como também no contexto nacional. Apesar disso em termos de problemas urbanos ela apresenta sérios problemas como: falta de saneamento básico, sistema de escoamento de mercadorias insuficiente, problemas em relação à oferta de transporte, sinalização do trânsito da cidade, além de uma falta de equidade em relação ao desenvolvimento humano pois percebe-se uma grande desigualdade social. Diante do panorama apresentamos a grande necessidade de estudos urbanísticos e de intervenções no próprio PDDM em andamento para que num futuro próximo, o crescimento econômico possa refletir-se, também, em desenvolvimento sócio-espacial.

REFERÊNCIAS

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: Utopia e Realidade, uma Antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4º ed. – São Paulo: Ática, 2002.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **Urbanização em Feira de Santana: Influências da Industrialização. 1970-1996**. Salvador 1998.

LIMA, Roberto Luiz de Cerqueira. **A ocupação da periferia em Feira de Santana – O perfil do Bairro George Américo**. Feira de Santana 1994.

Perfil Empresarial de Feira de Santana. Feira de Santana: UEFS Centro de Pesquisa e Documentação de Feira de Santana – CPDOFS/SEBRAE, 1998.

Prefeitura Municipal de Feira de Santana. **Plano de Desenvolvimento Local integrado**, 1968.

SILVA, SYLVIO C. BANDEIRA DE MELLO E; SILVA, BARBARA-CHRISTINE NENTWIG; LEÃO, SONIA DE OLIVEIRA; SUDENE. **O Subsistema urbano-regional de Feira de Santana**. Recife (PE): SUDENE, Divisão de Política Espacial, 1985. 376 p. (Estudos regionais ;13)

www.cdifs.com.br/feiradesantana.php acesso em 10 de julho de 2008.

www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem.pdf acesso em 10 de julho de 2008.

www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2005/tab01.pdf acesso em 13 de julho de 2008.

www.nipes.feiradesantana.ba.gov.br/i_dados.htm. acesso em 10 de julho de 2008.

www.feiradesantana.ba.gov.br/asp_gerais.htm